



**FEMTE**

# **Drifts-Beretning**

for

**den norske Hoved-Jernbane**

fra 1 Sept. 1858 til 31 August 1859.

---

**Christiania.**

Trykt hos Carl C. Werner & Comp.

1859.

## Hovedjernbanens Indtægter og Udgifter.

Hovedbogens Conto for Vinden og Taben udviste ved Enden af Driftsaaret følgende  
Indtægter og Udgifter.

### Indtægter:

Indtægt for Befordring af 170148 Passagerer . . . . .	43146 Spd.	95½ β	
— — — — 822 Vogne . . . . .	703 —	97 -	
— — — — 3708 levende Dyr . . . . .	1211 —	42 -	
— — — — Pakker, Melk, Kjød . . . . .	3681 —	54½ -	
— — — — Varer . . . . .	123910 —	88½ -	
— af Telegraphen . . . . .	823 —	74 -	
— for Postens Befordring . . . . .	823 —	96 -	
Pakhuusleie . . . . .	424 —	40 -	
Tomteleie . . . . .	1372 —	12 -	
Leie af Restaurationen i Christiania . . . . .	600 —	" -	
Bryggeleie . . . . .	951 —	107 -	
Extra Indtægter . . . . .	587 —	31 -	
Noteringsgebyr af Aktier . . . . .	8 —	24 -	
Gevinst paa Pengeomsætninger . . . . .	22 —	33 -	
Rentegevinst . . . . .	300 —	95 -	
	178568 Spd.	49½ β.	

### Udgifter:

Directionens Løn . . . . .	2000 Spd.	" β	
Hovedcontoirets Udgifter:			
Lønninger . . . . .	6551 Spd.	" β	
Contoirudgifter og til Bibliothek . . . . .	450 —	96½ -	
	7001 —	96½ -	
Lateris	9001 Spd.	96½ β	178568 Spd. 49½ β.

Transport 9001 Spd.  $96\frac{1}{2}$   $\beta$  178568 Spd.  $49\frac{1}{2}$   $\beta$ .

Stationsudgifter:

Lønninger . . . . .	15723	Spd. 112	$\beta$
Hestehold, 6 Heste, . . . . .	959	— 43	-
Contoirudgifter . . . . .	1161	— 72	-
Gas og Olie . . . . .	726	— 113	-
Brænde . . . . .	463	— 105	-
Assurance og Afgifter . . . . .	893	— 53	-
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium . . . . .	1203	— " -	-
		21132	Spd. 18 $\beta$

Locomotivdepartementets Udgifter:

Lønninger . . . . .	10033	Spd. $56\frac{1}{2}$	$\beta$
Contoirudgifter . . . . .	18	— 50	-
Gas . . . . .	273	— 94	-
Brænde . . . . .	230	— 48	-
Coke og Kulforbrug . . . . .	13709	— 87	-
Olie, Talg og Hamp . . . . .	1399	— 104	-
Materialforbrug . . . . .	3729	— 70	-
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium . . . . .	848	— $18\frac{1}{2}$	-
		30243	Spd. 48 $\beta$

Ingenieurdepartementets Udgifter:

Lønninger . . . . .	780	Spd. 24	$\beta$
Vedligeholdelse af Banen . . . . .	10960	— 40	-
— - Bygninger . . . . .	2949	— $109\frac{1}{2}$	-
— - Telegraphen . . . . .	448	— $106\frac{1}{2}$	-
Anskaffelse af Inventarium . . . . .	144	— 56	-
		15283	Spd. 96 $\beta$

Vogndepartementets Udgifter:

Lønninger . . . . .	3498	Spd. 49	$\beta$
Materialforbrug . . . . .	1666	— 66	-
Vedligeholdelse af Presseninger . . . . .	714	— 110	-
		5879	Spd. 105 $\beta$
Uniformer . . . . .	1415	— 64	-
Omkostninger ved Dividendens Udbetaling . . . . .	325	— 106	-
Forskjellige Udgifter . . . . .	1022	— $103\frac{1}{2}$	-
Tab paa Strømmens Sidebane . . . . .	376	— 99	-
Jernbanebetjenternes Procenter . . . . .	793	— 113	-
Erstatninger . . . . .	74	— 79	-
		85550	Spd. 88 $\beta$ .
Heraf følger en Gevinst af . . . . .		93017	Spd. $81\frac{1}{2}$ $\beta$ .

Heraf er i Overeenstemmelse med Contracten om Jernbanens Anlæg og Contracten om Opfyldning af nogle Viaducter crediteret:

	Transport	93017 Spd.	81½ β.
1. Den Norske Regjering Rente af Grundens Værdie £ 1200 à 4 Spd. 52 β . . . . .		5320 Spd.	„ β
2. Contoen for Viaducternes Opfyldning £ 400 à 4 Spd. 52 β . . . . .		1773	— 40 -
3. Contoen for Øierens Regulering: 2den Termin eller 1/6 af det dertil bevilgede Bidrag 1500 Spd. „ β			
1ste Termin eller 1/3 af det paa Jern- banen som Grundeier udlignede Bidrag . . . . .		150	— 36 -
		1650	— 36 -
4. Paa Conto for Beholdninger afskrevet den sidste Femtedeel af de i sin Tid til Conductører og Lo- comotivførere indkjøbte Uhre med . . . . .		80	— 72 -
			<u>8824 Spd. 28 β.</u>
Det tilbageblevne Overskud . . . . .		84193 Spd.	53½ β
har sat Directionen istand til at erklære en Dividende af 5 pCt. for de prioriterede og 2½ pCt. for de upriori- terede Actier.			
I Overensstemmelse hermed er overført til: Conto for de prioriterede Actiers Dividende 5 pCt. af £ 225000 med £ 11250 à 4 Spd. 52 β . . . . .		49875 Spd.	„ β
Conto for de uprioriterede Actiers Dividende 2½ pCt. af 1,012500 med . . . . .		25312	— 60 -
			<u>75187 Spd. 60 β.</u>
Overskuddet . . . . .		9005 Spd.	113½ β.
er overført til Banens Reservefond.			

Hermed salderes Balancecontoen, som udviser følgende:

Activa.

Casse Conto . . . . .		217 Spd.	99 β
Creditbanken . . . . .		28557	— 7 -
Christiania Sparebank . . . . .		100	— „ -
Christiania Postcontoir, tilgode hos samme . . . . .		553	— 68 -
Christiania Godsagent og Stationsmestere, udestaaende gjennem disse . . . . .		4229	— 18 -
Contractorerne . . . . .		1234	— 32 -
Diverse indenlandske Debitorer . . . . .		2956	— 39 -
Diverse udenlandske Debitorer . . . . . £ 67. 8. 4.		298	— 106 -
Mjøs-Dampskibene . . . . .		201	— 18½ -
Vexel Conto . . . . .		800	— „ -
Coke og Kul Beholdning . . . . .		4551	— 117 -
Beholdninger under Locomotivdepartementet . . . . .		31100	— 88½ -
— — Hovedcontoiret . . . . .		3752	— 29½ -
— — Ingeniørdepartementet . . . . .		513	— 43½ -
		Lateris	79066 Spd. 66 β

Transport 79066 Spd. 66 β

Capitalcontøer:

Coke-Ovnene . . . . .	4434 Spd. 51 β	
Sidebanen paa Lillestrøms Station, anvendt til sammes Bygning . . . . .	5436 — 4 -	
Sidebanen ved Robsrud, anvendt til sammes Bygning . . . . .	3639 — 82 -	
Eidsvolds nye Stationsbygning og Hotel . . . . .	11022 — 52½ -	
Forbedringer og Udvidelser ved Eidsvold Station . . . . .	6473 — 76½ -	
Bygninger og Udvidelser paa de øvrige Stationer . . . . .	7012 — 71 -	
Meyergaardens Capitalconto . . . . .	26680 — 4½ -	
Eidsvold Betjentboligers Capitalconto . . . . .	3634 — 83 -	
	<hr/>	68333 Spd. 64½ β
		<hr/>
		147400 Spd. 10½ β.

Passiva.

Den Norske Regjering tilgode . . . . .	5320 Spd. " β	
Contoen for Opfyldning af Viadukterne . . . . .	1773 — 40 -	
Oplandske Dampskibe . . . . .	584 — 2½ -	
Bestyrelsen af Øierens Regulering . . . . .	1500 — " -	
Udenlandske Creditorer . £ 350. 5. 6. og Hb\$ 340. 14.	1651 — 85 -	
Diverse indenlandske Creditorer . . . . .	875 — 95 -	
Heftyes Understøttelsesfond . . . . .	346 — 89 -	
Sygecassen . . . . .	58 — 27 -	
Stationsmesterne tilgode . . . . .	" — 30 -	
Meyergaardens Gevinst og Tabs Conto . . . . .	400 — 52½ -	
Eidsvold Betjentboligs Gevinst og Tabs Conto . . . . .	199 — 19½ -	
Pantecreditorer i Meyergaarden . . . . .	22000 — " -	
Prioriterede Actiers Dividende Conto, tilbagestaaende fra de 4 foregaaende Driftsaar £ 1051. 6. 4.	4660 Spd. 92 β	
tilkommer for 5te Driftsaar £ 11250	49875 — " -	
	<hr/>	54535 — 92 -
Uprioriterede Actiers Dividende Conto, tilbagestaaende fra de foregaaende Driftsaar . . . . .	3689 Spd. 105 β	
tilkommer for 5te Driftsaar . . . . .	25312 — 60 -	
	<hr/>	29002 — 45 -
Jernbanens Reservefond var . . . . .	20146 Spd. 39½ β	
tilkommer for 5te Driftsaar . . . . .	9005 — 113½ -	
	<hr/>	29152 — 33 -
		<hr/>
		147400 Spd. 10½ β 147400 Spd. 10½ β.

## Strømmens Sidebanes Indtægter og Udgifter.

Denne Sidebanes Regnskab er i Overensstemmelse med den kongelige Resolution af 7de Octobes 1852 opgjort saaledes:

<b>Indtægter:</b>	$\frac{1}{2}$ af Fragten for Trælast ført fra denne Sidebane til Christiania			
	à 11502 Spd. 70 $\beta$ . . . . .	958 Spd. 66 $\beta$		
<b>Udgifter:</b>	Løn til 2 Kjørere . . . . .	264 Spd. „ $\beta$		
	$\frac{5}{11}$ af Omkostningerne ved Jernbanens Hestehold 1758 Spd. 99 $\beta$	799 — 56 -		
	Vedligeholdelse af Banen $\frac{1}{4}$ af den for hele Baneliniens Vedligeholdelse contraherede Sum			
	9360 Spd. . . . .	217 — 81 -		
	Endvidere anvendt til Vedligeholdelse . . . . .	54 — 28 -		
			1335 — 45 -	
	Tab paa Driften af Sidebanen, overført paa Hovedbanen . . . . .			376 Spd. 99 $\beta$ .

### Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 6 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt. Den Deel af Indtægterne for Gods befordret fra Strømmens Sidebane, som ifølge ovenstaaende Regnskab tilfalder denne, 958 Spd. 66  $\beta$ , er her lagt sammen med den Deel, som tilfalder Hovedbanen. Under Indtægten for Pakker er medregnet Indtægten for Melk og Kjød, hvis Expedition foregaaer gennem Pakkeexpeditionen.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede				Indtægt for ankomne				Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne				Procen- ter af den hele Ind- tægt for afgaaede og an- komne.												
	Vogne, Dyr, Pak- ker, Tele- grafskri- velser.		Tilsammen afsendt.		Vogne, Dyr, Pak- ker, Tele- grafskri- velser.		Tilsammen modtaget.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Pak- ker, Tele- grafskri- velser.			Varer.		Tilsammen.									
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β		Spd.	β	Spd.	β								
Christiania .	21220	25½	2796	76	34571	9	58587	110½	18966	5	3415	54½	86259	109½	108641	49	20093	15	3106	5½	60415	59½	83614	80	47,9
Bryn . . . .	371	106	11	46	96	27	479	59	385	24	17	84	752	63	1155	51	378	65	14	65	424	45	817	55	0,6
Grorud . . .	1015	70	30	79	1258	83	2304	112	1261	56	40	67½	2050	25	3352	28½	1138	63	35	73	1654	54	2828	70	1,6
Robsrud . .	—	—	—	—	1696	104	1696	104	—	—	—	—	154	96	154	96	—	—	—	—	925	100	925	100	0,5
Strømmen .	1117	36	65	16	1968	10	3150	62	1289	74	101	109	1097	118	2489	61	1203	55	83	62½	1533	4	2820	1½	1,6
Strøm. Sideb.	—	—	—	—	11502	70	11502	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5751	35	5751	35	3,3
Lillestrømm.	1640	112	74	108	25794	105	27510	85	1869	51	151	42	1869	67	3890	40	1755	21½	113	15	13832	26	15700	62½	9,0
Frogner . .	1677	90	401	22	406	58	2485	50	1931	87	158	35½	1150	98	3240	100½	1804	88½	279	89	778	78	2863	15½	1,1
Kløften . . .	3415	91	879	29	3261	78	7556	78	3661	81	514	13	5332	101	9508	75	3538	86	696	81	4297	29½	8532	76½	4,9
Trøgstad . .	1539	93	236	52	5818	37½	7594	62½	1595	8	159	104	1389	85	3144	77	1567	50½	198	18	3604	1	5369	62½	3,1
Dahl . . . .	2449	104	455	”	19074	38	21979	22	2525	104	384	112	2824	25	5735	1	2487	104	419	116	10949	31½	13857	11½	7,9
Eidsvold . .	8697	88	1469	79½	19420	15	29587	62½	9660	85½	1476	6	21986	87	33123	58½	9179	27	1472	102½	20703	51	31355	60½	18,0
Tilsammen .	43146	95½	6420	27½	124869	34½	174436	37½	43146	95½	6420	27½	124869	34½	174436	37½	43146	95½	6420	27½	124869	34½	174436	37½	100,0



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

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Vogne, Dyr, Telegrafskrivelser.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Fra og til Christiania . . .	40186	30½	6212	10½	120830	118½	167229	39½
Mellem de øvrige Stationer .	2960	65	208	17	4038	36	7206	118
Tilsammen	43146	95½	6420	27½	124869	34½	174436	37½

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver 4de Uge.

4 Ugers Tidsrum.	Indtægt af						Procent af den hele Indtægt.		
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker og Telegrafskrivelser.		Varer.			Tilsammen.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Fra 1 Septbr. til 26 Septbr. 1858	3426	27	443	20½	8754	2	12623	49½	7,3
„ 27 — - 24 October „	3239	56	482	46	9438	59	13160	41	7,5
„ 25 October - 21 November „	2349	78	420	57	8860	13	11630	28	6,5
„ 22 Novbr. - 19 December „	1876	88	430	15	6211	31	8518	14	4,8
„ 20 Decbr. - 16 Januar 1859	2447	42	311	69	4269	45	7028	36	4,0
„ 17 Januar - 13 Februar „	2422	16	385	117	7331	52	10139	65	5,9
„ 14 Februar - 13 Marts „	2046	39	396	62	11221	5	13663	106	7,8
„ 14 Marts - 10 April „	2201	56	428	87	8902	15	11532	38	6,6
„ 11 April - 8 Mai „	3144	41	565	8½	6817	28	10526	77½	6,1
„ 9 Mai - 5 Juni „	3194	12	541	62½	10644	31	14379	105½	8,3
„ 6 Juni - 3 Juli „	6229	84	654	89	14486	34	21370	87	12,3
„ 4 Juli - 31 Juli „	5280	53	647	56	13179	31½	19107	20½	10,9
„ 1 August - 31 August „	5288	103½	712	58	14754	48	20755	89½	12,0
	43146	95½	6420	27½	124869	34½	174436	37½	100,0

Tabel over den ugentlige Middelindtægt.

Indtægt af	Ugentlig Middelindtægt.	Middelindtægten har været overskredet
Passagerer . . . . .	Spd. 827 β 57	i 21 Uger, hvoraf 2 Uger om Vinteren.
Vogne, levende Dyr, Pakker og Telegrafskrivelser . . . . .	123 15	i 17 Uger, hvoraf 3 Uger om Vinteren.
Varer . . . . .	2394 90	i 26 Uger, hvoraf 7 Uger om Vinteren.
Samlet Indtægt	3345 42	i 21 Uger, hvoraf 2 Uger om Vinteren.

Den største og mindste ugentlige Indtægt har været:

For	Største Indtægt.		Mindste Indtægt.	
		Spd. $\beta$		Spd. $\beta$
Passagerer . . . . .	Ugen 27 Juni - 3 Juli 1859	1854 40	Ugen 9-15 December 1858	427 36
Vogne, levende Dyr, Pakker, Telegraf- skrivelser . . . . .	— 6 Aug. - 12 Juni 1859	176 98	— 27 Decbr. 1858 - 2 Jan. 1859	34 63½
Varer . . . . .	— 27 Juni - 3 Juli 1859	4111 73	— 27 Decbr. 1858 - 2 Jan. 1859	701 112
Samlet Indtægt	— 27 Juni - 3 Juli 1859	6189 1	— 27 Decbr. 1858 - 2 Jan. 1859	1252 84½

Af Indtægten for Varer, tillagt Strømmens Sidebanes Indtægt, 124869 Spd. 34½  $\beta$ , har Træløst, heri iberegnet Brænde, bidraget 73230 Spd. 99  $\beta$ . Størrelsen af Indtægten heraf fra de forskellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Træløst og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Træløst i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	$\beta$	Spd.	$\beta$	Spd.	$\beta$	
Christiania . . . . .	34571	9	—	—	34571	9	0
Bryn . . . . .	96	27	—	—	96	27	0
Grorud . . . . .	1258	83	1092	27	166	56	86,8
Robsrud . . . . .	1696	104	1696	104	—	—	100,0
Strømmen . . . . .	1968	10	1881	99	—	—	95,6
Strømmens Sidebane . . . . .	11502	70	11502	70	86	31	100,0
Lille Strøm . . . . .	25794	105	25567	59	227	46	99,1
Frogner . . . . .	406	58	21	111	384	67	5,4
Kløften . . . . .	3261	78	1297	116	1963	82	39,8
Trøgstad . . . . .	5818	37½	4804	85	1013	72½	82,6
Dahl . . . . .	19074	38	17010	92	2063	66	89,2
Eidsvold . . . . .	19420	15	8354	56	11065	79	43,0
	124869	34½	73230	99	51638	55½	58,6

Blandt Extrairntægter er et Beløb af 488 Spd. 10  $\beta$ , som er betalt af Contractorerne for Benyttelse af Jernbanens Locomotiver og Vogne i Regnskabsaaret. Et andet Beløb af 240 Spd. som af dem er erlagt for Benyttelsen af Værkstedet er afskrevet paa Contoen for Vedligeholdelse af Inventarium under Locomotivdepartementet.

Total Indtægten 178568 Spd. 49½ $\beta$ fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver			I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train . . . . .	42150 Spd.	62 $\beta$	23,6
- Gods, Kreaturer og Reisevogne . . . . .	125825 —	107½ -	70,5
- alle andre Indtægter . . . . .	10592 —	" -	5,9
	178568 Spd.	49½ $\beta$	100,0

### Oplysninger om Udgifterne.

**Lønninger og Procenter til Personalet** har været saaledes fordeelt:

Directionen, aarlig Løn . . . . .	2000 Spd.	β.
Hovedcontoiret:		
Driftsbestyreren, aarlig Løn . . . . .	2400 Spd.	„ β
Ingenieuren . . . . .	1225 —	„ -
Secretairen . . . . .	600 —	„ -
Cassereren . . . . .	600 Spd.	„ β
Procenter, 1% af Nettoindtægten over 50000	435 — 46 -	
	<hr/>	
	1035 —	46 -
4 Contoirbetjente og 1 Bud . . . . .	1486 —	„ -
Materialforvalteren . . . . .	480 —	„ -
	<hr/>	
	7226 Spd.	46 β
Fragaaer Mjøsdampskibenes Andeel af Contoirlønninger . . . . .	240 —	„ -
	<hr/>	
	6986 —	46 -

#### **Stationsudgifter.**

Christiania Station.

• Passageer- og Telegrafexpeditionen:

2 Billetteurer og 3 Lærlinge . . . . . 699 Spd. 60 β

Godsexpeditionen:

Godsagenten, aarlig Løn . 480 Spd. „ β

2 Contoirbetjente . . . . . 480 — „ -

4 Pakhuusformænd . . . . . 760 — „ -

6 à 7 Sjouere og 1 Bud . 1024 — „ -

---

2744 — „ -

Stationsbetjening:

Stationsmeste-

ren . . . . . 360 Spd. „ β

Procenter, 1%

at den hele

Jernbanes

Nettoindtægt

ov. 85000 Spd. 85 — 46 -

---

445 Spd. 46 β

Understationsmesteren . 240 — „ -

6 Sjouere og 2 Sporskifttere 1087 — 20 -

4 Kjørere . . . . . 624 — „ -

Reengjøring . . . . . 144 — „ -

2de Portnere og 2 Natvæg-

tere med Inspection, aar-

lig Løn . . . . . 648 — „ -

---

3188 — 66 -

6632 Spd. 46 β

Bryn Station.

1 Vagtmand . . . . . 120 Spd. „ β

1 Telegrafist . . . . . 84 — „ -

---

204 — „ -

Lateris 6836 Spd. 6 β 8986 Spd. 46 β.

Transport . . . . . 6836 Spd. 6 β 8986 Spd. 46 β.

Grorud Station.

Stationsmesteren, aarlig			
Løn . . . . .	180 Spd.	„ β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 1500 Spd. . . . .	9 — 56 -		
			189 Spd. 56 β
1 Sjouer . . . . .	120 —	„ -	
			309 — 56 -

Robsrud Sidebane.

1 Vagtmand . . . . .			144 —	„ -
----------------------	--	--	-------	-----

Strømmens Station og Sidebane.

Stationsmesteren, aarlig			
Løn . . . . .	240 Spd.	„ β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt ov. 5000 Spd. . . . .	16 — 90 -		
			256 Spd. 90 β
1 Telegrafist og 2 Sjouere . . . . .	372 —	„ -	
2 Kjørerere . . . . .	264 —	„ -	
			892 Spd. 90 β
Fragaaer som debiteres Sidebanens Regnskab	264 —	„ -	
			628 — 90 -

Lillestrøms Station.

Stationsmesteren, aarlig			
Løn . . . . .	360 Spd.	„ -	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt ov. 8000 Spd. . . . .	68 — 36 -		
			428 Spd. 36 -
1 Telegrafist og 2 Sjouere . . . . .	371 —	72 -	
			799 — 108 -

Frogner Station.

Stationsmesteren, aarlig			
Løn . . . . .	180 Spd.	„ -	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt . . . . .	23 — 98 -		
			203 Spd. 98 -
1 Telegrafist og 1 Assistent . . . . .	129 —	50 -	
			333 — 28 -

Kløften Station.

Stationsmesteren, aarlig			
Løn . . . . .	300 Spd.	„ β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt ov. 4000 Spd. . . . .	34 — 50 -		
			334 Spd. 50 -
1 Telegrafist og 3 Sjouere . . . . .	486 —	64 -	
			820 — 114 -

Lateris . . . . . 9872 Spd. 42 β 8986 Spd. 46 β.

Transport . . . . 9872 Spd. 42 β 8986 Spd. 46 β.

**Trøgstad Station.**

Stationsmesteren, aarlig Løn	216 Spd.	„ β	
Procenter, 1% af Stationens			
Nettoindtægt ov. 3000 Spd.	11	—	110 -
			227 Spd. 110 β
1 Telegrafist og 2 Sjouere . . . . .	388	—	100 -
			616 — 90 -

**Dahl Station.**

Stationsmesteren, aarlig Løn	240	—	„ -
Procenter, 1% af Stationens			
Nettoindtægt ov. 6000 Spd.	70	—	18 -
			310 — 18 -
1 Telegrafist, 3 Sjouere og et Bud . . . . .	511	—	64 -
			821 — 82 -

**Eidsvold Station.**

Stationsmesteren, aarlig Løn	360	—	„ -
Procenter, 1% af Stationens			
Nettoindtægt ov. 20000 Spd.	98	—	43 -
			458 — 43 -
2de Contoirbetjente . . . . .	468	—	„ -
1 Telegrafist og 1 Bud . . . . .	262	—	„ -
3 Pakhuusformænd . . . . .	540	—	„ -
4 Sjouere og 1 Natvægter . . . . .	720	—	„ -
Extraarbeidere . . . . .	300	—	3 -
	2748	—	46 -
Fradrages Godtgjørelsen for Læsning og			
Ladning . . . . .	1453	—	67 -
			1294 — 99 -
8 Over- og Underconducteurer samt 1 Ex-			
traconducteur . . . . .	2020	—	„ -
Milepenge à $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{12}$ β pr. Vognmil . . . . .	339	—	10 -
Søndagstillæg . . . . .	181	—	96 -
			2540 — 106 -
11 Grindvogtere og Sporskiftere paa Linien . . . . .	936	—	„ -
			16082 — 59 -

**Ingenieurdepartementet.**

1 Assistent og 1 Lærling, aarlig Løn . . . . .	480	—	24 -
Overtografisten . . . . .	300	—	„ -
			780 — 24 -

Det øvrige Personale under dette Departement er anvendt til Jernhanens Vedligeholdelse og lønnes af Contractorerne.

**Locomotivdepartementet.**

Locomotivmesteren, aarlig Løn . . . . .	540	—	„ -
Underlocomotivmesteren . . . . .	300	—	„ -
8 Locomotivførere og 5 Fyrbødere . . . . .	3624	—	„ -
Milepenge à 4, 3 og 2 β pr. Locomotivmil . . . . .	449	—	9 -
Søndagstillæg . . . . .	219	—	61 -
	4292	—	70 -

Lateris . . . . 5132 Spd. 70 β 25849 Spd. 9 β.

Transport . . . . .	5132 Spd. 70 β	25849 Spd. 9 β.
3 Pudser, 3 Cokesmænd, 2 Vandpumpere og 2 Vagtmænd	1596 — " —	
Omtrent 30 Værkstedarbejdere, Arbejdsløn under dette De- partement i Forbindelse med Vognværkstedets Arbejdsløn under samme . . . . .	3304 — 106½ -	
		10033 — 56½ -

Til Cokesproductionen 4 Mand, aarlig Løn . . . . . 804 — " -

**Vogndepartementet.**

Vognmesteren . . . . .	480 — " —	
Undervognmesteren . . . . .	312 — " —	
3 Vognvisiteurer, 2 ved Christiania og 1 ved Strømmen . .	530 — 48 -	
Omtrent 8 Snedkere, 2 Malere, 2 Hjulskifere, 1 Pudser, 1 Smø- rer, 2 Presenningmagere og 1 Sjouer. Arbejdsløn under dette Departement i Forbindelse med Locomotivværk- stedets Arbejdsløn under samme . . . . .	2176 — 1 -	
		3498 — 49 -

Tilsammen omtrent 202 Personer . . . . . 40184 Spd. 114½ β.

Samtlige Jernbanens Udgifter 85550 Spd. 88 β kunne fordeles til de samme 3 Hoved-  
poster som under Indtægterne Pag. 10 anført, saaledes:

Udgifterne til Person- og Godsbefordringen sammenlagt antages at forholde sig til samtlige Udgifter som Indtægterne for samme forholde sig til samtlige Indtægter; herefter blive Udgifterne i Anledning Gods- og Personbefordringen sammenlagt . . . . . ca. 80500 Spd. β.  
og Udgifterne i Anledning alle andre Indtægter . . . . . - 5050 — 88 -  
Det førstnævnte Beløb 80500 Spd. fordeles mellem Person- og Godsbefordringen saaledes:

	Udgifter					
	Til Person- befordring.		Til Gods- befordring.		Tilsammen.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Udgifterne til Locomotivdepartementet fordeles efter Forholdet af 6874153 Person-Bruttocentnermil til samtlige Centnermil 26913928 . . . . .	7728	35	22515	13	30243	48
do. til Jernbaneliniens Vedligeholdelse efter samme Forhold . . . . .	2799	46	8160	114	10960	40
do. til Vogndepartementet fordeles i Forholdet efter 253 Reparationsdage for Passageervogne mod 1488 Dage for samtlige Vogne . . . . .	999	108	4879	117	5879	105
do. til Stationerne. Heraf henhører specielt til Godsbefordringen: Af Lønninger ved Christiania Station 2744 Spd. " β - Hestehold ved Do. Do. 959 — 43 -			3703	43	3703	43
og specielt til Personbefordringen: Lønninger ved Christiania Station . . . . .	699	60			699	60
do. Tab paa Strømmens Sidebane . . . . .			376	99	376	99
Alle øvrige Stations- og andre Udgifter kunne deles i Forhold efter Indtægterne, d. e. som 42150 Spd. 62 β for Personbefordringen til 167976 Spd. 49½ β, for Summen af Person- og Godsbefordringen	7185	111	21450	94	28636	85
Tilsammen	19413	"	61087	"	80500	"

Udgifterne blive altsaa fordeelte saaledes:

I Anledning	Personbefordringen med ordinaire Train	. . . ca.	19413 Spd.	d. e.	22,7 %
-	—				
-	Godsbefordring, Kreaturer og Reisevogne	. . . ca.	61087 —	-	71,4 -
-	—				
-	alle andre Indtægter	. . . . . ca.	5050 —	88 β -	5,9 -
			Tilsammen	85550 Spd.	88 β 100 %.

### Oplysninger om Passageerbefordringen.

Med de ordinaire Passageertrain ere befordrede	168184 Passagerer med Indtægt	42150 Spd.	62 β.
Med Extratrain og som militair Transport . .	1964 — — —	396 —	33 -
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Classe end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet . . . . .		520 —	„ <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -
For 4 Saisonsbilletter imellem Christiania og Lillestrøm 3 Stkr. for $\frac{1}{4}$ Aar og 1 for $\frac{1}{2}$ Aar		80 —	„ -

Tilsammen som i Indtægtsregnskabet 170148 Passagerer med Indtægt 43146 Spd. 95 $\frac{1}{2}$  β.

Efterstaaende Tabel vil udvise Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train ere befordrede mellem de forskjellige Stationer.

Fra	Classe.	Til										Tilsammen.
		Christia- ania.	Bryn.	Grorud.	Ström- men.	Lille- Ström.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eidsvold.	
Christia- ania.	1		21	48	118	146	76	273	81	111	799	1673
	2		402	802	734	1144	866	1796	371	756	3801	10672
	3		553	1710	931	929	1089	2180	672	911	3444	12419
	4		2050	9278	5750	7150	5769	7173	3271	3218	8204	51863
			3026	11838	7533	9369	7800	11422	4395	4996	16248	76627
Bryn.	1	21		0	2	1	0	0	0	0	0	24
	2	123		6	2	11	10	4	3	0	19	178
	3	377		11	16	13	14	6	3	1	25	466
	4	1349		246	91	159	170	106	35	38	121	2315
		1870		263	111	184	194	116	41	39	165	2983
Grorud.	1	35	0		0	0	0	4	0	1	8	48
	2	559	0		1	21	8	13	1	2	22	627
	3	1475	0		19	19	13	18	22	27	32	1625
	4	7340	37		337	276	293	231	131	86	196	8927
		9409	37		357	316	314	266	154	116	258	11227
Ström- men.	1	157	2	0		3	2	4	0	0	0	168
	2	624	1	2		11	15	24	3	8	4	692
	3	954	5	29		19	17	23	18	2	12	1079
	4	4891	43	326		275	418	162	55	70	58	6298
		6626	51	357		308	452	213	76	80	74	8237
Lille- Strøm.	1	161	0	0	1		0	1	0	0	3	166
	2	1160	9	10	25		8	12	3	3	18	1248
	3	1135	7	20	39		14	2	52	11	27	1307
	4	7257	84	321	403		269	236	184	74	138	8966
		9713	100	351	468		291	251	239	88	186	11687
Frogner.	1	85	0	0	0	0		2	1	0	8	96
	2	698	3	4	12	9		13	1	10	22	772
	3	1110	4	15	19	10		29	17	12	66	1282
	4	5059	102	271	359	193		294	173	94	258	6803
		6952	109	290	390	212		338	192	116	354	8953
Kløften.	1	311	1	0	5	1	2		2	5	7	334
	2	1736	2	7	22	10	8		51	24	78	1938
	3	2300	2	21	20	12	26		30	70	129	2610
	4	6773	50	196	188	267	260		386	314	431	8865
		11120	55	224	235	290	296		469	413	645	13747
Trøg- stad.	1	41	0	0	0	0	1	0		2	13	57
	2	348	4	1	1	4	5	38		39	63	503
	3	764	2	20	27	44	11	28		42	82	1020
	4	3083	26	93	74	234	144	361		460	406	4881
		4236	32	114	102	282	161	427		543	564	6461
Dahl.	1	109	0	2	0	0	1	1	2		13	128
	2	788	0	3	5	6	9	32	46		120	1009
	3	1029	1	28	10	9	18	79	49		109	1332
	4	3458	27	119	77	81	97	363	472		1172	5866
		5384	28	152	92	96	125	475	569		1414	8335
Eids- vold.	1	760	1	3	0	3	8	4	14	25		818
	2	3855	11	21	25	24	31	77	70	128		4242
	3	3591	9	35	16	10	76	113	77	140		4067
	4	8041	67	128	78	147	237	417	348	1337		10800
		16247	88	187	119	184	352	611	509	1630		19927
Tilsam- men.	1	1680	25	53	126	154	90	289	100	144	851	3512
	2	9891	432	856	827	1240	960	2009	549	970	4147	21881
	3	12735	583	1889	1097	1065	1278	2478	940	1216	3926	27207
	4	47251	2486	10978	7357	8782	7657	9343	5055	5691	10984	115584
		71557	3526	13776	9407	11241	9985	14119	6644	8021	19908	168184



Fordelingen af de med de ordinaire Passageértrain befordrede 168184 Personer paa de forskellige Vognclasser, de Antal Mile de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling &c. sees af følgende Tabel.

	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	4de Classe.	For alle Classer.
Antal befordrede Personer . . .	3512	21881	27207	115584	168184
Antal Personmile . . . . .	14622	82332	92315	315544	504813
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde . . . . .	2437	13722	15386	52591	84136
Hver Person har i Gjennemsnit reist . . . . . Mil	4,2	3,8	3,4	2,7	3,0
Antal benyttede Passageervogne .	890	2023	1575	3054	7542
Antal Pladse . . . . .	21360	64736	63000	152700	301796
Antal Vognmile . . . . .	5290	11910	9288	17899	44387
Antal Pladsmile . . . . .	126960	381120	371520	894950	1774550
Enhver Vogn rummer Personer .	24	32	40	50	40
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer . . . . .	2,8	6,9	9,9	17,5	11,4
Procent af Vognenes Pladse benyttede . . . . .	11,5	21,6	24,8	35,3	28,4
Antal Vogne, hvoraf Jernbanen er i Besiddelse foruden den kongelige Vogn . . . . .	3 $\frac{2}{3}$ *)	9	4	14	31
Hver Vogn i Gjennemsnit i Regnskabsaaret gennemløbet Mil .	1443	1323	2322	1278	1432
Vægten af en Vogn i Centner . .	102	97	96	84	92
Vognenes Centnermil . . . . .	539580	1155270	891648	1503516	4090014
Hver Person antagen at veie 1 $\frac{1}{2}$ Centner giver Centnermil . .	21933	123498	138472	473316	757219
Samlet Bruttolast bevæget 1 Mil	561513	1278768	1030120	1976832	4847233
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . . Centner	36,9	14,0	9,7	4,8	8,1
Nettolasten i Procent af Bruttolasten	3,9	9,7	13,4	23,9	15,6
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn . . . . Centner	106,2	107,3	110,9	110,4	109,2

\*) Oprindelig havde 5 første Plads og 8 anden Plads Vogne; men heraf ere 2 Stkr. af førstnævnte Sort forandrede saaledes, at de hver indeholde 1 første Plads Coupé d. e.  $\frac{1}{3}$  Vogn og 1 anden Plads Coupé d. e.  $\frac{1}{2}$  Vogn.

	1ste Classe.		2den Classe.		3die Classe.		4de Classe.		For alle Classer.	
	Spd.	β.	Spd.	β.	Spd.	β.	Spd.	β.	Spd.	β.
Indtægt af hver Classe . . . . .	2998	44	11267	10	8284	52	19600	76	42150	62
Udgifterne ved Passageerbefordringen ere forhen anslaaede til 19413 Spd. Fordeles disse paa Vognmilene, saa have Udgifterne paa de forskjellige Classer udgjort . . . . .	2313	74	5208	112	4062	22	7828	32	19413	„
Gevinst paa de forskjellige Classer	684	90	6058	18	4222	30	11772	44	22737	62
Indtægt af hver Vogn bevæget 1 Miil . . . . .	Skl. 68,0		Skl. 113,5		Skl. 109,2		Skl. 131,4		Skl. 114	
Omkostninger ved hver Vogn, bevæget 1 Miil . . . . .	Skl. 52,5		Skl. 52,5		Skl. 52,5		Skl. 52,5		Skl. 52,5	
Gevinst af hver Vogn, bevæget 1 Miil . . . . .	Skl. 15,5		Skl. 61,0		Skl. 56,7		Skl. 78,9		Skl. 61,5	
Indtægt af hver Passageer . . . . .	Skl. 102,4		Skl. 61,8		Skl. 36,5		Skl. 20,4		Skl. 30,1	
Omkostninger ved hver Passageer . . . . .	Skl. 79,1		Skl. 28,6		Skl. 17,9		Skl. 8,1		Skl. 13,9	
Gevinst paa hver Passageer . . . . .	Skl. 23,3		Skl. 32,2		Skl. 18,6		Skl. 12,3		Skl. 16,2	
Indtægt af hver Passageer befordret 1 Miil . . . . .	Skl. 24,6		Skl. 16,4		Skl. 11,0		Skl. 7,4		Skl. 10,0	
Omkostninger ved hver Passageer, befordret 1 Miil . . . . .	Skl. 19,0		Skl. 7,6		Skl. 5,3		Skl. 3,0		Skl. 4,6	
Gevinst paa hver Passageer, befordret 1 Miil . . . . .	Skl. 5,6		Skl. 8,8		Skl. 5,7		Skl. 4,4		Skl. 5,4	
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal.	2,1		13,0		16,2		68,7		100%	
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt . . . . .	7,1		26,7		19,6		46,6		100%	
Udgift af hver Classe i Procent af den samlede Udgift . . . . .	11,9		26,8		20,9		40,4		100%	
Gevinst paa hver Classe i Procent af den samlede Gevinst . . . . .	3,0		26,6		18,6		51,8		100%	

## Oplysninger om Godsbefordringen.

Tabel over Arten og Mængden af de Varer der ere transporterede fra Christiania til de forskellige Stationer.

Varernes Art.	Til										Til- sam- men.	Redu- ceret til Centn.	
	Bryn.	Gro- rud.	Rob- rud.	Ström- men.	Lille- ström.	Frog- ner.	Kløf- ten.	Trög- stad.	Dahl.	Eids- vold.			
Bark . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	Vogne à 60 Ct.	360
Brændeviin . . . . Centn.	—	—	—	—	6	—	625	237	37	304	1209	Ct.	1209
Cinders . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	Vogne à 110 Ct.	1100
Diverse Varer . . . Centn.	15	179	—	1453	4186	3297	17570	4609	9766	68125	109200	Ct.	109200
Farvetræ . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Vogn à 80 Ct.	80
Foustage, tomme . Antal	48	—	—	—	2	—	—	—	567	5525	6142	Antal à 2 Ct.	12284
Gjødsel . . . . . Vogne	6	56	12	30	4	—	6	—	49	6	169	Vogne à 110 Ct.	18590
Glasvarer . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	12	22	34	do. à 110 Ct.	3740
do. . . . . Centn.	—	—	—	5	5	5	96	28	95	272	506	Ct.	506
Jernbaneskinner . Vogne	—	—	—	—	214	49	301	—	—	164	728	Vogne	84280
Jernvarer . . . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	do. à 110 Ct.	880
do. . . . . Centn.	1	10	—	348	2677	1901	4318	350	707	7491	17803	Ct.	17803
Kalk . . . . . Vogne	—	—	—	2	—	—	2	2	2	1	9	Vogne à 110 Ct.	990
Kornvarer . . . . . Tdr.	4	146	—	1761	1686	889	1913	1037	2101	7485	17022	Tdr. à 1,60 Ct.	28086
Kridt & Bridsel . . Vogne	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	Vogne à 60 Ct.	3180
Kul . . . . . do.	6	—	—	—	9	10	17	3	3	236	284	do. à 110 Ct.	31240
do. . . . . Centn.	6	4	—	452	999	521	548	141	286	2497	5454	Ct.	5454
Leer, ildfast . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	13	6	19	Vogne à 110 Ct.	2090
Meubler . . . . . do.	—	—	—	1	8	5	11	9	16	36	86	do. à 60 Ct.	5160
Muur & Tagsteen . do.	—	—	—	—	12	—	—	—	8	2	22	do. à 110 Ct.	2420
Poteter . . . . . do.	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	do. à 110 Ct.	880
Salt . . . . . Tdr.	—	6	—	148	280	524	3049	1054	1295	22522	28878	Tdr. à 3 Ct.	86634
Sand . . . . . Vogne	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	9	Vogne à 110 Ct.	990
Sild . . . . . Tdr.	—	10	—	76	203	257	3957	842	813	10580	16738	Tdr. à 2,4 Ct.	40171
Slibe & Møllestene Centn.	—	—	—	26	33	278	559	61	207	2562	3726	Ct.	3726
Granit . . . . . Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Vogne à 110 Ct.	110
Trelast. {	Bord . . . . . do.	7	—	—	—	—	—	—	—	—	7	do. à 120 Ct.	840
	Planker . . . . . do.	2	—	—	—	2	—	—	—	—	4	do. à 120 Ct.	480
	Sleepers . . . . . do.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	do. à 110 Ct.	330
	Tømmer . . . . . do.	17	—	—	—	—	—	—	—	—	2	19	do. à 110 Ct.
Öl . . . . . Centn.	—	783	—	1728	3634	3371	8093	3948	1816	3084	26457	Ct.	26457
	8455	7419	1320	11124	45792	20148	92120	17358	35120	252504			491360

Tabel over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede

Varernes Art.	Fra															
	Bryn.		Grorud.		Robsrud.	Fjeldhammer.	Strømmen Sidebane.		Strømmen.		Lilleström.		Frogner.			
	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.		
Been . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Brændeviin . . . . .	Ct.	—	1599	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Bygningsmaterialier . . . . .	Vogne	—	—	2	1	—	—	—	—	—	1	—	4	—		
Faskiner . . . . .	do.	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
Flasker, tomme . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Foustager . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
do. . . . .	Antal.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Flyttegods og Meubler . . . . .	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	2	5		
Gjødsel . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Glasvarer . . . . .	Ct.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Granit . . . . .	Vogne	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
do. . . . .	Ct.	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Høe . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	6	—		
Is . . . . .	do.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—		
Jernvarer . . . . .	Ct.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	8	1341		
Jernbaneskiner . . . . .	Vogne	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	5	—	3		
Jernbanesviller . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8	—	2		
Kridt & Bridsel . . . . .	do.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
do. . . . .	Ct.	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kjød . . . . .	Ct.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44		
Kornvarer . . . . .	Tdr.	61	—	35	207	—	—	—	113	17	—	604	38	839		
Melk . . . . .	Ct.	—	—	—	92	—	—	—	—	176	—	33	—	2508		
Muur & Tagsteen . . . . .	Vogne	—	—	—	70	—	—	—	—	33	—	4	—	—		
Poteter . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—		
do. . . . .	Ct.	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	237	—	836		
Salt . . . . .	Tdr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—		
Sand . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Sild . . . . .	Tdr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Slibe & Møllestene . . . . .	Ct.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Smør & Ost . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67		
Trælast.	Planker . . . . .	Vogne	—	—	1	70	200	109	—	962	—	6	—	848	—	2
	Battens . . . . .	do.	—	—	—	16	—	—	—	54	—	7	—	250	—	—
	Bord & Lægter . . . . .	do.	—	—	—	250	357	384	—	2309	—	3	—	2195	—	1
	Firkantet Tømmer . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	174	—	—
	Bjælker . . . . .	do.	—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	1674	—	—
	Rundt Tømmer . . . . .	do.	—	—	—	32	14	4	—	47	—	—	—	3782	—	6
	Spirer & Stik . . . . .	do.	—	—	—	65	9	—	—	—	—	—	—	30	—	—
	Brænde & Baghun . . . . .	do.	—	—	—	1	3	32	2	318	5	63	1	665	—	2
Varer, diverse . . . . .	Ct.	11	2	20	584	—	—	—	—	35	1223	49	2364	20	2368	
Öl . . . . .	do.	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	
		531	1602	878	62790	69810	63120	260	439700	771	13908	499	1096355	703	10448	

paa Jernbanen fra de forskjellige Stationer udenfor Christiania.

Kløften.		Trøgstad.		Hauer-sæter.	Elstad-moen.	Dahl.		Heiret.	Fin-stad.	Eids-vold.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.		
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2	Vogne à 80 Ct.	—	160
—	—	—	—	—	—	—	2099	—	—	28820	—	32518	Centner.	—	32518
—	—	2	—	—	—	—	3	—	—	—	9	4	Vogne à 60 Ct.	540	240
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	do. à 40 Ct.	160	—
—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	85	—	103	do. à 60 Ct.	—	6180
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	do. à 40 Ct.	80	—
—	487	—	172	—	—	73	8	—	—	294	73	962	Antal à 2 Ct.	146	1924
—	6	—	2	—	—	—	13	—	1	52	2	84	Vogne à 60 Ct.	120	5040
—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	do. à 110 Ct.	220	—
31	6603	—	206	—	—	—	3762	—	—	—	31	10571	Centner.	31	10571
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	Vogne à 110 Ct.	330	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	Centner.	110	—
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	Vogne à 40 Ct.	440	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 110 Ct.	—	110
2192	13272	127	1472	—	—	12	141	—	—	1756	2339	18001	Centner.	2339	18001
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	13	Vogne à 80 Ct.	—	1040
—	—	—	—	—	—	3	68	—	—	17	5	95	do. à 60 Ct.	300	5700
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	do. à 60 Ct.	300	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—	Centner.	105	—
—	58	—	26	—	—	—	578	—	—	799	—	1505	Centner.	—	1505
95	2561	117	1246	—	—	21	195	—	—	598	480	6267	Tdr. à 1,66 Ct.	792	10340
—	4764	—	435	—	—	—	223	—	—	203	—	8434	Centner.	—	8434
—	—	—	—	—	—	—	2	7	2	6	—	124	Vogne à 110 Ct.	—	13640
—	—	—	6	1	—	—	—	—	—	166	—	175	do. à 110 Ct.	—	19250
—	3002	10	10106	—	—	—	6267	—	22	4662	10	25134	Centner.	10	25134
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	Tdr. à 3 Ct.	—	15
—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	Vogne à 110 Ct.	—	880
71	—	3	2	—	—	2	—	—	—	—	76	2	Tdr. à 2,4 Ct.	182	5
—	—	—	—	—	—	31	—	—	—	—	31	—	Centner.	31	—
—	536	—	1	—	—	—	72	—	—	4510	—	5186	Centner.	—	5186
—	79	—	98	—	—	—	624	6	—	252	1	3256	Vogne à 120 Ct.	120	390720
—	79	—	105	—	—	—	149	13	—	479	—	1152	do. à do.	—	138240
—	72	—	167	—	—	—	754	29	—	263	—	6784	do. à do.	—	814080
—	—	—	86	3	105	—	187	16	—	46	—	622	do. à 110 Ct.	—	68420
—	—	—	9	9	6	—	253	—	—	107	—	2081	do. à do.	—	228910
—	3	—	43	32	46	—	129	—	—	87	—	4225	do. à do.	—	464750
—	—	—	74	63	101	—	733	—	—	37	—	1112	do. à do.	—	122320
—	—	—	—	—	13	—	125	1	—	174	8	1397	do. à do.	880	153670
164	2035	256	3266	—	—	100	5307	—	—	37892	655	55041	Centner.	655	55041
25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183	52	183	do.	52	183
2739	63759	753	87377	11880	29810	809	365337	8400	302	277609				7943	2,602207

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen har været 3,101,510 Centner, hvoraf 2,602,207 Centner har været befordret i Retningen ned til Christiania og 499,303 Centner i Retningen op fra Christiania. Transporten af Varer ned har altsaa været 5,2 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet til 2,385,850 Centner, hvoraf 2,381,110 Centner i Retningen ned og 4740 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 76,9 pCt. af den samlede Godsbefordring, i Retningen ned 91,1 pCt., i Retningen op 0,9 pCt.

Vægten af det øvrige befordrede Gods er beregnet til 715660 Centner, hvoraf 221097 Centner i Retningen ned og 494,563 i Retningen op. Af andre Varer end Trælast og Brænde er der altsaa befordret 2,2 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 822 Reisevogne og Slæder samt 3708 levende Dyr.

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

**Tabel over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.**

Fra Stationerne.	Til Stationerne.												Tilsammen.	
	Christiania.	Bryn.	Grorud.	Robsrud.	Fjeldhammer.	Strømmen.	Lille-Strøm.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauersæter.	Dahl.		Eidsvold.
Christiania . . .	—	129	206	27	4	392	710	442	1308	447	41	585	3295	7586
Bryn . . . . .	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	37
Grorud . . . . .	546	—	—	—	—	1	7	2	—	—	—	2	1	559
Robsrud . . . . .	578	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	585
Fjeldhammer . .	536	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	536
Strømmen . . .	3762	61	—	—	—	—	—	4	3	—	—	—	—	3830
Lille-Strøm . . .	8297	42	881	81	419	8	—	7	—	2	—	6	1	9744
Frogner . . . . .	262	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	9	1	275
Kløften . . . . .	777	—	—	—	—	3	2	1	—	5	—	13	135	936
Trøgstad . . . .	915	6	20	—	—	—	2	2	2	—	—	5	11	963
Hauersæter . . .	380	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	380
Dahl . . . . .	3342	18	35	—	—	13	16	28	24	45	—	—	38	3559
Eidsvold . . . .	2917	67	8	1	—	11	4	12	25	16	—	45	—	3106
Tilsammen	22342	323	1157	109	423	428	742	498	1362	517	41	665	3489	32096

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

Læssede Vogne 32096 med 101143 Vognmile.

Tomme Do. 21385 — 46625 —

Tilsammen 53481 med 147768 Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 24600, hvoraf læssede 16829 og tomme 7771.

Af de 32096 læssede Vogne ere 24248 bevægede i Retningen ned mod Christiania og 7848 i Retningen op fra Christiania.

Antallet af Godsvogne, hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 864 hvoraf 533 i Retningen ned og 331 i Retningen op. Fradrages disse, sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 31232 Vogne, hvoraf 23715 i Retningen ned og 7517 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne har altsaa været 3,2 Gange saa stor ned som op.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Træløst og Brænde, har været 20671, hvoraf 20629 i Retningen ned og 42 i Retningen op. Antallet af de med Træløst og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 66,2 pCt. af samtlige Vogne og særskilt i Retningen ned 86,9 pCt., i Retningen op 0,6 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 10561, hvoraf 3086 i Retningen ned og 7475 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 2,4 Gange saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 21385, hvoraf 19687 i Retningen op og 1698 i Retningen ned.

Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af summe gennemløbne Mile o. s. v.

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Træløst og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samt- lige Vogne.
Antal Vogne op . . . . .	331	42	7475	19687	27535
Antal Vogne ned . . . . .	533	20629	3086	1698	25946
Tilsammen Vogne . . . . .	864	20671	10561	21385	53481
Antal Vognmile op . . . . .	1617	119	31061	40980	73777
Antal Vognmile ned . . . . .	2666	51816	13864	5645	73991
Tilsammen Antal Vognmile . . .	4283	51935	44925	46625	147768
Hver Vogn op i Gjennemsnit be- væget hver Gang . . . . .	4,9 Miil.	2,6 Miil.	4,2 Mjil.	2,1 Miil.	2,7 Miil.
Hver Vogn ned i Gjennemsnit be- væget hver Gang . . . . .	5,0 —	2,5 —	4,5 —	3,3 —	2,9 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang . . . . .	5,0 —	2,5 —	4,3 —	2,2 —	2,8 —
Antal Vogne hvoraf Jernbanen er i Besiddelse . . . . .	—	—	—	—	256
Hver Vogn i Gjennemsnit i Regn- skabsaaret gennemløbet Mile	—	—	—	—	577
Antal Centner op . . . . .	c. 6600	4740	494563	—	505903
Antal Centner ned . . . . .	c. 10600	2381110	221097	—	2612807
Tilsammen Antal Centner . . . .	c. 17200	2385850	715660	—	3118710
Antal Centnermile op . . . . .	c. 32300	6149	2230575	—	2269024
Antal Centnermile ned . . . . .	c. 53300	5991133	1018904	—	7063337
Tilsammen Centnermile . . . . .	c. 85600	5997282	3249479	—	9332361

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie op . . . . .	5383	1025	371762	—	378170
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie ned . . . . .	8883	998522	169818	—	1177223
Tilsammen . . . . .	14266	999547	541580	—	1555393
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	51,7	71,8	—	18,4
Do. Do. ned	20,0	115,6	73,5	—	100,7
Do. for alle Vogne	20,0	115,5	72,3	—	58,3
Største Belastning for hver Vogn er 120 Centner.					
Procent af største Belastning op .	17 pCt.	43 pCt.	60 pCt.	—	15 pCt.
Do. ned	17 —	96 —	61 —	—	84 —
Do. for alle Vogne	17 —	96 —	60 —	—	49 —
Voggenes Vægt er gjennemsnitlig 68 Centner. Herefter findes					
Bruttolast i Centner op . . . . .	29108	7596	1002863	1338716	2378283
Do. ned . . . . .	46844	3783882	430945	115464	4377135
Tilsammen . . . . .	75952	3791478	1433808	1454180	6755418
Bruttolast Centnermile op . . . .	142256	14241	4342723	2786640	7285860
Do. ned . . . . .	234588	9514621	1961656	383860	12094725
Tilsammen . . . . .	376844	9528862	6304379	3170500	19380585

Den Andeel af Jernbanens samtlige Udgifter, som falder paa Godstransporten, er forhen funden at udgjøre 61087 Spd. Denne fordeles dels paa den bevægede Bruttolast, dels paa det Antal Mile, denne Last er bevæget. Af Jernbanens samtlige Udgifter 85550 Spd. 68 β kan et Beløb af c. 36000 antages at være uafhængig af Længden, hvori de forskjellige Arter Transport er foregaaet, medens c. 50000 kan antages at afhænge af denne. Fordeles den paa Godstransporten faldende Udgift af 61087 Spd. i samme Forhold, findes, at 25571 Spd. bør fordeles paa den bevægede Bruttolast uden at den Længde, hvori denne Last bevæges, har nogen Indflydelse paa samme, medens 35516 Spd. afhænger af denne sidste. Fremdeles kan de tomme Vogne, som ere bevægede op, ansees som udelukkende at vedkomme Trælasttransporten, de, som ere bevægede ned, udelukkende at vedkomme den øvrige Varetrafik. Udgifterne blive herefter at fordele mellem Transporten af Vogne og Dyr, af Trælast og andet Gods, saaledes, at 25571 Spd. fordeles efter Forholdstallene 75952, 5130194, 1549272 og 35516 Spd. efter Forholdstallene 376844 12315502, 6688239.



Herefter bliver Udgiften for Transport af:

	Kreaturer og Reisevogne.		Trælast og Brænde.		Andet Gods.		Tilsammen.	
	Spd.	$\beta$	Spd.	$\beta$	Spd.	$\beta$	Spd.	$\beta$
Uafhængig af Veilængden . .	287	60	19419	13	5864	47	25571	”
Proportional med Veilængden	690	71	22568	95	12256	74	35516	”
Tilsammen Udgift . . . . .	978	11	41987	108	18121	1	61087	”
Indtægterne have været . . . .	1915	19	73230	99	51638	55 $\frac{1}{2}$	126784	53 $\frac{1}{2}$
Følgelig Gevinst . . . . .	937	8	31242	111	33517	54 $\frac{1}{2}$	65697	53 $\frac{1}{2}$

### Oplysninger om Locomotivernes Drift.

Locomotiverne have i Regnskabsaaret tilbagelagt 15484 norske Mile, hvortil for deres Arbejde ved Stationerne med Trainenes Indskiftning etc. lægges 5 pCt. eller 774, altsaa i det Hele tilbagelagt 16258 norske Mile, hvoraf 14270 med Passagerer og Gods, 1654 som Hjelpekraft og 334 med Ballast.

Dette Antal Mile er saaledes fordeelt paa Locomotiverne:

Locomotivets No.	Trainmile.	Assisterende Mile.	Ballastmile.	Tilsammen i Regnskabsaaret.	I foregaaende Regnskabsaar.	Ialt efter Jernbanen Aabning.
1.	2307	223	89	2619	8888	11507
2.	2967	18	—	2985	7967	10952
3.	2076	362	201	2639	10435	13074
4.	2201	190	22	2413	8940	11353
5.	2376	142	—	2518	11756	14274
6.	605	234	21	860	4515	5375
7.	644	193	—	837	5558	6395
8.	852	228	1	1081	144	1225
9.	242	64	—	306	154	460
10.	—	—	—	—	711	711
	14270	1654	334	16258	59068	75326



Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde . . . . .	192 Favne til Priis . . . . .	230 Spd. 48 β
Coke . . . . .	4,304,350 ₧ . . . . .	11793 — 33 -
Kul . . . . .	535700 - . . . . .	875 — 74 -
Olie . . . . .	1487 Pot til Locomotivførerne	404 Spd. 70 β
	137½ — til Pudserne & Vandstationerne . . . . .	36 — 80 -
	—————1624½ Pot . . . . .	441 — 30 -
Talg og Smørelse . . . . .	9647½ ₧ . . . . .	786 — 98 -
Hamp og Pakningsgarn . . . . .	556 - . . . . .	76 — 37 -
Pudsegarn . . . . .	1672½ - . . . . .	95 — 59 -
		<u>14299 Spd. 19 β</u>

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 14270 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 1 Spd., divideret med Locomotivmilenes Antal, 16258 blive disse Omkostninger 105 Skill. for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger til Locomotivførere, Fyrbødere, Coksarbejdere, Vandpumpere, Udgifter ved Reparation o. d. have beløbet sig til 15944 Spd. 29 Skill. Locomotivernes Drift har altsaa ialt kostet 30243 Spd. 48 Skill., eller for hver Trainmiil 2 Spd. 14 Skill., for hver Locomotivmiil 1 Spd. 103 Skill.

Samtlige Jernbanens Udgifter 93017 Spd. 81½ Skill. fordeelte paa Trainmilene give for hver gennemløben norsk Miil 6 Spd. 62 Skill.

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

<b>Personvogne.</b>	Disse ere forhen fundne at udgjøre . . . . .	Centnermile 4,092,014
<b>Passagerer.</b>	483692 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Contner erholdes . . . . .	— — 757,219
<b>Passageertogsstoppevogne.</b>	Disse have gennemløbet 16891 Mile. Enhver af disse Vogne veier 114 Centner og læsset c. 120 Centner altsaa . . . . .	— — 2,026,920
<b>Godsstoppevogne.</b>	Disse have gennemløbet 6278 Mile. Enhver af disse Vogne veier 103 Centner og læsset c. 105 Centner, altsaa . . . . .	— — 650,190
<b>Godsvogne.</b>	Disse ere forhen fundne at udgjøre . . . . .	— — 10,048,224
<b>Gods.</b>	Er forhen fundet at udgjøre . . . . .	— — 9,332,361

Tilsammen have altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget Centnermile 26,913,928

Da Trainmilenes Antal var 14270, findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed, i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 1886 Centner foruden Locomotivets og Tenderens egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal med Undtagelse af Ballastmilene, 15924 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1690 Centner.

Nettovægten bliver 10,203,482 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train giver 715 Centner og for hvert Locomotiv 641 Centner:

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

1ste Classes Personvogne . . . . .	0,4
2den Do. Do. . . . .	0,8
3die Do. Do. . . . .	0,7
4de Do. Do. . . . .	1,3
Stoppevogne . . . . .	1,6
Godsvogne . . . . .	10,4

Tilsammen i Gjennemsnit 15,2 Vogne.

Følgende Tabel vil udvise Locomotivmilenes Antal samt Locomotivernes Cokeforbrug, fordeelt paa de forskjellige Maaneder.

Maaned.	Locomotivmile.	Cokeforbrug.	Kulforbrug.	Tilsammen Coke og Kul.	Coke og Kulforbrug for hver Locomotivmil.
September 1858	1558	449,700	14,600	464,300	298
October	1319	410,800	—	410,800	311
November	1036	360,800	—	360,800	348
December	934	282,200	34,900	317,100	340
Januar 1859	958	209,450	57,500	266,950	279
Februar	1178	267,000	133,600	400,600	366
Marts	1385	189,700	270,400	460,100	333
April	910	237,100	24,700	261,800	288
Mai	1445	366,000	—	366,000	253
Juni	1754	497,300	—	497,300	284
Juli	1896	513,900	—	513,900	271
August	1885	520,400	—	520,400	276
Tilsammen	16258	4,304,350 ₰	535,700 ₰	4,840,050 ₰	298 ₰

Antallet af Train, hvormed Passagerer have været befordrede, har hver Søndag stadig været 2 op og 2 ned, om Søndagene i Vintermaanederne, fra 25de October 1858 til 15de Mai 1859, 1 op og 1 ned, i Sommermaanederne 2 op og 2 ned den hele Linie. Desuden har en Tid af den forløbne Sommer om Søndagene et 3die Passageertrain gaaet deels mellem Christiania og Eidsvold, deels blot mellem Christiania og Lillestrømmen.

Foruden disse Train har i Sommermaanederne desuden et særskilt Godstrain gaaet hver Søndag den hele Linie op og ned, og det hele Aar igjennem 1 eller 2 Train daglig mellem Christiania og Lille-Strømmen.

Oftere fornemmelig i Februar og Marts ere Togene befordrede fra Christiania indtil Kløften med 2 Locomotiver foruden det 3die Locomotiv, der regelmæssig assisterer op fra Christiania til Bryn og som oftest ogsaa fra Lillestrømmen til Strømmen.

Af følgende Tabel vil erfares de forskellige Locomotivsorters Coksförbrug og det af dem udførte Arbeide m. v. (Ballastkjöringen udeladt af Beregningen).

Locomotiver.	Locomotivmil.	Bevægede Centnermil, Locomotivernes og Tenderernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa		Coke og Kul Förbrug.					Last pr. Locomotivmil i Centner.	Nyttevirkning pr. Centnermil, Virkningen af Coke og Kul antagen lige.
			Total.	Pr. Locomotivmil.	I det Hele. ₤	Pr. Locomotivmil. ₤	Pr. Centnermil. ₤	Pr. Time med Fyr paa ₤	Centnermil.		
No. 1, 2, 3, 4 og 5	12862	28,999,750	13754	1,069	3,120,050 Coke og 424,900 Kul.	276	0,1222	258	2255	8,181	
No. 6 og 7	1676	3,834,777	2691	1,606	714,600 Coke.	426	0,1863	266	2288	5,366	
No. 8, 9 og 10	1386	3,853,341	2110	1,522	398,200 Coke og 110,800 Kul.	367	0,1321	241	2780	7,570	
Tilsammen	15924	36,687,868	18555	1,165	4,232,850 Coke og 535,700 Kul.	299	0,1300	257	2304	7,694	

NB. I den foregaaende Beretning blev ved de bevægede Centnermile Locomotivernes og Tenderernes egen Vægt ikke medregnet.

### Oversigt

over Forbrugen af de væsentligste Maskindele samt over de vigtigste Reparationsarbeider til Locomotivernes Vedligeholdelse med omtrentlig Angivelse af Bekostningerne derved, Material og Arbeidsløn men ikke Værkstedhold derunder iberegnet.

Løbe No.	Forbrugsgjenstande og Reparationsarbeider.	For Locomotiver No. 1, 2, 3, 4 og 5.				For Locomotiver No. 6 og 7.				For Locomotiver No. 8, 9 og 10.				Tilsammen.	
		I de foregaaende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregaaende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregaaende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	Quantum.	Kostende. Spd.
<b>A. Nye Forbrugsgjenstande.</b>															
1	Hjulringe af smedet Jern 4' 8" Diameter med Flens . . . Stkr.	26	6	32	2081	10	"	10	691					42	2772
2	Hjulringe af smedet Jern 4' 8" Diameter uden Flens . . Stkr.	26	5	31	2123	6	"	6	411					37	2534
3	Hjulringe af smedet Jern 3' 1" Diameter med Flens . . . Stkr.	35	13	48	1680	"	"	"	"					48	1680
4	Hjulringe af smedet Jern 3' 1" Diameter uden Flens . . Stkr.	12	"	12	444	"	"	"	"					12	444
5	Axelkasser af Støbejern . . "	4	1	5	38	"	1	1	9					6	47
6	Krumtapaxler af smedet Jern "	"	"	"	"	3	1	4	1680					4	1680
	Lateris				6366				2791						9157

Løbe No.	Forbrugsgjenstande og Reparationsarbejder.	For Locomotiver No. 1, 2, 3, 4 og 5.				For Locomotiver No. 6 og 7.				For Locomotiver No. 8, 9 og 10.				Tilsammen.	
		I de foregaaende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregaaende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregaaende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	Quantum.	Kostende. Spd.
	<b>Transport</b>				6366				2791						9157
7	Rette Axler af smedet Jern Stkr.	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
8	Tenderaxler af — — " "	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
9	Cylindre af Støbejern. . . "	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
10	Cylinderlaag af — . . . "	2	3	5	56	2	"	2	30				7	86	
11	Sleidekasser af — . . . "	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
12	Sleidekasselaag af — . . . "	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
13	Sleider af Messing . . . "	4	6	10	233	"	"	"	"				10	233	
14	Sleidepistoner af Smedejern "	"	4	4	17	"	"	"	"				4	17	
15	Sleidestyrer — — "	3	"	3	15	"	"	"	"				3	15	
16	Linkeblokke for Sleideskiftningen af Staal . . . . . Stkr.	12	2	14	56	4	"	4	16				18	72	
17	Sleidekraner af Messing . "	4	1	5	41	1	"	1	10				6	51	
18	Jernkiler med Sætskruer af Staal "	240	14	254	66	96	"	96	24				350	90	
19	Staalbolter . . . . . "	200	25	225	444	82	"	82	164				307	608	
20	Pakningsringe af Messing . Sæt.	10	24	34	195	6	2	8	62				42	257	
21	Stempler — — . Stkr.	5	"	5	152	"	"	2	141				7	293	
22	Stempelstænger af smedet Jern "	5	"	5	75	1	3	4	42				9	117	
23	Connectingstænger af — — "	4	3	7	162	"	"	"	"				7	162	
24	Cuplingsstænger af — — "	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
25	Excenterstænger — — — "	3	"	3	15	"	"	"	"				3	15	
26	Regulatoraxler — — — "	1	"	1	8	1	"	1	5				2	13	
27	Krumtapveiver — — — "	"	"	"	"	8	"	8	208				8	208	
28	Pistonstyrer af smedet Jern Sæt.	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
29	Glideblokke af Støbejern . Stkr.	"	"	"	"	6	4	10	28				10	28	
30	Pumpestøvler af Støbejern . "	1	"	1	2	"	"	"	"				1	2	
31	Pumpestænger af smedet Jern "	1	"	1	2	"	"	"	"				1	2	
32	Pumpekolber af Messing . . "	"	"	"	"	"	"	"	"				"	"	
33	Pumpeventiler — . . . "	4	"	4	11	"	"	"	"				4	11	
34	Excenterskiver af Støbejern "	"	1	1	5	"	"	"	"				1	5	
35	Excenterringe af Messing . "	21	"	"	476	"	"	"	"				21	476	
36	Pakningsbøsninger for Stempelstænger af Messing . . . Stkr.	1	2	3	10	1	"	1	5				4	15	
37	Messinglagre for Connectingstænger . . . . . Stkr.	60	25	85	238	8	6	14	163				99	401	
38	Messinglagre for Cuplingstænger "	22	26	48	151	7	"	7	23				55	174	
39	— for Locomotivaxler "	46	12	58	519	10	2	12	185				70	704	
40	— — Tenderaxler . "	26	13	39	284	"	"	"	"				39	284	
41	Varmerør af Messing . . . "	66	34	100	730	54	5	59	338				159	1068	
42	Tenderrør — . . . . "	1	"	1	4	"	"	"	"				1	4	
	<b>Lateris</b>				10333				4235						14568







Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften for de forløbne 5 Driftsaar.

	Loco- motiv- mil.	Locomotivernes Istandholdelse.						Locomotivernes Drift.									
		Materialforbrug eller Reservestykker.		Arbejdsløn.		Tilsammen.		Forbrugsgjenstan- de d. e. Coke, Kul, Olie, etc.		Driftspersonalet.		Tilsammen.					
		Total.	Pr. Mil.	Total.	Pr. Mil.	Total.	Pr. Mil.	Total.	Pr. Mil.	Total.	Pr. Mil.	Total.	Pr. Mil.				
1ste Driftsaar	13769	Spd. β 1269-111 " 11	Spd. β 2800- " 24	Spd. β 4069-111 " 35	Spd. β 15069-90 " 11	Spd. β 6616-13 " 58	Spd. β 21685-103 " 69	Spd. β 25755-94 " 104	1ste Driftsaar	13769	Spd. β 1269-111 " 11	Spd. β 2800- " 24	Spd. β 4069-111 " 35	Spd. β 15069-90 " 11	Spd. β 6616-13 " 58	Spd. β 21685-103 " 69	Spd. β 25755-94 " 104
2det Do.	14333	Spd. β 2856-51 " 24	Spd. β 2506-57 " 21	Spd. β 5362-108 " 45	Spd. β 16178-46 " 16	Spd. β 5780-110 " 48	Spd. β 21959-36 " 64	Spd. β 27322-24 " 109	2det Do.	14333	Spd. β 2856-51 " 24	Spd. β 2506-57 " 21	Spd. β 5362-108 " 45	Spd. β 16178-46 " 16	Spd. β 5780-110 " 48	Spd. β 21959-36 " 64	Spd. β 27322-24 " 109
3die Do.	15011	Spd. β 4909-47 " 40	Spd. β 4002-12 " 32	Spd. β 8911-59 " 72	Spd. β 17636-55 " 21	Spd. β 4925-56 " 39	Spd. β 22561-111 " 60	Spd. β 31473-50 " 12	3die Do.	15011	Spd. β 4909-47 " 40	Spd. β 4002-12 " 32	Spd. β 8911-59 " 72	Spd. β 17636-55 " 21	Spd. β 4925-56 " 39	Spd. β 22561-111 " 60	Spd. β 31473-50 " 12
4de Do.	15955	Spd. β 2547-80 " 19	Spd. β 4014-35½ " 30	Spd. β 6561-115½ " 49	Spd. β 17509-111 " 12	Spd. β 5697-36 " 43	Spd. β 23207-27 " 55	Spd. β 29769-22½ " 104	4de Do.	15955	Spd. β 2547-80 " 19	Spd. β 4014-35½ " 30	Spd. β 6561-115½ " 49	Spd. β 17509-111 " 12	Spd. β 5697-36 " 43	Spd. β 23207-27 " 55	Spd. β 29769-22½ " 104
5te Do.	16258	Spd. β 3729-70 " 28	Spd. β 4144-106½ " 31	Spd. β 7874-56½ " 58	Spd. β 15632-23 " 115	Spd. β 5888-70 " 43	Spd. β 21520-93 " 39	Spd. β 29395-29½ " 97	5te Do.	16258	Spd. β 3729-70 " 28	Spd. β 4144-106½ " 31	Spd. β 7874-56½ " 58	Spd. β 15632-23 " 115	Spd. β 5888-70 " 43	Spd. β 21520-93 " 39	Spd. β 29395-29½ " 97
Tilsammen	75326	Spd. β 15312-119 " 24	Spd. β 17467-91 " 28	Spd. β 32780-90 " 52	Spd. β 82026-85 " 11	Spd. β 28908-45 " 46	Spd. β 110935-10 " 1	Spd. β 57143715-100 " 109	Tilsammen	75326	Spd. β 15312-119 " 24	Spd. β 17467-91 " 28	Spd. β 32780-90 " 52	Spd. β 82026-85 " 11	Spd. β 28908-45 " 46	Spd. β 110935-10 " 1	Spd. β 57143715-100 " 109

**Tablet over Vognjænensten og Vogndepartementets Udgifter.**

Vognsort.	Antal.	Antal Vognmile.	Antal Reparationsdage.		Antal Reparationsdage for hver Vognmile.	Middeltal af Reparationsdage for hver Vogn.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne der ikke have været under Reparation.	Omblyning af Hjul.	Nye Sideslykker.	Nye Endestykker.	Nye Bundbolster.	Nye Topbolster.	Omblyning af Bærefjedre.	Omblyning af Trækfjedre.	Nye Trækfjedre med Vidskælser.	Axlkasserne rensede.	Vogne malede.	Vogne ferniserede.	Kostende med Material og Arbejds løn.		Kostende.		Tilsammen.
			Total.	I Procent af det hele Antal.																	Total.	Pr. Mill.	Total.	Pr. Mill.	
Den kongelige Vogn . . .	1		"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Spd. β	β	Spd. β	β	
Passagevogn 1ste Klasse	3	4628	35	2,5	127	12	1	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3	3	"	"	"	"	"
Do. blandede.	2	1886	12	0,8	165	6	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	1	10	20	0,16	0,12	37
Do. 2den Klasse	8	10386	34	2,3	311	4	2	4	3	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3	3	31	39	0,4	0,1	10
Do. 3die Do.	4	9288	44	2,9	211	11	2	2	8	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	4	10	92	0,11	0,08	40
Do. 4de Do.	14	17899	56	3,8	320	4	5	5	14	"	"	"	"	"	"	"	"	9	9	9	17	90	0,1	0,08	34
Do. Stoppevogne	6	16891	72	4,8	235	12	3	3	4	"	"	"	"	"	"	"	"	4	4	4	56	44	0,4	0,3	59
Gods Stoppevogne . . .	8	6278	90	6,0	68		3	3	2	"	"	"	"	"	"	"	"	5	6	6	52	108	1,0	0,7	68
Flankevogne uden Buffere	101	97198	474	31,8	118	4	10	48	2730	"	"	"	"	"	"	"	"	37	25	25	460	105	0,9	0,5	592
Do. med Do.	90	351	351	23,8	4	4	6	47	23	"	"	"	"	"	"	"	"	29	27	27	262	43	0,3	0,2	376
Kassevogne . . . . .	65	50570	320	21,5	158	5	4	25	47	"	"	"	"	"	"	"	"	38	6	6	126	115	0,3	0,2	243
<b>Til sammen</b>	<b>302</b>	<b>215324</b>	<b>1488</b>	<b>100,00</b>	<b>145</b>	<b>5</b>	<b>134</b>	<b>35</b>	<b>133</b>	<b>14030</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>134</b>	<b>60</b>	<b>10</b>	<b>1060</b>	<b>62</b>	<b>0,61</b>	<b>0,3</b>	<b>1552</b>	

Endvidere: 1) Smørelse 3181 ₤  
 2) Jernbeslag, Bremsklodse, mindre Trædele, Rensning af Bærefjedre o. desl.  
 3) Nye Hjulringe med Paasætning 32 Stkr.  
 4) 1 Vognmester, 3 Vognvisiteurer, 2 Pressemningsmagere, 1 Smører, 2 Pudsere.  
 5) Materialtransport og Sjuocerarbejde . . . . .

Til sammen 5879 105 3,8

Oversigt over Vognjenesten for de forløbne 5 Driftsaar.

Antal Vogne og Vognmile.										Udgifter.									
Passageer- vogne.		Stoppe- vogne.		Planke- vogne.		Kase- vogne.		Tilsammen. Antal Vognmile.		Til Smørelse.		Til Hjulringes Vedligeholdelse.		Til alle andre Re- parationer og Løn- ninger.		Tilsammen.			
An- tal.	Mile.	An- tal.	Mile.	An- tal.	Mile.	An- tal.	Mile.	An- tal.	Mile.	Ø.	Beløb. Spd. β.	Nye Stkr. Omdre- ede Par- ter	Beløb. Spd. β.	Spd. β.	Pr. Mill.	Pr. Vogn.	Total. Spd. β.	Spd. β.	
26	39081	14	17625	151	68609	71	38600	262	163915	626	2952	60	145-	5731-87	β	β	6161-87	23-62	
26	41925	14	23276	151	72920	71	40930	262	179051	683	3222	66	159-	3730-24	2,81	16-	4200-29	5	
32	45036	14	23854	191	83581	65	42564	302	195035	646	4951	87	587-	5061-116	3,174	20-	6073-13	13	
32	44453	14	22171	191	91140	65	42969	302	200733	665	5045	184	886-	4564-20	3,341	18-	5709-115	109	
32	44387	14	23169	191	97198	65	50570	302	215324	713	3181	164	917-	4767-46	3,228	19-	5879-105	56	
Tilsammen										19351	1473-23	76	561	2695-	33	28024-109	3,152	98-	5

Oversigt over Skinneslitagen paa de tvende Hovedafdelinger af Banen i Forhold til Locomotivmilene.

Afdeling af Banen og sammes Længde.	Tidsrum.	Locomotivmiløbet.					Skinner ombyttet i engelske Fod.				Midlere Drivhjulstryk i Tons.	Skinneslitage i Fod eng. for hvert Ton Drivhjulstryk.
		Af Locomotivmilene 1, 2, 3, 4 & 5 Tryk paa Drivhjulene 17 Tons.	Af Locomotivmilene 6 & 7 Tryk paa Drivhjulene 34 T.	Af Locomotivmilene 8, 9 & 10 Tryk paa Drivhjulene 26 T.	Af alle Locomotivmilene hver tilsammen Midlere Tryk paa Drivhjulene.	I det Hele.	Pr. Locomotivmil.	Pr. norsk Mill Banelængde.	Procent af Skinnelængden.			
Christiania — Lillestrømmen.	1ste Driftsaar . . . . .	3801	2367	"	6168	868	0,14073	379	0,5 %	23,52	0,00598	
	2det Do. . . . .	3881	2690	"	6571	1281	0,19495	559	0,8	23,96	0,00814	
	3die Do. . . . .	4115	2665	"	6780	2459	0,36269	1074	1,4	23,68	0,01531	
	4de Do. . . . .	4198	2351	879	7428	7848	1,05654	3427	4,6	23,45	0,04506	
	5te Do. . . . .	5190	1697	1317	8204	9550	1,16163	4161	5,6	21,96	0,05289	
Tilsammen 84900 Fod eng.												
Tilsammen i Tidsrummet 1 Sept. 1854 til 31 Aug. 1859.		21185	11770	2196	35151	21986	0,62547	9600	12,9 %	23,25	0,02690	
Lillestrømmen — Eidsvold.	1ste Driftsaar . . . . .	7602	"	"	7602	237	0,03118	54	0,1 %	17,00	0,00183	
	2det Do. . . . .	7762	"	"	7762	381	0,04909	86	0,1	17,00	0,00288	
	3die Do. . . . .	8230	"	"	8230	405	0,04921	92	0,1	17,00	0,00289	
	4de Do. . . . .	8397	"	130	8527	1407	0,16501	319	0,4	17,14	0,00963	
	5te Do. . . . .	7984	"	70	8054	2185	0,27129	496	0,7	17,08	0,01588	
Tilsammen 163418 Fod eng.												
Tilsammen i Tidsrummet 1 Sept. 1854 til 31 Aug. 1859.		39975	"	200	40175	4615	0,11408	1047	1,4 %	17,04	0,00674	
Tilsammen for hele Linten i Tidsrummet 1 Sept. 1854 til 31 Aug. 1859. . . . .		61160	11770	2396	75326	26601	0,35314	3971	5,4 %	19,94	0,01771	

Forholdet mellem Skinneslitagen for hvert Ton Drivhjulstryk paa den første og sidste Deel af Banen har været i:

1ste Driftsaar	3,27,
2det Do.	2,83.
3die Do.	5,30.
4de Do.	4,68.
5te Do.	3,33.
I de forløbne 5 Aar	3,99.

### Vedligeholdelse af Bygninger.

#### Ved Christiania Station.

Til den i forrige Driftsberetning beskrevne Ombygning af

Locomotivhuset tilkommer for ikke da opførte Arbeidsløn . . . . .	216 Spd.	60½ β
Materialier . . . . .	817 —	101 -
Anbragt nye Porte for Bygningen, repareret Gasledningen, samt Malerarbeide m. m. . . . .	146 —	100 -
	1181 Spd.	21½ β

Ved Platformbygningen er Renden og Glastaget langs Stationshuset ombygget for at gjøres vandtæt og bedre skikket for Sneeskufning. Renden er bygget af Planke med Asphaltbelægning 203 □ Alen. Da Fald til Enderne ikke kunde erholdes er Vandet taget ned igiennem 6 Stkr. af de hule Jernsøiler der bære Taget, og ledet ned i den under Bygningen løbende Cloak. Bekostning

Vedligeholdelse af Cokesovnene . . . . .	492 —	5 -
Do. - Vandledningen til Værkstedet og Cokesovnene . . . . .	169 —	57 -
Do. - Stationsbygningen . . . . .	40 —	89 -
Do. - Brygger og Fortøiningsindretninger . . . . .	95 —	51 -
Do. - Pakhusene . . . . .	64 —	84 -
Do. - Pakhusene . . . . .	53 —	80 -
Do. - Stalden . . . . .	4 —	1 -
Do. - Plankeplatformer og Gjærder . . . . .	15 —	97 -
Do. - Veiene paa Stationen . . . . .	13 —	18 -

2130 — 23½ -

#### Ved Eidsvold Station.

Ved Dreieskiven ombygget Fundamentet for den indvendige Ring samt repareret Muren omkring den ydre

Ring og i Midtrends af Locomotivhuset . . . . .	231 —	52 -
Forskjellige Reparationer ved Bygningerne og Tomten . . . . .	36 —	82 -

268 — 14 -  
Lateris 2398 Spd. 37½ β.

Transport. 2398 Spd. 37½ β.

**Samtlige Stationer.**

Forskjellige Smaareparationer ved Bygningerne og Stationerne . . . . .	180 Spd.	27½ β.		
Til det i forrige Driftsaar nævnte Malerarbeide ved alle Stationer udbetalt Restbeløbet . . . . .	371	—	44½	-
			551	— 72 -
			Tilsammen 2949 Spd. 109½ β.	

**Vedligeholdelse af Inventariet.**

**A. Stationsinventariet.**

Til Platformtrillebører, Oliekander, Signalfag, Sneeskuffer, Limer etc. . . . .	313	—	29	-
- Lygter og Lamper . . . . .	63	—	36½	-
- Tougværk . . . . .	55	—	80	-
- 1 Baad ved Eidsvold Station . . . . .	10	—	"	-
- Meubler til do. . . . .	622	—	26	-
- Do. til andre Stationer . . . . .	138	—	68½	-
			1203 Spd. " β.	

**B. Under Locomotivdepartementet.**

- Værkstedets Maskiner og Arbeidsredskaber, hvortil regnet Lønnen for en Fyrbøder og en Pudser . . . . .	825	—	105	-
- Arbeidsredskaber ved Cokesovnene, hvoriblandt Cokeskurve, Trillebører, Skuffer . . . . .	189	—	107½	-
- Forskjelligt . . . . .	72	—	46	-
	1088	—	18½	-
Herfra kommer til Afdrag den af Contractorerne erlagte Godtgjørelse for Benyttelse af Værkstedets Maskiner . . . . .	240	—	"	-
Altsaa denne Conto ført til Udgift med . . . . .			848	— 18½ -

**C. Under Ingenieurdepartementet.**

- en Svingkran for Steenarbeider . . . . .	105	—	56	-
- forskjellige andre Redskaber . . . . .	39	—	"	-
			144 Spd. 56½ β.	

## Om Coke- og Kulbeholdningen.

Beholdningen udgjorde ved foregaaende Regnskabsaars Udgang:

	Coke 56,611 ₧; Kul 1,467,130 ₧.
I Aarets Løb er tilkjøbt . . . . .	10,406,494 -
	Tilsammen Coke 56,611 ₧; Kul 11,873,624 ₧.
Af Kul er ved Jernbanens Cokesovne forvandlet til Coke	7,657,200 -
hvilket har givet . . . . .	4,642,989 ₧;
	Tilbage Coke 4,699,600 ₧; Kul 4,216,424 ₧.

I Regnskabsaaret er forbrugt:

1) Til Locomotivernes Drift . . . . .	— 4,304,350 ₧; Kul 535,700 ₧.
2) Til Værkstedet og Vandstationerne . . . . .	— 31,500 ₧; — 545,264 -

Beholdningen 1ste Sept. 1859 udgjorde altsaa . . . . . Coke 363,750 ₧; Kul 3,135,460 ₧.

Da 7,657,200 ₧ Kul har givet 4,642,989 ₧ Coke, saa har i Gjennemsnit Kullene givet 60,6 pCt., hvilket Resultat er betydelig slettere end det i de foregaaende Aar opnaaede, der var mellem 67 og 68 pCt. Det slettere Resultat tilskrives den mindre gode Tilstand, hvori Cokesovnene vare i Driftsaaret, samt en mindre god Qualitet af en i Begyndelsen af Driftsaaret modtagen Kulleverance.

Omkostningerne ved Cokesbrændingen, herunder indbefattet Reparationer ved Cokesovnene, have udgjort 1048 Spd. 22 Skill.

De indkjøbte 10,406,494 ₧ Kul have kostet 16621 Spd. 41 Skill. eller pr. Centner 19,17 Skilling, medens de ere bogførte til Udgift efter en Priis af 21 Skill. pr. Centner.

Den producerede Coke har efter denne Indkjøbspriis med Arbejdsløn og Reparationer ved Cokesovnene kostet pr. Centner 33,48 Skilling, medens den er bogsat med 33 Skilling pr. Centner.

Beholdningens Værdi efter 19,17 Skilling Centneret for Kul og 33,48 Skilling Centneret for Coke bliver 6023 Spd. 88 Skill., medens den blot er bogført for 4551 Spd. 117 Skilling.

## Oplysning om Forøgelsen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

### Ved Christiania Station.

Til den i 4de Driftsberetning nævnte nye Sidebane til Cokesovnene for hvilken Arbejdslønnen var ført til Capitalcontoen i foregaaende Driftsaar, anvendt gamle Materialier til Værdi . . . . .	172 Spd. 105 β.
En Vandleddning til Cokesovnene fra Værkstedsledningen gennem Banken ved samme, ca. 100 Alen lang . . . . .	38 - 53 -
Et Apparat til Locomotivværkstedets Opvarmning med varmt Vand, bestaaende i en indmuret Dampkjedel med muret Skorsteen og Tvercanaler ca. 300 Alens Rørdledning af 4" Jernrør. Kjedelens Værdie ikke indbe-	
	Lateris. 211 Spd. 38 β.

	Transport	211 Spd.	38 β.	
regnet, da dertil er anvendt en overcomplet af Inventariet . . . . .	572	—	8	-
Den i 4de Driftsberetning beskrevne nye Smediebygning	678	—	26	-
Nyt Privet for Værkstedsarbejderne af bordklædt Stænderværk, udvendig malet, Tag tækket med Steen med tilhørende Kum af Planker og Steenfylding, Areal 75 Fod . . . . .	82	—	1	-
En Kalkekule 16 Fod i Fiirkant og 9 Fod dyb, foret med 3toms Planker . . . . .	36	—	57	-
I Stationsbygningen opført en ny Skorsteen 18" Fiirkant for Restaurationens Kjøkken . . . . .	57	—	51	-
Ballast til en Deel af Stationstomten . . . . .	17	—	24	-
Meyergaarden, Indredning af 2de Familiebequemmeligheder, hver med 2 Værelser, Kjøkken og Entree . . . . .	832	—	9½	-
				2486 Spd. 94½ β.
<b>Ved Bryn Station.</b>				
Forlænget Sidebanen mod Syd ca. 128 Fod med gamle Skinner . . . . .			66	— 18 -
<b>Ved Grorud Station.</b>				
Trælasttomten sammesteds ballastet . . . . .			47	— 50 -
<b>Ved Robsrud Station.</b>				
Rest til Grunderhvervelse . . . . .	120	—	"	-
Bolter til Sidebanen ikke beregnet i forrige Driftsberetning	37	—	62	-
Forandring af 1 Crossing . . . . .	13	—	6	-
Indhegning om Tomten . . . . .	8	—	"	-
			178	— 68 -
<b>Ved Lilleströms Station.</b>				
Til den i forrige Driftsberetning beskrevne Sidebane paa Over tilkommer for 509 løbende Fod Skinner ikke forhen beregnet . . . . .			84	— 100 -
<b>Ved Gamle Leersund.</b>				
Der er optaget som Stoppested for Passageertrainene fra Sommeren 1859, opført en Platform af Træe 150 Fod lang . . . . .			89	— 43 -
<b>Ved Eidsvold Station.</b>				
Da Dampskibene ikke ved Lavvande kunde lægge til den gamle Landingsbrygge, og denne tilligemed den til-				
				Lateris 2953 Spd. 13½ β.



stødende Platformbygning vare saaledes anordnede, at Trainene ikke kunde komme til samme uden efter flere Skiftninger, hvorhos Landingsbryggen besværliggjorde Adgangen til Canalen langs Godshuset ere disse Bygninger nedtagne og Materialierne benyttede til Opførelse af en ny Brygge, 110 Alen lang, 8 Alen bred, med Træebrygge og Nedgangstrappe, 36 Alen lang, 8 Alen bred, samt til en ny Platformbygning 120 Alen lang, 15 Alen bred, med en Træbygning 9½ Alen lang og 15 Alen bred til Forbindelse mellem Platformen og Stationsbygningen. Bryggen er opført paa Pæleaag i 18 Fods indbyrdes Afstand med 5 Pæle i hvert Aag, Dæk af 3toms Planker og malet Rækværk. Platformbygningen er opført paa Pilarer af Steen af Stænderværk med 10 Fods Afstand mellem hvert Bind, Taget tækket med tjæret Tagsteen med Vandrender og nedgaaende Rør af Blik, Træbygningen tækket med Skifer. Platformen lagt med 2½toms Planker, forsynet med flere Nedgangstrapper samt aabent Gitterværk mellem Bindene. Alt Træarbejde fiinhøvlet og oliemalet med Undtagelse af Gulvet. Disse Arbejder have med Tillæg af nye Materialier kostet tilsammen . . . . . 2084 Spd. 91 β.

Til en ny Sidelinie gennem Platformbygningen af ca. 750 Fods Længde med Points i begge Ender foruden hvad der hertil i forrige Driftsaar er opført for Andeel af Materialier . . . . . 902 — 78 -

Udfyldt Stranden mellem Stationsbygningen og Godshuset, hvorved indvundet et Areal af 3160 □ Alen, og Mundingen af Canalen, hvor den gamle Landingsbrygge stod, udgravet til Canaldybden paa et Areal af 900 □ Alen. Fyldingen beklædt med Brudsteen. Til disse Arbejder er medgaaet 828 Kubikfavne Jordfyld og 58 Kubikfavne Brudsteen, hvormed er beklædt en Flade af 2080 □ Alen. Udgift hertil med Materialier og Arbejdsløn . . . . . 1218 — 108 -

Anbringelse af Strandklædning ved den nye udgravede Deel af Canalen, udførte med gamle Træmaterialier 19 — 12 -

Langs Platformbygningen mod Elven, rundt Stationsbygningen samt paa Pladsen mellem denne og Broen tilført et Lag af Singel; den ydre Kant af Steenklædningen paa denne Strækning samt langs Platformbygningens ene Side tilsammen en Længde af 800 Fod anbragt en Rabat af Torv og Madjord beplantet med Spirea Lateris 4225 Spd. 49 β. 2953 Spd. 13½ β.

	Transport.	4225 Spd.	49 β	2953 Spd.	13½ β.
etc. — Udgravning af en Brønd ved Veien bag Co- keshuset med en Vandledning derfra 180 Fod lang til Stationsbygningen. Disse Arbeider tilsammen ko- stende . . . . .		121	—	116	-
Opført et Privet af Stænderværk, bordklædt og malet med tilhørende Kum samt med foranliggende Gjerde, malet . . . . .		79	—	61	-
Opført en Stald for 5 Heste af udmuret Bindingsværk med Høloft, Taget tækket med Steen . . . . .		155	—	71	-
Opført en Platform af Tømmer og Planker for Læsning af Reisevogne og Kreaturer . . . . .		42	—	42	-
Opført et malet Stakit mellem Broen og Platformbygningen af 240 Fods Længde samt anbragt Porte til Lukning af Stationen ved Veiovergangen mellem Broen og Lo- comotivhuset . . . . .		172	—	97	-
Af Materialierne fra Venteværelserne paa den gamle Lan- dingsbrygge opført en Betjentbolig paa Graasteensfun- dament af udmuret Bindingsværk, udvendig panelet og malet, indeholdende 2 Værelser, Kjøkken og Entree samt Kjælder. Areal 536 □ Fod . . . . .		296	—	38	-
Til Fuldførelsen af den i forrige Driftsberetning be- skrevne Stationsbygning . . . . .		2562	—	107½	-
				7656	— 101½ -
Endvidere tilskrevet at udbetale Forskud paa Arbeider, som ikke er fuldført i Driftsaaret . . . . .				226	— 4 -
Ligeledes debiteret Capitalconto for . . . . .				80	— 11 -
				Tilsammen 10916	— 10 -

som af Stephensons Decisionsbeløb blev anvendt til yderligere Udgift i Anledning af Bygningen af de for Decisionsbeløbet anskaffede nye Plankevogne, og saaledes mindre anvendt til Forbedringer ved Eidsvold Station. I foregaaende Driftsberetning Pag. 44 blev anført som af Decisionsbeløbet anvendt til nye Plankevogne 14308 Spd. 29 β og til Forbedringer ved Eidsvold Station 3870 Spd. 23½; disse Beløb ere saaledes nu berigtigede til 14388 Spd. 40 β og 3790 Spd. 12½ β.

### Meyergaardens Gevinsts og Tabs Conto.

Driftsaaret fra 1ste September 1858 til 31te August 1859.

<i>Debet.</i>			<i>Credit.</i>		
An Bygningernes Vedligeholdelse . . . . .	101	50	Pr. Balance fra forrige Driftsaar . . . . .	841	46½
- Skatter og Brandcontingent . . . . .	209	80	- i Christiania Leie af Stald og		
- Pantecreditorer, Renter . . . . .	1339	84	Hørum . . . . .	252	"
- Compagniets Interesseconto . . . . .	90	67	- Compagniets Conto for forskjel-		
	1741	41	lige Udgifter, Leie af en Kjelder	18	"
			- Jernbanens Betjente, Huusleie	335	44
- Balance opført under Com-			- Andre . . . . . Do.	533	60
pagniets Passiva Pag. 6 . . . . .	400	52½	- Do., Leie af Pakrum . . . . .	161	63
Spd.	2141	93½	Spd.	2141	93½

### Eidsvolds Betjentboligs Gevinsts og Tabs Conto.

i Driftsaaret fra 1ste Septbr. 1858 til 31te Aug. 1859.

<i>Debet.</i>			<i>Credit.</i>		
1859. Aug. 31te	An Bygningens Vedligeholdelse . . . . .	5	70	Pr. Balance fra forrige	
	- Compagniets Interesse-Conto, Renter	145	45	Driftsaar . . . . .	97
		150	115	- Jernbanens Betjente	
	- Balance opført under Compagniets			Huusleie i 12 Maa-	
	Passiva Pag. 6 . . . . .	199	19½	neder . . . . .	253
					"
	Spd.	350	14½	Spd.	350
					14½

## Uheld og Standsninger.

Locomotivets Afløbning af Skinnerne har fundet Sted 13 Gange. 16, 20 Septbr., 15 Octbr. 6 Novbr. 1858, April 7, 8, Juny 10, 14 & August 31 1859 ved Lillestrøm Sidebane. Novbr. 5 ved Bryns Sidebane. Februar 18 ved Overgangen fra Procurator Larsens Gaard ved Dahl. Juni 18 ved Broen nærmest Baarliddalen. August 29 paa Sidebanen ved Trøgstad.

Vogne gaaet af Skinnerne 3 Gange. Juni 22, en 2den Pl.-Vogn under Indskiftning ved Eidsvold. July 26, en Bræk-Vogn under Indskiftning ved Christiania. July 30, en Planke-Vogn under Indskiftning ved Bryn Sidebane.

Locomotiver eller Tendere beskadigede under Gangen, saavidt at Trainene maatte bringes frem af andre Maskiner, 3 Gange.

Novbr. 27. Hjulet paa Locomotivet No. 5 gik løs, og Trainet eftersat paa Strømsmosen, hvorfra Locomotivet No. 7 bragte Trainet til Christiania.

Marts 29. Maskineriet paa Lillestrøms Gods Locomotiv gik istykker paa Taarnebroen, og blev Trainet assisteret til Strømmen af Locomotivet til Eidsvold Passageertrain.

July 4. Krumtappen paa Locomotivet No. 2 for Eidsvold Optrain gik itu ved Tvetebroen — Trainet gik tilbage til Bryns Sidebane, hvorfra Locomotivet No. 1 bragte Trainet til Eidsvold.

Locomotiver eller Tendere blevne i Ustand under Gangen, saa at derved kortere Standsninger ere foraarsagede, uden at det har været fornødent at tage andre Maskiner for Trainene. Indtruffet 3 Gange i September, 4 Gange i December, 2 Gange i Januar, 3 Gange i Februar, 1 Gang i Marts, 2 Gange i May, 1 Gang i July, 2 Gange i August. — Ialt 18 Gange.

Vogne blevne i Ustand i Trainene eller under Indskiftningen. Indtruffet 11 Gange.

Skaden har bestaaet i, at Trækstangen er slidt istykker, og Vognens Endestykker samtidig løsevne, Hjulringe løsnede — Axler gaaede varme, og en Vogn gaaen udover Enden paa Sidebanen ved Lillestrøm.

Standsninger af forskjellige Aarsager.

Sept. 1. Passageer-Train til Eidsvold standset ved Bredtvedt Bro, denne i Ustand.

1.	Do.	fra	Do.	—	-	Grorud	—	Do.
1.	Gods-Train	fra	Do.	—	-	Do.	—	Do.
2.	Passag.	Do.	fra	Do.	—	-	Do.	Do.
2.	Do.	Do.	til	Do.	—	-	Bredtvedt Bro	Do.

Passagererne bleve omvexlede.

— 19. Endeel Kreaturer paa Linien ved Haugenstuen. Standset Trainet uden Skade.

— 20. En Hest paa Linien ved Galgebjerg, maatte næsten standse.

Oct. 29. Op-Gods-Train til Lillestrøm, 2 Kalve paa Linien ved Fjeldhammer, — Den ene overkjørt.

Febr. 27. Op-Passag.-Train til Eidsvold — maatte koble af Locomotivet nedenfor Frogner, og lade det gaae alene op over Skraaningen, for at bane Vei gennem Sneen, hvorpaa det vendte tilbage og afhentede Trainet.

Marts 14. Op-Gods-Train til Lillestrøm, maatte standse Trainet ved Strandbakken. En

Mand gik midt paa Linien, uagtet givet Signal vilde han ikke gaae af Veien. Manden (en Svenske) overgaves til Politiet.

Mai 20. Op-Passag.-Train til Eidsvold, 9 Kreaturer paa Linien ved Dahl Bro, standset Trainet uden Skade.

Mai 31. Ned-Gods-Train fra Lillestrøm, en Koe paa Linien ved Flanebroen, standset Trainet uden Skade.

Juni 28. Op-Passag.-Train til Eidsvold, en Hest paa Linien mellem Lillestrøm & Leer-sund, maatte standse flere Gange førend den kunde bringes afveien.

Juli 5. Ned-Gods-Train fra Lillestrøm, en Hest med Vogn paa Linien ved Flanebroen, standset Trainet uden Skade.

— 14. Ned-Passag.-Train fra Eidsvold, en Hest paa Linien lidt ovenfor Grorud maatte gaae sagte til den blev bragt bort.

Desuden have mindre Ophold til forskjellige Tider fundet Sted, deels paa Grund af andre Trains Forsinkelse, og deels paa Grund af at Trainene have maattet standse, og blive deelte paa de steilere Stigninger, naar Skinnerne have været glatte, eller Locomotiverne ikke havt tilstrækkelig Damp oppe.

Af samtlige de i Driftsaaret løbne 1406 ordinaire Passageertrain mellem Christiania og Eidsvold og 12 ordinaire do. mellem Christiania og Lillestrøm ere 386 Train fremkomne til bestemt Tid eller ikke over 5 Minutter forsilde, 345 Train ikke over 15 Minutter, 420 Train ikke over 30 Minutter og 267 Train over 30 Minutter forsilde, blandt hvilke sidste 27 Train have været over 1 Time, 4 Train over 2 Timer, og 1 Train over 3 Timer forsilde.

Fortegnelse over Jernbanens Beholdninger den 31te August 1859

Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.	
<b>Hestehold ved Christiania Station.</b>					
6	Heste . . . . .	360	"	640	
6	Hesteklæder med Presseninger . . . . .	12	"		
6	Sæler . . . . .	90	"		
2	Vognsæler . . . . .	16	"		
5	Hestedækkener . . . . .	2	60		
5	Dækkenjorder . . . . .	1	"		
6	Halseringe . . . . .	3	"		
2	Springkjættinger . . . . .	4	"		
2	Lamper . . . . .	2	"		
1	Vandsæle . . . . .	"	12		
4	Bøtter . . . . .	2	"		
1	Vandkar . . . . .	1	"		
1	Meelbøle . . . . .	4	"		
12	Sække . . . . .	6	"		
2	Oliekander . . . . .	"	48		
4	Strigler . . . . .	1	24		
4	Kardasker . . . . .	3	24		
1	Slæde med Sneebræt . . . . .	6	"		
3	Firehjuls-Vogne . . . . .	60	"		
2	Lemmer for Do. . . . .		"		
1	Hakkelsesmaskine . . . . .	10	"		
2	Høegafler . . . . .	1	"		
6	Par Bougtræer med Kjættinger . . . . .	12	"		
12	Tønder Meel . . . . .	28	96		
6	Skø Høe . . . . .	13	96		
<b>Hestehold ved Strømmens Station.</b>					
5	Heste . . . . .	280	"		
5	Sæler . . . . .	20	"		
2	Hesteklæder . . . . .	1	"		
5	Dækkenjorder . . . . .	1	"		
2	Bovringpuder . . . . .	1	"		
2	Vandbøtter . . . . .	1	"		
2	Høegafler . . . . .	"	60		
1	Hakkelsesmaskine . . . . .	24	"		
3	Halseringe . . . . .	1	"		
	Lateris Spd.	329	60	640	

Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.	
	Transport	329	60	640	"
2	Grimer . . . . .	"	60		
2	Bovringjern . . . . .	"	60		
2	Bagsæler . . . . .	"	60		
2	Ryggremme . . . . .	"	60		
2	Kroge af Jern . . . . .	"	24		
1	Tipkjetting . . . . .	"	48		
4	Springbor . . . . .	2	"		
2	Strigler . . . . .	"	24		
2	Kardasker . . . . .	"	12		
1	Meelbøle . . . . .	2	"		
1	Oliekande . . . . .	"	12		
2	Tømmer-Kjørehager . . . . .	"	48		
1	Lygte . . . . .	"	60		
1	Lia . . . . .	"	24		
2	Træskuffer . . . . .	"	24		
10	Tønder Meel . . . . .	30	"		
1	Skø Høe . . . . .	2	48		
2	do. Halm . . . . .	1	72	371	96
	<b>Telegraph Materialier.</b>				
3	Batterier . . . . .	15	7		
270	Batteriplader . . . . .	10	62		
4	Skru-Tvingere . . . . .	20	10		
5	Kliptænger . . . . .	5	55		
2	Ø fin Kobbertraad . . . . .	5	81	56	95
	<b>I Pakrummet.</b>				
6	Godsafsendelsesbøger . . . . .	23	56		
3	Brevbøger for Stationerne . . . . .	21	"		
1	Vare-Classificationsbog . . . . .	4	"		
1	Cassabog & 1 Hovedbog . . . . .	13	10		
4	Cassabøger for Christiania Godsaafdeling . . . . .	12	96		
8	Do. " Stationerne . . . . .	16	"		
2	Facturabøger . . . . .	5	"		
3	Facturamapper . . . . .	6	36		
5	Godsabstractbøger for Afsendt . . . . .	10	"		
	Lateris Spd.	111	78	1068	71

Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.	
	Transport Spd.	111	78	1068	71
5	Godsabstractbøger for Modtaget . . . . .	10	"		
3	Hovedbøger for Trælast . . . . .	21	"		
3	Kreatur-Billetbøger . . . . .	4	87		
3	Klageprotocoller . . . . .	1	60		
5	Modtagelsesbøger for Gods . . . . .	16	30		
2	Journaler . . . . .	17	"		
4	Noticebøger for Hovedbogen . . . . .	1	72		
11	Noticebøger simple $\frac{1}{2}$ Format . . . . .	4	114		
2	do. do. $\frac{1}{4}$ do. . . . .	"	48		
1	Protocol for Beholdnings-Conto . . . . .	2	60		
4	Passageer-Traffikbøger . . . . .	23	52		
5	Pakkebøger for Afsendt & Modtaget . . . . .	33	115		
6	Registral-Facturabøger . . . . .	15	"		
1	Vognbog (for Vogntælleren . . . . .	3	60		
13	Train-Timebøger . . . . .	10	22		
3	Fribillet-Bøger . . . . .	3	84		
1	Protocol for udestaaende Fordringer . . . . .	4	96		
2	Pakke-Qvitteringsbøger . . . . .	4	116		
1	Requisitionsbog for Contoiret . . . . .	1	60		
6	Paabetalbøger for Gods . . . . .	15	"		
3	Copie-Afsendelsesbøger for do. . . . .	12	24		
400	Abstracter for Gods $\frac{1}{4}$ Ark . . . . .	7	44		
4250	do. - do. $\frac{1}{2}$ do. . . . .	34	102		
1400	do. - levende Dyr & Voiturer . . . . .	7	"		
300	do. - levende Dyr . . . . .	2	63		
300	do. - Voiturer . . . . .	2	63		
500	do. - Pakker . . . . .	5	36		
250	do. - Tellegram . . . . .	2	96		
4800	Angivelsesblanquetter store . . . . .	12	104		
1900	do. smaae . . . . .	2	111		
1025	Abstracter for Passageer-Traffik . . . . .	8	65		
180	Ballanceark for Beholdnings-Conto . . . . .	2	84		
1	Gross & 9 Stkr. Blyanter sorte . . . . .	2	49		
5 $\frac{1}{2}$	Dusin do. røde . . . . .	2	62		
4	Billetstemplere, 6 Zifferkasser & 1 Stk. Baand . . . . .	72	67		
1	Billetkasse & 1 mindre do. . . . .	18	"		
6	Krukker Copieblæk . . . . .	4	72		
4	do. Stephens blaae Blæk . . . . .	3	18		
16	do. blaat Blæk . . . . .	6	16		
4300	Blanquetter til Ordre for Extra-Train . . . . .	16	30		
	Lateris Spd.	534	100	1068	71



Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.	
	Transport	534	100	1068	71
4	Blækhus af Tin . . . . .	3	24		
1	do. af Glas . . . . .	"	6		
2	Riis 7 Bøger Brevblanq. Bestyrerens Contoir $\frac{1}{2}$ Ark	10	102		
13	Bøger do. do. do. $\frac{1}{2}$ do.	3	3		
600	Stkr. do. do. do. $\frac{1}{4}$ do.	1	108		
8	Bøger do. Directionens do. $\frac{1}{2}$ do.	1	38		
2	do. do. do. do. $\frac{1}{2}$ do.	"	35		
4000	Stkr. do. Stationerne do. $\frac{1}{4}$ do.	8	68		
2100	do. do. Godsafdelingen do. $\frac{1}{2}$ do.	4	45		
3500	do. do. do. mindre . . . . .	5	30		
1050	do. do. Revisionen store . . . . .	5	47		
800	do. do. do. mindre . . . . .	2	48		
2	Riis Copiepapir Ark i Folio . . . . .	6	90		
2	Copiepresser smaa . . . . .	24	"		
2385	Convolutter store . . . . .	6	117		
475	do. do. . . . .	2	112		
9770	do. smaae . . . . .	13	72		
375	Classificationsblanquetter for Varer . . . . .	2	110		
105	do. mindre . . . . .	"	94		
1150	Excessblanquetter . . . . .	3	89		
700	Fortegnelser over afleverede Billetter . . . . .	3	26		
550	Facturablanquetter $\frac{1}{2}$ Ark . . . . .	2	24		
3800	do. $\frac{1}{2}$ do. . . . .	25	29		
1400	do. $\frac{1}{4}$ do. . . . .	4	61		
1200	Godsballanceark . . . . .	22	2		
3500	Kjøresedler . . . . .	15	20		
8500	do. mindre . . . . .	13	4		
1120	Lister over udestaaende Fordringer . . . . .	4	110		
300	do. for Omkostninger paa Gods . . . . .	"	90		
70	do. for Tomteleie . . . . .	"	32		
40	do. for Vægt af sendte & modtagne Gjenstande	"	24		
5 $\frac{3}{4}$	Ø rødt Lak . . . . .	6	67		
4	Æsker Kridt hvidt . . . . .	"	56		
6	do. do. rødt . . . . .	"	84		
5	Linealer runde . . . . .	2	"		
6	Messingklemmer . . . . .	2	48		
250	Lønningslister store . . . . .	"	60		
480	do. smaae . . . . .	2	106		
1800	Memorandumsblanquetter . . . . .	4	60		
2000	Mærkelapper for Passageertøi til Chrania Station				
	Lateris Spd.	754	81	1068	71

Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.	
Tr. 2000	Transport Spd.	754	81	1068	71
1900	Mærkelapper for Passageertøi til Bryn Station				
1100	do. for do. til Grorud do.				
100	do. for do. til Strømmen do.				
800	do. for do. til Lillestrøm do.				
1100	do. for do. til Frogner do.				
1800	do. for do. til Kløften do.				
300	do. for do. til Trøgstad do.				
1000	do. for do. til Dahl do.				
4600	do. for do. til Eidsvold do.				
14700		8	98		
3800	Qvitteringslapper for Pakker røde . . . . .	4	20		
200	do. do. grønne . . . . .	”	27		
23	Signalflag hvide . . . . .				
15	do. grønne . . . . .	2	66		
30	do. røde . . . . .				
	} 68				
1200	Meldesedler . . . . .	2	92		
400	Opgaveblanquetter over ugentlig Trafik (norske)	2	44		
500	do. - do. do. (engelske)	2	116		
3600	Pakkefølgersedler . . . . .	6	43		
1150	do. mindre . . . . .	2	5		
1000	Passageer>Returns . . . . .	1	68		
1900	Pengefølgersedler . . . . .	2	34		
1	Riis & 3 Bøger Skrivpapir . . . . .	1	100		
9	Bøger Postpapir . . . . .	1	10		
360	Ark rødt Trækpapir . . . . .	4	107		
13	Bøger hvitt Trækpapir . . . . .	10	40		
7	Gross (Magnum bon) Penne . . . . .	7	”		
2	Bundter Fjærpenne . . . . .	”	48		
70	Regnskabsark . . . . .	”	112		
700	Regningsblanquetter for Gods $\frac{1}{2}$ Ark . . . . .	4	17		
2800	do. - do. $\frac{1}{2}$ do. . . . .	11	2		
1400	do. - do. $\frac{1}{4}$ do. . . . .	2	75		
500	do. for Contoiret store . . . . .	3	33		
900	do. do. mindre . . . . .	6	60		
2200	Qvitteringsblanq. „modtaget per“ . . . . .	4	41		
2400	Passageertrain-Timesedler . . . . .	26	66		
330	Godstrain do. . . . .	2	14		
4 $\frac{1}{2}$	Bog Oliepapir . . . . .	8	11		
6	do. linieret Papir . . . . .	1	60		
1900	Blanquetter „for bortkommet Gods“ . . . . .	8	”		
	Lateris Spd.	895	50	1068	71

Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.	
	Transport Spd.	895	50	1068	71
500	Blanq. formeget ankommet Gods . . . . .	2	15		
800	Lister over „Vogne læssede ved“ . . . . .	3	56		
5	Bøger Lønningsark „Locomotiv-Dnpartementet“ . . . . .	5	„		
450	Fortegnelsesbl. „over Telleg. Bud“ . . . . .	4	27		
2500	Telegramblanq. store . . . . .	5	105		
900	do. smaae . . . . .	1	51		
3800	do. for private Bud . . . . .	7	25		
600	Telegram-Regningsblanquetter . . . . .	„	109		
2000	do. Qvitteringsblanquetter. . . . .	3	6		
5800	Vognlapper . . . . .	6	29		
6	Vognbørster . . . . .	9	„		
47	Alen Strie . . . . .	2	89		
954000	Billetter a 108 β pr. 1000 . . . . .	858	72		
181240	do. for Jernbane & Mjøs-Dampskibene a 108 β pr. 1000 . . . . .	163	14		
2100	do. fra Christiania til Kløften 4de Pl. norske . . . . .	5	40		
1000	Hundebilletter . . . . .	2	„		
		1975	88		
	Fratrækkes som formeget anført paa Værdien . . . . .	58	110½	1916	97½
	<b>Uniformssager.</b>				
98½	Alen grøn Cord a 32 β . . . . .	26	20		
251½	— blaat Klæde a 1 Spd. 78 β . . . . .	42	95		
8½	— do. do. a 1 — 73 - . . . . .	14	18		
10½	— do. do. a 2 — 30 - . . . . .	24	56		
21	— rudet Foer a 76 β . . . . .	13	36		
½	— Skjødfoer for Uniform a 27 β . . . . .	„	13½		
23½	— sort Shirting a 10 β . . . . .	1	117½		
55½	— sort Lærred a 12 β . . . . .	5	66		
115	— Strie a 8 β . . . . .	7	80		
157	— engelsk Skind a 21 β . . . . .	27	57		
13½	— sort Foer for Porterstrøier a 17 β . . . . .	1	116		
295½	— hvidt Foer a 8 β . . . . .	19	84		
	Syesager og Buxeknapper . . . . .	3	„		
1	Conductør Hue . . . . .	1	83		
1	Formand do. . . . .	„	72		
2	Kraver for Gods-Conductører a 2 Spd. 73 β . . . . .	5	26		
9	Dusin Knapper for Stationsmester-Uniformskjoler . . . . .	2	84		
12½	do. do. for Veste . . . . .	3	76		
2	do. do. for Sjouere . . . . .	„	18		
20	Par Buxer for Sjouere . . . . .	17	80		
	Lateris Spd.	219	118	2985	48½

Antal.	Gjenstande.	Beløb.		Total.		
	Transport Spd.	219	118	2985	481½	
1	Trøie for Telegraphister . . . . .	4	83			
1	Vest - do. . . . .	2	4			
		226	85			
	Beholdning hos Skrædderen . . . . .	54	98	281	63	
	<b>I Pressening-Rummet.</b>					
9	P $\frac{3}{8}$ Seilgarn 11 $\mathcal{Z}$ i hver a 43½ $\beta$ . . . . .	35	106	35	106	
	<b>Christiania Station.</b>					
2	Oliebeholdere . . . . .	42	"			
300	Potter Lampolie i Behold à 28 $\beta$ pr. Pot . . . . .	70	"			
6	Gross & 12 Stkr. Knaldsignaler . . . . .	75	82			
30	Haandsignal-Lamper . . . . .	98	30	285	112	
	<b>Brænde ved Stationerne.</b>					
25	Favne Brænde i Behold ved Christiania Station					
4	do. do. do. - Grorud do.					
2	do. do. do. - Strømmen do.					
1	do. do. do. - Kløften do.					
53	do. do. do. - Dahl do.					
24	do. do. do. - Eidsvold do.					
109	Favne Brænde a 1 Spd. 60 $\beta$ . . . . .	163	60	163	60	
			Spd.	3752	29½	

### Beholdninger under Locomotiv-Departementet.

Gjenstandenes Navne.	Quantum.	Beløb.	
		Spd.	β
Axelkasser af Støbejern for Locomotiverne No. 1—5 . . . . . Stkr.	11	33	"
do. - do. - do. - 6 & 7 . . . . . —	11	29	51
do. - do. - do. - 8—10 . . . . . —	6	22	"
do. - do. - . . . . . —	11	30	74
do. - do. - Vogne . . . . . —	98	101	71
Axler af smedet Jern for Locomotiverne No. 1—5 . . . . . —	2	68	45
do. - do. do. - Vogne . . . . . —	10	137	"
Axelpander af Messing - Locomotiverne No. 1—5 . . . . . —	10	60	"
do. - do. - Tendere . . . . . —	10	40	"
do. - do. - Locomotiver No. 6 & 7 . . . . . —	8	87	58
do. - do. - do. - 8—10 . . . . . —	6	70	"
do. - do. - Vogne . . . . . —	63	63	"
Axelguards - smedet Jern for do. . . . . —	51	221	97
Bundstykker for Axelkasser for Locomotiver No. 1 — 5 . . . . . —	7	7	83
do. - do. - do. - 6 & 7 . . . . . —	12	12	60
do. - do. af Messing do. - 8 — 10 . . . . . —	6	79	105
Blikplader . . . . . Kasser	3½	39	34
Buffere for Vogne . . . . . Stkr.	10	73	46
Bufferjern for Locomotiver . . . . . —	2	6	65
Berlinerblaad . . . . . ₤	7	4	84
Bly i Blokke . . . . . —	61	"	90
Cylinderlaag af Støbejern . . . . . Stkr.	4	17	108
Copalfernis . . . . . Potter	22	23	12
Excenterstroppe af Messing . . . . . Stkr.	18	306	"
Fjedere for Locomotiver . . . . . —	18	316	43
do. - Tendere . . . . . —	4	60	"
Fjederblade for Locomotivfjedre (Topblade) . . . . . —	13	55	61
Fjedre for Buffere . . . . . —	23	85	15
do. - Vogne . . . . . —	41	301	68
Fjedersko for Tendere . . . . . —	4	2	78
Filer af diverse Dimensioner . . . . . —	251	62	53
Glas for Signallamper runde . . . . . —	16	20	17
do. - — i Skiver . . . . . Skiver	1	3	36
do. til Ruder for Vogne . . . . . —	16	11	24
Grønfarve reven i Olie . . . . . ₤	267½	30	27
Guldgrund . . . . . Potter	23	16	12
Hjul, Reserve for Locomotiver No. 1—5 . . . . . Sæt	2	2090	3
do. do. - do. - 6 & 7 . . . . . —	1	1588	33
do. do. - do. - 8—10 . . . . . —	1	813	36
Lateris Spd.		6992	29

Gjenstandenes Navne.	Quantum.	Beløb.		
		Spd.	β	
				Transport Spd.
Hjul, Reserve for Tendere . . . . .	Sæt	2	6992	29
do. do. - Vogne . . . . .	—	20	543	32
Hjulringe med Flens 4' 3" Diameter for Locomotiver . . . . .	Stkr.	8	2576	52
do. uden do. 4' 3" do. - do. . . . .	—	5	493	104
do. med do. 2' 8 $\frac{7}{8}$ " do. - do. . . . .	—	4	320	40
do. uden do. 2' 8 $\frac{7}{8}$ " do. - do. . . . .	—	12	131	74
do. med do. 2' 8 $\frac{7}{8}$ " do. - Vogne. . . . .	—	48	425	68
Hampegarn . . . . .	⊘	111	646	63
Hjulkapsler for Locomotiver . . . . .	Stkr.	2	12	19
Hakke & Slægge-Skafter . . . . .		490	2	62
Jernbaneskiner nye 20 Fods 174 Skr. =1160 Yards . . . . .			17	111
do. - 18 - 37 - = 222 - . . . . .				
do. - 15 - 271 - =1355 - . . . . .				
do. - 12 - 19 - = 76 - . . . . .				
	Yards . .	2813	2663	55
Skifteskiner nye, uden Crossings . . . . .	Sæt	2		
do. gamle med do. . . . .	—	1	401	44 $\frac{1}{2}$
Jern i Stænger . . . . .	⊘	31888	841	32
do. i Plader . . . . .	-	13478 $\frac{1}{2}$	425	83
Trækkasser for Vogne . . . . .	Stkr.	6	3	72
Kobberrør for Trykpumper til Locomotiver . . . . .	Sæt	3	270	"
Kobber i Plader . . . . .	⊘	299	107	10
Kobber i Stænger . . . . .	-	831 $\frac{3}{4}$	279	55
Kobber til Smeltning . . . . .	-	230	55	70
Krabbekraner . . . . .	Stkr.	2	130	48
Kranarme for Stationskraner . . . . .	—	5	9	37
Kurve . . . . .	—	4	1	40
Lagere af Messing for Connectingstænger store for No. 1—5, Par		6	28	22
do. - — - do. mindre — do. —		8	16	102
do. - — - do. store — 6 & 7 —		2	28	"
do. - — - Cuplingstænger store — do. —		3	12	24
do. - — - do. mindre — 1—7 —		11 $\frac{1}{2}$	28	90
Messingrør for Locomotivkjedler for Loc. No. 1—5 og 8—10, Stkr.		297	2432	76
do. - do. - do. No. 6 & 7 . . . . .	—	241	1322	57
Messing i Plader. . . . .	⊘	82	29	43
Modeller for Locomotivdele . . . . .			50	"
Muursteen gammel . . . . .			20	"
Nivelleringsinstrument med Bord og Kjæde . . . . .	Stkr.	1	147	60
Bomolie . . . . .	Potter	280	50	50
Linolie . . . . .	—	163	27	20
	Lateris Spd.		21544	64 $\frac{1}{2}$

Gjenstandenes Navne.	Quantum.	Beløb.	
		Spd.	β
Transport Spd.		21544	64½
Piston for Locomotiv . . . . .	Stkr. 1	80	"
Pistonstænger af smedet Jern . . . . .	— 7	34	92
Pistonlaag af Messing . . . . .	— 5	87	94
Piston Pakdaaser af Messing . . . . .	— 2	8	48
Pakning af Guttapercha . . . . .	⊘ 192½	9	95
Pumper for Locomotiver . . . . .	Stkr. 8	41	35
Pumpebøssinger med Ringe af Messing . . . . .	— 2	17	12
Pudsegarn . . . . .	⊘ 612	32	104
Planker, Sidestykker af Eeg for Vogne . . . . .	Stkr. 16	105	"
— Endestykker af Eeg for Vogne . . . . .	— 5	15	"
— Bundstykker af Eeg for Vogne . . . . .	— 16	32	66
— Braser af Eeg for Vogne . . . . .	— 39	49	56
— Topstykker af Furru for Vogne. . . . .	— 7	9	63
— Ramstykker af Furru for Vogne . . . . .	— 62½	57	95
Battens . . . . .	— 54	18	"
Bord 1ste Sort . . . . .	— 12	5	81
do. 2dendo. . . . .	— 2024	83	107
Lægter 4" & 3½" . . . . .	— 40	9	14
— af Birk . . . . .	— 74	57	70
— af Asp . . . . .	— 30	10	"
Rør af Støbejern for Coksovnene . . . . .	— 2	16	18
do. af do. for Locomotiver. . . . .	— 2	12	31
Rørender med Ringe af Messing . . . . .	— 2	12	80
Staal til Fjedre . . . . .	⊘ 3751	211	75
Støbestaal . . . . .	- 363	36	52
Splitpindetraad . . . . .	- 90	14	20
Splitpinder . . . . .	Stkr. 1500	7	2
Skruer, Reserve for Vogne . . . . .	— 962	41	114
— Holzsruer 1¾" No. 18 . . . . .	Gross 82	52	6
— do. 1½" No. 14 og 1¼" No. 12 . . . . .	— 17	6	"
— do. 2" No. 12 og 2" No. 14. . . . .	— 18	7	67
— do. 1" No. 11. . . . .	— 10	2	26
— do. 1" No. 11 og ¾" No. 10 af Messing . . . . .	— 8	5	72
Spiger, 4toms . . . . .	Kasser 9	80	12
do. 2" og 3" . . . . .	—	18	"
Skifersteen . . . . .	Stkr. 931	51	52
Skuffer eller Spader af Jern. . . . .	— 29	29	96
Soda . . . . .	⊘ 373	6	64
Sleepers, lange . . . . .	Stkr. 66	60	32
do. korte . . . . .	— 51	9	38
Lateris Spd.		22991	33½

Gjenstandenes Navne.	Quantum.	Beløb.	
		Spd.	β
	Transport Spd.	22991	33½
Traadhatte for Locomotiver . . . . .	Stkr. 5	60	"
Topstykker for Axelkasser No. 1—5 . . . . .	— 3	2	64
do. - do. 6 & 7 . . . . .	— 11	10	"
Talg . . . . .	⊘ 901¼	129	84
Teaktræ i Finerer . . . . .		41	118
Tømmer for Brygger . . . . .	Stkr. 75	334	42
Isolatorer for electrisk Telegraph . . . . .	— 613	112	110
Viskelædersringe for Buffere . . . . .	— 22	56	83
Zink . . . . .	⊘ 21	1	41
Kobbervitriol . . . . .	- 3035	326	19
Kulekalk . . . . .	Tdr. 368	117	14
Jernbaneskinner, cassetede . . . . .	Yards 1568½	784	10
Muursteen, ildfast for Coksovnene . . . . .	Stkr. 15300	326	49
Sleeperstømmer i Mørk Skov, Høland . . . . .	Tylder Træer 354	4716	75½
Haandsaug . . . . .	Sk. 1	3	40
Slibestein . . . . .	- 1	1	"
Kjettinger . . . . .	- 2	21	36
Een og toløbige Blokke af Træ . . . . .	Par 1	6	"
Maskinremme . . . . .	Skr. 2	7	"
Tag & Muursteen i Behold ved Eidsvold . . . . .		13	24
Hjul af Støbejern for Vogne . . . . .	Skr. 16	188	36
do. - do. - Trillebøre . . . . .	— 5	3	76
Støbejern til Bundbolstre for Vogne . . . . .	— 47	29	88
Kugleventiler af Messing . . . . .	— 9	23	56
Svever for Locomotivaxler til No. 6 & 7 . . . . .	— 2	44	63
Laase . . . . .	— 28	24	45
Messing, guul til Smeltning (gamle Rør) . . . . .	⊘ 946	94	100
Endestykker af Furu for Vogne . . . . .	Stkr. 11	11	72
Smørelse (Grease) . . . . .	⊘ 5697	416	89½
Cassetede Hjulringe . . . . .	Stkr. 71	167	"
do. Vognhjul . . . . .	Sæt 1½	30	"
Ledige Foustager . . . . .	Stkr. 6	3	60
	Ifølge Hovedbogen Spd.	31100	88½



Den Norske Hovedjernbanes Indtægter og Udgifter i de fem forløbne Driftsaar:

Indtægter	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.	
	Spd.	β.	Spd.	β.	Spd.	β.	Spd.	β.	Spd.	β.
af Passagerer . . . . .	35,425.	70	40,977.	29	44,146.	48	42,553.	48	43,146.	95½
„ Voiturer . . . . .	541.	106	793.	60	759.	100	619.	42	703.	97
„ levende Dyr . . . . .	915.	22	1,099.	108	974.	40	971.	28	1,211.	42
„ Pakker . . . . .	1,464.	85	2,034.	107	2,205.	97½	2,559.	11	3,681.	54½
„ Varer . . . . .	75,661.	31	94,305.	54	121,981.	101	111,906.	97	124,869.	34½
„ Telegrafen . . . . .	760.	108	788.	30	799.	20½	779.	76	823.	74
„ Posten . . . . .	482.	90	813.	-	821.	36	824.	96	823.	96
„ Pakhusleie, Tomteleie, Restaurationsleie . . . . .	350.	83	1,113.	18	1,876.	36	2,081.	42	2,396.	52
„ Bryggeleie . . . . .	261.	98	490.	44	732.	81	615.	29	951.	107
Forskjellige Indtægter . . .	1,726.	114	1,266.	36	2,230.	68	5,081.	79	918.	63
Tilsammen Indtægter . . .	117,591.	87	143,682.	6	176,528.	28	167,996	62	179,526.	115½
Udgifter										
til Direktionen . . . . .	2,000.	-	2,000.	-	2,000.	-	2,000.	-	2,000.	-
„ Hovedkontoret . . . . .	7,168.	18	7,027.	20	7,637.	29	6,906.	5	7,001.	96½
„ Stationerne . . . . .	22,266.	80	19,636.	70	19,635.	44½	20,228.	21	22,195.	74
„ Lokomotiv - Departementet . . . . .	22,788.	67	27,867.	45	33,045.	18	29,769.	22½	30,243.	48
„ Vogndepartementet . . . . .	6,476.	59	4,549.	29	6,270.	92	5,709.	115	5,879.	105
„ Ingeniør-Departementet . . . . .	10,069.	21	10,371.	113	11,642.	28	20,888.	89½	15,555.	85
„ Uniformer . . . . .	1,262.	36	1,215.	44	1,143.	52	2,081.	99	1,415.	64
„ Omkostninger ved Dividendens Udbetaling			361.	103	313.	28	404.	93	325.	106
„ Jernbanebetjentes- Procenter . . . . .	—	—	—	—	995.	13	550.	6	793.	113
„ Erstatninger . . . . .	195.	29	264.	79	111.	116	—	—	74.	79
Forskjellige Udgifter . . .	528.	85	1,703.	57	1,640.	9½	1,128.	112½	1,022.	103½
Tilsammen Udgifter . . .	77,755.	35	74,992.	80	84,434.	70	89,667.	83½	86,509.	34
Overskud . . . . .	39,836.	52	68,689.	46	92,093.	78	78,328.	98½	93,017.	81½

Indtægter og Udgifter for 1ste Driftsaar ere her opgjorte paa samme Maade som ved Regnskabet for de følgende Aar. Strømmens Sidebanes Indtægter og Udgifter ere sammenlagte med Hovedbanens.

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa Jernbanen i de forløbne 5 Driftsaar:

Varer op:		1ste Drifts- aar.	2det Drifts- aar.	3die Drifts- aar.	4de Drifts- aar.	5te Drifts- aar.
Brændeviin . . . . .	Centner	25	325	288	1,754	1,209
Foustage, tomme . . . . .	—	10,750	11,716	11,744	9,852	12,510
Gjødse . . . . .	Vogne	101	29	41	208	171
Glasvarer . . . . .	Centner	—	1,875	1,735	4,082	4,276
Jernbaneskiner . . . . .	—	—	—	400	240	84,280
Jernvarer . . . . .	—	3,009	3,641	6,122	11,644	21,022
Hø . . . . .	Vogne	—	—	8	12	11
Kalk, Ler, Sand, Mursten, Tagsten, Drainrør . . . . .	—	38	48	191	46	122
Kornvarer . . . . .	Tønder	4,396	20,847	110,399	25,265	17,502
Kul og Cinders . . . . .	Centner	2,854	8,113	33,057	40,550	37,794
Møbler, Flyttegods, Militær- Bagage . . . . .	Vogne	173	102	77	89	88
Poteter . . . . .	Tønder	—	1,007	57	1,761	445
Salt . . . . .	—	21,975	32,278	32,281	28,258	28,878
Sild . . . . .	—	11,432	11,879	19,277	17,766	16,814
Slibe- og Møllestene . . . . .	Centner	4,682	5,670	3,010	3,570	3,757
Trælast, Brænde, Bygnings- materialier . . . . .	Vogne	3	115	88	94	56
Øl i Kasser . . . . .	Centner	332	7,558	12,457	18,766	26,509
Øvrige Varer . . . . .	—	97,816	124,299	117,014	89,173	110,295
Tilsammen op Centner		256,083	352,508	549,269	389,842	499,303
Varer ned:						
Brændevin . . . . .	Centner	33,239	30,132	23,337	24,931	32,518
Foustage, tomme . . . . .	—	300	940	2,220	1,752	1,924
Glasvarer . . . . .	—	4,535	8,925	15,533	15,279	16,751
Hø . . . . .	Vogne	—	—	11	5	—
Jernbaneskiner . . . . .	Centner	—	—	240	400	1,040
Jernvarer, Malm, Nikkel . . . . .	—	11,284	14,409	19,914	16,797	18,001
Kalk, Mur- og Tagsten, Bygningsmaterialier . . . . .	Vogne	8	—	13	67	124
Kjød . . . . .	Centner	2,343	2,045	1,545	2,002	1,505
Korn . . . . .	Tønder	27,042	14,651	1,638	3,595	6,267
Melk . . . . .	Centner	—	—	—	4,520	8,434
Møbler og Flyttegods . . . . .	Vogne	7	100	42	44	84
Poteter . . . . .	Tønder	24,418	17,747	23,402	29,307	22,192
Smør og Ost . . . . .	Centner	6,755	3,189	2,030	4,052	5,186
Trælast og Brænde . . . . .	Vogne	10,753	15,962	17,853	19,694	20,728
Ølflasker, tomme, i Kasser. Centner	Centner	200	4,724	7,786	11,710	16,536
Øvrige Varer . . . . .	—	19,477	19,062	39,193	39,585	38,978
Tilsammen ned Centner .		1,409,463	1,997,724	2,236,194	2,462,283	2,602,207

## Summarisk Fortegnelse over Jernbanecompagniets samtlige Eiendomme,

der representere Værdien af Compagniets Actiecapital . . . . .	£. 225000
og . . . . .	Spd. 1012500
samt af Compagniets Capitalconto ved Udgangen af	
5te Driftsaar . . . . .	68333 Spd. 64½ β

### A. Banelinien.

#### 1. Planeringen:

32160	Kub.	Favne	Sand	i	Bank; udgravet i	Linien
59250	"	"	Leer	i	do. do.	i do.
11901	"	"	Fjeld	i	do. mineret i	do.
46115	"	"	Leer og Sand	i	do. udgravet udenfor	Linien
2de	Stkr.	Tunneler gennem Leer og Sand muret med Teglsteen, den ene 543 Fod, den anden 637 Fod lang.				
30	Stkr.	større og 18 Stkr. mindre Træebroer paa Pæleaag, af tilsammen 8476 Fods Længde.				
1	do.	af Jernplader med 100 Fods Spænd, hvilende paa 4 Stkr. Pæle af Støbejern, 2 Stkr. i hver Ende.				
1	do.	hvilende paa 3 Midtpiller og 2 Landkar af Brudsteen med 2de Spænd à 80 Fod, overbygget med Broer af Jernplader samt 2de Spænd à 30 Fod, overhvelvet med Teglsteen, samlet Længde 280 Fod.				
4	do.	af Støbejern paa Teglsteenspiller, 1 af 40 Fods Spænd, de øvrige 3 af tilsammen 43 Fods Spænd.				
2	do.	hvelvede Teglsteensbroer paa Kar af Brudsteen, 27½ og 20 Fods Spænd.				
89	do.	Stikrender af Steen, tilsammen ca. 8800 Fods Længde.				
22	do.	do.	- Planker	do.	ca. 900	—

#### 2. Overbygningen:

Hovedlinien er paa hele Længden, 6 Mile, 5760 Fod, lagt med enkelt Spor af Broerails, vægtige 20  $\mathcal{E}$  pr. løbende Fod, paa Langsviller af Furu med 10" Top og Tværsviller af Furukløvninger af 9" à 11" Top. Skinnerne befæstede med Skjødningssplader og Skruebolter. Til Hovedlinien er saaledes anvendt ca. 27720 Sk $\mathcal{E}$  Skinner, ca. 400 Sk $\mathcal{E}$  Skjødningssplader, 2920 Sk $\mathcal{E}$  Skruebolter, 2116 Tylter Langsviller à 9 Alens Længde og 5300 Tylter Tværsviller à 4½ Alens Længde. Ballastens Tykkelse er 18," øvre Bredde 10, nedre 13 Fod; det hele Quantum udgjør altsaa 17710 Kub. Favne.

#### 3. Veiovergange, Grindere og Gjærder:

- 1 hvælvet Teglsteensbroe over Banen 50° skraae, 20 Fods Spænd, Wiederlag mod Fjeld.
- 2 Spændværksbroer af Træ à 20 Fods Spænd, paa Piller af Brudsteen.
- 4 Træebroer paa Pæleaag af samlet Længde ca. 500 Fod.
- 5 do. , Mastebroer over Fjeldcuttinger, tilsammen ca. 100 Fods Længde.

35 Stkr. større og 98 Stkr. mindre Planovergange med Grinder; Overgangene byggede med Planker.

Ca. 12½ løbende Mile Gjærder, hovedsagelig bygget af Stændere med 4 Langrækker, alt af Baghuun.

### B. Stationer og Sidelinier.

1. *Planering*, ca. 8000 Kub. Favne Fyldmaterial, hvoraf 4000 Favne fra Branden i Christiania.
2. *Skinnegange*, 37200 løbende Fod Bane, hvoraf Halvdelen er bygget paa samme Maade som Hovedbanen, og Halvdelen alene paa Tværsviller og uden Skjødningplader, Skinnerne fæstede med Skruebolter kun i Enderne og for Resten med Hakebolter. Hertil medgaaet 4650 Sk $\text{f}$  Skinner, 34 Sk $\text{f}$  Skjødningplader, ca. 400 Sk $\text{f}$  Bolter, ca. 180 Tylter Langsviller og ca. 1300 Tylter Tværsviller samt ca. 3000 Kub. Favne Ballast.
3. *Sporskifter* 60 Stkr., *Locomotivdreieskiver* 2 Stkr. à 40 Fods Diameter, *Vogndreieskiver* 7 Stkr. à 12 Fods Diameter.
4. *Vandstationer* 4 Stkr. Beholdere af Pladejern, 2 Stkr. af 770 og 2 Stkr. af 490 Kub. Fods Indhold, indrettet til Opvarmning om Vinteren. Den ene fyldes fra Vandledning ved eget Tryk, de andre ved Pumper, hvoraf den ene drives med Dampmaskine af 2 Hestes Kraft.

#### 5. Bygninger:

##### a. Ved Christiania Station:

1. Stationsbygning i 2 Etager, 120 Al. lang 15 Al. bred, grundmuret, assureret for . . . . .	21040 Spd. „ $\beta$ .
2. Platformbygningen i 1 Etage, 135 Al. lang 43 Al. bred, grundmuret, assureret for . . . . .	12670 — „ -
3. Godshuus i 1 Etage, 80 Al. lang 21 Al. bred, grundmuret, assureret for . . . . .	5790 — „ -
4. Pakhuus No. 1 ved Havnen i 3 Etager, 42 Al. lang 16 Al. bred, grundmuret, assureret for . . . . .	5080 — „ -
5. Pakhuus No. 2 ved Havnen i 3 Etager, 42 Al. lang 11 Al. bred, udmuret Bindingsværk, assureret for . . . . .	3700 — „ -
6. Gaarden No. 8 i lille Strandgade (Meyergaarden), Tomtens Areal 5600 □ Alen, assureret for . . . . .	14950 — „ -
7. 145 løbende Alen Gjerde af Muur og 1150 løbende Alen Plankeværk af Træe, assureret for . . . . .	1460 — „ -
8. Grundmuret Bygning, 100 Al. lang 70 Al. bred, i 1 Etage, indeholdende mekanisk Værksted, Vognværksted, Locomotivstald og Materialrum, assureret for . . . . .	30000 — „ -
9. Tilbygning af Grundmuur i 1 Etage, 20 Al. lang og 20 Al. bred, til Smedier . . . . .	ikke assureret.
10. 8 Stkr. grundmurede Ovne, tildeels af ildfast Steen, for Brænding af Kul til Coke . . . . .	Do.
11. 5 Stkr. mindre Skuurbygninger af Stænderværk, bordklædt, umalet.	Do.
12. 5 „ Pælebrygger i Havnen, nærmere beskrevet i 4de Driftsberetning, hvoraf de tre vare nedfaldne i 1857 . . . . .	Do.

Bygningerne No. 1, 2, 3, 8, 9 og tildeels No. 6 ere oplyste med Gas; ligeledes er Stationstomten forsynet med Gasoplysning og Vandledning.

b. Ved Bryn Station:		
Bygning af Laftværk i 1 Etage, uden udvendig Paneling, 22½ Al. lang 14 Al. bred, med en Platform 101½ Al. lang, 3 og 12 Al. bred, af Pæle og Planker, samt Privet, i Alt assureret for . . .		1230 Spd. „ β.
c. Ved Grorud Station:		
Bygning af Laftværk i 1 Etage med Qvistværelser, panelet og malet ud- og indvendig, 26 Al. lang, 13 Al. bred, med Platform af Pæle og Planker 96 Al. lang, 7¾ og 5¼ Al. bred samt Vedskuur og Privet, assureret for . . . . .		1650 — „ -
d. Ved Strømmens Station:		
1. Bygning af Laftværk i 1 Etage, panelet og malet ud- og indvendig, 23 Al. lang 10½ Al. bred, med Platform af Pæle og Planker, 100 Al. lang 4½ Al. bred, samt 1 Privet, Alt assureret for . . . . .		1745 — „ -
2. Bygning af Laftværk paa Pæle i 1 Etage, upanelet, 22½ Al. lang 13 Al. bred, indeholdende Staldrum for 6 Heste, Høloft og Bolig for Staldkarl, assureret for . . . . .		450 — „ -
e. Ved Lillestrøm Station:		
1. Bygning af Laftværk i 1 Etage, panelet og malet ud- og indvendig, 22 Al. lang 13½ Al. bred, med Platform af Pæle og Planker, 74 Al. lang, 5 Al. bred og 1 Nedgangstrappe til Elven 34 Al. lang 8 Al. bred, assureret for . . . . .		1730 — „ -
2. En liden Skuurbygning panelet og malet samt et Privet . . . . .		ikke assureret.
f. Ved Gamle Leersund:		
1 Platform af Pæle og Planker, 75 Al. lang, 3 Al. bred . . . . .		Do.
g. Ved Frogner Station:		
1. Bygning af Laftværk i 1 Etage, med Qvistværelser, panelet og malet ud- og indvendig, 26 Al. lang, 13 Al. bred, med Platform af Pæle og Planker 96 Al. lang, 5 Al. bred, samt et Privet, assureret for . . . . .		1790 Spd. „ β.
2. Godshuus af Stænderværk, bordklædt og malet, Tag tækket med Bord og Tagsteen, 21 Al. lang 20 Al. bred; tilbygget et lidet Contoirværelse af udmuret Bindingsværk, 4¾ Al. langt og ligesaa bredt, assureret for . . . . .		920 — „ -
h. Ved Kløften Station:		
1. Bygning af Laftværk med Platform af Pæle og Planker ligesom ved Frogner, samt et Privet, assureret for . . . . .		2110 — „ -
2. Godshuus som ved Frogner, assureret for . . . . .		980 — „ -
3. Tilbygning til Godshuset paa Pæle, bordklædte uhøvede Vægge, Tag tækket med Bord og Tagsteen, 30 Al. lang, 15 Al. bred. .		ikke assureret.
4. En lignende Bygning til Stald for 20 Heste, 25 Al. lang, 13 Al. bred.		Do.
5. En Platform af Pæle og Planker ca. 20 Al. lang, 8 Al. bred, for Læsning af Kreaturer og Reisevogne . . . . .		Do.

i. Ved Trøgstad Station..

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. Bygning af Laftværk i 1 Etage, panelet og malet ud- og indvendig, 22 Al. lang, 10½ Al. bred, med Platform af Pæle og Planker 96 Al. lang, 4¾ Al. bred, samt Privet, Alt assureret for . . . . . | 1530 Spd. „ β.  |
| 2. Godshuus som ved Frogner, assureret for . . . . .   | 1010 — „ -      |
| 3. Bygning af Laftværk i 1 Etage uden udvendig Paneling eller Maling, 22 Al. lang, 13½ Al. bred, assureret for . . . . .   | 370 — „ -       |
| 4. Platform af Pæle og Planker som ved Kløften, for Læsning af Kreaturer og Reisevogne . . . . .   | ikke assureret. |

k. Ved Dahl Station:

- |   |                |
|---|----------------|
| 1. Bygning af Laftværk med Platform af Pæle og Planker ligesom ved Frogner, samt et Privet, assureret for . . . . . | 1760 Spd. „ β. |
| 2. Godshuus som ved Frogner, assureret for . . . . .  | 560 — „ -      |

l. Ved Findstad Broe:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| Platform af Pæle og Planker, 88 Al. lang, 2 og 3 Al. bred, . . . | ikke assureret. |
|--|-----------------|

m. Ved Eidsvold Station:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. Stationsbygning af Laftværk i 2 Etager, med Kjelder og Qvistværelser, panelet og malet, 40 Alen lang, 17½ Al. bred, nærmere beskrevne i 4de Driftsberetning, assureret for . . . . .  | 9470 Spd. „ β.  |
| 2. Platformbygning, 120 Al. lang 15 Al. bred, nærmere beskrevne Pag. 41,   | ikke assureret. |
| 3. Landgangsbrygge 120 — 15 — , do. - 41,  | Do.             |
| 4. Godshuus, opført paa Pæle, af Stænderværk, bordklædt og malet, Taget tækket med Bord og Tagsteen, 78½ Al. langt og 22 Al. bredt, assureret for . . . . .                              | 2610 Spd. „ β.  |
| 5. Locomotivhuus af Stænderværk, bordklædt og malet, samt tækket med Bord og Teglsteen, 47½ Al. langt, 10½ Al. bredt, med en Tilbygning 11 Al. lang, 5 Al. bred, assureret for . . . . . | 1210 — „ -      |
| 6. Cokshuus paa Pæle, af Stænderværk, bordklædt, malet og tækket med Bord og Steen, 19 Al. langt, 9 Al. bredt, assureret for . . .   | 80 — „ -        |
| 7. Bygning af Laftværk i 1 Etage, til Bolig for Stationsmesteren, 22 Al. lang, 13½ Al. bred, panelet og malet ud- og indvendig, assureret for  | 740 — „ -       |
| 8. Platform af Pæle og Planker, 20 Al. lang, 8 Al. bred, til Læsning af Kreaturer og Reisevogne . . . . .  | ikke assureret. |
| 9. Et Privet af Stænderværk, bordklædt og malet, 7¼ Al. langt og 5 Al. bredt med ca. 23 løbende Alen malet Gjerde, . . . . .   | Do.             |
| 10. Et malet Stakit, 124 Alen langt og 4 Stkr. Porte til Lukning for Veiovergangen . . . . .   | Do.             |
| 11. En Staldbygning af udmuret Bindingsværk paa Pæle, 12 Al. lang, 6¾ Al. bred, med Høloft . . . . .   | Do.             |

n. Grindvogter,- Skinnelægger- og Betjentboliger:

- |  |               |
|--|---------------|
| 1. Skinnelæggerbolig ved Linderud af Laftværk i 1 Etage, 22¼ Al. lang, 13½ Al. bred, indeholdende 2de Værelser og 2de Kjøkkener, uden Paneling eller Maling, assureret for . . . . . | 420 Spd. „ β. |
|--|---------------|

2. Skinnelæggerbolig ved Stimyren, som ved Linderud, assureret for	500 Spd. „ β.
3. Vogterbolig ved Robsrud i 1 Etage, af Laftværk, panelet og malet, 14½ Al. lang og 8¼ Al. bred, indeholdende Bolig for 1 Vogter	ikke assureret.
4. Betjentbolig ved Strømmen, som ved Linderud, assureret for . . .	666 Spd. „ β.
5. Grindvogter- og Skinnelæggerbolig ved Stalsberg, som ved Linderud, assureret for . . . . .	680 — „ -
6. Skinnelæggerbolig ved Kjusengen, som ved Linderud, assureret for	635 — „ -
7. Betjentbolig ved Kløften, som ved Linderud, assureret for . . .	520 — „ -
8. Grindvogter- og Skinnelæggerbolig ved Sadelmagerstuen, som ved Linderud, assureret for . . . . .	540 — „ -
9. Grindvogter- og Skinnelæggerbolig ved Dragvold, som ved Linderud, assureret for . . . . .	520 — „ -
10. Grindvogter- og Skinnelæggerbolig ved Smedstuen, som ved Linderud, assureret for . . . . .	580 — „ -
11. Skinnelæggerbolig ved Hauersæter, som ved Linderud, assureret for	350 — „ -
12. Betjentbolig ved Eidsvold i 2 Etager, af Laftværk, uden Paneling eller Maling, indeholdende 12 Værelser, 8 Kjøkkener samt Kjelder og Loft, Bygningens Længde 31¼ Al., Bredde 14¼ Al., Høide 10 Al. Dertil hørende Udhuusbygning af bordklædt Stænderværk, 31¼ Al. lang, 6¾ Al. bred, indeholdende 8 Veedrum og Priveter. Plankeværk mellem Bygningerne 51 løbende Al. langt, assureret for	2670 — „ -
13. Betjentbolig ved Eidsvold i 1 Etage, af Laftværk, 11½ Al. lang og 8 Al. bred, uden Paneling eller Maling, indeholdende 1 Værelse og Kjøkken . . . . .	ikke assureret.
14. Betjentbolig ved Eidsvold i 1 Etage, af udmuret Bindingsværk, 15 Al. lang, 9 Al. bred, panelet og malet, indeholdende 2de Værelser, Entree og Kjøkken, samt Kjelder og Loft . . . . .	Do.

Bemærkes at de 5 Huse Lit. n No. 1, 2, 6, 7 og 11 ere indkjøbte af Contractorerne efter 1ste September 1859, hvorfor er betalt 2000 Spd., der blive at tilskrive Capitalcontoen ved indeværende Driftsaars Udgang.

### C. Driftsmidler.

#### 1. Locomotiver og Tendere:

- a. 5 Stkr. 6hjulede Locomotiver med 4 Hjul koblede, Vægt uden Vand og Coke, 19 Tons.
  - b. 2 — 6hjulede Tenderlocomotiver, 6 Hjul — do. - do. - do., 26 —
  - c. 3 — 4hjulede Do. „ 4 Hjul — do. - do. - do., 22 —
  - d. 5 — 6hjulede Tendere til de 5 Locomotiver Lit. a, do. - do. - do., 8 —
- Nærmere Beskrivelse er given i 4de Driftsberetning.

#### 2. Vogne:

- a. 6 Stkr. 1ste Plads Passageervogne, hvoraf 1 indrettet til kongelig Vogn.
- b. 8 — 2den — do.
- c. 4 — 3die — do.

- d. 14 Stkr. 4de Plads Passageervogne.
- e. 6 — Passageertogsstoppevogne.
- f. 8 — Godstogsstoppevogne.
- g. 15 — 14 Fod lange Plankevogne uden Fjederbuffere.
- h. 86 — 16 - - do. - do.
- i. 90 — 18 - - do. med do.
- k. 51 — 14 - - Kassevogne - do.
- l. 14 — 18 - - do. - do.

Alle Vogne ere 4hjulede paa Fjedre; nærmere Beskrivelse er given i 4de Driftsberetning.

#### D. Electrisk Telegraf.

Dobbelt Traadledning fra Christiania til Eidsvold med Isolatorer af Leer og Porcelain paa 1333 Stkr. Telegrafpæle. 10 Telegrafstationer med tilhørende Coke & Wheatstons Naaleapparater, Lynafledere, Allarmklokker og Batterier samt 5 Stkr. Reserveapparater og 4 Stkr. Reservebatterier.

#### E. Inventarium.

##### 1. I det mekaniske Værksted:

- 1 dobbeltvirkende Høitryksdampmaskine med Kjedel paa 12 Hestes Kraft.
- 1 Dreiemaskine for Locomotiv- og Vognhjul, 6 Fod Diam., 8 Fod lang, med Selvbevægelse og 2de Supports- og Planskiver for Dreining af begge Hjul paa een Axel samtidig.
- 1 Dreiebænk med 2 Supports for 20" Diameter, 8 Fod lang, uden Selvbevægelse.
- 1 do. " 1 do. - 24" do. , 6 - " - do.
- 1 do. uden do. - 16" do. , 4½ - " - do.
- 1 do. med 1 do. - 14" do. , 5 - " med do.
- 1 Høvlemaskine, 6½ Fod lang, 2½ Fod bred og 3 Fod høi.
- 1 Shapingmaskine (horizontal Stikmaskine) med 10" Strøg, 5 Fod 5" lang.
- 1 Slottingmaskine (vertical do. ) " 10½" — 1 - 3" bred.
- 1 do. ( — do. ) " 6" — " - 10" — uden Selvbevgl.
- 1 horizontal Boremaskine for 4 à 5" Diam. med Selvbevægelse.
- 1 vertical do. - 5 à 6" — " do.
- 1 — do. - 11½" — " do.
- 1 Skrueskjæremaskine for 11½" Skruer.
- 1 Klippe- og Punchingmaskine for ¾" Plader med ¾" Hul.
- 1 Axelledning 3 og 3¼" Diam., 208 Fods Længde, med 18 Remskiver.
- 1 Vifte, 5 Fods Diameter, 20" Bredd.
- 11 Stkr. Locomotivdonkrafter.
- 17 — Skruestikker.
- 12 — Ambolter.
- 2 — transportable Smedeesser af Støbejern, 1 dobbelt og 1 enkelt.
- 1 — Dampkjedel med Rørledning af 4" Rør for Locomotivhusets Opvarmning.
- 1 — 2 Hestes Dampmaskine uden Kjedel,
- 1 Kreosoteringsmaskine bestaaende af 1 Cylinder af Jernplader, 50 Fod lang og 6½ Fod Diameter, 1 Beholder af Pladejern, 50 Fod lang, 8 Fod bred og 4½ Fod dyb, samt 1 enkeltvirkende Høitrykdampmaskine med Kjedel af 6 Hestes Kraft.



- 2 Stkr. smaae Traller.  
2 Par store 2 og 3 skivede Jernblokke med tilhørende Toug.  
Forskjelligt Smede- og Maskinværktøi.
2. Vognværkstedet:  
1 Sporskifteindretning (Dunns Patent) for Vogne.  
2 Par Træblokke, 1 Par 2 og 3 skivet, 1 Par 1 og 2 skivet.  
3 Stkr. Donkrafter.  
1 flytbar og 8 faste Høvlebænke.  
2 Malerstene og andet Malerværktøi.  
Forskjelligt Værktøi, bestaaende i Hammere og Slægger, Skruetvinger af Jern og Træ,  
Sauge, Slibestene etc. Det bemærkes at Snedkerværktøi holdes af Arbejderne selv.
3. Paa Linien:  
1 stor Rambuk, 1 Svingkran med enkelt Udvevling, 1 Skinnepresse, 1 stor Skrue for Dreie-  
skivers Løftning, 3 Stkr. Donkrafter, 20 Stkr. Ballastvogne, 2 Stkr. Vippevogne, 2 Stkr.  
Stentraller, 13 Skinnelæggetraller, 1 Par smaae 2 og 3 skivede Jernblokke. Hakker,  
Spidt, Skruenøgler, Trillebører, Sauge, Bor, Løftebomme, Lygter og Oliekander etc. for  
12 Banevogter- og 2 Broevogterafdelinger.
4. Paa Stationerne:  
3 Stkr. Traller.  
2 — Qvægbroer paa Hjul.  
3 — Arbeidsvogne.  
1 — Slæde.  
4 — Haandkjærrer.  
24 — Platformtrillebører.  
28 — Vognlygter.  
54 — Signallygter.  
2 — Oliebeholdere af Blik, hver paa 600 Potter.  
7 — Pakhuussvingkraner af Træ for ca. 2000 ₧  
1 — Do. - Jern „ - 6000 -  
1 — Nedfiringindretning af Jern og Træ for Sække og Tøndegods.  
1 — Pooley's Veiemaskine (Brovægt) for 20000 ₧  
22 — Do. do. for 500, 1000, 2000 og 3000 ₧  
14 — Lommeuhre for Locomotivførere og Conducteurer.  
16 — Væggeuhre for Stationerne.  
2 — Brandsprøiter med Slanger.  
Forskjelligt Meublement og Contoirinventarium, værdsat til ca. 7000 Spd.

Christiania, i Directionen for den norske Hoved-Jernbane, 7de Marts 1860.

Dr. O. J. Broch.    Adolf B. Stabell.    Som Repræsentant for de britiske Directeurer:  
    Tho. Joh. Heftye.                      J. R. Crowe.

---

J. Engelstad.

## Beretning

### om Contractorernes endelige Aflevering af Jernbanen den 31te August 1859.

Ifølge Contracten om Jernbanens Bygning skulde Contractorerne deponere Actier til et Beløb af £ 60,000 for et Tidsrum af 5 Aar fra Banens Aabning for offentlig Afbenyttelse til Sikkerhed for muligt Ansvar med Hensyn til Anlæggets Soliditet og Fuldstændighed, af hvilket Beløb skulde anvendes hvad der maatte behøves for at afhjælpe de Mangler eller Ufuldstændigheder, som efter Forløbet af den ovennævnte Tid maatte vise sig, og i hvilken Anledning begge Parter var underkastede R. Stephensons Decision.

Som meddeelt i 2den Driftsberetning blev efter Foranledning allerede under 15de October 1856 af R. Stephenson decideret, at alle Fordringer paa Contractorerne med Hensyn til Driftsmidler og Stationer skulde være op- og afgjort ved at disse erlagde den Summa £ 10925; angaaende Anvendelsen af dette Beløb er der gjort Rede i 4de Driftsberetning Pag. 44. Angaaende den endelige Afgjørelse af Contractorernes øvrige Forpligtelser afgav undertegnede norske Medlemmer af Directionen og undertegnede Lieutenant Engelstad, der ved Kongelig Resolution af 5te Januar 1856 vare overdragne at føre Controllen med Opfyldelsen af Contractorernes Forpligtelser, følgende Indberetninger til Departementet for det Indre, hvilke bleve forelagte Stephenson ved hans Nærværelse her i Anledning Opgjøret.

### Skrivelse fra Ingenieurlieutenant Engelstad til Departementet for det Indre, dateret Christiania den 8de August 1859.

Ifølge det kongelige Departements Skrivelse af 16de f. M. giver jeg mig herved den Ære at fremsende Fortegnelse over Mangler ved Jernbanelinien, som antages at burde afhjælpes, forinden den kan erkjendes at være i contractmæssig Stand.

Under Forudsætning at denne Fortegnelse agtes forelagt Hr. Stephenson, tillader jeg mig ogsaa at vedlægge Oversættelse af samme; og da det tillige turde ansees hensigtsmæssigt at Hr. Stephenson nu gives Anledning til at gjøre sig nærmere bekendt med hvad der har passeret under Jernbanens Bygning og senere, fremsendes ligeledes et Uddrag af den mellem Overingenieuren Hr. Bidder og Controlcommissionen stedfundne Correspondence, Oversættelse af samme Commissions Indberetninger til det kongelige Departement desangaaende, og af dens Erklæring angaaende det af Hr. Generalconsul Crowe i sin Tid gjorte Tilbud om Banens Overleverelse samt endeligt et Exemplar af Contracten om Jernbanens Bygning, hvorhos jeg har tilladt mig at understrege med Rødt de Puncter i disse Bilag, paa hvilke det formeentlig især vilde være af Vigtighed at henlede Hr. Stephensons Opmærksomhed.

Som det af Fortegnelsen vil sees, indeholder den i Hovedsagen de samme Mangler, som opgaves i min Rapport af 28de August 1856, med Undtagelse af Løken Tunnel, ved hvilken der i Mellemtiden er foretaget den nødvendige Gjenopførelse af den indstyrtede Deel. Min Berettigelse til at opføre disse Mangler har jeg søgt at godtgjøre dels i den nævnte Rapport, og dels i min Betænkning af 28de November 1856 angaaende det ovennævnte Crowes Tilbud om Banens Overlevering, hvilken Betænkning desuden udbades forelagt Hr. Stephenson ved samme Anledning, for om muligt at overbevise ham om, at han havde feilet i Opfattelsen af Rapportens Indhold.

Jeg har imidlertid ikke endnu hørt udtale nogen Indrømmelse af denne efter min Formening feilagtige Opfatningsmaade, hverken fra det kongelige Departements eller fra Hr. Stephensons Side, og maa derfor antage, at Betænkningen, forsaavidt den har været ham forelagt med Anbefaling til en upartisk og fordomsfrie Undersøgelse — ikke kan have bevæget ham til væsentlig at forandre sine Anskuelse om den omhandlede Sag. Og hvis, som det formodes, Hr. Stephenson i sin Bedømmelse hovedsagelig lader Hensynet til Størrelsen af det til Fortagendets Realisation antagelig medgaaende Beløb være det afgjørende, kan det vel blive forklarligt at han kan have fundet mine Fordringer overdrevne, hvorimod det fremdeles ikke skjønnes, hvorledes han kan være utilbøielig til at give Medhold deri, at jeg maa troe mig baade berettiget og forpligtiget til alene at tage

afgjørende Hensyn til Contractens Bestemmelse om, at Banens Bygningsmaade skal være saadan, at den opfylder alle Fordringer til en solid, velbygget og standhaftig Locomotivjernbane.

Skuldé det heller ikke ved Medvirkning fra det kongelige Departements Side være muligt at bringe Hr. Stephenson til at indrømme det Berettigede i denne min Betragtningensmaade, vilde min Tilstedeværelse ved hans nu forestaaende Befaring af Linien vistnok kun blive til ringe Gavn for Sagen, hvorfor jeg ogsaa tør tillade mig at andrage om Fritagelse for dette Møde, saafremt en Erkjendelse som ovenantyd det ikke bliver mig meddeelt.

Ærbødigst

J. Engelstad.

P. S. De medfølgende 14 Stkr. Originalskrivelser fra Hr. Bidder til Controlcommissionen udbedes tilbagesendt efter Afbenyttelsen, for at vedlægges dennes Journal.

## Fortegnelse over de Mangler ved Jernbanelinien, som formeentlig bør afhjælpes, forinden den kan erkjendes at være i contractmæssig Stand.

### A. Planering & Drainering.

1. Bankerne have ikke overalt en Bredde af 18 Fod, maalt 21" under Railernes Overkant. Hvor denne Mangel findes og i hvilken Udstrækning sees af min Rapport af 28de August 1856, hvor den manglende Cubikmasse er beregnet til 92960 Cub. Yards, hvorfra dog maa afdrages ca. 4000 Cub. Yards for den paa Bankerne ved Bretvedt, Haugenstuen og i Nærheden af Lillestrømmen sfedfundne Efterfyldning. Skraaningerne ere ikke overalt afjevne og græsvoxede som belovet i Hr. Bidders Skrivelse til Controlcommissionen, dateret 16de April 1852.
2. Cuttingerne have ikke saadan Bredde i Bunden, at tilbørlig Drainering ved aabne Grøfter kan finde Sted. Der er heller Intet tilfredsstillende foretaget for at bringe deres Skraaninger til at staae. Den i Sommer stedfundne Opgravning af Grøfter med steile Sider og Afjevning af Skraaningerne ved at kaste den nedfaldne løse Jord op igjen er nemlig af aldeles ingen Nytte i denne Henseende, da al den opkastede Jord og mere til vil falde ned paa Linien igjen om ikke før, saa ganske sikkert til førstkommende Vaar. Skraaningerne ere desuden endnu paa flere Steder for steil og aldeles ikke græsbevoxede.
3. Der er Intet foretaget for at hindre Tæleskydning i Linien om Vinteren.
4. Stikrender mangler ganske paa et Par Steder, nogle ere for smaae, flere ere byggede udelukkende af Træe, og mange ligge for høit, saa at Vandet gaaer under deres Bund.
5. De til Beskyttelse af Bankernes Fod langs And-, Riis- og Vormen-Elvene anbragte Strandbeklædninger af Tømmér ere paa mange Steder i mindre god Stand.

### B. Banens Overbygning.

6. En stor Deel Lang- og Tversviller ere i den Grad forraadnede, at de strax burde ombyttes. Det Quantum som vilde udfordres for i denne Henseende at sætte Banen i god Stand for Øieblikket, tør anslaaes til ca. 1000 Tylvter Tversviller og 200 Tylvter Langsviller.
7. Overbygningen er ikke udført saaledes som af Hr. Stephenson bestemt, hvilket sees af vedlagte Tegning, hvorefter der for hele Liniens Længde af 42 engelske Mile mangler ca. 69000 Cub. Yards Ballast. Desuden befindes en betydelig Deel af de anvendte Tversviller kun at have 9" istedetfor som bestemt 11" Top.
8. Ballasten paa en stor Deel af Linien bestaar af overordentlig fin Sand, som blandt andre Mangler ogsaa har den, at det i samme nedlagte Træværk opraadner hurtigere end i Gruus, hvilket er beviist derved, at en ulige større Ombytning af Sviller have fundet Sted der, hvor den fine Sand er anvendt, end der hvor Gruus er benyttet.
9. Af Skjødningplader under Skinnerne mangler ca. 870 Stkr. à 5  $\mathcal{E}$  pr. Stk. Af Skinnebolter vilde det være ønskeligt at have anbragt flere paa enkelte Steder, navnlig i Curver.

10. Uregelmæssigheder i Liniens Stigningsforholde forekomme blandt andre Steder, mellem Christiania og Bryn, paa Stimyren og mellem Strømmen og Lillestrømmen.
11. Veiovergangene i Planum ere ikke efter Tegning, i det de ere dannede af Tømmer eller Planker, istedetfor som paa Tegningen antydtes af Brolægning. Ved flere af de mindre og private Veiovergange er i Almindelighed foruden Anbringelse af Grinder deels Intet foretaget og deels kun henlagt nogle løse Kløvninger af Tømmer.
12. Grindvogterboliger mangle paa følgende Overgange over rodelagte Bygdeveie, nemlig ved Tveten, Haugenstuen, gamle Leersund og Olstadkorset, og over mere befarede andre Veie, ved Stimyren, Skaarødegården og Nordbymoen. Desuden antages, at Vogterboliger bør findes ved begge Tunneler, da det for disses Vedligeholdelse er nødvendigt at holde deres Porte lukkede om Vinteren.  
Ifølge Advokat Homanns Skrivelse til Jernbanedirectionen af 17de November 1855 regnes den halve Deel af de til Compagniet leverede 7 Stkr. Betjentboliger, hvilke indeholde 2 Værelser og 2 Kjøkkener samt desuden de hele Betjentboliger ved Oslo, Linderud, Stimyren, Kjusengen og Dahl at være Contractorerne eller Hr. M. Peto tilhørende. Det synes at samtlige disse Huse, der desuden ligesom de til Compagniet leverede ere i mindre god Stand og navnlig mangle Bordklædning og Maling, burde afleveres til Compagniet som Godtgjørelse for de ovennævnte manglende.
13. Gårderne langs Linien ere selvfølgelig i mindre god Stand paa Grund af Stolpernes Raaddenhed i Jordbaandet. Paa begge Sider af Linien ved Galgebjergbroen burde maaskee et tæt og høit Gjærde opføres.
14. Afstandsmærker burde maaskee anbringes paa hver 2000 Fod af Banelinien.

### C. Broer og Viaducter.

15. Broen over Akerselven er sunket 20" i den ene og 10" i den anden Ende, hvilken Synkning er opkilet med Træ.
16. Samtlige Træbroer og Viaducter ere saavel paa Grund af Materialernes Raaddenhed som og for en Deel paa Grund af mindre omhyggelig Opførelse og Tilsyn i en mere eller mindre mislig Stand og efter min Anskuelse ikke stærke nok for med tilbørlig Grad af Sikkerhed at kunne befares af Compagniets sværeste Locomotiver. Ved deres Construction har jeg nu ligesaa lidt som forhen Noget at bemærke, forsaavidt de af Hr. Stephenson approberede Tegninger ere befulgte; for de skjæve Broer over Andelven findes ingen saadanne Tegninger her, men der er vistnok heller Intet paa disses Construction at udsætte. Derimod findes angaaende Udførelsen og Vedligeholdelsen følgende Mangler, som i større eller mindre Grad ere gjældende for dem alle, dog meest for Tvetebroen, Broen over Saugelven, ved gamle Leersund og de fleste Broer over Riis- og Andelvene; til de fem Viaducter, som ere under Opfyldning, er herved intet Hensyn taget.
  - a) Pælene ere ikke godt nedrammede, hvorfor der forekommer Opkilinger af forskellige Tykkelser indtil 10". Disse bestaae gjerne i løse Træklodse anbragte mellem Kapstok og Langløber eller samtidig mellem Pæl og Kapstok samt denne og Langløber
  - b) Kapstokkene paa de retvinklede Broer have i Almindelighed ikke de Dimensioner, som ved Tegningen er bætmet, nemlig 15" Top paa 24 Fods Længde. Af de 200 Stkr., som ere maalte, ere 11 Stkr. 15" eller over, 41 Stkr. mellem 14 og 15", 63 Stkr. mellem 13 og 14", 62 Stkr. mellem 12 og 13", 20 Stkr. mellem 11 og 12" og 3 Stkr. mellem 10 og 11". Stokenderne ere ikke beskyttede mod Opsprækning ved paalagte Jernringe som paa Tegningen foreskrevet.  
Af Langløberne, der skulle holde 14" Top, er maalt 157 Stkr., hvoraf 38 Stkr. holde 14" eller over, 41 Stkr. mellem 13 og 14", 44 Stkr. mellem 12 og 13", 30 Stkr. mellem 11 og 12" og 4 Stkr. mellem 10 og 11". Langløberne ere desuden ikke godt skjødede og ikke godt sammenskruede samt undertiden paaforede paa Siderne med kortere eller længere tilbøttede Stykker.
  - c) Sprængværkerne til Understøttelse for Kapstokkene paa de skjævvinklede Broer over Andelven ere ikke vedligeholdte, idet 147 Stkr. saadanne ere deels ganske borte og deels i Ustand.

- d) Flere Skruebolte, navnlig i Guardrailerne, mangle ganske, hvorhos de fleste i næsten alle Broer ere løse eller mangle Møttrikker.
- e) Raaddenheden er forskjellig fremskreden efter Materialiernes Godhed; der findes Pæle, som ere 3" indraadne, saasom ved Tvetebroen, Gamle Leersundsbroen, Dahlsviaducten, Broerne No. 1, 4, 8 og 20 Nord for Dahl, ellers er 1, 2 à 2½" det Almindelige efter Jordsmonnets Beskaffenhed; ved Broen No. 6 er 1 Pæl og ved No. 8 3 Pæle reparerede ved tilboltede Paaforinger. Ved Kapstokke, Langløbere og Dragere er i Almindelighed Yden afraadnet, ved enkelte endog mere, hvorfor et stort Antal af disse nu burde ombyttes med nye. Guardrails, Brodæk og tildeels Rækværker ere — forsaavidt de ikke allerede ere fornyede — i Regelen at ansee som cassable paa Grund af Raaddenhed. Den i Sommer stedfundne Reparation ved Broerne har overhovedet kun bestaaet i Forbedring af de sidstnævnte mindre vigtige Dele, hvorimod der af det, som væsentlig kunde bidrage til Bevarelsen af Broernes Styrke, nemlig Ombytning eller Reparation af disses bærende Dele, kun er foretaget hvad der har været absolut fornødent for at holde Færdselen aaben.
- f) Den i Hr. Bidders Skrivelse til Controlcommissionen, dateret 28de Mai 1853, belovede Anstrygning af Tømmerværket med Beg og Tjære er ikke bleven udført.

#### D. Tunneler.

- 17. Muurværket i Løken Tunnel bliver meget gjennemtrukket af Vand, saa det tiltrænger Reparation hver Sommer.

Ved fortsatte Observationer over Muurværkets Bevægelser i begge Tunneler, som Følge af Frostens Virkninger, er fundet, at saadanne Bevægelser ikke finde Sted i nogen mærkelig Grad.

#### E. Banevogterredskaber.

- 18. De til Overbygningens Vedligeholdelse hos Banevogterne og paa Linien beroende Arbeidsredskaber, saasom Ballastvogne, Traller, Skinnepræsser, Donkrafter, Skruenøgler &c., skulle formeentlig tilligemed de forefindendes Ballastsidebaner afleveres til Compagniet i Henhold til Contractens § 1.

#### F. Viaducternes Opfyldning.

- 19. Der mangler ca. 85000 Cub. Yards Fyld, der i Regelen enten maa løftes i Høiden eller tiltransporteres ved Locomotivkraft. Prisen pr. Cub. Yard var for den hele contraherede Fyldning antagen til 1 sh. pr. Yard; men denne Middelpriis vil formeentlig nu, da det kostbareste Arbeide tilbagestaaer, ikke blive tilstrækkelig. — Ved Bretvedtviaducten giver desuden Grunden efter, saa Bekostningerne til dennes Fuldførelse ikke lettelig kan forudsees.

Christiania den 2den August 1859.

J. Engelstad.

### Skrivelse fra de norske Medlemmer af Directionen til Departementet for det Indre, dateret 20de August 1859.

I Anledning af det ærede Departements Skrivelse til Undertegnede og Lieutenant Engelstad angaaende de Punkter, hvori de engelske Contractorers Forpligtelser med Hensyn til Jernbanen ere uopfyldte, tillade vi os at meddele Følgende:

For Stationernes og Driftsmidlernes Vedkommende er Intet mere at fordre. Hvad der nemlig endnu henstod uafgjort af Arbeider, der forinden R. Stephensons Decision af 15de October 1856 angaaende disse Puncter vare vedtagne at skulle udføres af Contractorerne, have vi ved Overeenskomst med disses herværende Befuldmægtigede, Generalconsul Crowe, saaledes som medfølgende Afskrift af Forhandlingsprotocollen for 17de August 1859 udviser, bragt i Liqvidation med andre Arbeider, som ere udførte af Contractorerne, men hvis Beløb skulde afholdes af den af R. Stephenson bevilgede Godtgjørelse for Stationer og Driftsmidler.

Der bliver saaledes for disse Punkters Vedkommende Intet at forelægge R. Stephenson til Afgjørelse. Vedkommende Banens Vedligeholdelse i de foreløbne 5 Aar bedes følgende Punkt forelagt R. Stephenson til Afgjørelse. Som det sees af medfølgende Afskrift af Directionens Forhandlingsprotokol over Mødet 14de September 1857, har der været Dissents mellem undertegnede norske Medlemmer af Directionen og Generalconsul Crowe, om hvorvidt „Points og Crossings“ skulde have været vedligeholdte af Contractorerne som indbefattede i de for den samlede Vedligeholdelse af Jernbanen til disse udbetalte aarlige £ 2150, eller om Omkostningerne ved denne Vedligeholdelse skulde udredes af Jernbanecompagniet som indbefattes i den ved den ovennævnte samlede Vedligeholdelse gjorte Undtagelse af „Rails“, i hvis Sted en Vægt af 20 Tons nye Rails blev leveret. Directionen henholder sig til sin angaaende dette Punkt i medfølgende Afskrift af Forhandlingsprotocollen Anførte, og skal blot tilføie at det af Jernbanen for denne Vedligeholdelse hidtil udredede Beløb udgjør 607 Spd. 67½ ß, medens Contractorerne efter Fergussons Sigende i samme Øiemed have anvendt et endnu ikke nærmere opgivet Beløb.

Af Rails er foruden de modtagne 20 Tons, der skulde træde istedetfor Vedligeholdelsen af Jernbanens samtlige Rails i de foreløbne 5 Driftsaar, endvidere forbrøgt og af Jernbanens Indtægter betalt over 200 Tons.

Contracten om Opfyldning af 5 Viaducter er af Contractorerne ikke opfyldt, idet der paa dette Arbeide, som det vil sees af Lieutenant Engelstads Rapport, mangler ca. 85000 Cubikyards.

Som det ærede Departement bekjendt, og som det fremgaaer af den kongelige Resolution af 6te December 1854, blev denne Opfyldning i sin Tid vedtagen af Contractorerne, deels som Erstatning for den dem paahvilende Forpligtelse at udvide de i Jernbanelinien værende Fjeldgjennemskjæringer, deels mod en Godtgjørelse af £ 4000, som skulde erlægges af Jernbanecompagniet med £ 400 aarlig i 10 Aar.

Under Forhandlingerne i London benægtede saavel J. L. Ricardo som Bidder, at disse havde givet sit Samtykke til en saadan Contract (See Referatet over Forhandlingerne i London:

pag. 109. Bidder: But it was not intended to be paid out of the revenue; it was intended to be advanced by Government, because the Government reserved to itself the right of sanctioning the plan; but nevertheless it has been paid out of revenue.

„ 112. Bidder: and the understanding most distinctly was, that the £ 800 a year was to be an advance by the Government, and lent to the Railway Company. But instead of that the £ 800 a year has been paid out of the revenue; and as these Gentlemen, the Contractors, hold a third of the shares, a third goes out of their pockets.

og „ 115. Bidder: We are no parties to that at all.

Ricardo: It is simply a statement of the King's or the Storting's, with which we have nothing to do). og troe vi derfor at burde tilraade at medfølgende Afskrift af Controlcommissionens Forhandlingsprotokol, der er undertegnet af Hr. Bidder, bliver fremlagt for R. Stephenson.

Af de 5 Viaducter, som skulde fyldes, er blot den ene, Moe Viaduct, færdig. Af de øvrige 4 paabegyndtes Fyldningen af de to nærmest Lillestrømmen først i Slutningen af 4de Driftsaar.

Af det Bidrag af £ 4000, som efter Foranstaaende skulde erlægges af Jernbanecompagniet i 10 aarlige Terminer, er for de 4 foreløbne Driftsaar betalt £ 1600. Den ved Udgangen af nærværende Driftsaar forfaldne Termin, £ 400, vil naturligviis blive tilbageholdt, for af Jernbanecompagniet, der nu vil have at overtage Arbeidets Fuldførelse, at anvendes i dette Øiemed tilligemed Resten af Tilskuddet, altsaa ialt £ 2400.

Foruden hvad den manglende Opfyldning af R. Stephenson maatte blive anslaaet til at udgjøre mere end disse £ 2400, formene vi, at Jernbanen er berettiget til Erstatning paa Grund af at Arbeidet ikke bliver færdig til fastsat Tid, og saaledes de 4 Viaducter ere at vedligeholde i den Tid, som fremdeles vil medgaae til Fyldningen. Vi formene at Fordring paa saadan Erstatning bør fremsættes\*). Vi ansee det ligeledes ønskeligt at Godtgjørelsen for Viaducternes manglende Opfyldning bliver fastsat i en særskilt Sum, saa at denne senere i Jernbanens Regnskab kan holdes særskilt ud fra det øvrige Erstatningsbeløb.

\*) Hrr. Bidder anslog den 29 54 den aarlige Vedligeholdelse af Træviaducterne til £ 400.

Saafrømt nemlig Opfyldningen paa Grund af upaaregnede Vanskeligheder, som f. Ex. ved Bredtvedtviaducten, som har viist sig uden fast Bund og hvor store paafyldte Masser ere sunkne og udgledne, maatte vise sig at ville komme til at udgjøre mere end den derfor tilstaaede Erstatningssum, bør det Manglende formeentlig ikke afholdes af Jernbanens Udbytte, men opføres paa Capitalcontoen, idet samme vedkommer en Forbedring ved Jernbanen, ikke sammes Vedligeholdelse. Vi tillade os at andrage om at en saadan Anmodning stilles til R. Stephenson.

Ved Skrivelse af 18de December 1858 til det ærede Departement har Contractorernes Sagfører, Advocat Homann, paa disses Vegne forlangt Godtgjørelse for den Jord, som af dem har været indkjøbt for at skaffe det fornødne Fyldningsmaterial tilveie til Viaducternes Opfyldning.

Vi troe at Anskaffelsen af dette Fyldningsmaterial alene maa vedkomme Contractorerne og være saavel Jernbanen som Statscassen uvedkommende. Det forekommer os klart, at denne Sag maa staa ganske i samme Stilling, som om ved Jernbanens Anlæg Banker paa disse Steder strax havde været anlagte. Men forsaavidt os bekjendt have Contractorerne overalt selv maattet betale den Grund som benyttedes udenfor de afstukne Grændser for Banen for at skaffe Fyldningsmaterial til Bankerne, og det samme maa da ogsaa her være Tilfældet.

Hvad Sidebanen ved Saugbækken i Strømmen angaaer, da troe vi at samme ikke bør forelægges R. Stephenson til Afgjørelse.

Foruden at det efter de Oplysninger, hvoraf Directionen er i Besiddelse, ikke kan findes at Voldgift ved R. Stephenson for denne Sidebanes Vedkommende nogensinde har været vedtaget eller omtalt, er ogsaa forøvrigt Aftalen med Contractorernes Ingenieur, Bidder, om denne Sidelinies Opførelse i sin Form aldeles forskjellig fra Contracten om Hovedbanens Anlæg.

Denne sidste er nemlig affattet skriftlig, undertegnet af begge contraherende Parter, og, saavidt vides, forud, ialfald i alle dens væsentligste Puncter, forelagt R. Stephenson. Om Sidebanens Anlæg haves efter de Oplysninger, som vi have foranlediget erhvervet fra den tidligere Controlcommission, blot mundtlige Løfter og Forpligtelser af Bidder, men ingensomhelst skriftlig Vedtagelse deraf hverken af ham eller af de ved ham repræsenterede Contractorer. Hvorpaa disse Forpligtelser have gaaet ud er oplyst af Controlcommissionen i dens af os foranledigede Skrivelse af 19de Marts 1857.

Bidder har imidlertid under Forhandlingerne i London i 1856 fragaaet disse Forpligtelser i Et og Alt. (See Referatet over Forhandlingerne:

- pag. 94. Bidder: That Branch was contemplated at first to be worked by horses.  
" 95. — and the Branch has been made according to the levels then determined upon.  
og " 103. — but it was determined that it should be simply a horse line, and nothing else — a line made with rails, but the carriages to be drawn by horses),

idet han benægtede at have lovet at udføre Andet end en Hestjernbane, saadan som samme ved Saugbækken er anlagt, medens Controlcommissionen har erklæret, at Bidder har forpligtet sig til at anlægge en Locomotivbane samt anbringe mechaniske Midler og passende Foranstaltninger, saaledes at Tømmer deels paa Hovedbanen, deels paa Sidebanen kunde føres fra Nitelven til Tømmervælterne for en Middelpriis af 40  $\beta$  pr. Tylvt med det paaregnede Nettoprovenu, som udgjør Halvdelen af Indtægten.

Bidders Paastand, at Sidebanen var antagen af Controlcommissionen (Referatet pag. 94: The line was made and passed the Controlcommission), have Controlcommissionens Medlemmer benægtet, ligesom vi antage at Departementet ikke er enig i Ricardos Paastand (Referat pag. 95: It was done at the request of the Government and against the wish of the Contractors).

Vi nære nu vistnok ingen Tvivl om at Hr. Bidder er bunden ved sit mundtlige Løfte, som ved en skriftlig Contract, og at R. Stephenson ligesaavel som Domstolene ville godtage den af Controlcommissionens 4 Medlemmer afgivne Erklæring om Aftalens Indhold mod Bidders Benægtelse; men det maa dog erkjendes, at Sagen under saadanne Omstændigheder er lidet skikket til at afgjøres ved Voldgift.

Hertil kommer, at de Hjælpemidler, som Hr. Bidder vilde anvende for at bringe Tømmeret fra Vandet paa Jernbanevognene, og fra disse til Vælterne, aldrig have været specificerede.

Og det Beklagelige ved Fremgangsmaaden med denne Contract angaaende Anlægget af den omhandlede Sidebane er ikke alene, at samme blot er mundtlig, men endnu mere at man ved samme blindt hen har stolet paa at Bidder nok i Fremtiden vilde finde paa Anlægsmaaden og mekaniske Hjælpemidler, hvorved den belovede Transport kunde foregaae med den paaregnede Fordeel. En Domstol kan nu vistnok forpligte Bidder, eller de af ham ved denne Leilighed repræsenterede Jernbanecontractorer, til under en daglig Mulct og Erstatningspligt at tilveiebringe en Sidebane og mekaniske Hjælpemidler, som opfylde de afgivne Forpligtelser og et Skjøn eller en Voldgiftsmand kan afgjøre om disse Forpligtelser ere opfyldte eller ikke, men et Skjøn eller en Voldgiftsmand kan efter vor Mening derimod ikke bestemme nogen Udløsningssum istedetfor disse Forpligtelser, hvis Resultater nok ere fuldkommen nøie bestemte, nemlig Tømmerets Transport med den opgivne Fordeel fra Nitelven til Tømmervælterne, men hvis Udførelsesmaade aldrig har været specificeret hverken af Bidder eller Controlcommissionen.

Contracten om Hovedbanen foreskriver endvidere i sin § 4 Litr. d, at enhver Construction, som anvendes, og ethvert Arbeide, der udføres, iforveien skal være bifaldt af R. Stephenson. I Overeensstemmelse hermed ere i sin Tid Constructionstegninger saavel over Hovedbanens Stigningsforholde, som over Formen af dens Tversnit, og Constructionen af dens Overbygning, Broer og Viaducter, blevne udførte og approberede af R. Stephenson, som herved er istand til bagefter at kunne bedømme om samme er befulgt eller ikke og i sidste Tilfælde bestemme en passende Erstatningssum.

Ved Strømmens Sidebane haves Intet lignende at forelægge R. Stephenson, idet endog det i den kongelige Resolution af 7de October 1852 omhandlede Croquis ikke med Sikkerhed kan fremlægges.

Dette Croquis har nemlig været opbevaret hos Contractorernes Ingenieur, og har Controlcommissionens Medlemmer om samme erklæret, at de ikke længere med Bestemthed erindre om samme er i sin oprindelige Tilstand.

Hvorledes nogen Voldgiftsmand under saadanne Omstændigheder skulde kunne fastsætte nogen bestemt Sum som Erstatning for et aldrig fuldstændigt og nøiagtigt beskrevet Arbeide, kunne vi ikke indsee; og et Paalæg om Udførelsen af de belovede Arbeider under en daglig Mulct vilde forudsætte et nyt Skjøn, saa ofte Contractorerne paastode, men Jernbanecompagniet benægtede sammes behørig Udførelse, et nyt Skjøn, hvorpaa det ikke kan antages at R. Stephenson vil indlade sig.

Endelig kan det ikke ansees rigtigt, at Jernbanecompagniet, paa hvem der med Hensyn til denne Sidebane er gjort Fordring ved Domstolene og erhvervet de underordnede Retters Dom til Udførelsen af en Transport, som de samme Retter have erkjendt for Tiden ikke kan udføres, og af en Erstatning for Undladdelse af sammes Udførelse i de foreløbne 5 Aar, — istedetfor ad samme Vei at overføre Ansvarret paa rette Vedkommende, nemlig Contractorerne, i Forhold til disse lader Sagen afgjøre ved Voldgift. Jernbanen maa, efter vor Mening have Ret til at forlange at begge Sager afgjøres paa samme Maade, enten begge ved Dom, eller begge ved Voldgift.

J. L. Ricardo erklærede ogsaa under Forhandlingerne i London ikke at ville forlange denne Sag afgjort ved Stephensons Voldgift.

Efter Referatet pag. 108 erklærede han nemlig:

Now what I say is this: that, if these gentlemen can prove that we are bound to do any one of these things on the Strommen Line, which they have asserted, I will not ask you for any decision, but we will do it.

Dette Beviis antage vi for Domstolene at have leveret.

Hvad forøvrigt den af Saugbrugseierne anlagte Sag, der nu er indstevnet for Høiesteret, angaaer, da agter Directionen gjennem sin Advocat at andrage for Retten om sammes Anticipation, saa at dens Udfald allerede kan erfares i næste Maaned. Vi tillade os at anmode det ærede Departement om gjennem sin Advocat at stille den samme Anmodning til Retten.

Skulde denne Sag ogsaa ved Høiesteret erholde samme Udfald, som ved de underordnede Domstole, vil Directionen søge fremmet den af samme mod Contractorerne anlagte Sag i samme Anledning.

Med Hensyn til de Forpligtelser, som Contractorerne i sin Tid maatte have paataget sig mod



Andre end Jernbanecompagniet eller Statscassen, og hvorom Sag maatte versere, troe vi udtrykkelig saavel Jernbanen som Statscassen bør reserveres mod ved Jernbanens endelige Overleverelse at ansees for i nogen-  
somhelst Henseende at have overtaget disse.

Vi antage en udtrykkelig Reservation mod at Jenbanen ved det forestaaende Opgjør overtager disse Processer som nødvendigt for at forebygge enhver Misforstaaelse, idet ved den af R. Stephenson efter Forhandlingerne i London i 1856 foreslaaede men ikke antagne Udløsning, Jernbanen da ogsaa skulde overtage alle Contractorernes Processer.“

Efterat der i Anledning den første af de ovenanførte Skrivelser var forhandlet mellem Departementet for det Indre og de norske Directeurer angaaende Nødvendigheden af undertegnede Engelstads Tilstedeværelse ved R. Stephensons Befaring af Banen, oversendte Departementet for det Indre de nævnte Indberetninger ledsaget med følgende Skrivelse:

### Indredepartementets Skrivelse til Robt. Stephenson, dateret 23de August 1859.

„Idet jeg giver mig den Ære at tilstille Dem i Oversættelse en af Ingenieurlieutenant Engelstad afgivet Fortegnelse i 19 Punkter over de Mangler ved Jernbanelinien mellem Christiania og Eidsvoldsbakken, som antages at burde afhjælpes, forinden den kan erkjendes at være i contractmæssig Stand, tillader jeg mig at anmode Dem om at afgive Deres Decision om hvad der i den nævnte Henseende bør paahvile de engelske Jernbanecontracteurer, altsaa navnlig angaaende den Erstatning for ikke udførte Arbejder, som de i Tilfælde findes at burde udrede til Interessentskabet ved Jernbanens nu forestaaende endelige Overleverelse.

Da jeg har Grund til at antage, at der hos Dem tidligere har fundet nogen Misforstaaelse Sted med Hensyn til Ingenieurlieutenant Engelstads Stilling til det heromhandlede Anliggende og Aanden i hans under Forhandlingerne i London i 1856 for Dem fremlagte Rapport, troer jeg i denne Henseende at burde fremhæve Følgende:

Det Lieutenant Engelstad af Departementet overdragne Hverv har udelukkende bestaaet i at kontrollere den contractmæssige Udførelse af Banelegemet, og har saavidt Departementet bekjendt Lieutenant Engelstad stedse handlet i Overensstemmelse hermed. Det har saaledes været hans Pligt at ytre sig over enhver formeentlig Mangel eller Afvigelse fra Contracten, og hans Rapporter maatte som Følge heraf indeholde en Fortegnelse over lutter formeentlige Mangler. De væsentligste af de Mangler han i Rapporten af 1856 anførte, gjentager han ogsaa nu. Men da der i 1856 ikke var Tale om nogen endelig Decision over Contractorernes Forhold til Banelegemet, men blot om Deres Forslag til en Udløsning af dette Forhold, maatte han, for at Departementet og Stortinget, hvem et saadant Forslag vilde blive at forelægge, kunde bedømme sammes Antagelighed, til sin Fortegnelse over formeentlige Mangler og Afvigelser fra Contracten føie en Beregning af den Sum han antog vilde udfordres til disses Afhjælpelse; medens en saadan Beregning nu er overflødig, da De nu vil have at decidere og for mulige Mangler og Afvigelser fra Contracten endelig fastsætte en bestemt Udløsningssum.

Det tilføies, at Lieutenant Engelstad er den eneste Ingenieur gennem hvilken det Offentlige siden Jernbanen overleveredes den 1ste Septemper 1854 har udført den nævnte Control med Opfyldelsen af Contractorernes Forpligtelser med Hensyn til Banelegemet.

I Medfør af Lieutenant Engelstads Stilling er det fornødent, ligesom det ogsaa uden Hensyn hertil paa Grund af hans fuldstændige Kjendskab til Banelegemets Tilstand, er af Interesse, at han er tilstede under den forestaaende Befaring af Linien, og har man paalagt ham derunder at bistaae Dem med enhver Oplysning, De maatte attraa, og som han seer sig istand til at give.

I Forbindelse med Ovenstaaende tillader jeg mig at forelægge Dem i Oversættelse tilligemed 3 Bilage en Skrivelse fra de norske Medlemmer af Jernbanedirectionen af 20de d. M., betræffende 1) Contractorernes Forpligtigelse til at vedligeholde points og crossings i de forløbne 5 Aar. 2) Opfyldningen af Viaducterne og Fastsættelse af det Beløb, der findes at tilkomme Jernbanecompagniet som Skadesløsholdelse i enhver Henseende for denne Post i en særskilt Sum. 3) Contractorernes Paastand om Godtgjørelse for den

til Viaducternes Opfyldning indkjøbte Jord og 4) Sidebanen ved Strømmen, idet jeg beder Deres Decision afgivet angaaende de 3 førstnævnte Punkter og derhos i Overensstemmelse med det i Slutningen af nysnævnte Skrivelse Anførte maa reservere den norske Statscasse og Jernbanecompagniet mod ved Jernbanens forestaaende Overleverelse at ansees for at have overtaget nogen Forpligtelse eller deraf flydende Søgmaal som Contracteurerne i sin Tid maatte have paadraget sig i Forhold til Andre end Jernbanecompagniet eller Statscassen.

Ved nærværende Anledning undlader jeg forøvrigt ikke at bringe i Erindring, at det i sin Tid af de engelske Jernbancontracteurer med mit Samtykke er undergivet Deres Afgjørelse, hvorvidt disse skulle refundere Værdien af en 30 Alen bred Linie udenfor den egentlige Banelinie, der er afgivet efter Contracteurernes Ønske paa Strækningen mellem Dal og Trøgstad eller egentlig mellem Varpet Station og Gaarden Dals Indmark, og for hvilken Grund Erstatningsbeløbet, der efter Regnskabet over Grundafstaaelsen udgjør 1673 Spd.  $87\frac{1}{2}$  / $\beta$ , er udbetalt af den norske Statscasse.

Jeg tillader mig med Hensyn til denne Sag, der allerede er bragt paa Bane ved Deres Nærværelse her i Høsten 1854, at gjentage hvad jeg allerede har yttret i Skrivelse til L. Ricardo af 15de August 1854, nemlig at jeg har antaget at den større Bredde, 60 Alen, der paa den omhandlede Strækning er bleven taget efter Taxt, er bleven nødvendig ikke til stadigt Brug for Jernbanen efter at den er fuldført, men forsaavidt den halve Bredde angaaer til Brug for Entreprenuerne under Arbeidet paa Banen og navnlig til derpaa at tage Materiale til sammes Construction. Jeg maa i Henhold til den med Hr. Bidder i sin Tid afsluttede Overenskomst angaaende Grundafgivelse til Jernbaneanlægget, ifølge hvilken der alene for det Tilfælde, at Nedskjæringens Dybde eller en usædvanlig Høide af Banken fordrede det, skulde leveres en større Bredde til Linien end 30 Alen — fremdeles være af den Formening at den nævnte Udgift rettelig paaahviler Contracteurerne.

Til mulig Afbenyttelse ved den oven omhandlede Anledning tillader jeg mig at vedlægge i Oversættelse, foruden et Exemplar af Jernbanecóntracten, Uddrag af den tidligere anordnede Controlcommissions Indberetninger til Departementet for det Indre af 15de October og 12te December 1853 og Gjenpart af dens Indberetning af 7de August 1854, Uddrag af Controlcommissionens Brevvexling med Hr. Bidder fra Mai 1853 til Mai 1854, Gjenpart af samme Commissions Erklæring af 11te Mai 1857 angaaende det af Generalconsul Crowe fremsatte Tilbud betræffende Jernbanens Overleverelse samt endelig tvende Rapporter fra Ingenieur Fergusson til Jernbanedirectionen, daterede 5te April og 12te Mai 1855.“

Efterat R. Stephenson paa en fuldkommen fyldestgjørende Maade havde erkjendt undertegnede Engelstads Berettigelse og Forpligtelse til Forfattelse af Rapporten af 28de Aug. 1856 og indrømmet at han forhen havde opfattet denne feilagtig, foretog han Befaring af Linien, hvorved undertegnede Engelstad stadig var tilstede og gaves Anledning til nærmere at paavise de formeentlige Mangler ved Banelinien, hvorefter R. Stephenson under 3die Septbr. 1859 afgav saadan Decision:

„I Kraft af den Myndighed, som er mig tillagt ved Contracten af 17de Decbr. 1850 mellem den norske Regjering paa den ene Side og DHrr. Ricardo, S. M. Peto og T. Brassey paa den anden Side, er det jeg herved

deciderer og kjender:

At DHrr. Ricardo, S. M. Peto og T. Brassey, som Contrahenter for den norske Jernbane, skal for de paa nævnte Jernbane endnu ikke fuldførte Arbeider og for enhver anden Mangel ved Opfyldelsen af nævnte Kontrakt, heri indbefattet Udfyldningen af Viadukterne, betale til den norske Regjering en Sum af 2,800 £ (To Tusinde otte Hundrede Pund) engelsk Sterling; og skal ved Erlæggelsen af dette Beløb enhver Forpligtelse fra de nævnte Contrahenters Side ansees at være opfyldt, og den norske Regjering udlevere til de nævnte Contrahenter alle hos den til Sikkerhed for Opfyldelsen af deres Forpligtelser deponerede Aktier til Beløb 49,025 £ (Ni og firti Tusinde og fem Og tyve Pund) engelsk Sterling.

Givet og undertegnet i Christiania, 3die Septbr. 1859.

Rob. Stephenson.“

I Forbindelse med Decisionen afgav R. Stephenson under samme Datum følgende Skrivelse til Chefen for Departementet for det Indre:

1. „Jeg har herved den Ære at oversende Dem min Decision og Kjendelse i Sagen vedkommende Contracten mellem den norske Regjering og DHrr. Ricardo, Peto og Brassey om den norske Jernbanes Bygning.

2. Ved at gjøre dette, glæder det mig at have en Anledning til at takke Dem for Deres villige Meddelelse af 23de August og de Papirer, som ledsagede samme, paa hvilke jeg under Overveielser af de mig forelagte Spørgsmaal ikke har undladt at fæste min fulde Opmærksomhed.

3. Under Afgjørelse af Spørgsmaal af saa stor Vigtighed for alle Parter, der medføre paa den ene Side en saa betydelig Udgift og paa den anden Side saamegen Resico, Ansvarlighed og Spænding, synes det mig, at Dommen bør ledes af store og liberale Synsmaader.

4. Efterat have undersøgt Arbejderne paa hele Banens Længde, og efterat have meget omhyggelig besigtiget, hvad der har været anseet som mindre tilfredsstillende, kan jeg udtale den Mening, at De har en Bane, som i det Væsentlige er udført og vedligeholdt i Contractens Aand, og som tilfredsstillende Deres Fordring paa en solid, velbygget og varig Jernbane. Jeg føler en særdeles Tilfredshed ved at afgive denne Rapport, fordi jeg selv har taget Del i de oprindelige Arrangements for Banen, og altsaa fuldkommen vel kjender, hvad der oprindeligt tilsigtedes, og jeg antager, at det tilsigtede Maal tilfulde er opnaaet (fairly realized).

5. Der existerer vistnok ingen Jernbane i noget Land, ved hvilken der ikke kan gjøres mindre betydelige Udsættelser af et eller andet Slags, og i et Land som Norge, hvor man har at kjæmpe med særegne klimatiske Vanskeligheder, kan De ikke vente, at Deres Jernbane skulde være fri for paatagelige Ufuldkommenheder (obvious disadvantages). Men jeg kan med fuld Føie ønske Dem til Lykke med den Maade, paa hvilken i mange Henseender de særegne Vanskeligheder, for hvilke denne Jernbane var udsat, ere blevne imødegaaede, saavel som med den Maade, hvorpaa de Fordele, som Terrænet frembød, hyppig ere blevne godt benyttede.

6. Ved at opgjøre min Dom har jeg omhyggeligen overveiet den skriftlige Opgave over „Mangler, som paaklages,“ der i 1854 blev forelagt mig af Controlcommissionen, saavel som den „Fortegnelse over Mangler ved Udførelsen af Jernbanearbejderne,“ som er undertegnet af Lieutenant Engelstad, og omtales i Deres Skrivelse. Jeg finder i det sidstnævnte Document mange „formentlige Mangler og Afbigge“ (som de betegnes af Dem), hvilke ikke omtales i den førstnævnte Meddelelse. Skjønt disse følgelig neppe egne sig ganske til at forelægges mig, har jeg dog skjænket Lieutenant Engelstads hele Meddelelse min fulde Opmærksomhed og, i enkelte Tilfælde, gjort min Vurdering efter hans Beregninger.

7. Med Hensyn til et af Lieutenant Engelstad anført Punct (see hans Fortegnelse Post 18 „Banevogter-Redskaber“) er jeg rigtignok af den Mening, at Ballastsidebaner tilhøre Contractørerne, men jeg er tillige af den Mening, at Jernbaneselskabet er berettiget til de Redskaber, som udgjøre en Del af Maskineriet for Banens Vedligeholdelse, saasom Ballastvogne, Traller, Skinnepresser, Donkrafter &c., og paa min Forestilling herom for Hr. Bidder, har denne samtykket paa Contractørernes Vegne i at udlevere samme til Selskabet.

8. Angaaende det i Deres Skrivelse fremsatte Spørgsmaal om Betaling af 1673 Spd. 87½  $\beta$  for Jordstykket imellem Stationen Varpet og Gaarden Dal, er jeg af den Mening, at Prisen for samme bør betales af Regjeringen, ikke af Contractørerne. Dette Stykke blev ikke taget af Contractørerne, for at benytte Materialerne paa samme, men til Jernbanens vedvarende Nytte, for hvilken det aabenbart er ønskeligt at have den største Bredde gennem Skoven.

9. Jeg har overveiet Fordringen paa Erstatning for Vogterhuse, men de Sir S. M. Peto tilhørende Hytter vise sig at være hans private Eiendom, over hvilken han alene kan disponere.

10. Med Hensyn til Betalingen for Jorden til at udfylde Viaducterne har Hr. Homann paa Contractørernes Vegne erklæret for mig, at han frafaller sin Fordring i denne Henseende.

11. Jeg har tilbudt mig at give min Voldgiftskjendelse angaaende Strømmens Sidebane, dersom begge Parter ønske det, men da jeg ikke er bleven underrettet om, at dette er Tilfældet, saa har jeg ikke anseet noget Spørgsmaal angaaende denne Sidebane som underkastet min Afgjørelse.

12. Med Hensyn til Sporskiftningsmaskiner (points og crossings) indvilger Hr. Bidder paa Contractorernes Vegne i at betale de af Jernbaneselskabet betalte 607 Spd. 67½ β. Da dette Beløbs Betaling er særskilt vedtaget, er det ikke indbefattet i Decisionen.

13. Da jeg ønskede at afgive min Decision i den simplest mulige Form, saa har jeg foretrukket at udelukke fra samme de ovenomtalte Puncter, og at fatte Bestemmelse om dem i nærværende Form.

14. Endelig tillader jeg mig at udtale min Paaskjønnelse af de Oplysninger og den Forekommenhed, som under dette Spørgsmaals Afgjørelse, Jernbanens Directører og Officianter have vist mig, og idet jeg fornyer for Dem Forsikringen om min dybeste Agtelse

har jeg den Ære o. s. v.

(undert.)

Rob. Stephenson.

Christiania, den 3die September 1859.

### Endeligt Opgjør med Contractorerne og Saugbrugseierne i Strømmen i Anledning Sidebanen langs de derværende Sauge.

Denne Sidebane blev anlagt i Henhold til den i 1ste Driftsberetning under Bilag No. 4 indtagne Kongelige Resolution af 7 Octbr. 1852. Den under samme Punct b nævnte Erklæring fra Saugeierne indtages her saalydende:

„Undertegnede samtykke herved i at ville afgive og levere til Jernbaneinteressentskabet den til en Sidebanes Anlægning i Saugbækken ved Strømmen nødvendige Grund under Betingelse af, at bemeldte Interessentskab forpligter sig til, forsaavidt det af Saugeierne eller nogen af disse forlanges, fra Fløderne til enhver Tid at modtage nedenfor den over Nit-Elven nu under Arbeide værende Bro, det Tømmer, som dertil bliver fremflødt for at opskjæres paa de os Undertegnede i Saugdalen tilhørende Saugbrug, og derefter bringe Tømmeret til det Punkt af Sidebanen hvorfra det lettest kan føres til de forskjellige Saugvælter, og dette saaledes, at der til enhver Tid kan have tilstrækkelig Tømmer til Skuur. Denne Transport skal Jernbaneinteressentskabet være pligtig til at udføre mod en Gjennemsnitsbetaling af 40 β pr. Tylt 16 Fods Tømmer og for længere Dimensioner i Forhold, saaledes at Prisen ved senere Overenskomst nærmere reguleres for hver enkelt Saug til et større eller mindre Beløb eftersom Saugene ere beliggende i længere eller kortere Afstand fra Nit-Elven, dog skal enhver Saugeier være berettiget til i her fastsatte Betaling at afdrage hvad det koster ham at faae bragt Tømmeret fra herommeldte Bane til hans Saugvælter, medmindre Jernbaneinteressentskabet foretrækker selv at udføre dette, i hvilket Tilfælde fra Saugbruget skal ydes den samme Assistance ved Modtagelsen som hidtil, og skal den samlede Udgift ved Tømmerets Transport fra Elven til Saugvælten ikke under nogen Omstændighed blive større end hidtil ved ethvert Brug sædvanligt.

Her omhandlede Sidebane maa anlægges og dens Benyttelse indrettes saaledes, at den saalidet som muligt vanskeliggjør de forskjellige Arbeider ved Saugenes Drift.“

Da det ikke kunde erkjendes at Anlægget af denne Sidebane var contractmæssig fuldført, nægtedes fra 2det Driftsaar af Udbetaling af Renter, hvilke ifølge nævnte Resolution maatte udredes af Hovedbanens Udbytte, eftersom Sidebanen ikke kunde drives uden Tab. Efterat dernæst forgjæves Forsøg om mindelig Overenskomst mellem Contractorerne, Saugeierne og Jernbanecompagniet var anstillet i Sommeren 1856, under Hr. Bidders Ophold her, anlagde Saugeierne under 22 April 1857 Søgmaal mod Departementet for det Indre, Contractorerne og Jernbanecompagniet med Paastand om Udførelse af den sidstnævnte Part paalagte Tømmertransport samt om Erstatning for Unkladelse heraf fra 1ste Septbr. 1853. I denne Sag blev ved Christiania Bything afsagt følgende Dom:

„Eierne af Saugbrugene ved Saugbækken, som løber ud i Nit-Elven, Consul L. Meyer, Ritmester T. Meyer samt Grossererne H. Guldbrandson, M. & H. Ingier og N. O. Young, have sagsøgt:

1. Interessentskabet i den Norske Hovedjernbane ved dens Direction, DHrr. Dr. O. Broch, Bankadministrator Stabell og Grosserer Ths. Heftye samt paa de Engelske Medlemmers Vegne Generalconsul J. R. Crowe,

2. Departementet for det Indre, og

3. Entreprenørerne for den nævnte Jernbane, DHrr. Ricardo, Peto og Brassey, ved deres herværende Mandator Generalconsul J. R. Crowe

samt paastaet dem tilpligtede Een for alle og alle for Een under tilsrækkelig daglig Mulkt at overtage den i en med Citanterne den 5te Octbr. 1852 indgaaet Overenskomst betingede Tømmertransport samt at betale Citanterne Erstatning efter uvillige Mænds paa de Indstevntes Bekostning optaget Skjøn for alt det Tab og den Skade, Citanterne have lidt derved, at deres Tømmer ikke er blevet transporteret frem, som i Overenskomsten bestemt, beregnet fra 1ste September 1853 til Transporten i Virkeligheden bliver overtaget af de Indstevnte, med Renter af Erstatningssummen fra Forligsindkaldelsen den 31 Marts 1857 til Betaling skeer og endvidere Processens Omkostninger.

De Indstevnte have hver for sig taget til Gjenmæle og enhver for sit Vedkommende nedlagt Paastand om enten Sagens Afvisning og Tilkjendelse af Kost og Tæring eller Frifindelse og Tilkjendelse af Processomkostninger. In subsidium have derhos de oven nævnte Entreprenører paastaet Frifindelse for Tiden. Og endelig har den constituerede Regjeringsadvokat, som har taget til Gjenmæle paa Indre-Departementets Vegne, paastaet sig tillagt Salær.

Den omtalte Overenskomst af 5te Octbr. 1852 gaaer ud paa, at Citanterne til „Jernbanecom-pagniet“ skulde afgive og levere den til en Sidebanes Anlægning i Sagbækken ved Strømmen nødvendige Grund mod at „det nævnte Compagnie“ paatog sig „naar forlanges af samtlige Saugbrugseiere eller nogen af dem, til enhver Tid at modtage fra Tømmerfløderne ved den da under Opførelse værende Bro ved Nit-Elven alt det Tømmer, som maatte blive flødet til nævnte Sted for at opskjæres paa Saugbrug i Sagdalen, tilhørende Citanterne, videre at bringe Tømmeret til det Sted paa Sidelinien, hvorfra det med den største Lethed kan blive ført til de respektive Tømmervælder og det saaledes, at der til enhver Tid er et tilstrækkeligt Quantum Tømmer til Saugenes Drift.“ Derhos ere Bestemmelser indtagne om den Pris (i Gjennemsnit 40  $\beta$  pr. Tylt, 16 Fod langt Tømmer), hvortil den omhandlede Transport skulde foregaa. Af det under Sagen fremlagte Aftryk af den Norske Regjerings underdanigste Indstilling af 7de October 1852, hvilken er bifaldt ved Kongelig Resolution af s. D., sees det, at Istandbringelsen af den nævnte Sidebane med Tilbehør blev overtaget af Entreprenørerne for Hovedjernbanen, DHrr Ricardo, Peto og Brassey, mod at der af den fastsatte Anlægscapital 5000 £ St. blev fra Norsk Side tilskudt den halve Deel eller 2500 £ St., hvilket Beløb ifølge den anførte Resolution og Stortingets senere paafulgte Bevilgning er blevet udredet af Statskassen. Endvidere sees det, at Sidebanen skulde anlægges efter den paa et Indstillingen vedlagt Croquis antydede Plan, ligesom dens Construction og Overbygning skulde være overensstemmende med den ved Hovedbanen anvendte, hvorhos det blandt de nærmere Vilkaar bestemtes, at Sidebanen skulde bestyres og drives under Eet med Hovedbanen i Henhold til de desangaaende i Contracten om Hovedbanens Anlæg indeholdte Regler. Af hvad der forøvrigt under Sagen er anbragt og produceret fremgaaer det dernæst, at en Sidebane i Sagbækken ogsaa er bleven istandbragt af Entreprenørerne, hvilken skal være bleven taget i Brug i August 1853, men at denne Bane, ligesom den ikke paa langt nær kan antages at have kostet den ifølge det Nysanførte beregnede Anlægscapital, ikke heller paa langt nær kan ansees for at være saaledes udført og udstyret, som for dens Anlæg bestemt, og at den aldeles ikke kan udføre den i Overenskomsten med Citanterne af 5te October 1852 omhandlede Tømmertransport. I Anledning af disse Mangler sees der at have været pleiet forskellige Forhandlinger med Entreprenørerne eller disses Fuldmægtig Hr. Bidjer, som ogsaa synes stadig at have erkjendt Forpligtelse til og givet Tilsagn om Afhjælpning af Manglerne ved Sidebanen, indtil han under nogle i London, formeentlig i 1856, førte Underhandlinger, efter hvad der i Jernbanedirectionens under Sagen i Gjenpart fremlagte Skrivelse til Indre-Departementet af 19de Januar 1857 er meddelt, paastod: at Contracten om Sidebanen var opfyldt fra Entreprenørernes Side, idet Banen, som han anbragte, var modtaget af Jernbanens Controlcommission, et Anbringende, som ikke stemmer med hvad denne Commission i sin under Sagen fremlagte Skrivelse til Indre-Departementet af 19de Marts f. A. har anført eller hvad to af sammes Medlemmer her for Retten edelig have forklaret. Ved Siden heraf skal Bidder dog have erkjendt, at det hele Anlæg ikke havde svaret til Hensigten.

En Følge af den anlagte Sidebanes mangelfulde Tilstand har det, som anført, været, at den af

Citanterne til Vederlag for Grundens Afstaaelse betingede Tømmertransport ikke har fundet eller kunnet finde Sted. Imod at Citanterne skulde tilkomme den paastaede Erstatning er dog fra de Indstevntes Side protesteret, idet de have paastaet, at den Citanterne paahvilende Forpligtelse til at afstaa den fornødne Grund ikke er bleven opfyldt, hvorhos Entreprenørerne tillige have paaberaabt sig, at, da der i Contracten med Citanterne ingen bestemt Tid er fastsat, inden hvilken Sidebanen skulde være færdig, saa har man ingen anden Termin at holde sig til end Udløbet af de i Contracten om Hovedjernbanens Anlæggelse omhandlede 5 Aar efter dennes Aabning eller 1ste September 1859, og at altsaa Citanterne i ethvert Fald for Tiden Intet have at kræve.

Hvad den første af disse Indsigelser angaaer sees det vistnok, at Jernbanens Ingeniør W. Fergusson i en Skrivelse af 23de October 1855 har henvendt sig til Saugbrugseiernes Fuldmægtig, Overretssagfører Fischer, om Erholdelse af Grund til nogle nye Anlæg eller Forandringer med Sidebanen, hvortil Fischer i Skrivelse af 1ste November sees at have svaret, at han havde henvendt sig til Saugbrugseierne og at disses Bestemmelse i den omhandlede Anledning senere skulde blive Fergusson meddelt, og det hedder derefter i en Skrivelse fra Jernbanedirectionen til Indre-Departementet af 17de November s. A., hvori omtales de Foranstaltninger, som ifølge Meddelelse fra Fergusson paatænkte udførte til Forbedring eller Udvidelse af Sidebanen, at disse Foranstaltninger, „selv om de forøvrigt kunde antages behørigt forberedte, allerede af den Grund vilde møde Hindringer, at Saugbrugseierne, som tillige Grundeiere, for den dertil fornødne Grunds Afstaaelse opstille Betingelser, som ialfald Directionen ikke har det i sin Magt at opfylde,“ uden at det forøvrigt under Sagen er oplyst, hvori de saaledes opstillede Betingelser bestod. Men Retten kan ikke ansee det tvivlsomt, at denne, først henimod Slutningen af Aaret 1855 og længe efter at Sidebanen var anlagt i Anslag bragte samt til Anlæg og Indretninger, som bleve bragte paa Bane alene paa Grund af ufuldstændig Opfyldelse fra Entreprenørernes Side af den indgaaede Overeenskomst, begjærte Grundafgivelse, er Noget, som maa ansees liggende udenfor den Citanterne oprindeligt ifølge Overeenskomsten af 5te October 1852 paahvilende Forpligtelse, og at disses Paastand om fuldstændig at have opfyldt denne sidste maa tages for fulde. I denne Henseende kan det ogsaa bemærkes, at det i den under Sagen i Gjenpart og Oversættelse fremlagte Skrivelse fra W. Fergusson til Jernbanedirectionen af 6te November 1855 hedder, at han har corresponderet med Fischer om „Indkjøb og Besiddelse af den fornødne Jord,“ hvilket viser, at han ikke har tænkt sig, at der tilfølge Overeenskomsten af 5te October 1852 paalaa Citanterne nogen Forpligtelse til ogsaa at afgive denne Grund gratis. Overhoved finder Retten saa meget mindre at kunne lægge nogen Vægt paa hvad der af de Indstevnte er anbragt om Uvillighed fra Citanternes Side i den her omhandlede Henseende, som Intet er oplyst om hvad Indhold Citanternes endelige Erklæring om dette Punct har havt, ligesom det efter Alt, som i Sagen er fremført, forekommer Retten høist uantageligt, at det i Virkeligheden skulde være denne Erklæring, der, som oven bemærket, først er æsket og afgivet efterat Sidebanen alt var anlagt og længe efter den Termin, da den ifølge Contracten skulde være færdig, (herom Mere nedenfor), som er Aarsag i, at Banen ikke er bragt i saadan Stand, at den omcontraherede Tømmertransport har kunnet foregaa.

Heller ikke den anden af de ovenanførte Indsigelser mod Citanternes Paastand kan Retten give Medhold. Det skjønnes nemlig ikke rettere end at det er ganske uden Føie, naar Entreprenørerne paastaa, at de til Sidebanens Istandbringelse skulde have en Frist af 5 Aar efter Hovedbanens Aabning. De i Contracten om Hovedjernbanen omhandlede 5 Aar efter dennes Aabning er ikke nogen Frist, der er bestemt til Fordeel for Entreprenørerne, men en Frist til Fordeel og Betyggelse for Jernbane-Interessentskabet, idet Contractens Bestemmelse er, at Entreprenørerne i disse 5 Aar skulle bære Omkostningerne ved Vedligeholdelse af Banen og dens Bygninger og at et Beløb af 60,000 £. St. af de til dem udstedende Actier i samme Tid skulle deponeres hos den Norske Regjering til Sikkerhed for muligt Ansvar med Hensyn til Anlæggets Soliditet og Fuldstændighed (se den i den almindelige Lovsamling indtagne Contract af 30te Januar 1851, sammes §§ 7 og 8). Hvad angaaer Tiden, da Sidebanen skulde være færdig, maa Retten under Mangelen af særskilt udtrykkelig Bestemmelse herom og med Hensyn til den Forbindelse, hvori det hele Anlæg er sat til Hovedjernbanen, antage, at det har været alle Vedkommendes Mening, at Sidebanen skulde være istandbragt til samme Tid som Hovedjernbanen. Tiden maa derfor efter Rettens Mening i Henhold til den nysnævnte Con-

tracts § 14 og den senere i Medhold deraf afgivne Kongelige Resolution af 16de Marts 1854 sættes til 1ste September 1854. Rigtigheden af denne Rettens Anskuelse bestyrkes derved, at der i den til Grund for sidstnævnte Resolution liggende Regjerings-Indstilling blandt Grundene for at tilstaa den ved Resolutionen givne Udsættelse af Terminen for Jernbanens Istandbringelse ogsaa er anført den, at Entreprenørerne havde paataget sig Anlæggelsen af den heromhandlede Sidebane (Departements-Tidenden for 1854 p. 392—93).

Naar paa den anden Side Citanterne have paastaat, at deres Ret til Erstatning skal beregnes fra 1ste September 1853, da Sidebanen skal være tagen i et Slags Brug, finder Retten følgelig ogsaa dette uhjemlet.

Efter det Anførte antager Retten, at Citanterne maa ansees berettigede saavel til den af dem paastaede Erstatning, regnet fra 1ste September 1854, som til at fordre den omhandlede Tømmertransport overtaget af Vedkommende.

Spørgsmaalet er derfor, hvem der her er den Forpligtede. Samtlige de Indstevnte have enhver for sit Vedkommende paastaat sig at maatte være fri, idet Entreprenørerne have anført, at det ikke er dem, som have at drive Sidebanen og at de saaledes ikke engang kunne efterkomme Citanternes Paastand, om de selv vilde, medens Jernbanedirectionen holder sig til at Sidebanen ikke af den eller Jernbanens Control-Commission er modtaget som færdig og at den ingen Forpligtelse i den heromhandlede Henseende kan have, forinden Sidebanen er afleveret i contractmæssig og fuldfærdig Stand, og Departementet for det Indre har bemærket, at det ved at bevirke den Kongelige Resolution af 7de October 1852 har handlet paa Jernbanecompagniets Vegne og at ialfald Statscassens Forpligtelse er op- og afgjort ved Udbetalingen af de 2500 £. Sterling.

Retten betvivler vistnok ikke, at Entreprenørerne ere de, hvem den egentlige Skyld paahviler, for at Sidebanens Anlægning er saadan, at den ikke har Evne til at udføre den omhandlede Tømmertransport, eftersom Sidebanen, saaledes som den er nu, aldeles ikke svarer til hvad Entreprenørerne have paataget sig at bygge og anlægge. Men Spørgsmaalet er her om hvem der i Forhold til Citanterne er den Forpligtede og dette formener Retten maa være den eller de Autoriteter, som repræsenterer Hovedjernbanecompagniet. Det er nemlig, som ovenfor fremhævet, med dette sidste eller, med dem, som paa den Tid repræsenterede Jernbanecompagniet, at Overenskomsten med Citanterne af 5te October 1852 er sluttet, ligesom efter det udtrykkelige Indhold af den ovennævnte Regjeringsindstilling af 7de October 1852 (cfr. ogsaa Contracten om Hovedjernbanen § 13), det er Jernbanecompagniet, som overtog Anlægget og Driften af Sidebanen. At Statscassen her skulde have nogen Forpligtelse kan Retten ikke antage, og det sees ikke heller at være paa deres Vegne, at Indre-Departementet er inddraget under Sagen. Hvem der for Tiden repræsenterer Hovedjernbanecompagniet er ikke under Sagen ønskeligen oplyst, men Retten antager at træffe det Rette, naar dens Dom gaar ud over Jernbanedirectionen i Forbindelse med Departementet for det Indre, dette sidste i Egenskab af det Regjerings-Departement, under hvis Ressort Jernbanen henhører. Entreprenørerne ville derimod ifølge det oven Anførte blive at frifinde, thi til Afvisning for deres Vedkommende findes ingen Grund.

Den Tid, inden hvilken Vedkommende skulle tilpligtes at overtage den heromhandlede Tømmertransport, antages passende at kunne bestemmes til 9 Maaneder og Boden for denne Termins Oversiddelse til en daglig Mulkt af 5 Spd., der tilfalder Christiania Byes Fattigcasse. De af Citanterne fordrede Renter af Erstatningssummen fra Forligsindkaldelsen til Betaling skeer kunne selvfølgelig alene tilkjendes af Erstatningsbeløbet for Tiden fra 1ste September 1854 til Forligsindkaldelsen fandt Sted. Processens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

De Indstevnte, Entreprenørerne for den Norske Hovedjernbane og for Sidebanen ved Sagbækken ved Strømmen, DHrr. Ricardo, Peto og Brassey, bør for Citanterne, Consul L. Meyer, Ritmester T. Meyer samt Grossererne H. Gulbranson, M. & H. Ingier og N. O. Young, deres Tiltale i denne Sag fri at være.

De Indstevnte, Direktionen for den Norske Hovedjernbane, nemlig DHrr. Dr. O. J. Broch, Bankadministrator Stabell og Grosserer Th. Heftye og paa de Engelske Medlemmers Vegne, Generalconsul J. R. Crowe, samt det Kongelige Departement for det Indre, Begge for Interessentskabet for Hovedjernbanen,

dets Vegne, bør inden 9 — ni — Maaneder fra denne Doms lovlige Forkyndelse og under en Mulkt til Christiania Byes Fattigcasse af 5 — fem — Speciedaler for hver Dag denne Termin oversiddes, at overtage den, i en mellem Citanterne og bemeldte Interessentskab den 5te October 1852 sluttet Overeenskomst, omforenede Transport af Tømmer paa en Sidejernbane ved Sagbækken ved Strømmen, samt derhos efter uvillige Mænds Skjøn, erhvervet paa deres (sidstnævnte Indstevntes) Bekostning, til Citanterne udrede Erstatning for det Tab og den Skade, disse have lidt eller lide derved, at deres Tømmer ikke er blevet eller bliver transporteret frem saaledes som i Overeenskomsten bestemt, beregnet fra 1ste September 1854 til Transporten i Virkeligheden bliver overtaget. Af Erstatningsbeløbet for Tiden fra 1ste September 1854 til Forligsindkaldelsen den 31te Marts 1857 svares derhos af disse Indstevnte Renter til Citanterne med 4 Procent aarlig fra 31te Marts 1857 til 1ste Januar 1858 og 5 Procent aarlig fra sidstnævnte Dag til Betaling skeer.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

Retsvidnerne erklærede, at de ved Forhandlingerne eller Protokoltilførselen Intet havde at erindre.“

Denne Dom blev under 11te Juli 1859 stadfæstet ved Overretten, kun med den Forandring, at Departementet for det Indre blev frifunden.

Som Følge heraf anlagde undertegnede norske Medlemmer af Directionen Søgmaal mod Contractorerne med Paastand om Skadesløsholdelse for det Compagniet paatagne Ansvar, som var foraarsaget ved Contractens Misligholdelse fra disses Side, ligesom de lod afholde Forbudsforretning mod Udleverelsen til Contractorerne af et Beløb stort £ 7500 af de hos Departementet for det Indre deponerede Actier.

Den ovennævnte ved 2de Instantser allerede paadømte Sag blev af alle Parter indanket for Høisteret. Medens Sagen henstod der til Afgjørelse og efterat forgjæves Forsøg var anstillet til Overeenskomst om at overlade Afgjørelsen til R. Stephensons Voldgift, afsluttedes endelig efter længere Underhandlinger og forinden Høisteretsdom var falden følgende Forlig:

„Hovedjernbanens Direction og Saugbrugseierne i Saugdalen ere blevne enige med hinanden om at hæve den af Saugbrugseierne mod Jernbanedirectionen, Entrepreneurerne for Jernbanen og Indre-Departementet anlagte og nu for Høisteret staaende Retssag paa følgende Betingelser:

1. Jernbanedirectionen paatager sig at modtage det til Saugene bestemte Tømmer, naar det med Vaarflommen er flødet til Lillestrømmen, og have overtaget den i Contracten af 5te Octbr. 1852 bestemte Fremførsel af Tømmer til Saugene senest den 30te Juni førstkommende, samt at betale 30 Spd. i Skadeserstatning til Saugbrugseierne een for alle og alle for een for hver Dag, som maatte forløbe fra 30te Juni førstkommende og til Tømmerførselens Overtagelse.
2. Forsaavidt Jernbane-Directionen lægger Sidelinier fra Sidebanen hen til de enkelte Saugbrug, skulle disse Sidelinier være saaledes indrettede, at den skaarne Last, som ved Vælterne læsses paa Jernbanens Vogne, kan paa disse samme Vogne transporteres lige til Christiania. For Benyttelsen af Sidelinierne til at føre den skaarne Last fra hvert enkelt Brug til Sidebanen, erlægges ingen Betaling.
3. Afbrydes Førselen af Tømmer til Brugene i saa lang Tid, at nogen Saug desformedelst mangler Tømmer, betaler Jernbanen til hver Saug 1 Spd. i Erstatning for hver Dag, hvori der mangler Tømmer.
4. Forsaavidt Sidelinier maatte blive lagte saaledes at Brugenes nærværende Vælter ikke uden forøgede Omkostninger kunne benyttes, kunne de enkelte Brugseiere ved lovligt Skjøn lade bestemme, hvor stort Quantum Tømmer Bruget har Plads til uden Forøgelse af Omkostningerne at modtage, og Jernbanen er da ikke berettiget til at fordre, at Bruget skal modtage et større Quantum, end ved Skjønforretningen er bestemt.
5. Taxten for Fremførsel af skaaren Last fra Saugbrugene til Christiania paa Sidebanen og Hovedbanen maa ikke sættes høiere end Taxten for Fremførsel paa Hovedbanen fra Lillestrømmen til Christiania og skal være lige pr. Tylvt for alle Saugdalen's Saug.
6. Den Betaling, som Brugene efter Contracten af 5te Octbr. 1852 skulle erlægge for Lastens Fremførsel paa Hoved og Sidebanen fra Nitelven til Saugvælterne bestemmes saaledes:



Leerdal og Øvre Braate Sauge betale . . . . .	52 $\beta$
Bakken Saug betaler . . . . .	48 "
Høibro og Nedre Braate Sauge betale . . . . .	44 "
Westbye og Gaardmand Sauge betale . . . . .	36 "
Taarne Saug betaler . . . . .	32 "
Nysaugen, Qværnhuus, Tversaugen og Hoppa Sauge betale . . . . .	30 "
Ryen og Gautebakken Sauge betale . . . . .	24 "
Fjeldsaugen betaler . . . . .	18 "

Alt pr. Tylvt Tømmer af 6 til  $8\frac{1}{2}$  Alens Længde og en Trediedeels Tillæg til disse Priser for Tømmer over  $8\frac{1}{2}$  Alens og indtil 12 Alens Længde.

7. Den Grund, som Jernbanens Direction finder det nødvendigt at erholde til Anlæg for den overtagne Tømmertransport, skal, forsaavidt den eies af Saugbrugseierne, og den ikke udkræves til Saugenes Drift eller til Tømmervælterne, afgives mod en ved Taxt bestemt Kjøbesum.

Christiania den 12te December 1859.

Directionen for den Norske Hovedjernbane.

Dr. O. J. Broch.

J. R. Crowe.

Adolph B. Stabell.

Th. Joh. Heftye.

Paa Saugdalens Saugbrugseieres Vegne efter Fuldmagt

B. Dunker.

Undertegnede Generalconsul Crowe paa de Engelske Jernbanecontractorerers Vegne paa den ene Side og de Norske Jernbanedirecteurer paa den anden have indgaaet følgende Overenskomst:

1. De Engelske Jernbanecontractorer overdrage til Jernbanecompagniet den dem tilhørende Halvdeel af Sidebanen ved Strømmen tilligemed deres Fordring paa Renter af deres i Sidebanen staaende Penge, saaledes at de for Fremtiden intetsomhelst Krav have i Anledning af denne Sidebane.

Paa den anden Side frafaldt de Norske Jernbanedirecteurer paa Jernbanens Vegne enhver Fordring for denne paa Contractorerne. Som Følge heraf hæves den Sag, som af de Norske Jernbanedirecteurer er anlagt mod Contractorene, og disse fritages for ethvert Ansvar i Anledning af Sidebanen.

Ligeledes hæves den efter Requisition af de Norske Jernbane-Directeurer gjorte Arrest i £ 7500 Jernbaneactier tilhørende Contractorerne, hvilke Jernbaneactier saaledes blive til fri Disposition for Contractorerne. Sagen om denne Arrest hæves, saaledes at altsaa enhver Tvist mellem Contractorerne og Jernbanens Vedkommende bortfalder.

2. Jeg Crowe paa de Engelske Jernbanecontractorerers Vegne sælger til Jernbanecompagniet de dem tilhørende Dampskibe paa Mjosen, Dronningen og Jernbarden, med Slæbebaade og øvrigt Tilbehør samt den til disse Dampskibe anskaffede Veedbeholdning, Alt for den Sum Spd. 16160 — sexten tusinde eet hundrede sexti Speciedaler. For denne Kjøbesum udsteder Jernbanedirectionen Obligation med Pant i de solgte Dampskibe med Tilbehør betalbar med en Tiendepart den 31te Decbr. 1861 — Aar atten hundrede sexti og eet — og siden med en Tiendepart hver paafølgende 31te Decbr.

Af Gjælden svares fra 1ste Novbr. sidstleden, da Overdragelsen ansees at have fundet Sted, aarlige Renter 4 — fire — pCt. til 31te Decbr. 1860, da de første Gang erlægges, og senere 5 — fem — pCt., der erlægges paa samme Tid som Afdragene.

Obligationen stiles som Obligationer for Umyndiges Midler.

Naar Jernbanecompagniet faaer optaget et Laan for £ 30,000 — tredive tusinde Pund Sterling — skal den udstedende Obligation strax blive indfriet. Som fuld Betaling tages da Debenturbonds lydende paa 5 — fem — pro Cent udstedte af Jernbanedirectionen i Anledning af det saaledes optagne Laan.

Christiania den 13de December 1859.

J. R. Crowe.

For Directionen for den Norske Hovedjernbane

Th. Joh. Heftye.

Angaaende disse Forlig medsendtes følgende Forestilling til Departementet for det Indre:

**Skrivelse til Departementet for det Indre fra de norske Medlemmer af Directionen, dateret  
6te Januar 1860.**

„Vi have i en tidligere Skrivelse af 14de f. M. foreløbig underrettet det ærede Departement, at vi ved Forlig havde hævet saavel den for Høiesteret staaende Sag med Saugbrugseierne ved Strømmen, som den for Underretten staaende Sag med Jernbanecontractorerne, begge Sager angaaende Sidebanen ved Strømmen og Tømmertransporten paa samme.

Idet vi herved oversende Afskrifter af disse Forlig troe vi samtidig at burde gjøre det ærede Departement Rede for vore Bevæggrunde til at søge disse Sager afgjorte ved Forlig istedetfor ved Høiesteretsdom.

I den førstnævnte af Saugbrugseierne saavel mod Jernbanedirectionen som mod Departementet og Jernbanecontractorerne anlagte Sag, vare vi saavel ved Underretten som Overretten tilpligtede inden 9 Maaneder at overtage den i den Kongelige Resolution af 7de October 1852 og Saugbrugseiernes Erklæring af 5te October 1852 Jernbanen paalagte Transport af Tømmer fra Nitelven til vedkommende Saugbrug ved Strømmen samt til at udrede Erstatning efter Skjøn til Saugbrugseierne for Unkladelse af denne Transport fra 1ste Septbr. 1854 af. Begge Retter havde vistnok i sine Præmisses erkjendt at Jernbanecontractorerne ved ikke at have opfyldt sine med Hensyn til Sidebanens Anlæg overtagne Forpligtelser vare de egentlige Skyldige, i at Tømmertransporten hidtil ikke havde kunnet foregaae, men antog at dette ikke vedkommer den af Saugbrugseierne anlagte Sag.

Som Følge heraf anlagde vi paa Jernbanens Vegne særskildt Sag mod Contractorerne saavel til at sætte Sidebanen i contractmæssig Stand, som til at staae Jernbanen til Ansvar for den Erstatning, som denne i den første Sag maatte blive tilpligtet at udrede til Saugbrugseierne. Vi nedlagde ogsaa senere i denne Anledning lovlig Forbudsforretning mod Udleverelsen af £ 7500 af de hos Departementet af Jernbanecontractorerne ifølge Contract om Hoved Jernbanens Anlæg deponerede Actier.

Hvad den ovennævnte Erstatning til Saugbrugseierne angaaer, da var det os bekjendt at den af disse vilde blive paastaet at skulle erstatte ikke alene Forskjellen mellem den Kjørselspris som de i det foreløbne Tidsrum, der ialt vilde beløbe sig til omtrent 6 Aar, havde erlagt og den hvorfor Jernbanen var forpligtet at opkjøre Tømmeret, men ogsaa i eet Aars Rente af alt i dette Tidsrum opkjørt Tømmers Indkjøbspris, idet Saugbrugseierne vilde paastaae, at de nu ere nødte til at indkjøbe Tømmeret 1 Aar tidligere end det vilde være nødvendigt for dem, naar Jernbanen opkjører deres Tømmer strax samme modtages af Fløderne. Den nærværende Opkjørsel foregaaer nemlig væsentlig om Vinteren, medens Opkjørselen ved Jernbanen vilde kunne foregaae om Vaaren og Sommeren. Da det i 6 Aar opkjørte Quantum Tømmer kan ansættes til 80 à 90,000 Tylvter, vilde Erstatningen for Unkladelsen af Opkjørselen heraf fra Jernbanens Side efter Saugbrugseiernes Paastand rimeligviis beløbe sig til 40 à 50,000 Spd.

Mod en Erstatning beregnet paa denne Maade kunde vistnok, om endog de underordnede Retters Dom ved Høiesteret blev stadfæstet, efter vor Mening grundede Indvendinger gjøres. Hverken have nemlig hidtil Saugbrugseierne nedflødet Alt det ved Saugene opskaarne Tømmer et heelt Aar forinden sammes Opkjøringen, Gjennemsnittet af Tidsforskjellen udgjør neppe et halvt Aar, og heller ikke ville de for Fremtiden ganske kunne undgaae en saadan Tidsforskjel, da navnlig det om Vaaren forinden Ankomsten af den første Flødning skaarne Tømmer, ogsaa naar Transporten foretages af Jernbanecompagniet, maa fremflødes længere Tid iforveien. Men Resultatet af et Skjøn i en Sag af denne Beskaffenhed, for hvilken ingen Præcedens eller Analogier haves til Veiledning, vilde det stedse være voveligt forud at stole paa.

For denne Erstatningssum kunde nu Jernbanen holde sig til Jernbanecontractorerne, som ved ikke fuldstændig at have opfyldt deres Forpligtelser, havde gjort det umuligt for Jernbanen at overtage den forlangte Tømmertransport; og havde disse i Contracten med dem angaaende Sidebanens Bygning været forpligtede til i saa Henseende at underkaste sig de norske Domstole, ansee vi det utvivlsomt, at Ansvarer derved var

bleven overført paa dem. Men nogen saadan Forpligtelse havde Regjeringen i sin Tid undladt at fordre af Contractorerne, og disse, som hidtil, saavidt vi vide, i alle mod dem i Anledning af Hovedbanen reiste Processer og tillige i den af Saugbrugseierne mod dem i Fælledeesskab med os reiste Sag, havde vedtaget de norske Domstoles Afgjorelse, vægrede nu at anerkjende saadan Forpligtelse i den af os mod dem anlagte Sag og forlangte den af os requirerede Arrestforretning hævet. Og om vi under saadanne Omstændigheder kunde erholde Arrestforretningen stadfæstet og Dom afsagt over de i England boende Contractorer, kunde langtfra ansees som utvivlsomt.

Under disse Omstændigheder, og da Generalconsul J. R. Crowe paa Contractorernes Vegne, under Betingelse af, at vi kunde bringe et Forlig istand med Saugbrugseierne, hvorved Erstatningsansvaret af disse frafaldtes, gjorde os et efter vor Anskuelse antageligt Tilbud for Overtagelsen af Sidebanen i den nærværende Tilstand, troede vi at burde foretrække et Forlig fremfor at see Sagen afgjort ved Dom.

Det væsentligste af hvad vi i Forliget med Saugbrugseierne have maattet concedere yderligere end Opfyldelse inden 1ste Juli 1860 af den ved Kongelig Resolution af 7de October 1852 Jernbanen paalagte Transport af Tømmer, er, at Jernbanen er forpligtet til ikke at fastsætte høiere Priser for Transport af skaaren Last fra Sidebanen til Christiania end fra Lillestrøm til Christiania, hvilke Priser skulle være lige pr. Tylvt for alle Saugbrug, og at Jernbanen er forpligtet til, saafremt den anlægger Sidelinier fra Sidebanen til noget af Saugbrugene, da at bygge disse saaledes at den skaarne Last, som ved Vælterne læsses paa Jernbanens Vogne paa disse samme Vogne kunne transporteres lige til Christiania. Prisen for Transport af Tømmer til de enkelte Saugbrug er ogsaa i Forliget nærmere fastsat og skal angivelig ikke være lavere end Gjennemsnitspriserne for Kjørselen af Tømmer til Saugvælterne i 1852 og foregaaende Aar. Endelig ere disse Priser fastsatte at skulle gjælde for indtil  $8\frac{1}{2}$  Alens Tømmer, medens der for længere Tømmer indtil 12 Alens skal betales en Trediedeel Tillæg.

Hvad Bestemmelsen om Prisen for Transport af denne Last fra Sidebanen til Christiania angaaer, da er det blot en Stadfæstelse af det nu stedfindende Forhold, dog saaledes, at de nedre Sauge, der paa Grund af for liden Høidedifferens mellem Hovedbanen og Sidebanen, hvor denne krydser under hiin, hidtil ikke havde kunnet læsse fulde Vogne, herefter skulle erholde et, i Forhold til det mindre Læs staaende Afslag i Prisen pr. Vogn, medens det hidtil tilstaaede Afslag, paa Grund af den for Jernbanen besværlige Transport paa denne nedre Deel af Sidebanen, har været noget mindre.

Men den Frihed Jernbanen hidtil har havt til om fornødiges ved Paalæg paa den skaarne Last at dække Tab ved Tømmertransporten, er ved Forliget opgivet.

Priserne for Tømmertransporten skulle efter Saugbrugseiernes Erklæring af 5te October 1852 være i Gjennemsnit 40  $\beta$  pr. Tylvt 16 Fods Tømmer og for længere Dimensioner i Forhold, saaledes at Priserne ved samme Overenskomst skulde reguleres til et større eller mindre Beløb eftersom Saugene ere beliggende i længere eller kortere Afstand fra Nitelven, og skulde den samlede Udgift ved Tømmerets Transport fra Elven til Saugvælterne ikke under nogen Omstændighed blive større end ved Erklæringens Udstedelse ved ethvert Brug sædvanligt. Som det vil sees have vi maattet concedere at Priserne fastsættes for 17 Fods istedetfor 16 Fods Tømmer, ligesom vi uden Adgang til nærmere Control have maattet antage de af Saugbrugseierne os opgivne Priser. Om disse ville give os den forudsatte Gjennemsnits-Pris af 40 Skill. for 16 Fods Tømmer, altsaa  $42\frac{1}{2}$  Skill. for 17 Fods Tømmer, mangle vi Materialier til at bestemme. Antages at der skjæres ligemeget Tømmer ved enhver af de 7 Damme over Saugbækken og antages den nederste Saug, Fjeldsaugen, der blot har den ene Side af Dammen, medens en udenfor Contracten om Sidebanen liggende Saug har Vandret til Dammens anden Side, at skjære det Halve af hvad der ved en af de øvre Damme skjæres, da bliver den nu fastsatte Gjennemsnitspris blot  $37\frac{1}{2}$ -Skill. pr. Tylvt 17 Fods Tømmer.

Hvad Forliget med Jernbancontractorerne angaaer, da er den Erstatning vi af disse have erholdt at beregne til de £ 2500 eller omtrent 11000 Spd., hvorfor der ved den Kongelige Resolution af 7de October 1852 af Hovedjernbanens Indtægter var sikkret Contractorerne 5 pCt. Udbytte, samt til hvad Dampskibene med Inventarium, Slæbebaade og Veedbeholdning kunne antages at være værd over 16160 Spd., hvilket er det Beløb Jernbanecompaniet derfor i visse Terminer skal betale og forrente til Contractorerne. Ved foregaa-

ende Anledninger ere Dampskibene med Slæbebaade og Inventarium blevne besigtigede og taxerede saavel af Director Sørensen paa Horten som af Bestyreren af Akers mekaniske Værksted, Capitain Steenstrup, og af Bestyreren af Nylands mekaniske Værksted, Hr. Jarmann.

I 1852 bleve Dampskibene med Slæbebaade af Director Sørensen værdsatte til 30600 og Købesummen for samme blev bestemt til 33660 Spd. foruden Overtagelse af 1000 Spd. uprioriterede Jernbaneactier. Steenstrup værdsatte samme i 1856 til 28500 og Mechanicus Jarmann i 1858 til 16880. Over denne sidste Værdsættelse har Steenstrup været givet Anledning til at erklære sig og har ved den Anledning insisteret paa sin tidligere Værdsættelse.

Det bemærkes at senere end Director Sørensens Værdsættelse ere 4 store og meget gode Slæbebaade byggede, der saaledes ikke ere indbefattede i hans Værdsættelse.

Efter Opgave fra Generalconsul Crowe er hertil og til Reparationer paa Skibene siden 1852 ialt anvendt 14519 Spd.

Saavidt vi af de foreliggende Data og Kjendskab til Skibene kunne danne os nogen Formening om hvilken af hine Værdsættelser kunde antages paalideligst, troe vi nærmest at kunne holde os til Jarmanns, der dog i enkelte Puncter forekommer os for lav.

Vi troe saaledes at man med fuld Sikkerhed kan værdsætte Dampskibene med Slæbebaade og Inventarium til 18,000 Spd.

Den med Dampskibene følgende Veedbeholdning, der ikke er indbefattet i ovennævnte Værdsættelse, antage vi, nedbragt til Christiania, vil give et Nettoudbytte, Jernbanefragt dog ikke paaregnet, af 3 à 4,000 Spd. Da det nu bliver hensigtsmæssigst at Dampskibene indrettes for Benyttelse af Kul istedet for Træ, vil Brændebeholdningen rettest realiseres paa denne Maade. Da Transporten paa Jernbanen kan foregaae i Kassevogne, som ellers vilde gaa tomme ned, koster den igrunnen Jernbanen saagodtsom Intet. Vi kunne derfor beregne den med Dampskibenes Afstaaelse erholdte Erstatning for Sidebanen ved Strømmen til ialt mindst 4,000 Spd.

At Dampskibene efter de nu fornødne Reparationer ere paakostede samme, i Jernbanedirectionens Hænder ville forrente sig meget godt, have vi ingen Tvivl om.

Den hele Erstatning for Sidebanen kan saaledes ansættes til omtrent 15,000 Spd.

Vi tvivle paa at vi ved Dom, selv om Værnethinget for norske Domstole var givet, vilde erholde saa meget.

Vistnok beløber den af os ved Arrestforretningen nedlagte Paastand sig til mere, idet vi i Henhold til den forrige Tilsynscommissions Erklæring i sammes Skrivelse til Departementet af 19de Marts 1857 har forlangt Sidelinier til enhver Tømmervælte.

Men Holdbarheden af denne Paastand er mere end tvivlsom.

Den Kongelige Resolution af 7de Octbr. 1852, der maa antages som Grundlaget for Contractorernes Forpligtelser, thi nogen egentlig Contract med dem er aldrig afsluttet eller af Contractorerne underskrevet, bestemmer „at Sidebanen skal gaae ud fra Hovedbanen i en Distance af 11 engelske Mile og omtrent 10 Kjæder fra Christiania og føre forbi de ved Saugbækken beliggende Saugbrug i en Længde af omtrent 4,800 Fod samt anlægges efter den paa vedlagte Croquis udtydede Plan, ligesom dens Construction og Overbygning skal være overeensstemmende med den som anvendes paa Hovedbanen“ og at „Sidebanen med Tilbehør“ ansættes til £ 5,000.

Sidebanen, saaledes som den nu forefindes, har ialfald i det Væsentlige den paa Croquet antydede Retning og Stigningsforholde.

Den paa Croquet anlagte Curve paa Banens øverste Deel gjør det meget vanskeligt at befare den Deel med Locomotiv, og de paa Croquet antydede Stigningsforholde gjøre dette aldeles umuligt for den nederste Deels Vedkommende, idet Hovedforskjellen mellem Hovedbanen og den under samme gaende Sidebane dertil er forliden.

Det eneste man saaledes efter den Kongelige Resolution kunde forlange udført af Contractorerne, er Overbygningens Udførelse med Langsleepers, fuldstændigere Ballast og bedre Drainering. For den nederste

Deels Vedkommende, der efter Croquet ikke kunde befares af Locomotiv, er det endog tvivlsomt om man kunde forlange Overbygning med Langsleepers, ligesom man neppe kunde forlange de her opførte Broer, der blot ere construerede for Vogne, ikke for Locomotiver, ombyggede.

Den Godtgjørelse man saaledes kunde forlange paa Grund af Sidebanens mangeltagte Udførelse vil ikke overstige 3 à 4,000 Spd.

Cronrolcommissionen har imidlertid i sin efter vor Opfordring til Departementet den 19de Marts 1857 afgivne Erklæring forklaret, at Bidder antydede i de med ham pleiede Underhandlinger, at han ved Hjælp af mekaniske Midler og passende Foranstaltninger vilde indrette Stationen ved Over, saaledes, at Paalæsningen af Vognene kunde foregaae for en forholdsviis ringe Sum, ligesom og at Driften af Sidebanen ved mekaniske Midler kunde foregaae, saaledes, at den vilde afgive det beregnede Nettoproveny, naar der for Transporten af 16 Fods Tømmer fra Vandet til Saugvælterne erlagdes den Middelpriis 40  $\beta$  pr. Tylvt, hvorman var kommen overeens med Lasthandlerne.

Med Hensyn hertil maa bemærkes, at det vel er meget tvivlsomt om Domstolene vilde lægge nogen Vægt paa de mundtlige Antydninger, som Contractorernes Fuldmægtig under de med ham pleiede Underhandlinger kan have fremført, men hvorman ikke alene Intet er indtaget i den af Underhandlingerne fremgaaende Contract, den Kongelige Resolution af 7de Octbr. 1852, men endog Intet er indberettet af Controlcommissionen, da den i Skrivelse af 27de Septbr. 1852 afgav sin Betænkning til Indre Departementet angaaende Udkast til nævnte Contract.

Ja da Controlcommissionen opløstes Høsten 1854, afgav den ingensomhelst Indberetning angaaende Sidebanen ved Strømmen til Departementet, og et af Controlcommissionens Medlemmer var som Directør ved Jernbanen deelagtig i af Jernbanens Udbytte for det første Driftsaar at udbetale saavel Contractorerne som Statscassen 5% af den for Sidebanen omcontraherede Sum £ 5,000, hvorfra det vel med Rette maa sluttes, at han dengang var af den Mening, at Contractorernes Forpligtelser med Hensyn til Sidebanen ialfald i Alt Væsentligt vare opfyldte.

Det maa derfor ansees som særdeles tvivlsomt om Domstolene efter dette vilde tillægge Controlcommissionens først i 1857 fremførte Oplysninger om Antydninger i 1852 af Contractorernes Ingenieur, Bidder, den ringeste Vægt.

Men selv om saa var, vilde det neppe kunne strækkes videre end til at Contractorerne skulde bekoste de for Tømmerets lettere Landkjørsel og Læsning paa Jernbanevognene paa Lillestrøms Station fornødne Indretninger. De Anlæg vi i denne Anledning have besluttet ere en Kjerat, der er bestemt at drives af den til Jernbanens Kreosoteringsapparat hørende Dampmaskine, og en særskilt nye Sidelinie, hvilke Anlæg tilsammen ere anslaaede til 4,218 Spd.

Særskilte Sidelinier til de enkelte Tømmervælter kunde derimod neppe fordres. I den kongelige Resolution af 7de Octbr. 1852 er nemlig bestemt, at Tømmeret skal transporteres paa de i Saugbrugseierens Erklæring af 5te Octbr. 1852 anførte Vilkaar, af hvilke fremgaaer, at det ikke har været Meningen, at Tømmeret paa Sidebanen skal føres umiddelbart til alle Vælter, idet Transporten fra Sidebanen til Vælterne kan fordres udført af vedkommende Saugbrugseiere selv mod Afslag i Tømmerets Jernbanefragt.

Det kan saaledes neppe antages at Jernbanen endog i heldigste Tilfælde vilde ved Dom over Contractorerne — Erstatningen for den i de forløbne Aar umulige Transport af Tømmer sat ud af Betragtning — erholde større Godtgjørelse end omtrent 8,000 Spd.

Vi troe saaledes under de forhaanden værende Omstændigheder at kunne erklære det med Contractorerne sluttede Forlig som tilfredsstillende.

Vi have anseet os som fuldt berettigede til paa Jernbanecompagniets Vegne at afslutte disse to Forlig, idet saavel Sagen, hvis Afgjørelse ved Høisteretsdom forestod, ingen Udsættelse taalte, som samtlige de Foranstaltninger der skulde kunne fremtvinge Contractorernes Opfyldelse af deres Forpligtelser med Hensyn til Sidebanen, vare udgaaede alene fra os.

Hvad de Forandringer angaaer, som ville udfordres for at Jernbanen kan sættes istand til saa billig som mulig at opfylde de samme paalagte Forpligtelser, da have vi af Jernbanens Bestyrer, Lieutenant Engel-

stad, modtaget et Forslag, hvorefter blot en ubetydelig Længde af 1,600 Fod af den nærværende Sidebanes Retning vil blive benyttet, medens hele den øvrige Deel af Sidebanen, 3,600 Fod, vil blive optaget og ganske omlagt. Den hele Sidebane vil endvidre blive givet aldeles nye Overbygning af samme Art som Hovedbanens, og af den nuhavende Sidebane saaledes egentlig blot Skinnerne, hvis Værdi naar de regnes som nye efter Jernbanens seneste Indkjøbspriser, kan ansættes til 3,000 Spd., blive benyttede.

Til Tømmerets Optagelse vil en Kjerat med Sidebane af 700 Fods Længde bliver anlagt paa Lillestrømmens Station.

Naar disse Anlæg, til hvis Bekostning saaledes den nærværende Sidelinie ikke bidrager med synderlig over 3,000 Spd. — Planeringsarbeidet paa de 1,600 Fod, hvor Retningen af den nærværende Sidelinie bibeholdes, har nemlig været høist ubetydelig, — vil Jernbanen antagelig for de vedtagne Priser i Gjennemsnit kunne udføre den paatagne Transport, naar ingen Renter af Anlægs-Capitalen og ingen Renter af de til denne Drift fornødne Locomotivers og Vognes Kostende paaregnes. For en meget stor Deel af Aaret vil dog et betydeligt Antal Trælastvogne udelukkende maatte anvendes til denne Transport, og det netop især paa den Tid at denne Art Vogne tiltrænges meest til Jernbanens øvrige Drift.

Forrentningen af den til Sidebanens Anlæg fornødne Capital, forsaavidt denne overstiger den ved Dampskibenes Kjøb af Contractorerne erholdte Erstatning, der ovenfor er anslaaet til at ville udgjøre omtrent 4,000 Spd., maa altsaa paabyrdes Hovedbanen.

Det maa nemlig bemærkes at naar Contractorernes Erstatningssum ovenfor ialt er beregnet til 15,000 Spd., saa er heri foruden ovennævnte 4,000 Spd., medtaget de £ 2,500 eller 11,000 Spd., hvorfor Contractorerne, naar Sidebanen var færdig, ved den Kongelige Resolution af 7de Octbr. 1852 vare tilsikrede 5 pCt. Renter af Hovedbanen.

Under disse Omstændigheder tillade vi os herved at andrage det ærede Departement om ved Forestilling til Hans Majestæt Kongen og Stortinget at bevirke Jernbanen fritaget for Forrentning af de af Statscassen til Sidebanen udlagte £ 2500. Som ovenfor paaviist vil heraf blot en liden Deel, omtrent 3000 Spd., virkelig komme til Nytte ved den nye Sidebane, medens den øvrige Deel er bortkastet ved mislig Udførelse af et lidet gennemtænkt Anlæg.

Som Vederlag for den Byrde, der ved Contracten med Saugbrugseierne af Regjeringen blev paa- lagt Jernbanecompagniet, afstod Saugbrugseierne fri Grund til Sidebanen.

Denne beløber sig for den nærværende Linie til omtrent 15 Maal Jord med en Værdie af 3 à 400 Spd. For dette intetsigende Vederlag er Jernbanecompagniet for bestandig bundet til Udførelsen af en Transport, som allerede nu vil give Tab og med de stigende Arbejdspriser, der sædvanlig følger med den Virksomhedsudvikling en Jernbane fremkalder, vil blive end større i Fremtiden.

Denne frie Grund er det eneste Vederlag Contracten nævner. Og det med Rette; thi de Indvendinger som af nogle Saugbrugseiere gjordes mod Opførelsen af Jernbanebroen over Nitelven i dens nærværende Form, og hvilke Indvendinger synes at have bragt Ideen om en Sidebane først paa Bane, kunne dog ikke anføres som noget Vederlag for Tømmertransporten.

Indvendingerne gik nemlig ud paa at Tømmerflødningen antoges at ville hindres ved den Maade hvorpaa det midterste Brokar var opført. Men denne dengang formodede Hindring maa antages at være bortfaldt forinden Contracten om Tømmertransporten sluttedes, da ellers denne Contract maatte have omfattet alle i denne Tømmerflødning lige interesserede Saugbrug. Dette er dog ikke Tilfældet, hverken de W. Egeberg & Co. tilhørende Grorudsauge, eller de dengang J. Meyer, nu W. Ihlen, tilhørende Fjeldhammersauge, eller den dengang Henrichsen nu P. Hermansen, tilhørende Skjerva Saug, for hvilke alle forinden Jernbanens Anlæg, og hvad den sidste angaaer fremdeles, Tømmeret flødedes ovenfor den nærværende Jernbanebro over Nitelven aldeles paa samme Maade og under i enhver Henseende samme Omstændigheder som til de i Contracten indbefattede Saug. Navnlig kan det ikke antages, at saafremt en ved Jernbanebroen fremkaldt Hindring for Tømmerflødningen havde lagt til Grund for Contracten om Tømmertransporten, Hr. Jacob Meyer ikke skulde have indbefattet i denne Contract ligesaavel den ham dengang tilhørende ene Fjeldhammersaug, der ligger ved samme Vasdrag, som de øvrige Strømssauge og kun lidet ovenfor de øverste ham dengang tilhørende Strøms-

sauge, som disse sidste. Eieren af Fjeldhammersaugen lader ogsaa for Tiden den største Deel af sit Tømmer opkjøre paa Jernbanen, men betaler derfor efter de sædvanlige Priser for Tømmertransport paa Jernbanen, og maa selv bekoste Tømmerets Landkjørsel og Paalæsning, ligesom han selv har maattet bekoste den fornødne Sidebane. Samtlige Omkostninger ved Tømmertransporten beløber sig for ham til mindst det dobbelte af den Priis, hvorfor det nu er paalagt Jernbanen at besørge Tømmertransporten til de øverste Strømssauge, hvilke, da Contracten om Jernbanen sluttedes, tilhørte samme Eier som den ene Fjeldhammersaug.

Og alt Tab, der følger af Contracten om Tømmertransporten, er ved den Kongelige Resolution udtrykkelig paalagt Jernbanen, idet Sidebanens Eiere, Statscassen og de engelske Contractorer, af Jernbanen ere sikrede 5 pCt. Udbytte.

Vistnok var det af Tilsynscommissionen i Skrivelse til Departementet af 27de Septbr. 1852 bleven forespeilet, at Sidebanen ved Tømmertransporten skulde erholde et betydeligt Overskud, der isaafald skulde tilfalde Statscassen og de engelske Jernbane-Contractorer og ansloges til 10 pCt. af Anlægssummen.

Men en løsere Motivering af dette Udbytte skal man forgjæves lede efter.

Tilsynscommissionen antager nemlig uden videre at Nettoindtægten kan anslaaes til omtrent 50 pCt. af Bruttoindtægten og at altsaa Omkostningerne stedse kunne ansættes til Halvdelen af Indtægten uden ringeste Hensyn til hvilket Arbeide for denne skal udføres.

Vi troe ved det her Anførte tilstrækkelig at have godtgjort saavel det aldeles unødvendige som det for Jernbanecompagniet byrdefulde i den samme ved den Kongelige Resolution af 7de October 1852 paalagte Forpligtelse til Saugbrugseierne ved Strømmen, og haabe at det vil findes billigt, at Staten ikke yderligere forøger det Tab, der herved bliver paaført Jernbanecompagniet ved af Hovedjernbanens Udbytte at ville kræve Renter af en ved Statsstyrelsens egen Skyld for den allerstørste Deel til unyttigt Arbeide bortkastet Capital. Da det herved forøgede Tab vilde falde paa de uprioriterede Actier, af hvilke Statens Andeel udgjør  $\frac{1}{3}$ , vil en Opgivelse af disse Renter for de  $\frac{2}{3}$  Deles Vedkommende komme Statscassen selv tilgode og for de øvrige  $\frac{1}{3}$  Deles Vedkommende de øvrige uprioriterede Actiehavere.

Vi haabe derfor at det ærede Departement vil bevirke at Statscassen frafalder den Fordring samme kunde have til Renter for den til de engelske Jernbane-Entrepreneurer i Anledning af Anlægget af Strømmens Sidebane udbetalte Sum af £ 2500.“

I denne Anledning er ved Kongelig naadigst Proposition af 25de Februar d. A. for det nu forsamlede Storting foreslaaet at fatte følgende Beslutning:

„Stortinget samtykker i, at Statscassens Krav paa Udbytte, udenfor hvad der hidtil er oppebaaret af den ifølge Kongelig Resolution af 7de October 1852 anlagte Sidebane fra Jernbanen mellem Christiania og Eidsvold til Saugbrugene ved Strømmen, frafalder.“

Christiania den 7de Marts 1860.

De norske Medlemmer af Directionen for Jernbanen

**Dr. O. J. Broch.**

**Adolf B. Stabell.**

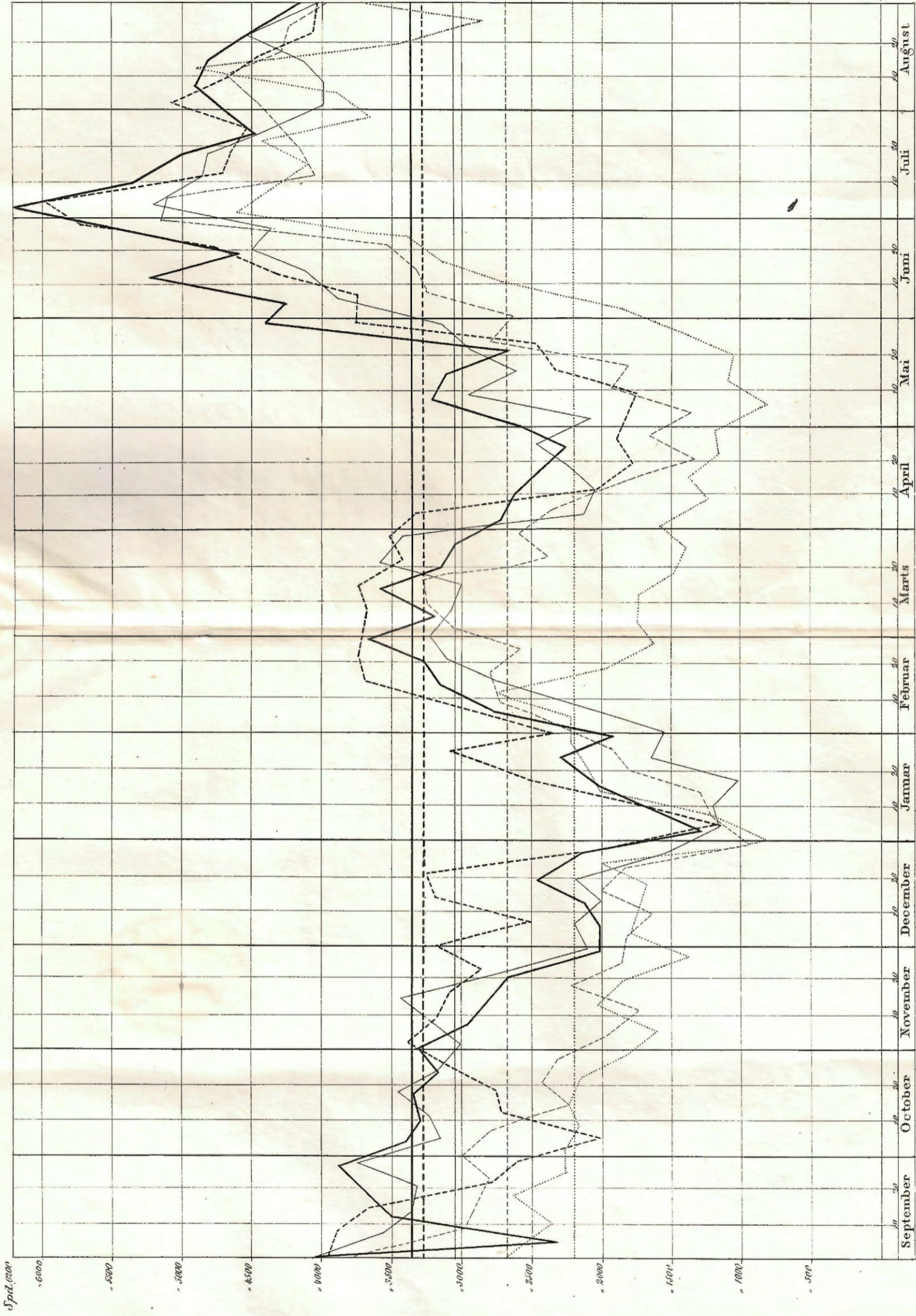
**Tho. Joh. Heftye.**

Den controllerende Ingeniør

**J. Engelstad.**

---

GRAPHISK FREMSTILLING AF JERNBANENS UGENTLIGE INDTÆGTER I DEN 5 FÖRSTE DRIFTSÅAR.

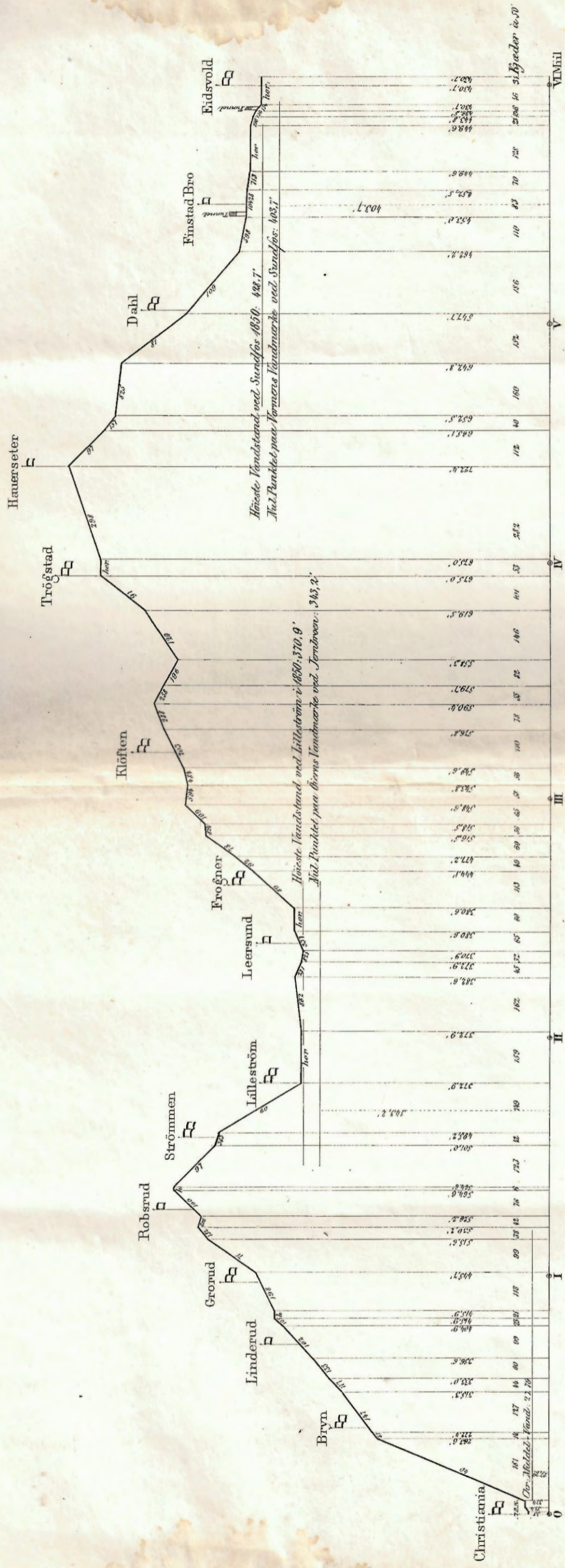


1 Driftsaar fra Septemb. 1854 til Septbr. 1855.

2	d. 1855	d. 56
3	d. 1856	d. 57
4	d. 1857	d. 58
5	d. 1858	d. 59



# NORSK HOVED JERNBANE.



Distance (Miles)	Elevation (Feet)
0	228
1	228
2	228
3	228
4	228
5	228
6	228
7	228
8	228
9	228
10	228
11	228
12	228
13	228
14	228
15	228
16	228
17	228
18	228
19	228
20	228
21	228
22	228
23	228
24	228
25	228
26	228
27	228
28	228
29	228
30	228
31	228
32	228
33	228
34	228
35	228
36	228
37	228
38	228
39	228
40	228
41	228
42	228
43	228
44	228
45	228
46	228
47	228
48	228
49	228
50	228
51	228
52	228
53	228
54	228
55	228
56	228
57	228
58	228
59	228
60	228
61	228
62	228
63	228
64	228
65	228
66	228
67	228
68	228
69	228
70	228
71	228
72	228
73	228
74	228
75	228
76	228
77	228
78	228
79	228
80	228
81	228
82	228
83	228
84	228
85	228
86	228
87	228
88	228
89	228
90	228
91	228
92	228
93	228
94	228
95	228
96	228
97	228
98	228
99	228
100	228

Scale: 1 inch = 100 feet. 1000 feet = 1000 feet for Længden.

Cart. Schwanen's lith. Off. Copenhagen.

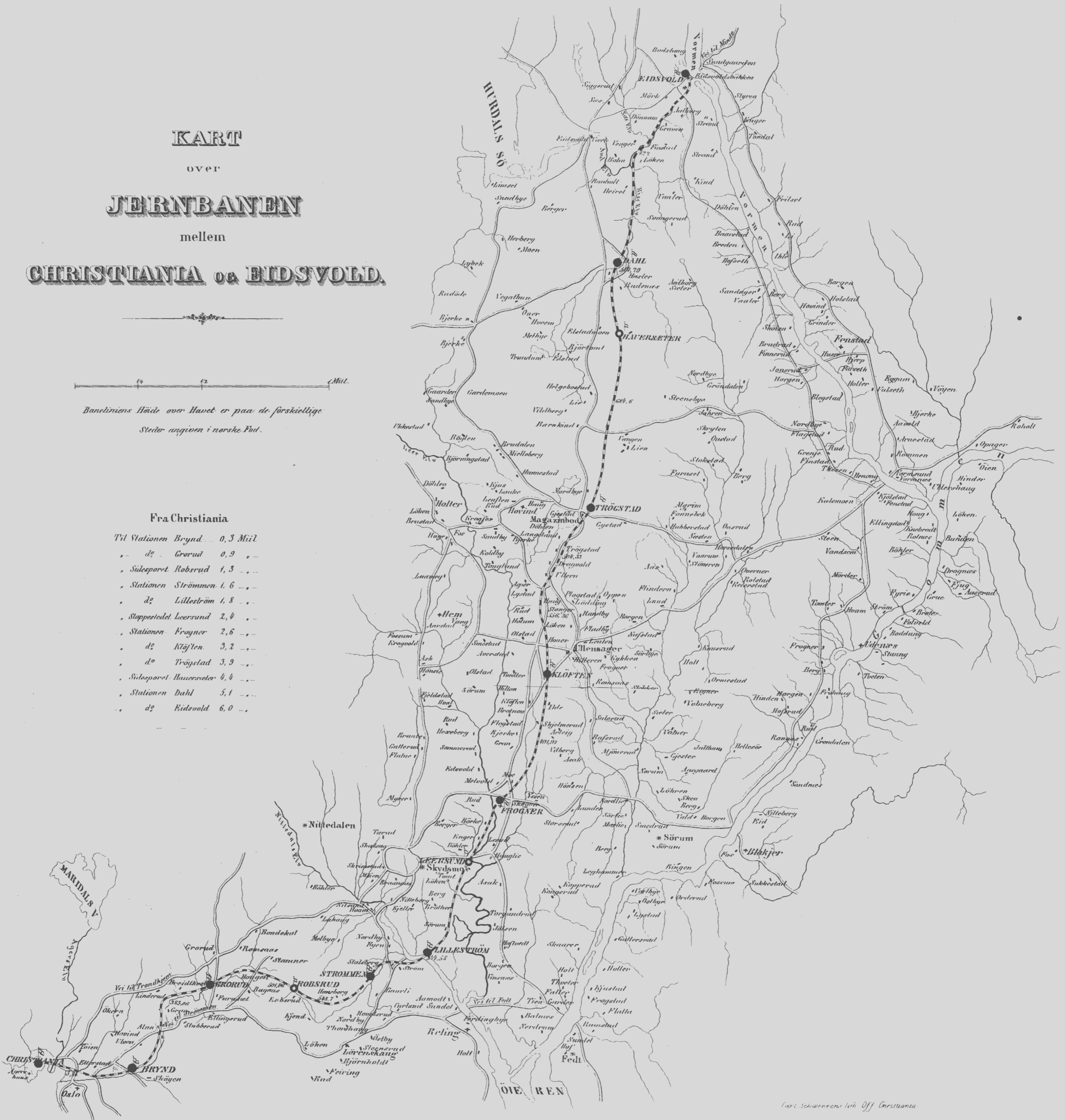
**KART**  
over  
**JERNBANEN**  
mellom  
**CHRISTIANIA og EIDSVOLD.**



*Banliniens Høide over Havet er paa de forskjellige  
Steder angiven i norske Fod.*

**Fra Christiania**

Til Stationen Brynd	0,3 Mil.
„ d <sup>o</sup> „ Grorud	0,9 „
„ Salsporet Robsrud	1,3 „
„ Stationen Strømmen	1,6 „
„ d <sup>o</sup> „ Lillestrøm	1,8 „
„ Stoppstedet Leersund	2,4 „
„ Stationen Frogner	2,6 „
„ d <sup>o</sup> „ Njøfien	3,2 „
„ d <sup>o</sup> „ Trøgstad	3,9 „
„ Salsporet Hauverseter	4,4 „
„ Stationen Dahl	5,1 „
„ d <sup>o</sup> „ Eidsvold	6,0 „



Carl Schwenners Lith. Off. Christiania

