



**SYVENDE**

# **Drifts-Beretning**

for

**den norske Hoved-Jernbane**

fra 1 Sept. 1860 til 31 August 1861.

---

**Christiania.**

Trykt hos Carl C. Werner & Comp.

1861.

## Den norske Hovedjernbanes Indtægter og Udgifter.

Hovedbogens Conto for Vinden og Taben udviste ved Enden af Driftsaaret følgende  
Indtægt og Udgift:

### Indtægter:

Indtægt for Befordring af 142495 Passagerer . . . . .	41822	Spd.	20½	β
— — — — 819 Vogne . . . . .	664	—	98	—
— — — — 1694 levende Dyr . . . . .	548	—	64	—
— — — — Pakker, Melk, Kjød . . . . .	4365	—	38½	—
— — — — Varer . . . . .	155309	—	77	—
— af Telegraphen . . . . .	904	—	16	—
— for Postens Befordring . . . . .	827	—	96	—
Pakhusleje . . . . .	559	—	117½	—
Tomteleje . . . . .	1684	—	105	—
Leje af Restaurationen i Christiania og Eidsvold . . . . .	914	—	48	—
Bryggeleje . . . . .	538	—	55	—
Extraindtægter . . . . .	3849	—	88	—
Noteringsgebyr af Aktier . . . . .	2	—	96	—
Indkommet for solgte kasserede Sager . . . . .	17	—	36	—
	212009 Spd. 115½ β			

### Udgifter:

Direktionens Løn . . . . .	2000	Spd.	.	β
Hovedkontorets Udgifter:				
Lønninger . . . . .	4827	Spd.	„	β
Contorudgifter og til Bibliothek . . . . .	514	—	62½	—
	5341 — 62½ -			
Stationsudgifter:				
Lønninger . . . . .	15427	Spd.	41	β
Hestehold 11 à 12 Heste . . . . .	1801	—	109	—
Vedligeholdelse og Drift af Kehra-				
ten i Lillestrøm . . . . .	521	—	107½	—
Contorudgifter . . . . .	1232	—	44½	—
Gas, Olie, Lys . . . . .	1056	—	60	—
Brænde . . . . .	924	—	32	—
Assurance og Afgifter . . . . .	870	—	87½	—
Anskaffelse og Vedligeholdelse af				
Inventarium . . . . .	749	—	50½	—
	22584 Spd. 52 β			
Lateris	29925	Spd.	114½	β
	212009 Spd. 115½ β			

Transport 29925 Spd. 114½ β 212009 Spd. 115½ β

Locomotivdepartementets Udgifter:

Lønninger . . . . .	14220	Spd. 98	β
Contorudgifter . . . . .	98	— 94	-
Gas . . . . .	302	— 23	-
Brænde . . . . .	277	— 90	-
Coke- og Kulforbrug . . . . .	16265	— 107	-
Olie, Talg, Hamp, Pudsegarn . . . . .	2052	— 93	-
Materialforbrug . . . . .	4720	— 96	-
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium . . . . .	4143	— 11	-
		<hr/> 42082 Spd. 12 β	

Ingenieurdepartementets Udgifter:

Gager . . . . .	895	Spd. 93	β
Lønninger til Skinnelæggere ordinære . . . . .	9150	— 37	-
Do. til Do., extraord. . . . .	6034	— 77	-
Do. til Gjerders Istandsættelse, Ballastskufning, Fyldning af Tømmeraabninger, Planering, Afgroftning, Istandsættelse af Løken Tunnel m. m. . . . .	3671	— 8	-
Arbejdsløn for Linien i Værkstedet . . . . .	1139	— 71½	-
Materialier til Linien . . . . .	14525	—	-
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse . . . . .	2251	— 104½	-
Materialier til Do. Do. . . . .	4602	— 7	-
Indkøb af Ballasttag . . . . .	290	— 7	-
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium . . . . .	563	— 64½	-
		<hr/> 43123 Spd. 109½ β	

Vogndepartementets Udgifter:

Lønninger . . . . .	5441	Spd. 4	β
Materialforbrug . . . . .	6230	— 29	-
Vedligeholdelse af Presseninger . . . . .	108	— 93½	-
Leie af Vogne . . . . .	457	— 91	-
		<hr/> 12237 Spd. 97½ β	

Vedligeholdelse af Bygninger . . . . .	4497	— 1	-
— - Stationspladsene . . . . .	430	— 3	-
— - Telegraphen . . . . .	108	— 101	-
Uniformer . . . . .	1437	— 25	-
Omkostninger ved Dividendens Udbetaling . . . . .	482	— 31	-
Erstatninger . . . . .	205	— 31	-
Renter og Tab paa Pengeomsætninger . . . . .	2380	— 41	-
		<hr/> 136910 Spd. 86½ β 212009 Spd. 115½ β	

Lateris

	Transport	136910 Spd. 86½ β	212009 Spd. 115½ β
Tab paa Tømmerkørsel til Strømssagene . . . . .	709	— 75 -	
Forskjellige Udgifter . . . . .	1540	— 7½ -	
Uheldet ved Bredtvedt . . . . .	12185	— 32 -	
Jernbanebetjenternes Procenter, afsat hertil . . . . .	300	— - -	
			<hr/> 151645 Spd. 81 β

Heraf følger en Gevinst af . . . . . 60364 Spd. 34½ β

Heraf er overensstemmende med Kontrakten om Jernbanens Anlæg m. m. krediteret:

1. Den norske Regjering, Rente af Grundens Værdi £ 1200 à 4 Spd 58 β . . . . .	5380 Spd. - β
2. Contoen for Viadukternes Fyldning £ 400 à 4 Spd. 58 β . . . . .	1793 — 40 -
3. Contoen for Øierens Regulering 4de Termin . . . . . 1500 Spd. - β samt 3die Termin af det paa Jern- banen som Grundeier udlig- nede Bidrag . . . . . 150 — 36 - 1650 — 36 -	

---

8823 — 76 -

Det tilbageblevne Overskud 51540 Spd. 78½ β

har sat Direktionen istand til at erklære en Dividende af 5 pCt. af de pri-  
oriterede Aktier £ 225000, er £ 11250 à 4 Spd. 58 β . . . . . 50437 — 60

medens Resten 1103 Spd. 18½ β

er afsat som Udbytte til de uprioriterede Aktier.

Hermed salderes Balancecontoen, som udviser følgende

**Activa.**

Cassa-Conto . . . . .	1372 Spd. 70 β
Christiania Postkontor . . . . .	555 — 80 -
Christiania Godsagent og Stationsmesterne, udestaaende gjennem disse. . . . .	6121 — 114 -
Mjøsdampskibenes Chefer og Commissionærer . . . . .	312 — 93 -
Diverse indenlandske Debitorer . . . . .	399 — 32½ -
Diverse udenlandske Debitorer. Bk 61. 14 . . . . .	20 — 75 -
Beholdninger under Hovedkontoret . 4047 Spd. 49½ β	
— af Brænde . . . . . 1444 — 3 -	
— af Coke og Kul . . . . . 7113 — 90½ -	
— under Materialforvalteren . . 43515 — 21 -	
	<hr/> 56120 Spd. 44 β
Conto for Opfyldning af Viaducterne, forskudt hertil . . . . .	9003 — 7 -
Tilgode af Havnekassen . . . . .	23982 — 94 -
Capitalcontoer:	
1. Coke-Ovnene, uforandret . . . . . 4434 Spd. 51 β	
2. Forbedringer ved Stationerne, uforandret . . . . . 24702 — 65½ -	
Lateris	<hr/> 29136 Spd. 116½ β 97889 Spd. 9½ β

	Transport	29136 Spd.	116½ β	97889 Spd.	9½ β
3.	Eidsvold Hotel og Stationsbygning, uforandret . . . . .	11022	—	52½	-
4.	Anlæg for Temmertransport til Strømmens Sidebane:				
	Sidebanens Omlægning . . . . .	3432 Spd.	77	β	
	Kehrat paa Lilestrømmen	3351	—	71½	-
	Sidebane til Kehraten . . . . .	3049	—	104	-
		<hr/>			
		9834 Spd.	12½	β	
5.	Betjentboligers Capital - Conto, uforandret . . . . .	7028	—	91	-
6.	Meyergaardens Capital - Conto, uforandret . . . . .	26680	—	4½	-
7.	Nye Driftsmidler (8 nye og 8 forandrede Passageervogne, samt 10 Trælastvogne) . . . . .	9054	—	58	-
8.	Mjøsdampskibenes Kapitalconto . . . . .	29609	—	52½	-
9.	Ballastsidebaner . . . . .	2626	—	39	-
10.	Lundberg Skov . . . . .	3370	—	104½	-
11.	Søringen . . . . .	38300	—	20½	-
12.	Baarliddalens Vandfald og nogle Jordstykker langs Andølven . . . . .	500	—	-	-
		<hr/>			
		167163 Spd.	71½	β	
		<hr/>			
		265052 Spd.	81	β	

Passiva.

Den norske Regjering, tilgode . . . . .	10700 Spd.	-	β
Creditbanken . . . . .	1695	—	19 -
Vexelconto . . . . .	79000	—	- -
Oplandske Dampskibe . . . . .	30	—	39 -
Contractorerne, tilgode hos Mjøsdampskibene . . . . .	16698	—	80 -
Udenlandske Creditorer £ 665. 17. 6 . . . . .	2996	—	55 -
Diverse Creditorer . . . . .	2867	—	24 -
Pantecreditorer i Meyergaarden . . . . .	20000 Spd.	-	β
— i Søringen . . . . .	29100	—	- -
— i Lundberg Skov . . . . .	2100	—	- -
	<hr/>		
	51200 Spd.	-	β
Nye Jernbaneanlæg, tilgode . . . . .	241	—	89 -
Sygekassen . . . . .	153	—	2½ -
Mjøsdampskibenes Gevinst og Tabs Conto . . . . .	2666	—	72½ -
Betjentboligernes Do. Do. . . . .	283	—	70 -
Meyergaardens Do. Do. . . . .	686	—	98 -
	<hr/>		
	3637 Spd.	½	β
Lateris	169219 Spd.	69	β
	<hr/>		
	265052 Spd.	81	β



	Transport	169219 Spd. 69	β	265052 Spd. 81	β
Øierens Regulering . . . . .		1650	-	36	-
Erstatnings-Conto for Jernbanens Strand ved Bjørviken med en Del af Meyergaarden . . . . .		30000	-	-	-
Prioriterede Actier, tilbagestaaende fra foregaaende Drifts- aar £ 139. 14 . . . . .		628	-	78	-
Tilkommer for 7de Driftsaar £ 11250 . . . . .		50437	-	60	-
		<hr/>			
				51066 Spd. 18	β
Uprioriterede Aktier, tilbagestaaende fra foregaaende Driftsaar . . . . .		4370	-	97½	-
Afsat for 7de Driftsaar . . . . .		1103	-	18½	-
		<hr/>			
				5473 Spd. 116	β
Reservefondet udgjorde ved Udgangen af foregaaende Driftsaar . . . . .		29459 Spd. 41	β		
Anvendt heraf til Anskaffelse af to nye Locomotiver med Ten- dere . . . . .		18372 Spd. 67	β		
Til Anskaffelse af 10 nye Træ- lastvogne . . . . .		3444	-	12	-
		<hr/>			
	Tilbage	21816 Spd. 79	β	7642 Spd. 82	β
		<hr/>			
				265052 Spd. 81	β
		<hr/>			
				265052 Spd. 81	β

### Regnskab over Heftyes Understøttelsesfond.

Dette Fond udgjorde ved Slutningen af foregaaende					
Driftsaar . . . . .		361 Spd. 61	β		
Indvundne Renter . . . . .		26	-	111	-
		<hr/>			
				Fondet udgjør saaledes nu	388 Spd. 52 β
Hvilket Beløb henstaaer saaledes:					
I Creditbanken . . . . .		60 Spd.	-	β	
Diverse Debitorer . . . . .		328	-	52	-
		<hr/>			
				Ballance	388 Spd. 52 β

### Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 6 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt. 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 .	20826	109½	2719	34	63968	77	87014	100½	18419	14	3577	45½	86964	62	19373	1½	3148	39½	75465	9½	97986	51	48,1
Bryn . . . .	300	68	10	16	71	77	382	41	362	70	10	36½	440	6	331	69	10	26½	255	101½	597	76½	36,3
Grorud . . .	797	12	44	115	1567	43	2409	50	1105	9	61	23	2276	90	951	10½	53	9	1922	6½	2926	26	1,4
Robsrud . . .	—	—	—	—	2225	82	2225	82	—	—	—	—	168	40	—	—	—	—	1197	1	1197	1	0,6
Strømnen . .	935	4	98	117	1842	79	2876	80	1145	40	84	103	1955	37	1040	22	91	110	1898	118	3031	40	1,8
Sidebanen .	—	—	—	—	9060	108	9060	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4530	54	4530	54	2,2
Lillestrøm .	2017	22	413	119	26660	29	28791	50	2102	12½	474	36½	3099	25	2059	77½	144	17½	14879	87	17083	62	8,4
Frogner . . .	1455	86	533	25	265	84	2254	75	1878	100	143	117½	1545	84	1667	33	338	71½	905	84	2911	68½	1,4
Kløften . . .	3508	28	984	29	3104	40	7596	97	3670	36	521	114	7704	34	3589	32	753	11½	540	37	9746	80½	4,8
Trøgstad . .	1526	78	268	17	4717	19	6511	114	1682	67	133	29	2676	119	1604	72½	200	83	3697	9	5502	44½	2,7
Dahl . . . . .	2431	11	391	69	20884	7	23706	87	2455	30	349	97	4355	102	2443	20½	370	83	12619	114½	15433	98	7,6
Eidavold . .	8523	82	1318	35½	20941	32	30783	29½	9001	2	1425	94½	44125	78	8762	42	1372	5	32533	55	42667	102	21,0
Tilsammen .	41822	20½	6482	96½	155309	77	203614	74	41822	20½	6482	96½	155309	77	41822	20½	6482	96½	155309	77	203614	74	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, Tele- graphskrivelser.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Fra og til Christiania . . .	38746	3½	6296	79½	150930	19	195972	102
Mellem de øvrige Stationer .	3076	17	186	17	4379	58	7641	92
Tilsammen .	41822	20½	6482	96½	155309	77	203614	74

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver 4de Uge.

4 Ugers Tidsrum.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer		Pakker, Vogne, Dyr og Tele- graphskrivelser.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Fra 2 Sept. til 23 Sept. 1860	2549	67	397	13½	5690	46	8637	6½	4,3
30 — - 21 Octbr. „	2965	37	470	11½	12309	51	15744	89½	7,7
28 Octbr. - 18 Novbr. „	2414	118½	451	90	10298	58	13165	26½	6,5
25 Novbr. - 16 Decbr. „	1953	100	419	111½	13149	65	15523	36½	7,5
23 Decbr. - 13 Januar 1861	2235	90	374	22½	5151	23	7761	15½	3,8
20 Januar - 10 Febr. „	2126	106	314	106½	10256	109	12698	81½	6,2
17 Febr. - 17 Marts „	2509	97	463	28½	14600	58	17573	63½	8,6
24 Marts - 14 April „	2704	74	416	87	9147	53	12268	94	6,0
21 April - 12 Mai „	3104	75	514	6½	10284	45	13903	6½	6,8
19 Mai - 9 Juni „	3781	105½	585	81½	14237	103	18605	50	9,2
16 Juni - 7 Juli „	5704	85½	722	52	18180	109	24608	6½	12,1
14 Juli - 4 August „	5168	103	713	10	17302	62	23184	55	11,4
11 Aug. - 31 Aug. „	4601	42	639	85½	14700	15	19941	22½	9,8
	41822	20½	6482	96½	155309	77	203614	74	100,0

Tabel over den ugentlige Middelindtægt.

Indtægt af	Ugentlig Mid- delindtægt.	Middelindtægten har været overskredet
Passagerer . . . . .	Spd. 802 β 8	i 16 Uger.
Vogne, levende Dyr, Pakker og Tele- graphskrivelser m. m. . . . .	124 40	i 20 Uger.
Varer . . . . .	2978 65	i 24 Uger, hvoraf 8 Uger om Vinteren.
Samlet Indtægt	3904 113	i 23 Uger, hvoraf 7 Uger om Vinteren.

Den største og mindste ugentlige Indtægt har været:

For	Største Indtægt.		Mindste Indtægt.	
	Spd.	β	Spd.	β
Passagerer . . . . .	Ugen 23 Juni - 30 Juni 1861	1815 104	Ugen 20 - 27 Februar 1861	345 56
Vogne, levende Dyr, Pakker, Telegraph- skrivelser . . . . .	— 7 Juli - 14 Juli 1861	198 79½	— 13 - 20 Januar 1861	60 24
Varer . . . . .	— 30 Juni - 7 Juli 1861	4975 45	— 2 - 9 Septbr. 1860	327 70
Samlet Indtægt	— 30 Juni - 7 Juli 1861	6650 55	— 2 - 9 Septbr. 1860	1220 92½

Af Indtægten for Varer, 155309 Spd. 77 β, har Træløst, heri iberegnet Brænde, bidraget 80867 Spd. 16 β. Størrelsen af Indtægten heraf fra de forskjellige 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.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Christiania . . . . .	63968	77	—	—	63968	77	0
Bryn . . . . .	71	77	19	20	52	57	26,8
Grorud . . . . .	1567	43	1282	70	284	93	81,8
Robsrud . . . . .	2225	82	2225	82	—	—	100,0
Strømmen . . . . .	1842	79	1694	61	148	18	92,0
Strømmens Sidebane . . . . .	9060	108	9060	108	—	—	100,0
Lillestrøm . . . . .	26660	29	26284	18	376	11	98,6
Frogner . . . . .	265	84	24	18	241	66	9,0
Kløften . . . . .	3104	97	856	31	2248	66	27,6
Trøgstad . . . . .	4717	19	3725	57	991	82	79,0
Dahl . . . . .	20894	49	19341	73	1552	96	92,6
Eidsvold . . . . .	20930	53	16352	78	4577	95	78,1
	155309	77	80867	16	74442	61	52,1

Total-Indtægten 212009 Spd. 115½ β fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver			I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train . . . . .	41068	Spd. 48 β	19,3
- Gods, Kreaturer og Reisevogne . . . . .	156522	— 119 -	73,8
- alle andre Indtægter . . . . .	14418	— 68½ -	6,9
	212009	Spd. 115½ β	100,0

## Oplysninger om Udgifterne.

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

Directionen, aarlig Løn . . . . . 2000 Spd. „  $\beta$

Hovedcontoiret:

Bestyreren, aarlig Løn . . . . .	1800 Spd.	„ $\beta$
Cassereren . . . . .	1000 —	„ -
4 Contoirbetjente og 1 Bud . . . . .	1587 —	„ -
1 Revisor . . . . .	100 —	„ -
Materialforvalteren $\frac{1}{2}$ Aar . . . . .	240 —	„ -
Materialbogholderen . . . . .	100 —	„ -
	<hr/>	
	4827 Spd.	„ $\beta$

### Stationsudgifter.

Christiania Station.

Passageer- og Telegraphexpeditionen:

2 Billetteurer og 3 Lærlinge . . . . . 716 Spd. 88  $\beta$

Godsexpeditionen:

Godsagenten fra 1 Septbr. til 31 Decbr.

1860 . . . . .	160 Spd.	„ $\beta$
Do. Gratiale . . . . .	35 —	„ -
3 Contoirbetjente . . . . .	622 —	„ -
4 Pakhuusformænd . . . . .	726 —	„ -
8 à 10 Sjouere og 1		
Bud . . . . .	1597 —	55 -
	<hr/>	
	3140 —	55 -

Stationsbetjening:

Stationsmesteren . . . . .	440 Spd.	„ $\beta$
Do. Procenter . . . . .	180 —	84 -
Do. Huusleie . . . . .	65 —	„ -
Understationsmesteren,		
1 $\frac{1}{2}$ Maaned . . . . .	30 —	„ -
6 à 8 Sjouere, 2 Spor-		
skiftere . . . . .	1216 —	26 -
4 Kjørere . . . . .	645 —	60 -
Reengjøring . . . . .	144 —	„ -
Nattevagt med In-		
spection . . . . .	162 —	„ -
	<hr/>	
	2883 —	50 -
	<hr/>	
	6740 Spd.	73 $\beta$

Bryn Station:

Stationsmesteren aarlig Løn . . . . .	144 Spd.	„ $\beta$
1 Telegraphist . . . . .	90 —	24 -
Sjouer- Arbeide . . . . .	4 —	34 -
	<hr/>	
	238 —	58 -

Lateris 6979 Spd. 11  $\beta$  6827 Spd. „  $\beta$



Transport	300 Spd.	β	9555 Spd.	34 β	6827 Spd.	β
Stationens Nettoindtægt over 4000 Spd.	46	— 1 -	346 Spd.	1 β		
1 Telegraphist og 3 Sjouere	541	— 16 -	887	— 17 -		
<b>Trøgstad Station:</b>						
Stationsmesteren, aarlig Løn	216 Spd.	β				
Procente, 1% af Sta- tionens Nettoindtægt over 3000 Spd.	13	— 63 -	229 Spd.	63 β		
1 Telegraphist og 2 Sjouere	386	— 108 -	616	— 51 -		
<b>Dahl Station:</b>						
Stationsmesteren	219 Spd.	β				
Procenter, 1% af Sta- tionens Nettoindtægt over 8000 Spd.	67	— 25 -	286 Spd.	25 β		
1 Telegraphist og 2 Sjouere	417	— 96 -	704	— 1		
<b>Eidsvold Station:</b>						
Stationsmesteren, aarlig Løn	360 Spd.	β				
Procenter, 1% af Sta- tionens Nettoindtægt over 20000 Spd.	220	— 24 -	580 Spd.	24 β		
1 à 2 Contoirbetjente	368	— " -				
1 à 2 Telegraphister og 1 Bud	230	— " -				
3 à 4 Pakhuusformænd	651	— " -				
6 à 11 Sjouere	894	— 98½ -				
Extraarbeidere og Nattevagt	689	— 6½ -	3413 Spd.	9 β		
Fradrages Godtgjørelsen for Læsning og Ladning	2929	— 73 -	483	— 56 -		
8 Over- og Underconductører samt 1 Ex- traconductør	2154 Spd.	40 β				
Milepenge à ¼ og ½ β pr. Vognmil	419	— 54 -				
Søndagstillæg	199	— 96 -	2773	— 70 -		
10 Grindvogtere og Sporskiftere paa Linien	996	— " -	16015	— 109 -		

Det bemærkes at Stationsmesternes Procenter ikke vare opgjorte da Regnskabet blev afsluttet, og at disse derfor bleve anslaaede til 300 Spd. De have efter senere Opgjør udgjort 588 Spd. 68 β, og vil Differentsen 288 Spd. 68 β blive ført til Udgift i næste Regnskabsaar.

Lateris 22842 Spd. 109 β



Transport 22842 Spd. 109 β

**Ingenieurdepartementet.**

1 Assistent og 1 Lærling, aarlig Løn . . . . .	595	Spd. 93 β	
Overtelegraphisten . . . . .	300	—	" -
Overbanemesteren 8 Maaneders Løn . . . . .	480	—	" -
17 Formænd langs Linien . . . . .	4776	—	61 -
43 faste Skinnelæggere . . . . .	3893	—	96 -
Extraarbejdere ved Banelegemet . . . . .	6034	—	77 -
Lønninger til Gjerders Istandsættelse, Planering o. desl. . . . .	3671	—	8 -
Arbejds løn for Linien i Locomotiv-Verkstedet . . . . .	1139	—	71½ -
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse, 6 faste Mand . . . . .	2251	—	104½ -
			<u>23143 Spd. 31 β</u>

**Locomotivdepartementet.**

Maskinmesteren, 8 Maaneder . . . . .	802	Spd. 60 β	
Locomotivmesteren, 4½ Maaned . . . . .	202	—	60 -
Underlocomotivmesteren . . . . .	362	—	" -
Materialforvalteren ½ Aar . . . . .	242	—	80 -
8 Locomotivførere og 5 à 7 Fyrbødere . . . . .	4043	Spd. 94 β	
Milepenge à 4, 3 og 2 β pr. Locomotivmil . . . . .	394	—	61 -
Søndagstillæg . . . . .	144	—	24 -
Præmier for Besparelse af Coke, Kul o: . . . . .	208	—	14 -
	4790	—	73 -
3 à 4 Pudser, 3 Cokesmænd, 2 Vandpumpere og 2 Vagtmænd . . . . .	1836	—	17 -
Omtrent 40 Verkstedarbejdere, Arbejds løn under dette Departement i Forbindelse med Vognverkstedets Arbejds løn under samme . . . . .	5984	—	48 -
			<u>14220 — 98 -</u>

**Vogndepartementet.**

Vognmesteren, 4 Maaneders Løn . . . . .	200	Spd. " β	
Undervognmesteren . . . . .	337	—	104 -
3 Vognvisitører, 2 ved Christiania og 1 ved Strømmen . . . . .	585	—	116 -
Omtrent 14 Snedkere, 2 à 3 Malere, 2 Hjulskiftere, 1 Pudser, 1 Smorer, 2 Presenningmagere og 2 Sjouere. Arbejds løn under dette Departement i Forbindelse med Locomotivverkstedets Arbejds løn under samme . . . . .	4317	—	24 -
			<u>5441 — 4 -</u>
Tilsammen 285 faste Personer . . . . .			<u>65648 Spd. 2 β</u>

**Oplysninger om Passageerbefordringen.**

Med de ordinaire Passageertrain ere befordrede 142066 Passagerer med Indtægt . . . . .	41068	Spd. 48 β
Med Extratrain og som militair Transport . . . . .	429	— " — 256 — 81 -
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Classe end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet . . . . .		373 — 11½ -
For 4 Saisonsbilletter mellem Christiania og Lillestrøm . . . . .		124 — " -
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet . . . . .	142485	Passagerer med Indtægt 41822 Spd. 20½ β

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

Fra . . .	Class	TR										Total.
		Christi- nia.	Bryn.	Grorud.	Strøm- men.	Lille- Strøm.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eids- vold.	
Christi- ania.	1		5	148	181	151	72	265	83	157	828	1890
	2		390	1096	650	872	842	1716	366	678	3524	10134
	3		1776	5327	4727	7529	6048	9772	3835	3845	10875	53734
			2171	6571	5558	8552	6962	11753	4284	4680	15227	65758
Bryn.	1	30		0	0	0	0	0	0	0	1	31
	2	164		3	3	6	13	5	1	5	20	220
	3	1085		157	67	144	161	106	28	54	127	1929
		1279		160	70	150	174	111	29	59	148	2180
Grorud.	1	21	0		0	3	0	1	0	7	23	55
	2	301	9		6	13	9	10	20	5	29	402
	3	3788	132		202	457	240	212	96	103	217	5447
		4110	141		208	473	249	223	116	115	269	5904
Strøm- men.	1	135	1	0		5	0	2	0	4	2	149
	2	491	4	4		14	4	13	5	29	3	567
	3	3840	67	249		131	213	129	95	48	92	4864
		4466	72	253		150	217	144	100	81	97	5580
Lille- Strøm.	1	168	0	5	5		3	2	0	2	4	189
	2	1013	9	17	16		4	15	9	5	10	1098
	3	7921	175	462	288		240	211	196	113	271	9877
		9102	184	484	309		247	228	205	120	285	11164
Frogner	1	41	0	1	2	0		1	0	3	4	52
	2	484	12	8	14	5		5	6	13	39	586
	3	4845	144	190	184	177		201	167	103	293	6304
		5370	156	199	200	182		207	173	119	336	6942
Kløften.	1	235	0	3	0	4	1		4	13	3	263
	2	1600	10	7	14	16	2		14	23	77	1763
	3	9446	108	222	177	286	166		350	279	464	11498
		11281	118	232	191	306	169		368	315	544	13524
Trøg- stad.	1	48	0	1	0	2	0	7		10	7	75
	2	308	1	18	1	7	10	22		30	54	451
	3	3566	42	88	110	238	112	276		499	347	5278
		3922	43	107	111	247	122	305		539	408	5804
Dahl.	1	144	0	5	6	3	4	4	5		13	184
	2	589	1	3	23	4	11	33	45		57	766
	3	4216	43	130	56	118	85	304	511		921	6384
		4949	44	138	85	125	100	341	561		991	7334
Eids- vold.	1	763	1	12	1	4	2	2	6	5		796
	2	3159	25	40	6	15	33	74	44	84		3480
	3	11032	90	179	78	259	213	427	349	973		13600
		14954	116	231	85	278	248	503	399	1062		17876
Total.	1	1585	7	175	195	172	82	284	98	201	885	3684
	2	8109	461	1196	733	952	928	1893	510	872	3813	19467
	3	49739	2577	7004	5889	9339	7478	11638	5627	6017	13607	118915
		59433	3045	8375	6817	10463	8488	13815	6235	7090	18305	142066

Fordelingen af de med de ordinaire Passageertrain befordrede 142066 Personer paa de forskjellige Vognklasser, 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.	For alle Classer.
Antal befordrede Passagerer . . . . .	3684	19467	118915	142066
Antal Personmile . . . . .	15266	72751	371015	459032
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde . . . . .	2545	12125	61836	76506
Hver Person har i Gjennemsnit reist . Miil	4, <sub>1</sub>	3, <sub>7</sub>	3, <sub>1</sub>	3, <sub>2</sub>
Antal benyttede Passageervogne . . . . .	1223	1704	5116	8043
Antal Pladse . . . . .	29352	54528	192361	276241
Antal Vognmile . . . . .	6751	9212	28235	44198
Antal Pladsmile . . . . .	162024	294784	1061636	1518444
Enhver Vogn rummer Personer . . . . .	24	32	37, <sub>6</sub>	34, <sub>5</sub>
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer . . . . .	2, <sub>3</sub>	7, <sub>9</sub>	13, <sub>1</sub>	10, <sub>4</sub>
Procent af Vognenes Pladse benyttede . . .	9, <sub>4</sub> %	24, <sub>7</sub> %	34, <sub>6</sub> %	30, <sub>2</sub> %
Antal Vogne, hvoraf Jernbanen er i Besiddelse . . . . .	3, <sub>3</sub>	9	20	33
Hver Vogn i Gjennemsnit gennemløbet Miil	1753	1023	1412	1339
Vægten af en Vogn i Centner . . . . .	102	97	96	97, <sub>1</sub>
Vognenes Centnermiil . . . . .	688602	893564	2710560	4292726
Hver Person antagen at veie 1½ Centner, giver Centnermiil . . . . .	22899	109126	556523	688548
Samlet Bruttolast bevæget 1 Miil . . . . .	711501	1002690	3267083	4981274
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . . . . . Centner	45, <sub>1</sub>	12, <sub>3</sub>	7, <sub>3</sub>	9, <sub>4</sub>
Nettolasten i Procent af Bruttolasten . . .	3, <sub>2</sub> %	10, <sub>9</sub> %	17, <sub>3</sub> %	13, <sub>8</sub> %
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn Centner	105, <sub>4</sub>	108, <sub>9</sub>	115, <sub>7</sub>	112, <sub>7</sub>
Indtægt af hver Classe . . . . .	Spd. β 3132-83	Spd. β 10160-23	Spd. β 27775-62	Sqd. β 41068-48
Indtægt af hver Vogn befordret 1 Miil . . .	" 55, <sub>7</sub>	" 132, <sub>3</sub>	" 118, <sub>0</sub>	" 111, <sub>5</sub>
Indtægt af hver Passageer . . . . .	" 102, <sub>0</sub>	" 62, <sub>6</sub>	" 28, <sub>0</sub>	" 34, <sub>7</sub>
Indtægt af hver Passageer befordret 1 Miil .	" 24, <sub>6</sub>	" 16, <sub>7</sub>	" 9, <sub>0</sub>	" 10, <sub>7</sub>
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal . . . . .	2, <sub>6</sub> %	13, <sub>7</sub> %	83, <sub>7</sub> %	100, <sub>0</sub> %
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt . . . . .	7, <sub>6</sub> %	24, <sub>8</sub> %	67, <sub>6</sub> %	100, <sub>0</sub> %



## Oplysninger om Godsbefordringen.

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

Varenes Art.	Til									Til-sammen.	Redu-ceret til Centn.	
	Bryn.	Gro-rud:	Ström-men.	Lille-ström.	Frog-ner.	Kløf-ten.	Trög-stad.	Dahl.	Eids-vold.			
Bark . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	7	—	7	Vogne à 60 Ct.	420
Brændeviin . . . . .	Centn.	—	—	—	11	79	685	380	54	426	1635 Centner.	1635
Cement . . . . .	Vogne	2	—	—	—	—	—	—	—	1	3 Vogne à 110 Ct.	330
Coks . . . . .	do.	—	—	—	7	—	—	—	—	4	11 do. à 80 Ct.	880
Drainsrør . . . . .	do.	2	—	2	1	—	—	—	—	4	9 do. à 110 Ct.	990
Farvetræ . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4 do. à 80 Ct.	320
Foustage, tomme . . . . .	Antal	39	—	—	—	—	1	—	1	605	646 Antal à 2 Ct.	1292
Gjødsel . . . . .	Vogne	—	124	45	—	—	15	1	13	2	200 Vogne à 110 Ct.	22000
Glasvarer . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	1	11	38	50 do. à do.	5500
do. . . . .	Centn.	—	—	4	67	14	140	29	91	102	447 Centner.	447
Høe . . . . .	Vogne	—	—	10	—	—	—	—	—	19	29 Vogne à 40 Ct.	1160
Hövellis . . . . .	do.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1 do. à do.	40
Jernbaneskiner . . . . .	do.	1	5	69	8	—	6	—	—	—	89 do. à 110 Ct.	9790
Jernbanevogne . . . . .	do.	—	—	—	3	3	—	—	—	5	11 do. à 50 Ct.	550
Jernvarer . . . . .	do.	—	—	2	51	—	—	—	—	47	100 do. à 110 Ct.	11000
do. . . . .	Centn.	—	8	608	3613	766	1059	217	542	2235	9048 Centner.	9048
Kalk . . . . .	Vogne	—	—	17	9	3	3	—	1	14	47 Vogne à 110 Ct.	5170
Kornvarer . . . . .	Tönder	4	752	3986	11730	6759	33259	7694	12419	102413	179016 Tdr. à 1,65 Ct.	295376
Kridt og Bridsel . . . . .	Vogne	71	—	—	—	—	—	—	—	2	73 Vogne à 60 Ct.	4380
Kul . . . . .	do.	—	—	6	86	7	28	6	5	527	665 do. à 110 Ct.	73150
do. . . . .	Centn.	—	19	327	587	314	499	155	224	1735	3860 Centner.	3860
Leer, ildfast . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	6	—	19	12	37 Vogne à 110 Ct.	4070
Maskineri . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8 do. à do.	880
Möbler & Flyttegods . . . . .	do.	—	—	2	11	3	14	18	7	55	110 do. à 60 Ct.	6600
Muur & Tagsteen . . . . .	do.	—	52	211	37	1	12	—	33	9	355 do. à 110 Ct.	39050
Poteter . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1 do. à do.	110
do. . . . .	Centn.	1	70	291	408	130	142	98	51	298	1489 Centner.	1489
Salt . . . . .	Tönder	—	30	176	619	670	3283	1454	1387	23025	30644 Tdr. à 3 Ct.	91932
Sand . . . . .	Vogne	2	30	4	6	—	—	—	—	—	42 Vogne à 110 Ct.	4620
Sild . . . . .	Tönder	—	20	97	488	483	5087	1163	812	17546	25696 Tdr. à 2,4 Ct.	61670
Slibe & Møllestene . . . . .	Centn.	—	—	70	22	407	721	147	219	697	2283 Centner.	2283
Steen . . . . .	Vogne	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2 Vogne à 110 Ct.	220
Granit . . . . .	do.	—	—	4	—	—	—	—	1	—	5 do. à do.	550
Trælast.	Planker . . . . .	do.	3	16	—	—	—	—	—	4	23 do. à 120 Ct.	2760
	Battens . . . . .	do.	1	—	—	—	—	—	—	—	1 do. à do.	120
	Tømmer . . . . .	do.	25	1	1	—	—	—	—	—	27 do. à 110 Ct.	2970
	Sleepers . . . . .	do.	—	5	—	—	—	—	—	—	5 do. à do.	550
Varer, diverse . . . . .	Centn.	169	257	1888	7763	3758	19331	6692	9030	80102	128990 Centner.	128990
Öl . . . . .	do.	—	829	1551	6632	2861	4604	3622	165	3733	25997 do.	25997
		8514	28392	52306	64856	24190	112660	33148	49059	449074		822199

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

Varenes Art.	Fra														
	Bryn.		Gorud.		Robsrud.	Fjeldhammer.	Strømmen Sidebane.		Strømmen.		Lillestrøm.		Frogner.		
	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	
Arbejdsredskaber . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—
Been . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brændeviin . . . . .	Centn.	—	212	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bygningsmaterialier . . . . .	Vogne	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	2	10	—	—
Flasker, tomme . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Foustager do. . . . .	Antal	—	—	2	57	—	—	—	—	33	3	—	—	—	10
Flyttegods & Meubler. . . . .	Vogne	—	—	1	2	—	1	—	1	—	—	—	—	1	4
Glasvarer . . . . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Granit . . . . .	Vogne	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jernvaner . . . . .	do.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
do. . . . .	Centn.	—	—	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	4	329
Jernbaneskiner . . . . .	Vogne	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
Jernbanesviller . . . . .	do.	—	—	13	4	—	—	—	—	—	—	12	132	—	—
Kul . . . . .	Centn.	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kjød . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	10
Kornvarer . . . . .	Tdr.	1	—	357	—	—	—	—	—	165	2	33	9	24	82
Meik . . . . .	Centn.	—	—	—	185	—	—	—	—	—	517	—	65	—	5053
Muur & Tagsteen . . . . .	Vogne	—	—	1	1	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—
Poteter . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
do. . . . .	Centn.	—	—	13	—	—	—	—	—	—	10	—	6	—	87
Salt . . . . .	Tdr.	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Saugflis . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—
Steen . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sild . . . . .	Tdr.	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smør & Ost . . . . .	Centn.	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Trælast.	Planker . . . . .	Vogne	—	—	98	58	56	—	783	—	13	2	1031	—	2
	Battens . . . . .	do.	—	—	32	67	8	—	30	—	1	—	900	—	1
	Bord & Lægter . . . . .	do.	—	—	352	234	265	—	1886	2	8	2	2843	—	—
	Fjirkantet Tømmer . . . . .	do.	—	—	5	—	—	—	2	—	2	—	102	—	—
	Rundt do. . . . .	do.	—	8	—	13	—	—	35	—	—	25	2023	—	—
	Spirer & Stick . . . . .	do.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	82	—	3
	Pitprops . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bjælker . . . . .	do.	—	—	—	—	535	—	—	—	—	4	—	1839	—
Brænde & Baghuun . . . . .	do.	—	—	—	6	2	30	1	279	2	251	4	454	—	2
Gammelt Tømmer . . . . .	do.	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Varer, diverse . . . . .	Centn.	259	1	609	517	—	—	—	—	68	1149	236	5161	27	2253
Øl . . . . .	do.	—	—	1593	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		261	1093	10452	62478	102150	42840	110	358740	3660	32661	5210	1082167	131	9071



paa Jernbanen fra de forskjellige Stationer udenfor Christiania.

Kløften.		Trøgstad.		Hauer- sæter.	El- stad- 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.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	Vogne à 60 Ct.	180	120
—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	9	—	14	do. à 80 Ct.	—	1120
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1369	—	1581	Centner.	—	1581
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	10	Vogne à 60 Ct.	540	600
—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	126	—	134	do. à do.	—	8040
15	491	—	185	—	—	—	66	—	—	521	20	1363	Antal à 2 Ct.	40	2726
—	9	—	6	—	—	—	2	—	—	38	2	63	Vogne à 60 Ct.	120	3780
10	4958	—	413	—	—	2	3443	—	—	—	12	8814	Centner.	12	8814
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	—	Vogne à 110 Ct.	6160	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à do.	—	110
6631	12293	405	699	—	—	29	42	—	—	381	7072	13752	Centner.	7072	13752
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Vogne op à 110 Ct.	—	—
24	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	24	12	og ned à 80 Ct.	2640	960
—	—	—	15	—	15	—	26	—	—	207	25	399	Vogne à 60 Ct.	1500	23940
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	Centner.	32	—
—	66	—	32	—	—	—	1177	—	—	—	—	1291	do.	—	1291
637	442	158	222	—	—	131	238	—	—	164	1506	1159	Tdr. à 1,66 Ct.	2485	1912
—	5302	—	748	—	—	—	114	—	—	—	—	11984	Centner.	—	11984
—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	13	27	21	Vogne à 110 Ct.	2970	2310
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	19	do. à do.	—	2090
—	809	10	5413	—	—	4	3322	—	—	6773	27	16420	Centner.	27	16420
46	—	—	—	—	—	27	—	—	—	5	79	5	Tdr. à 3 Ct.	237	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	Vogne à 40 Ct.	—	120
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	3	do. à 110 Ct.	—	330
20	—	—	3	—	—	3	—	—	—	3	53	6	Tdr. à 2,4 Ct.	127	14
—	217	—	—	—	—	—	151	—	—	1325	—	1731	Centner.	—	1731
—	30	—	57	—	—	—	506	—	—	269	2	2903	Vogne à 120 Ct.	240	348360
—	112	—	31	—	1	—	463	—	3	409	—	2058	do. à do.	—	246960
—	4	—	44	—	—	—	745	—	—	195	4	6576	do. à do.	480	789120
—	—	—	28	42	46	—	223	—	—	44	—	494	do. à 110 Ct.	—	54340
—	5	6	86	85	95	—	171	—	—	49	31	2570	do. à do.	3410	282700
—	—	—	—	18	233	—	871	6	8	50	2	1272	do. à do.	220	139920
—	—	—	—	—	—	—	93	—	—	—	—	93	do. à do.	—	10230
—	—	—	13	15	26	—	182	—	—	1108	—	3722	do. à do.	—	409420
—	9	—	2	14	—	—	304	—	—	428	7	1781	do. à do.	770	195910
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 80 Ct.	—	80
298	3014	113	3092	—	—	103	3769	—	—	32355	1713	51311	Centner.	1713	54311
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	do.	1593	—
10854	48290	1448	42450	17820	46560	442	423303	1320	1460	359708				32568	2632111

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen har været 3,486,878 Centner, hvoraf 2,632,111 Centner har været befordret i Retningen ned til Christiania og 854,767 Centner i Retningen op fra Christiania. Transporten af Varer ned har altsaa været 3,1 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælaster, Brænde og Jernbanesviller beregnet til 2,514,000 Centner, hvoraf 2,500,980 Centner i Retningen ned og 13,020 Centner i Retningen op. Vægten af Trælaster, Brænde og Jernbanesviller har altsaa udgjort tilsammen 72,1 p. Ct. af den samlede Godsbefordring; i Retningen ned 95,0 p. Ct., i Retningen op 1,5 p. Ct.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 972,878 Centner, hvoraf 131,131 Centner i Retningen ned og 841,747 i Retningen op. Af andre Varer end Trælaster, Brænde og Jernbanesviller er der altsaa befordret 6,5 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 819 Reisevogne og Slæder samt 1,694 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.															Til-sammen.	
	Christi-ania.	Bryn.	Grorud.	Robsrud.	Fjeld-hammer.	Strømmen	Lille-Strøm.	Frogner.	Kløften	Trøgstad.	Hauer-sæter.	Elstadmo.	Dahl.	Heiret.	Finstad.		Eidsvold.
Christiania . . .	—	113	584	24	15	770	1124	441	1417	575	2	7	748	—	4	5384	11208
Bryn . . . . .	20	—	1	—	—	3	—	—	3	2	—	—	—	—	—	9	38
Grorud . . . . .	614	6	—	—	—	15	67	6	11	5	—	—	11	—	—	24	759
Robsrud . . . . .	897	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	901
Fjeldhammer . .	391	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	391
Strømmen . . . .	3272	32	2	—	—	—	11	1	3	1	—	—	17	—	—	—	3339
Lillestrøm . . . .	8063	46	1024	106	—	353	—	15	38	1	—	—	3	—	—	12	9661
Frogner . . . . .	190	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	193
Kløften . . . . .	626	—	3	—	—	14	23	—	—	—	—	—	3	—	—	141	810
Trøgstad . . . . .	539	26	21	—	—	10	2	16	1	—	—	—	1	—	—	32	648
Hauersæter . . .	143	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143
Elstadmoen . . .	341	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	341
Dahl . . . . .	3922	10	15	—	—	14	17	7	17	14	—	—	—	—	—	13	4029
Heiret . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finstad . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eidsvold . . . . .	3547	18	54	10	—	26	18	32	60	73	—	—	36	—	—	—	3874
Tilsammen	22565	252	1708	140	15	1205	1262	518	1550	671	2	7	820	—	4	5616	36,335

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 . . . . 36,335 med 121,947 Vognmile.

Tomme do. . . . . 21,283 „ 51,303

Tilsammen 57,618 med 173,250 Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 28,875, hvoraf læssede 20,324 og tomme 8,551.

Af de 36,335 læssede Vogne ere 24,676 bevægede i Retningen ned mod Christiania og 11,659 i Retningen op fra Christiania.

Antallet af Godsvogne, hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 559, hvoraf 337 i Retningen ned og 222 i Retningen op. Fradrages disse sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 35,776 Vogne, hvoraf 24,339 i Retningen ned og 11,437 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne har altsaa været 2,1 Gange saa stor ned som op.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Trælast, Brænde og Jernbanesviller, har været 21,996, hvoraf 21,869 i Retningen ned og 127 i Retningen op. Antallet af de med Trælast, Brænde og Jernbanesviller læssede Vogne har altsaa tilsammen været 61,5 pCt. af samtlige Vogne og særskilt i Retningen ned 89,9 pCt., i Retningen op 1,1 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 13,780, hvoraf 2470 i Retningen ned og 11,310 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 4,5 Gange saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 21,283, hvoraf 3,809 i Retningen ned og 17,474 i Retningen op.

Følgende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gjennemløbne Mile o. s. v.

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samt- lige Vogne.
Antal Vogne op . . . . .	222	127	11310	17474	29133
Antal Vogne ned . . . . .	337	21869	2470	3809	28485
Tilsammen Vogne . . . . .	559	21996	13780	21283	57618
Antal Vognmile op . . . . .	1093	139	47748	37753	86733
Antal Vognmile ned . . . . .	1652	61720	9595	13550	86517
Tilsammen Antal Vognmile . . .	2745	61859	57343	51303	173250
Hver Vogn op i Gjennemsnit be- væget hver Gang . . . . .	4,9 Miil.	1,1 Miil.	4,2 Miil.	2,2 Miil.	3,0 Miil.
Hver Vogn ned i Gjennemsnit be- væget hver Gang . . . . .	4,9 —	2,8 —	3,9 —	3,6 —	3,0 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang . . . . .	4,9 —	2,8 —	4,2 —	2,5 —	3,0 —
Antal Centner op . . . . .	c. 4450	13020	841747	—	859217
Antal Centner ned . . . . .	c. 6750	2500980	131131	—	2638861
Tilsammen Antal Centner . . .	c. 11200	2514000	972878	—	3498078
Antal Centnermile op . . . . .	c. 21836	14191	3877485	—	3913512
Antal Centnermile ned . . . . .	c. 33030	6955587	564498	—	7553115
Tilsammen Centnermile . . . . .	c. 54866	6969778	4441983	—	11466627

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller Gjennemsnit af samt- lige Vogne.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie op . . . . .	3639	2365	646248	—	652252
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie ned . . . . .	5505	1159265	94083	—	1258853
Tilsammen . . . . .	9144	1161630	740331	—	1911105
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	102,1	81,2	—	45,1
Do. Do. ned	20,0	112,7	58,8	—	87,3
Do. for alle Vogne	20,0	112,7	77,5	—	66,2
Vognenes Vægt er gjennemsnitlig 68 Centner. Herefter findes					
Bruttolast i Centner op . . . . .	19546	21656	1610827	1188232	2840261
Do. ned . . . . .	29666	3988072	299091	259012	4575841
Tilsammen . . . . .	49212	4009728	1909918	1447244	7416102
Bruttolast Centnermile op . . . .	96160	23643	7124349	2567204	9811356
Do. ned . . . . .	145366	11152547	1216958	921400	13436271
Tilsammen . . . . .	241526	11176190	8341307	3488604	23247627

### Oplysninger om Locomotivernes Drift.

Locomotiverne have i Regnskabsaaret tilbagelagt 20274 norske Mile, hvortil for deres Arbeide ved Stationerne med Trainenes Indskiftning etc. lægges 5 pCt. af 17972 Mile og 15 pCt. af 2302 Mile eller 1244, altsaa i det Hele tilbagelagt 21518 norske Mile, hvoraf 14403 med Passagerer og Gods, 4153 som Hjælpekraft og 2962 med Ballast og Fyld til Viadukter.

Dette Antal Mile er saaledes fordeelt paa Locomotiverne:

Locomotivets No.	Trainmile.	Assisterende Mile.	Mile. Ballast og Fyld til Viadukterne.	Tilsammen i Regnskabs- aaret.	I foregaaende Driftsaar.	Ialt efter Jernbanens Aabning.
1.	1836	947	344	3127	14179	17306
2.	3267	101	20	3388	14243	17631
3.	994	340	1855	3189	15209	18398
4.	1861	741	—	2602	13845	16447
5.	2828	818	446	4092	16096	20188
6.	313	106	3	422	5991	6413
7.	308	116	—	424	6395	6819
8.	818	281	86	1185	2060	3245
9.	703	289	186	1178	1545	2723
10.	1035	385	22	1442	1929	3371
11.	302	22	—	324	—	324
12.	138	7	—	145	—	145
	14403	4153	2962	21518	91492	113010







Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, foruden gamle Sleepers, der ikke er opført i Regnskabet i Pengeværdi	78 Spd.	β.
Coke . . . . . 2,380,400 ₧ . . . . .	6,546	— 12 -
Kul . . . . . 4,090,700 - . . . . .	8,181	— 48 -
Olie . . . . . 1,919½ Pot	til Locomotivførerne	511 Spd. 104 β
267 —	til Pudserne & Vand-	
	stationerne . . . . .	71 — 24 -
— 2,186½ Pot . . . . .	583	— 8 -
Talg og Smørelse . . . . . 10,813 ₧ . . . . .	1,097	— 84 -
Hamp- og Pakningsgarn 579 - . . . . .	57	— 108 -
Pudsegarn . . . . . 740½ - . . . . .	49	— 42 -
	16,593 Spd.	62 β.

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 14,403 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 1 Spd. 18 Skill. divideret med Locomotivmilenes Antal, 21,518, blive disse Omkostninger 93 Skill. for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger til Locomotivførere, Fyrbødere, Coksarbejdere, Vandpumpere, Udgifter ved Reparation o. d. have beløbet sig til 25,488 Spd. 7 Skill. Locomotivernes Drift har altsaa ialt kostet 42,082 Spd. 12 Skill., eller for hver Trainmiil 2 Spd. 111 Skill., for hver Locomotivmiil 1 Spd. 115 Skill.

Samtlige Jernbanens Udgifter 151,645 Spd. 81 Skill. fordeelte paa Trainmilene give for hver gjennemløben norsk Miil 10 Spd. 63 Skill.

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

<b>Personvogne.</b>	Disse ere forhen fundne at udgjøre . . . . .	Centnermile	4,292,726.
<b>Passagerer.</b>	459,032 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Centner erholdes . . . . .	—	688,548.
<b>Stoppevogne.</b>	Disse have gjennemløbet 24,068 Mile. Enhver af disse Vogne veier i Gjennemsnit 107 Centner, læsset i Gjennemsnit 112 Centner . . . . .	—	2,695,616.
<b>Godsvogne.</b>	Disse ere forhen fundne at udgjøre . . . . .	—	11,781,000.
<b>Gods.</b>	Er forhen fundet at udgjøre . . . . .	—	11,466,627.

Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget Centnermile 30,924,517.

Locomotivernes og Tenderens egen Vægt kan med Vand og Coke i Gjennemsnit ansættes for Locomotiverne No. 1—5 til 670 Centner, for No. 6—7 til 660 Centner og for No. 8—10 til 500 Centner. Heraf findes Locomotivernes og Tenderens Centnermile, Ballastmilene ikke medregnet, Centnermile 11,827,220.

Tilsammen Brutto Centnermile 42,751,737.

Da Trainmilenes Antal var 14,403, findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed, i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 2,147 Centner foruden Locomotivets og Tenderens egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal med Undtagelse af Ballastmilene, 18,556 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1,667 Centner.

Nettovægten bliver 12,155,175 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train giver 844 Centner og for hvert Locomotiv 655 Centner.

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

1ste Classes Personvogne . . . . .	0,47
2den Do. Do. . . . .	0,64
3die Do. Do. . . . .	1,96
Stoppevogne . . . . .	1,67
Godsvogne . . . . .	12,03

Tilsammen i Gjennemsnit 16,77 Vogne.

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

Maaned.	Locomotivmil.	Cokeforbrug.	Kulforbrug.	Tilsammen Coke og Kul.	Coke og Kulforbrug for hver Locomotivmil.
September 1860	1652	382,400	—	382,400	231
October —	1509	400,300	—	400,300	265
November —	1903	537,400	28,200	565,600	298
December —	1273	242,200	180,700	422,900	332
Januar 1861	1526	283,500	247,650	531,150	343
Februar —	1579	71,200	469,700	540,900	342
Marts —	1699	—	520,300	520,300	306
April —	1554	—	467,300	467,300	301
Mai —	1895	—	593,850	593,850	313
Juni —	2258	—	665,400	665,400	295
Juli —	2433	104,300	609,800	714,100	294
August —	2237	359,100	307,800	666,900	299
Tilsammen	21,518	2,380,400 ₰	4,090,700 ₰	6,471,100 ₰	301 ₰

Antallet af Train, hvormed Passagerer have været befordrede, har hver Søndag stadig været 2 op og 2 ned, om Søndagene i Vintermaanederne, fra 1ste October 1860 til 13de Mai 1861, 1 op og 1 ned, i Sommermaanederne 2 op og 2 ned den hele Linie.

Foruden disse Train har i Sommermaanederne 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 Lillestrømmen.

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

Af følgende Tabel kan Locomotivernes Nyttevirkning i det forløbne Driftsaar sammenlignes med samme i de 3 foregaaende Driftsaar. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Driftsaar.	Locomotivmil.	Bevægede Centnermil, Locomotivernes og Tenderens egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Coke- og kul-Forbrug.				Læst pr. Locomotivmil i Centner.	Nyttevirkning pr. Centnerkul i Centnermil. Virkningen af Coke og kul antagen lige.
			Total.	Pr. Locomotivmil.	Total §	Pr. Locomotivmil §	Pr. Centnermil. §	Pr. Time med Fyr paa.		
7de . .	18,556	42,751,737	25,780	1,389	2,380,400 Coke og 3,204,956 Kul.	301	0,1306	216	2,304	7,662
6te . .	15,442	35,310,475	19,940	1,291	3,950,800 Coke og 496,496 Kul.	288	0,1259	223	2,287	7,940
5te . .	15,924	36,687,868	18,555	1,165	4,232,850 Coke og 535,700 Kul.	299	0,1300	257	2,304	7,694
4de . .	14,850	34,222,686	17,328	1,167	4,178,100 Coke	281	0,1221	241	2,305	8,191

### Oversigt

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

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>A. Nye Forbrugsgjenstande.</b>															
1.	Hjulringe af smedet Jern 4' 8" Diameter med Flens . . . Stkr.	32	3	35	2279	10	"	10	691					45	2970
2.	Hjulringe af smedet Jern 4' 8" Diameter uden Flens . . . Stkr.	31	10	41	2783	6	2	8	548					49	3331
3.	Hjulringe af smedet Jern 3' 1" Diameter med Flens . . . Stkr.	48	"	48	1680	"	"	"	"					48	1680
4.	Hjulringe af smedet Jern 3' 1" Diameter uden Flens . . . Stkr.	12	"	12	444	"	"	"	"					12	444
5.	Axelkasser af Støbejern . . . -	8	5	13	96	1	"	1	9	3	3	6	38	20	143
6.	Krumtpaxler af smedet Jern -	"	"	"	"	4	"	4	1680					4	1680
	<b>Lateris</b>				<b>7282</b>				<b>2928</b>				<b>38</b>		<b>10248</b>



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 foregaa- ende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregaa- ende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregaa- ende Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	Quantum.	Kostende. Spd.
	Transport				7282				2928				38		10248
7	Rette Axler af smedet Jern . Stkr.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	Tenderaxler af — — —	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
9	Cylindre af Støbejern . . . -	"	"	"	"	2	"	2	228	"	"	"	"	2	228
10	Cylinderlaag af — . . . -	7	"	7	81	2	"	2	30	1	"	1	13	10	124
11	Sledekasser af — . . . -	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12	Sledekasselaa af — . . . -	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13	Sleider af Messing . . . . . -	12	"	12	281	4	"	4	95	"	"	"	"	16	376
14	Sleidepistoner af Smedejern . -	6	"	6	24	4	"	4	43	"	"	"	"	10	67
15	Sledestyrer - — . . . -	4	"	4	21	"	"	"	"	"	"	"	"	4	21
16	Linkeblokke for Sleideskiftin- gen af Staal . . . . . -	14	8	22	88	4	"	4	16	"	"	"	"	26	104
17	Sleidekraner af Messing . . . -	5	"	5	41	1	"	1	10	"	"	"	"	6	51
18	Jernkiler med Sætskruer af Staal -	254	3	257	68	96	"	96	24	"	"	"	"	353	92
19	Staalbolter . . . . . -	237	35	272	561	83	"	83	169	"	"	"	"	355	730
20	Pakningsringe af Messing . . Sæt.	44½	4½	49	384	8	½	8½	64	"	3	3	12	60½	460
21	Stempler - — . . . Stkr.	7	"	7	313	4	"	4	293	"	"	"	"	11	606
22	Stempelstænger af smedet Jern -	9	"	9	111	5	"	5	51	"	"	"	"	14	162
23	Connectingstænger af — — -	9	"	9	263	"	"	"	"	"	"	"	"	9	263
24	Cuplingsstænger af — — -	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25	Excenterstænger af — — -	3	"	3	15	"	"	"	"	"	"	"	"	3	15
26	Regulatoraxler af — — -	1	1	2	11	1	"	1	5	"	"	"	"	3	16
27	Krumtapveiver af — — -	"	"	"	"	8	"	8	208	"	"	"	"	8	208
28	Pistonstyrer af smedet Jern . Sæt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29	Glideblokke af Støbejern . . . Stkr.	"	22	22	55	10	"	10	28	"	"	"	"	32	83
30	Pumpestøvler af Støbejern . . -	2	"	2	14	"	"	"	"	"	"	"	"	2	14
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 . . -	25	½	25½	584	"	"	"	"	"	"	"	"	25½	584
36	Pakningsbössinger for Stempel- stænger af Messing . . . . -	20	7	27	100	7	"	7	17	"	"	"	"	34	117
37	Messinglagre for Connecting- stænger . . . . . -	100	15	115	379	14	1	15	172	"	"	"	"	130	551
38	Messinglagre for Cuplingstænger -	70	14	84	294	11	"	11	34	"	7	7	40	102	368
39	— for Locomotivaxler -	80	12	92	1063	14	6	20	381	"	4	4	64	116	1508
40	— - Tenderaxler . . -	57	12	69	524	"	"	"	"	"	"	"	"	69	524
41	Varmerør af Messing . . . . -	119	38	157	1214	62	"	62	443	"	6	6	52	225	1709
42	Tenderrør - — . . . . -	1	"	1	4	"	"	"	"	"	"	"	"	1	4
	Lateris				13793				5239				219		19251

4\*

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 foregående Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregående Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregående Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	Qvantum.	Kostende. Spd.
	Transport				13793				5239				219		19251
43	Tenderrør af Messing, bevægel., Stkr.	1	"	1	15	"	"	"	"	"	"	"	"	1	15
44	Pumperør — . . . . .	2	"	2	20	1	"	1	8	"	"	"	"	3	28
45	Damp rør i Røgekassen af Støbe- jern . . . . . Stkr.	10	"	10	122	"	2	2	22	"	"	"	"	12	144
46	Bolter for Fyrkassen af Kobber og Jern . . . . .	34	55	89	81	251	2	253	155	"	23	23	14	365	250
47	Røghatte af Jerntraad . . . . .	23	1	24	239	7	"	7	61	4	"	4	50	35	350
48	Ristestænger af Smedejern . . Sk	36½	17	53½	607	9	6	15	157	3½	2	5½	50	73½	814
49	Buffere . . . . . Stkr.	7½	"	7½	105	4½	"	4½	41	1	"	1	6	13	152
50	Bufferfjedre af Staal . . . . .	10	1	11	52	3	"	3	15	"	"	"	"	14	67
51	Trækfjedre — . . . . .	3	1	4	20	"	"	"	"	"	"	"	"	4	20
52	Askekasser - Smedejern . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
53	Stoppekruer af — . . . . .	7	2	9	29	5	"	5	15	"	"	"	"	14	44
54	Krumtappinder af — . . . . .	"	7	7	70	"	"	"	"	"	"	"	"	7	70
	<b>B. Reparationsarbejder.</b>														
1	Cylindre, omboret . . . . . Stkr.	1	"	1	10	1	"	1	12	"	"	"	"	2	22
2	Sleideansigter, afrettet . . . . .	11	8	19	83	4	"	4	24	"	4	4	14	27	121
3	Sleiderne, regulerede . . . . .	52	10	62	205	22	"	22	70	4	6	10	35	94	310
4	Axelguards, afrettet . . . . .	16	12	28	51	4	6	10	17	"	9	9	16	47	84
5	do. for Tendere, afrettet . . . . .	12	18	30	126	"	"	"	"	"	"	"	"	30	126
6	Pistonstyrer, afrettet . . . . . Sæt.	7	"	7	21	1	"	1	3	2	"	2	6	10	30
7	Hjulringe 4' 8" Diam. med Flens, afdreiet . . . . . Stkr.	190	44	234	234	50	12	62	62	32	32	64	64	360	360
8	Hjulringe 4' 8" Diam. uden Flens, afdreiet . . . . .	32	6	38	38	12	2	14	14	"	4	4	4	56	56
9	Hjulringe 3' 1" Diam. med Flens, afdreiet . . . . .	372	96	468	234	"	"	"	"	"	"	"	"	468	234
10	Hjulringe 3' 1" Diam. uden Flens, afdreiet . . . . .														
11	Stempler med Bolte og Fjedre, opsat . . . . .	205	49	254	236	64	3	67	63	17	25	42	37	363	336
12	Stempelstænger, afdreiet . . . . .	15	8	23	64	4	"	4	8	"	4	4	12	31	84
13	Sleidepistoner — . . . . .	14	8	22	30	6	"	6	8	"	4	4	6	32	44
14	Pumpekølber — . . . . .	14	8	22	11	4	2	6	3	"	6	6	3	34	17
15	Pakningsbøsninger, opforet . . . . .	72	29	101	202	33	2	35	70	"	18	18	36	154	308
16	Krydshoveder — . . . . .	12	4	16	92	"	"	"	"	"	6	6	48	22	140
17	Lagre for Connect og Couplings- stænger, opsat . . . . . Stkr.	1247	51	1298	322	209	6	215	61	43	19	62	44	1575	427
	<b>Lateris</b>				17112				6128				664		23904



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 foregående Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregående Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	I de foregående Driftsaar.	I sidste Driftsaar.	Tilsammen.	Kostende. Spd.	Qvantum.	Kostende. Spd.
	Transport				17112				6128				664		23904
18	Excenterstroppe, opsatte . . . Stkr.	362	8	370	152	128	1	129	52	8	3	11	7	510	211
19	Lagre for Locomotivaxler, af- pudset . . . . . -	39	15	54	113	10	"	10	30	26	11	37	70	101	213
20	Lagre for Tenderaxler, afpudset -	46	16	62	124	"	"	"	"	"	"	"	"	62	124
21	Axelkasser for Locomotiver, opforet . . . . . -	46	16	62	142	2	6	8	19	"	9	9	23	79	184
22	Axelkasser for Tendere, opforet -	32	7	39	93	"	"	"	"	"	"	"	"	39	93
23	Bytning af Bærefjedre for Lo- comotiver . . . . . -	150	31	181	1187	36	4	40	261	4	5	9	81	230	1529
24	Bytning af Bærefjedre for Ten- dere . . . . . -	34	4	38	165	"	"	"	"	"	"	"	"	38	165
25	Reparation ved Excenterskiver Ringe og Stænger med Kiler og Sætholter . . . . . Gange	14	1	15	71	1	"	1	5	"	"	"	"	16	76
26	Reparation ved Sleidelinker, Blokke, Bolte og Sleidestyrer -	30	36	66	442	14	1	15	281	1	16	17	14	98	737
27	Ombytning af Hjul . . . . . Par.	"	79	79	264	"	7	7	38	"	20	20	120	106	422
	Tilsammen				19865				6814				979		27658
	Til Anskaffelse af alle andre end de under Litr. A. nævnte nye Forbrugsgjenstande, saasom til Jern, Staal, Malerverer og min- dre Reservestykker, samt alle andre Reparationsarbejder end de ovenfor under Litr. B. nævnte, hvilke væsentligst have be- staaet i Maskinernes Adskillelse og Sammensætning, Reengjø- ring og Opmaling og dagligt fo- refaldende Eftersyn, derunder indbefattet Locomotiv- og Un- derlocomotivmesterens aarlige Lønninger, er for de foregaa- ende 6 Driftsaar medgaaet . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17093 64½
	og for det sidste Driftsaar . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7727 104

Altsaa Locomotivernes Istandholdelse for alle 7 Driftsaar kostet tilsammen 52479 48½

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften for de foreløbne 7 Driftsaar.

Locomotivmil.	Locomotivernes Istandholdelse.						Locomotivernes Drift.					
	Materialforbrug eller Reservestykker.		Lønninger og Arbejdsløn.		Tilsammen.		Forbrugsjensstande 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	Spd. 1269 - 111	β 11	Spd. 2800 - "	β 24	Spd. 4069 - 111	β 35	Spd. 15069 - 90	β 11	Spd. 6616 - 13	β 58	Spd. 21685 - 103	β 69
2det Do.	Spd. 2856 - 51	β 24	Spd. 2506 - 57	β 21	Spd. 5362 - 108	β 45	Spd. 16178 - 46	β 16	Spd. 5780 - 110	β 48	Spd. 21959 - 36	β 64
3die Do.	Spd. 4909 - 47	β 40	Spd. 4002 - 12	β 32	Spd. 8911 - 59	β 72	Spd. 17636 - 55	β 21	Spd. 4925 - 56	β 39	Spd. 22561 - 111	β 60
4de Do.	Spd. 2547 - 80	β 19	Spd. 4014 - 35	β 30	Spd. 6561 - 115	β 49	Spd. 17509 - 111	β 12	Spd. 5697 - 36	β 43	Spd. 23207 - 27	β 55
5te Do.	Spd. 3729 - 70	β 28	Spd. 4144 - 106	β 31	Spd. 7874 - 56	β 58	Spd. 15632 - 23	β 115	Spd. 5888 - 70	β 43	Spd. 21520 - 93	β 39
6te Do.	Spd. 3048 - 77	β 23	Spd. 4335 - 17	β 32	Spd. 7383 - 94	β 55	Spd. 15439 - 36	β 115	Spd. 6246 - 64	β 46	Spd. 21685 - 100	β 41
7de Do.	Spd. 4720 - 96	β 26	Spd. 7594 - 8	β 42	Spd. 12314 - 104	β 68	Spd. 18997 - 47	β 106	Spd. 6626 - 90	β 37	Spd. 25624 - 17	β 23
Tilsammen	Spd. 23082 - 52	β 25	Spd. 29396 - 116	β 31	Spd. 52479 - 48	β 56	Spd. 116463 - 48	β 4	Spd. 41781 - 79	β 44	Spd. 158245 - 7	β 48
											Spd. 25755 - 94	β 104
											Spd. 27322 - 24	β 109
											Spd. 31473 - 50	β 12
											Spd. 29769 - 22	β 104
											Spd. 29395 - 29	β 97
											Spd. 29069 - 74	β 96
											Spd. 37939 - 1	β 91









Foruden de i Tabellen opførte Materialier er ombyttet 11 Stkr. Crossings, 5 Sæt Skifte-skiner med c. 50 Stkr. dertil hørende nye Støbejerns Stole. Af Ballast er udkjørt til Linien 1,842 Vogne, hvoraf 690 Vogne fra Linderud og 1,152 Vogne fra Hauersæter og Elstadmoen. Udgifterne til den ovenbeskrevne Vedligeholdelse have udgjort:

Til Materialier . . . . .	11,645 Spd.	87½ β*).	
„ Indkjøb af et Ballasttag . . . . .	290 —	7 -	
„ Arbejdsløn i Jernbanens Værksted . . . . .	1,139 —	71½ -	
„ Arbejdsløn paa Linien til Ombygningen, til Liniens Bevogtning og til Ballastkjøring . . . . .	15,184 —	114 -	
Tilsammen . . . . .			28,260 Spd. 40 β.

Foruden disse til Vedligeholdelse af den egentlige Skinnevei hørende Arbejder ere forskjellige større og mindre Arbejder udførte til Forbedring eller Vedligeholdelse paa Linien, hvoriblandt nævnes:

- 1) Udvidelse af de trange Leerkuttere ved Bretvedt, Grorud, Fjeldhammer og mellem Strømmen og Lillestrøm er fortsat og tilendebragt, Skraaningerne ved samme ere afjevned og fuldstændig Afgrøftning med Tørvsætning udført. Disse Kutteres samlede Længde er ca. 7,000 Fod, og er der i Driftsaaret udkjørt af dem 1,100 Vogne. Ligeledes er udkjørt ca. 200 Vogne Leer fra de trange og høie Kuttere ved Frogner, foruden de stadigt forekommende mindre betydelige Oprensninger og Udkjørsler af nedfalden Lere i de fleste af Kutterne.
- 2) 13 Stkr. kassable Tømmeraabninger d. e. smaae Træbroer af 8 à 12 Fods Spænd med 10 à 16 Fods Høide ere sløifede og erstattede ved Jordbanker og Stikrender, hvortil medgaaet ca. 900 Stkr. 9" og 12" glacerede Leerrør.
- 3) I Løken Tunnel repareret de af Frost og Vand beskadigede Dele af Muurværket med nyt Muurværk af haardbrændt Steen og Cement, hvortil er medgaaet 11,000 Steen og 90 Tdr. Cement. Til Afledning af Vand indlagt flere Rør gennem Muurværket samt en 100 Fod lang Afløbsrende af 6" glacerede Rør fra Fordybningen over Tunnelens Top.
- 4) Opført nye Gjærder mellem Christiania og Grorud 4,784 løbende Favne, mellem Grorud og Strømmen 6,200 løbende Favne og mellem Dahl og Eidsvold 670 Favne; heraf er ca. 1,500 Favne opført, hvor forhen intet Gjærde var, d. e. ved Bretvedt og Haugenstuen Viadukter samt langs Riselven ved Løken Tunnel. Forøvrigt ere de øvrige Gjærder og Grinde reparerede, og flere af de sidstnævnte forsynede med nye Stolper af preserveret Tømmer.
- 5) Forlænget Sidebanen ved Røbsrud 130 Fod, den nedre Sidebane ved Dahl 93 Fod og Ballastbanen ved Linderud 250 Fod.
- 6) Ombyttet 6 Stkr. private Veiovergangsbroer i Planum med Jordbanker og Stikrender af tjærede Planker.
- 7) Indlagt 4 større og mindre Stikrender af tjærede Planker ved Brynsbjerget, Haneborg, Strømmens Vandpumpe og Eidsvold Tunnel samt mellem Dahl og Eidsvold.

\*) Dette Beløb er i Regnskabet Pag. 4 opført forliden med 488 Spd. 40 Skill. for Preservation af 586 Stkr. Langsleepers mere end forhen beregnet, hvorimod det samme Beløb er opført formeget til Materialier for Broernes Vedligeholdelse.

	Transport	28,260 Spd.	40 β.
8) Anlagt lukkede Render 150 Fod af Drænrør ved Bryn, 150 Fod af Faskiner og Steen ved Eidsvold Tunnel og 200 Fod af Faskiner og Steen i Nærheden af gamle Lersund, hvor Banken var udsat for Beskadigelse af Vandafløbet fra en Myr. Lignende Beskyttelse af Faskiner og Steen for Bankernes Fod anbragt ved Bryn, Linderud og flere Steder.			
9) Flere af Fjeldcuttingerne rensed for løse Stene ved Udbrydning og Minering.			
Udgifterne til disse Arbeider have udgjort:			
Til Materialier . . . . .	3,367 Spd.	72½ β	
„ Lønninger . . . . .	3,671	— 8 -	
	Tilsammen . . . . .		7,038 — 80½ -

Vedligeholdelse af Broer og Strandklædninger.

- 1) Ved Træbroerne er ombyttet 387 Stkr. Master, 143 Stkr. Kapstokke, desuden er ved Borkebro anbragt til Forstærkelse af Kapstokkene 56 Stkr. Spændværk, samt skjødet 6 Pæle og fornyet en stor Deel af Brotømmeret; ved Flanebroen skjødet 2, ved Frognerbroen 2 og ved Dalsbroen 81 Stkr. Pæle med 2de Stræbere paa Flaade samt 2 Stkr. ½" Skruebolte for hver Pæl.
- 2) Ved Jernbroen over Akers Elv er alt Træværk ombyttet med nyt, nemlig 101 Stkr. 16 Fods preserveret og 18 Stkr. 22 Fods upreserveret ¾" Tømmer samt nye Gangveie.
- 3) Jernbroerne over Akers Elv og Nitelven ere reenskrabede og malede.
- 4) Veibroen over Banen ved Galgebjerg ca. 250 Fod lang er forsynet med nyt malet-Rækværk.
- 5) Veibroen over Banen ved Stalsberg, bestaaende af 3 Stkr. 30 Fods Master med tilhørende Strøtømmer og Rækværk, er ombyttet med en ny.
- 6) Langs Andelven ere 2de større Strandklædninger reparerede ved Nedramningen af ca. 22 Stkr. 24 Fods og ca. 90 Stkr. 18 Fods Pæle med tilhørende 11 Stkr. Forankringsbaand med Jernbeslag.

Udgifterne til disse Arbeider have udgjort:

Til Materialier . . . . .	4,113 Spd.	87 β	
„ Arbeidsløn, hvorunder er indbefattet det daglige Tilsyn og de daglige Reparationer af Opkilinger og Forstøtninger af forskjellige Slags ved alle Træbroer	2,251	— 104½ -	
	Tilsammen . . . . .		6,365 — 71½ -
	Tilsammen		41,664 Spd. 72 β.

Uheldet ved Bretvedt. Angaaende samme og de i denne Anledning foretagne saavel midlertidige som permanente Arbeider oplyses.

Den 1ste September 1860 sank Bretvedtbanken i en Længde af ca. 400 Fod til en Dybde af ca. 35 Fod under Skinnerne paa den forhenværende Tømmerviaduct. Ved denne Synkning spærredes tillige Afløbet for Grorudbækken, der ved indtræffende stærkt Regnveir kan have en Vandføring af ca. 100 Kub. Fod i Secundet. Herved fornødigedes Anlægget af en Sidebane 2,400 Fod lang, paa hvilken Trafiken allerede den 10de samme Maaned kunde gjenaabnes. Et midlertidigt Vandafløb tilveiebragtes ved en Rende af 220 Stkr. 1" glacerede Leerrør 4 i Bredden. Bekostningerne herved ndgjorde ca. . . . . 1,400 Spd. „ β.

Lateris 1,400 Spd. „ β.



Transport 1,400 Spd. „β.

Senere begyndte Vandet at skjære sig Vei gennem den gamle nedfaldne Stikrende af Steen, derved udvaskedes den nye Bank fra nedden af, og en stadig Tilfyldning var for nogen Tid fornøden, men da Udvaskningen blev af større Betydenhed, opførtes her en Pælebro i 3 Spænd for at tage Vandet gennem denne. Uagtet Pælene vare rammede til 36 Fods Dybde og ikke gik mere end  $\frac{1}{2}$  Tomme for et 12 Fods Slag med et 31 Centner vægtigt Lod, begyndte dog Broen at synke strax efter den var tagen i Brug, og Synkningnu tiltog i saadan Grad, at det forudsaaes, at Broen ikke længere med Sikkerhed lod sig benytte. En ny Stikrende af Planker, 3 Fod i Firkant 250 Fod lang, blev derfor anlagt 200 Fod længere i Syd i en Dybde af 24 Fod under Sidebanens laveste Punkt. Navnlig under det sidstnævnte Arbeide indtraf et overordentligt stærkt og vedholdende Regnveir, hvilket betydeligt vanskeliggjorde Arbeidet og desuden foraarsagede en større Sætning og Glidning af Banken, hvorhos Vandet steg saa stærkt, (ca. 8 Fod i mindre end et Døgn, uagtet det nye Vandafløb var aabnet), at det truede med at stige over Skinnegaugen eller trænge gennem den opblødte smale Bank. Synkningen udgjorde omtrent 5 Fod, hvilken Høide maatte gienvindes ved Paakjøring af Ballast. Som Følge af disse yderst ugunstige Omstændigheder var Trafiken over dette Stykke afbrudt fra 21de October til 1ste November, hvorimod de forhen nævnte Arbeider bleve udførte uden saadan Standsning. Stadig Paakjøring af Ballast samt forskellige Vandaflednings- og Planeringsarbeider var fornøden gennem den hele regnfulde Høst, indtil Frosten indtraf mod Udgangen af November.

Omkostningerne ved disse Arbeider udgjorde ca. . . . . 3,600 — „ -

Da Frosten gik af Jorden, viste det sig, at den ovennævnte Trærende var bleven beskadiget ved Bankens Sætning og Glidning den foregaaende Høst, og da den permanente Stikrende mod Forventning endnu ikke var fuldført, maatte en ny provisorisk Stikrende af Planker anlægges i den samme Længde, men med ca. 4 Fods mindre Dybde end den beskadigede. Dette Arbeide udførtes saaledes, at Passageertrainene kun maatte standse der i 2 Dage, og Godstrainene indstilledes kun den ene Dag, nemlig den 15de April. Udgiften i denne Anledning udgjorde ca.

350 — „ -

Alle de oven forklarede Arbeider og Udgifter vare fornødne for saavidt muligt at holde Færdselen over denne Deel af Banen aaben.

Den hovedsagelige Vanskelighed herved var at skaffe og bibeholde tilstrækkeligt Afløb for Bækken gennem Skredet, der selvfølgelig kun bestod af en løs og usammenhængende blød Jordmasse (blød Leerjord). For at opnaae en varig Betryggelse for Færdselen kom det derfor væsentlig an paa at faae anlagt en permanent Afledning for Vandet jo før jo heller. Nødvendigheden heraf var indlysende efter det første store Jordfald, som fandt Sted ved Bredtvedt den 5te Juli 1860 og Boring for at finde et sikkert Sted for saadant Anlæg var derfor foretaget; Arbeidet med Udførelsen heraf blev imidlertid ikke paabegyndt før efter det store Fald den 1ste Septbr., da der før den Tid endnu kunde være Spørgsmaal om muligens at gjenopføre den ødelagte Deel af den ældre Stikrende. Efterat Forslag til dette Anlæg var afgivet medio September og samme efter Indre-Departementets Forlangende var bleven drøftet af Tilsynscommissionen, paabegyndtes

Lateris 5,350 Spd. „β.

5\*

Transport 5,350 Spd. „ β.

Arbeidet i Begyndelsen af October og var antaget at kunne fuldføres ved Udgangen af December. Anlægget bestaaer i en Tunnel af 360 Fods Længde med cirkulært Giennemsnit af 5 Fods indvendig og 7½ Fods udvendig Diameter, muret af haardbrændt Teglsteen i Cement, i begge Ender beskyttet mod Frost med en 8 Kub.-Favne Brudsteensmuur. Den er lagt gennem den faste Bakke, ca. 200 Fod i Nord for den nedfaldne Tømmerviaduct, og derfra er i en Længde af ca. 700 Fod gravet nyt Leie for Bækken, udgjørende i Forbindelse med tilhørende Planeringsarbeide ca. 900 Kub.-Favne Fyld, der nu tjener til Modvægt paa Foden af Banken; dette nye Vandløb ligger i fast Bakke i en Afstand af ca. 350 Fod fra Skinnegangen paa den nye Bank.

Arbeidet med Tunnelen gik raskt frem, saaledes som paaregnet, idet der efterat begge Endeskakter vare fuldførte, saa der kunde arbeides fra begge Ender, avanceredes jevnt 7 Fod i Døgnet i længere Tid, saa at man kunde have havt Tunnelen fuldført omtrent 18de December, d. e. omtrent 2½ Maaned efterat Beslutning om Arbeidet var fattet. Men da indtraf den 11te December den beklagelige Forsømmelighed, at Murerne, efterat en ny Længde paa 13 Fod lige under Skinnegangen var udgravet, ganske forlod Arbeidet, istedetfor strax at paabegynde og fuldføre Udmineringen uden Afbrydelse, saaledes som de vare beordrede. Følgen heraf var, at Udgravningen, som saaledes blev henstaaende uden Afstivning, endelig styrtede sammen, efterat have holdt sig fra den 8de December om Aftenen til den 11te om Morgen. Herved forvoldtes særdeles betydelige Vanskeligheder, da hele den overliggende Leermasse blev aldeles uden Sammenhæng og dertil ganske gjenneblødet fra et høiere i Bakken horizontalt liggende stærkt vandførende Sandlag. Efter forskjellige foreløbige Forsøg lykkedes det imidlertid at tilendebringe Arbeidet ved at synke ned en 30 Fod lang og 10 Fod bred Skakt gennem den oplødede Masse til Tunnelens Bund, der laae 42 Fod under Dagaabningen og ca. 56 Fod under Skinnerne paa den gamle Bank, hvilken for denne Hensigt blev borttagen. Arbeidet leed herved saadan Forsinkelse, at det ikke blev tilendebragt førend den 7de Mai d. A., da Vandet toges gennem Tunnelen.

Til Tunnelarbeidet medgik:

96,000 haardbrændte Steen . . . . .	800 Spd.	
484 Tdr. Cement . . . . .	1,238 —	
8 Kubikfavne Granit . . . . .	56 —	
Tømmer, Planker, Sand, Lys &c. . . . .	400 —	
Arbeidsløn med Administration . . . . .	2,041 —	5,435 — „ -

Heraf kan omtrent de 1,500 Spd. ansees som foraarsaget ved den ovennævnte Forsømmelse af Murerne.

Til Udgravningen af det nye Vandløb samt til Planering af Terrainet ved Foden af Banken og i begge Tunnelens Ender medgik . . . . . 1,000 — 32 -

For at komme til Kjendskab om Grundens Beskaffenhed foretoges samtidig med de ovennævnte Arbeider en omfattende Grundboring af Terrainet ved Viaducten. Der bores paa 108 Punkter i et Areal af ca. 9,600 □ Alen; den største Dybde til fast Bund fandtes at være 136 Fod under Skinnerne paa den oprindelige Viaduct, den almindelige Dybde 100 à 120 Fod. Bekostningerne herved udgjorde ca. . . . . 400 — „ -

Tilsammen 12,185 Spd. 32 β.



**Sammenligning mellem Godsbefordringen paa Jernbanen i de forløbne 7 Driftsaar.**

	1ste Driftsaar.	2det Driftsaar.	3die Driftsaar.	4de Driftsaar.	5te Driftsaar.	6te Driftsaar.	7de Driftsaar.
<b>Varer op.</b>							
Brændeviin . . . . . Centner	25	325	288	1,754	1,209	1,656	1,635
Foustager, tomme . . . . . —	10,750	11,716	11,744	9,852	12,510	13,716	1,332
Gjødsel . . . . . Vogne	101	29	41	208	171	167	200
Glasvarer . . . . . Centner	—	1,875	1,725	4,082	4,276	1,678	5,959
Jernbaneskinner . . . . . —	—	—	400	240	84,280	53,020	12,410
Jernvarer . . . . . —	3,009	3,641	6,122	11,644	21,022	20,366	27,120
Hø . . . . . Vogne	—	—	8	12	11	—	29
Kalk, Kridt, Leer, Sand, Muursteen, Tagsteen, Drainsrør . . . . . —	38	48	191	46	122	267	656
Kornvarer . . . . . Tønder	4,396	20,847	110,399	25,265	17,502	18,837	180,522
Kul og Cinders . . . . . Centner	2,854	8,113	33,057	40,550	37,794	56,611	77,922
Møbler, Flyttegoods, Militairbagage . . . . . Vogne	173	102	77	89	88	82	112
Poteter . . . . . Tønder	—	1,007	57	1,761	445	825	813
Salt . . . . . —	21,975	32,278	32,281	28,258	28,878	35,747	30,723
Sild . . . . . —	11,432	11,879	19,277	17,766	16,814	18,141	25,749
Slibe- og Møllestene . . . . . Centner	4,682	5,670	3,010	3,570	3,757	3,162	2,283
Trælast, Brænde, Bygningsmaterialier . . . . . Vogne	3	115	88	94	56	75	122
Øl i Kasser . . . . . Centner	332	7,558	12,457	18,766	26,509	28,268	27,590
Øvrige Varer . . . . . —	97,816	124,299	117,014	89,173	110,295	144,086	132,773
<b>Tilsammen op Centner</b>	<b>256,083</b>	<b>352,508</b>	<b>549,269</b>	<b>389,842</b>	<b>499,303</b>	<b>553,429</b>	<b>854,767</b>
<b>Varer ned.</b>							
Brændeviin . . . . . Centner	33,239	30,132	23,337	24,931	32,518	40,711	1,581
Foustager, tomme . . . . . —	300	940	2,220	1,752	1,924	1,924	2,726
Glasvarer . . . . . —	4,535	8,925	15,533	15,279	16,751	9,143	8,814
Hø . . . . . Vogne	—	—	11	5	—	14	—
Jernbaneskinner . . . . . Centner	—	—	240	400	1,040	160	960
Jernvarer, Maln, Nikkel . . . . . —	11,284	14,409	19,914	16,797	18,001	18,239	13,862
Kalk, Muur- og Tagsteen, Bygnings- materialier . . . . . Vogne	8	—	13	67	124	651	34
Kjød . . . . . Centner	2,343	2,045	1,545	2,002	1,505	4,285	1,291
Korn . . . . . Tønder	27,042	14,651	1,638	3,595	6,267	13,112	1,159
Melk . . . . . Centner	—	—	—	4,520	8,434	9,508	11,984
Møbler og Flyttegoods . . . . . Vogne	7	100	42	44	84	65	63
Poteter . . . . . Tønder	24,418	17,747	23,402	29,307	22,192	27,285	18,510
Smør og Ost . . . . . Centner	6,755	3,189	2,030	4,052	5,186	3,726	1,731
Trælast og Brænde . . . . . Vogne	10,753	15,962	17,853	19,694	20,728	17,713	21,869
Ølflasker, tomme . . . . . Centner	200	4,724	7,786	11,710	16,536	5,040	8,040
Øvrige Varer . . . . . —	19,477	19,062	39,193	39,585	38,978	58,368	52,740
<b>Tilsammen ned Centner</b>	<b>1,409,463</b>	<b>1,997,724</b>	<b>2,236,194</b>	<b>2,462,283</b>	<b>2,602,207</b>	<b>2,340,418</b>	<b>2,632,111</b>

**Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter for de forløbne 7 Driftsaar.**

Indtægter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.	
	Spd.	β	Spd.	β	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	40,167	1	41,822	20½
- Voiturer . . . . .	541	106	793	60	759	100	619	42	703	97	938	60	664	98
- Levende Dyr . . . . .	915	22	1,099	108	974	40	971	28	1,211	42	951	72	548	64
- Pakker . . . . .	1,464	85	2,034	107	2,205	97½	2,559	11	3,681	54½	3,580	118½	4,365	38½
- Varer . . . . .	75,661	31	94,305	54	121,981	101	111,906	97	124,869	34½	118,163	73	155,309	77
- Telegrafer . . . . .	760	108	788	30	799	20½	779	76	823	74	918	103	904	16
- Posten . . . . .	482	90	813	"	821	36	824	96	823	96	824	36	827	96
- Pakhusleie, Tomteleie, Restaurationsleie . . . . .	350	83	1,113	18	1,876	36	2,081	42	2,396	52	2,501	62	3,159	30½
- Bryggeleie . . . . .	261	98	490	44	732	81	615	29	951	107	1,094	40	538	55
Övrige Indtægter . . . . .	1,726	114	1,266	36	2,230	68	5,081	79	918	63	343	57	3,869	100
Tilsammen Indtægter	117,591	87	143,682	6	176,528	28	167,996	62	179,526	115½	169,484	23	212,009	115½

**Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter for de forløbne 7 Driftsaar.**

Udgifter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Til Directionen . . . . .	2,000	"	2,000	"	2,000	"	2,000	"	2,000	"	2,000	"	2,000	"
- Hovedcontoret . . . . .	7,168	18	7,027	20	7,637	29	6,906	5	7,001	96½	5,126	95½	5,341	62½
- Stationerne . . . . .	22,266	80	19,636	70	19,635	44½	20,228	21	22,195	74	22,683	85½	22,584	52
- Locomotivdepartementet . . . . .	22,788	67	27,867	45	33,045	18	29,769	22½	30,243	48	30,255	90	42,082	12
- Vogndepartementet . . . . .	6,476	59	4,549	29	6,270	92	5,709	115	5,879	105	7,727	"	12,237	97½
- Ingeniørdepartementet . . . . .	10,069	21	10,371	113	11,642	28	20,888	89½	15,555	85	36,964	73½	48,159	94½
- Uniformer . . . . .	1,262	36	1,215	44	1,143	52	2,081	99	1,415	64	1,601	75	1,437	25
- Omkostninger ved Dividendens Udbetaling . . . . .	—		361	103	313	28	404	93	325	106	399	17	482	31
- Jernbanebetjentenes Procenter . . . . .	—		—		995	13	550	6	793	113	223	78	300	"
- Erstatninger . . . . .	195	29	264	79	111	116	—		74	79	80	110	205	31
Övrige Udgifter . . . . .	528	85	1,703	57	1,640	9½	1,128	112½	1,022	103½	3,495	34½	16,815	35½
Tilsammen Udgifter	77,755	35	74,992	80	84,434	70	89,667	83½	86,509	34	110,558	59	151,645	81
Overskud	39,836	52	68,689	46	92,093	78	78,328	98½	93,017	81½	50,182	8	60,364	34½

## Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

### Christiania Station.

Ved Stationsbygningen. -Opført en Trappe fra 2den Etage til Loftet i Bygningens vestre Ende; indrettet flere Afdelinger paa Loftet for Opbevaring af forskellige Sager. Anbragt Topluger for samtlige Lodpiber; oppudset en Deel af Contoirlocalerne samt efterseet og repareret alt udvendigt Muurværk af Bygningen.

Ved Platformbygningen. Lagt nyt tæt Plankegulv paa Platformen.

Ved Værkstedbygningen. Sløifet det ældre Contoirlocale, der optog Pladsen i Maskinværkstedet, og indrettet nyt og rummeligere Contoirlocale i Bygningens nordre Ende. Anbragt ny Indgang for bedre Control med Arbeidernes Fremmøden, samt flere Døre mellem de forskellige Afdelinger i Bygningen; flyttet Malerværkstedet og henlagt den Plads dette indtog til et ældre Beholdningsrum. I Maskinværkstedet, hvor før kun var Jordgulv, er lagt Gulv af 3toms Planker paa Bjælker af preserveret Tømmer; ligeledes lagt lignende Gulv i en Deel af Locomotivstalden. Vægge og Tag i Maskinværkstedet, Locomotivstalden og Vognværkstedet samt i det ene Beholdningsrum ere hvidtede; Kobbersmedessen er flyttet ud af Maskinværkstedet til et eget Rum; i Smedien opført en ny Esse for 2 Ilde og forandret en enkelt til en dobbelt. En 290 Fod lang Kloakledning af 9toms glacerede Leerrør anlagt for Vandafledning paa Pladsen foran Bygningens nordre Ende.

Ved Godshuset paa Stationen er Kjøreveien i samme brolagt, 2de af Portene ere ombyttede med nye og et Rum paa Loftet indrettet for efterlagt Gods.

Forøvrigt udført forskjelligt almindeligt forefaldende Reparationsarbeide ved samtlige Bygninger, Coksovne, Vand-, Gas- og Kloakledninger.

Udgifterne til disse Arbeider have udgjort . . . . . 2,595 Spd. 67½ β.

### Eidsvold Station.

Indrettet en ny Nedfiringsindretning for Gods fra Pakhuset til Baadene. Forøvrigt Malerarbeide og almindeligt Reparationsarbeide, i det Hele til Beløb . . . . .

517 — „ -

### De övrige Stationer.

Opført nye Platformer med nye Rækværk ved Grorud, Strømmen Frogner, Kløften, Trøgstad og Dahl; repareret Grundmure, Skorstene, Brandmure og Tage samt malet indvendig i samtlige Stationsbygninger; Bordtaget paa Kløftens Stationsbygning omlagt; forøvrigt almindeligt Reparationsarbeide i det Hele til Beløb . . . . .

1,384 — 53½ -

Tilsammen 4,497 Spd. 1 β.

## Vedligeholdelse af Stationspladsene.

Ved Christiania Station er brolagt en Afløbsrende fra Platformbygningen og anlagt et lidet Blomsterpartie ved Enden af Bygningen, tilsammen kostende . . . . . 23 Spd. 50 β

„ Grorud Station er anlagt en større Træplantning langs Platformen paa et Areal af 10,900 □ Alen; Grundstykket draineret ved Anlæg



	Transport	23 Spd.	50 β.
af 920 løbende Alen lukket Rende med Drainsrør, hvoraf 320 løbende Alen langs Skinnegangen for at hindre Tæleskydning, i Alt til Beløb . . . . .		267	— 103 -
Ved Robsrud er Sidebanen forlænget ca. 65 løbende Alen med brugte Skinner. Arbejdsløen hertil har udgjort . . . . .		138	— 90 -
Materialierne er ført til Udgift paa Liniens Vedligeholdelse.			
	Tilsammen	430 Spd.	3 β.

## Vedligeholdelse af Inventariet.

### A. Stationsinventarium.

Anskaffet en Deel Meubler for Værkstedets nye Contoir, for Godscontoiret i Christiania og for Bryn Station; 1 ny Trækkjærre samt flere nye Platformtrillebørrer med Vedligeholdelse af de ældre; Vedligeholdelse af Lygter, Oliekander, Signallamper, Anskaffelse af Skuffer og Spader, Træktouge &c., Vedligeholdelse af Veiemaskiner og Uhre &c.; i Alt til Beløb af 749 Spd. 50½ β.

### B. Under Locomotivdepartementet.

Anskaffet en ny Dreierbænk for Omdreining af Vognhjul	ca. 1,700 Spd.	, β
„ 13 Stkr. Damptrykmaalere . . . . .	ca. 200	— „ -
„ 10 nye Vandbøtter af Jern samt 6 nye Signallygter for Locomotiverne . . . . .	ca. 40	— „ -
„ 1 ny Oliebeholder, 6 nye Skruestikker, 3 nye Slibestene med Tilbehør . . . . .	ca. 200	— „ -
„ 1 Par store Blokke for Losning af Locomotiver	ca. 196	— 68 -
Vedligeholdelse og Nyanskaffelse af de forskjellige Redskaber til samtlige Værksteder, Vedligeholdelse af samtlige Maskiner tilligemed Forbrug af Olie, Talg, Pudsegarn, Remlæder &c. samt Lønninger til Fyrbøderen og Pudseren . . . . .	ca. 1,806	— 63 -
Tilsammen . . . . .	4,143 Spd.	11 β.

### C. Under Ingenieurdepartementet.

Anskaffet 2de Svingkraner med tilhørende Kjættinger for	ca. 220 Spd.	, β
„ 1 mindre Rambuk med Krabbekran og Kjætting for . . . . .	ca. 50	— „ -
Vedligeholdelse af gamle og Anskaffelse af nye Trillebøre og øvrige Arbejdsredskaber saasom Hakker, Spidt, Skruenøgler, Meisler, Mineerbor, Skruenøgler &c. . . . .	ca. 293	— 64½ -
Tilsammen . . . . .	563 Spd.	64½ β.



## Om Coke- og Kulbeholdningen.

Beholdningen udgjorde ved forrige Regnskabsaars Udgang:

	Coke	980,882 ₧,	Kul	3,328,686 ₧.
I Aarets Løb er tilkjøbt . . . . .	-	"	"	- 12,413,192 -
	Tilsammen	Coke 980,882 ₧,	Kul	15,741,878 ₧.
Af Kul er ved Jernbanens Cokesovne forandret til	Coke			5,105,100 -
hvilket har givet . . . . .	-	3,148,750 -		
	Tilbage	Coke 4,129,632 ₧,	Kul	10,636,778 ₧.

I Regnskabsaaret er forbrugt:

1. Til Locomotivernes Drift . . . . .	-	2,380,400 -	-	4,090,700 -
2. " Vandstationerne . . . . .	-	24,600 -	-	97,680 -
3. " Værkstedet . . . . .	-	21,500 -	-	848,124 -
4. " Christiania Station . . . . .	-	" -	-	44,620 -
5. " Kehrraden paa Lillestrøm . . . . .	-	" -	-	129,900 -
6. " Mjøs dampskibene . . . . .	-	" -	-	2,190,170 -
7. " Forskjellige solgt . . . . .	-	201,300 -	-	66,600 -
		Coke 2,627,800 ₧,	Kul	7,467,794 ₧.

Beholdning 1ste September 1861 skulde være . . . . .	Coke	1,501,832 ₧,	Kul	3,168,984 ₧.
Ved geometrisk Opmaaling fandtes den derimod at udgjøre	-	725,400 -	-	3,462,100 -

Differentsen Coke 776,432 ₧ og Kul 293,116 ₧

er afskrevet paa Contoen for Coke og tilskrevet paa Contoen for Kul, uden at det ansees nødvendig at afskrive Noget paa det Pengebeløb, hvorfor den samlede Beholdning er opført, 7,113 Spd. 90½ β, idet Beholdningens Værdi efter den Priis, hvorfor samme føres til Udgift, 33 β pr. Centner Coke og 21 β pr. Centner Kul, udgjør mere, nemlig 8,053 Spd. 64 β.

De til Cokesproductionen anvendte 5,105,000 ₧ Kul have givet 3,148,750 ₧ Coke, d. e. 61,6 pCt.

De indkjøbte 12,413,192 ₧ Kul have kostet 21,627 Spd. 91 β, eller pr. Centner 20,08 β. Den producerede Coke har efter denne Indkjøbspriis samt med Tillæg af Productionsomkostninger 398 Spd. 89 β kostet 34,08 β. Det bemærkes dog herved, at de til Cokesproductionen anvendte Kul vare billigere end Gjennemsnitsprisen for Kul, idet en større Deel Kul bleve indkjøbte af en bedre Qvalitet til umiddelbart Brug for Locomotiverne.

## Oplysning om Førøgelsen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

Jernbanens Capitalcontoer er i Driftsaarets Løb forøgede med følgende Beløb:

- 1) Arbejder i Anledning Jernbanens Forpligtelse at kjøre Tømmer til Strømmens Saugeiere fra Lillestrøms Station:
  - a. Paa Lillestrøms Station anlagt en ca. 700 Fod lang Kehrrad med tilhørende Maskinhuus samt Kanalgravning for Landkjøring af Tømmeret. Den drives af en 6 Hestes Dampmaskine. Udgifterne hertil have udgjort:

Til Lønninger i Værkstedet . . . . .	579 Spd.	72½ β	
„ — for Tømmer og Muurarbeide . . . . .	578 —	66 —	
„ — „ Kanalgravning . . . . .	214 —	17½ —	
„ Materialier . . . . .	1,979 —	35½ —	
			3,351 Spd. 71½ β

Dampmaskinen er taget af Inventariet og saaledes ikke opført paa denne Konto.

- b. Langs Kehrraden paa en Afstand af 100 Fod fra samme er anlagt en ny Sidebane af Vignolskinner paa Tversleepers og Langsleepers, og Broskinner paa Langsleepers 2,660 Fod lang. Rummet mellem Kehrraden og Sidebanen er for Op-  
rulling af Tømmer, hvorfra Læsning paa Jernbanevognene kan finde Sted. Udgiften til denne har udgjort:

Lønninger til Planeringsarbeidet . . . . .	523 Spd.	103 β	
— „ Skinnelægning og Ballastkjøring . . . . .	716 —	97 —	
Skiner, Sleepers, glacerede Leerrør for 2 Stikrendør samt øvrige Materialier . . . . .	1,809 —	24 —	3,049 — 104 —

- c. Den ældre Sidebane ved Strømmen, der ikke var bygget til at befares med Locomotiv, idet Krumningen var for stærk og Bygningsmaaden i sig selv for svag, er omlagt og ombygget, saaledes at den nu kan benyttes for Locomotiv i en Længde af 3,800 Fod, d. e. fra Vandpumpen ned til Broen over Saugbækken. Den er nu lagt med Vignolskinner paa Tversleepers, hvoraf ca. 700 Stkr. preservede.

Udgifterne hertil have udgjort:

Lønninger til Planering af ny Bank med tilhørende Stik- rende, udgjørende ca. 800 Kubikfavne samt til Mine- ring . . . . .	842 Spd.	64 β	
Lønninger til Liniens Lægning og Ballastkjøring . . . . .	1,135 —	50 —	
Grunderhvervelse . . . . .	69 —	55 —	
Skiner, Sleepers, Points & Crossings og øv- rige Materialier, hvorved bemærkes, at de optagne ældre Skinner ere førte til Be- holdning for fuld Priis . . . . .	1,144 —	91 —	3,192 — 20 —

- d. For Kipping af Tømmer til H. & M. Ingiers Saugvælte er anlagt en 1,000 Fod lang Kjørevei belagt med Baghun fra Hovedlinien ved Grindvogterboligen ved Stalsberg.

Udgifterne hertil har udgjort:

Lønninger til Planeringsarbeidet og Baghunlægn. . . . .	146 Spd.	104 β	
Materialier . . . . .	71 —	19 —	218 — 3 —

- e. Forbedring af en Vei for Kipping af Tømmer fra Sidebanen til N. Youngs Saug (Høibrosaug) . . . . .
- |  |      |      |                  |
|--|------|------|------------------|
|  | 22 — | 54 — |                  |
|  |      |      | 9,834 Spd. 12½ β |

Af disse Arbejder er endeel udførte i forrige Driftsaar og i samme opført for . . . . .

	4,255 —	53½ —	
--	---------	-------	--

Tilkommer altsaa for det forløbne Driftsaar . . . . . 5,578 Spd. 79 β.

Transport 5,578 Spd. 79  $\beta$

2) Nye Driftsmidler.

a. Arbeidet ved de i forrige Driftsberetning nævnte 8 Stkr. nye 3die Plads Passageervogne samt ved Forandringen af 8 Stkr. 4de Plads Vogne til 3die Plads er fuldført, og har Bekostningen herved foruden de i forrige Driftsberetning opførte 4,824 Spd. 12  $\beta$  udgjort . . . . . 786 Spd. 34  $\beta$ .

b. Paa Grund af Forpligtelsen til at udføre Tømmerkjøringen fra Lillestrømmen til Saugene ved Strømsbækken og forøvrigt paa Grund af tiltagende Trafik og mindre Brugbarhed af de ældre Vogne var det fornødent at bygge 20 Stkr. nye Plankevogne. Disse ere 18 Fod lange, forsynede med Buffere samt elastisk Træk ligesom ved Kassevognene; Udgifterne hertil ere for de 10 Vogne skrevet til Capitalconto med deres Kostende . . . . . 3,444 — 12 -

4,230 — 46 -

og for de øvrige 10 taget af Reservefondet med et lignende Beløb.

c. Anskaffet fra R. Stephenson & Co. Værksted i Newcastle 2de nye Locomotiver af samme Construction som de ældre No. 1—5, men indrettet for Kulbrænding efter D. Clarks System. Udgiften hertil 18,372 Spd. 67  $\beta$  er taget af Reservefondet.

3) Mjøsdampskibene:

a. Den i forrige Driftsberetning beskrevne Reparation af Dampskibet Jernbarden er fortsat og fuldført, og har Skibet været i Gang hele indeværende Aar, siden Farten kunde aabnes. Udgifterne herved har foruden Andeel af de i forrige Aar opførte 5,307 Spd. 107  $\beta$  udgjort . . . 6,710 Spd. 119 $\frac{1}{2}$   $\beta$ .

b. Af de 7 ældste Slæbebaade ere 2de blevne ubrugbare. I disses Sted er bygget 4 Stkr. nye, 66 Fod lange, 20 Fod brede og 6 Fod dybe af en stærkere Construction end de forhen byggede. Udgifterne hertil og til Anskaffelse af Inventarium d. e. Ankere og Kjettinger, Kabysers m. m. har i Driftsaaret udgjort . . . . . 2,042 — 90 -

8,753 — 89 $\frac{1}{2}$  -

Slæbebaadenes Antal er altsaa nu 6 Stkr. nye og 5 ældre, hvoraf de 4 ere meget gode.

4) Ballastsidebaner.

Ved Flanebro Sidebane, der var lagt med gamle Broskinner paa Tverssleepers, er disse ombyttede med Vignolskinner, ligesom Forlængelse af Ballastsidebanen ved Trøgstad har fundet Sted. Omkostningerne herved har idethele udgjort . 265 — 23 -

5) Arbejder udførte paa Søengen til Udvidelse af Christiania Station.

a. Anlagt en 1,000 Fod lang, 18 Fod bred Brygge eller Strandklædning langs den under Opmudring værende nye Oslo Havn. Bryggen er opført paa 303 Stkr. Pæle, 3 Pæle i hvert Aag, de fleste skjødede og nedrammede ca. 46 Fod under Christiania Middelvandstand. Overbygningen bestaaer i 101 Stkr. Kapstokke, 9 Alen 10 à 11" Top, 4,000 løbende Fod Master, 10 Alen 10" Top, 2,000 løbende Fod Opsadlinger, 5 Fod 10" Top, og ca. 200 Tylvter Strøtømmer, 9 Alen langt, 5 à 6" Top, tilligemed Skruebolter og Skjød-

Lateris 18,827 Spd. 117 $\frac{1}{2}$   $\beta$



Transport 18,827 Sp. 117½β

ningsjern for Pælene samt andet Jernbeslag. Kapstokke og Master ere afbarkede og tjærede. Bryggen kan forsynes med Skinnegang og benyttes for læssede Jernbanevogne. Den er fuldført i Driftsaaret, og har Udgifterne til samme udgjort:

Til Bolter og Jernbeslag . . . . .	630 Spd.	40½β	
„ Tømmer . . . . .	818 —	90 —	
„ Tjære og diverse Materialier . . . . .	29 —	78 —	
„ Arbejdsløn og Materialtransport . . . . .	1,228 —	84 —	
	<hr/>		2,707 Spd. 52½β

b. Til Opfyldning af den Deel af Havnen, der er beliggende mellem den nye Brygge og Sørensen Gjerde, der udgjør et Areal af ca. 58,700 □ Alen, er i det forløbne Driftsaar modtaget fra Havnevæsenet 59,145½ Kubikalen à 2 β . . . . . 985 — 91 -

For at erholde det hele indvundne Areal opfyldt til 4 Fods Høide over Middelvandstand vil udfordres ca. 6,500 Kubikfavn Fyld, der erholdes af Havnevæsenet for 54 β pr. Kubikfavn maalt i blød Tilstand.

c. Faskinering bag Bryggen for at hindre Fylden fra Udglidning er paa det allernærmeste fuldført, og er hertil medgaaet i Materialier og Arbejdsløn . . . . . 352 — 71 -

d. Til Erhvervelse af Grund for Anlægget af Sidebanen fra Hovedbanen ved Broen over Hovindbæk over Grundingen hen til Sørensen samt for et Stykke Grund af Oslo Ladegaard, beliggende mellem den nye Sidebane og Jernbanens ældre Tomt paa dette Sted, er udbetalt . . . . . 2,297 — 48 -

e. Til Renter og Brandcontingent er udbetalt . . . . . 1,436 — 24 -

---

7,779 — 46½-

6) Baarliddalens Vandfald og nogle Jordstykker langs Ris- og Andelven.

a. For at sikre sig Besiddelsen af den ved Baarliddalens Vandfald beliggende Vandstation samt for at undgaa private Anlæg, hvilke paa dette snevre Rum ikke kunde opføres uden betydelig Gene for Jernbanens Trafik og Vedligeholdelse indkjøbtes Vandfaldet af Oplysningsvæsenets Fond for 300 Spd. „ β

b. Fra Kontraktørernes Sagfører fremkom Tilbud, om Compagniet vilde købe endeel Kontraktørerne tilhørende Jordstykker, der vare beliggende langs Jernbanelinien mellem denne og Ris- og Andelven. Da det ligeledes vilde være generende for Jernbanens Drift og Vedligeholdelse, om disse smale Jordstrimler skulde overgaa til Private, besluttedes disses Indkjøb, hvis samlede Areal udgjør ca. 75,000 □ Alen for . . . . . 200 — „ -

---

500 — „ -

Lateris . . . . . 27,107 Sp. 44β.



Transport 27,107 Sp. 44 β

7) Lundberg Skov.

I Skoven er i Driftsaaret hugget Tømmer til en Værdi af	2,165 Spd. 18 β
Brænde til Stationerne . . . . .	13 — 24 -
	<u>2,178 Spd. 42 β</u>

Driftsomkostninger herved har udgjort . . . . .	302 Spd. 110½ β
Renter har udgjort . . . . .	106 — „ -
	<u>408 — 110½ -</u>

Denne Konto er altsaa aftaget med . . . . .	1,769 — 51½ -
Capitalcontoernes samlede Tilvæxt har altsaa udgjort . . . . .	<u>25,337 Sp. 112½ β</u>

Viaducternes Fyldning.

I Driftsaaret er fortsat med Opfyldninger af Viadukterne ved Haugenstuen, Strandbakken og Lillestrøm. Da Træværket i de to sidstnævnte Viaducter, der stod længst tilbage ved Udgangen af forrige Driftsaar, var i en yderst mislig Tilstand og ikke kunde antages benytteligt i den mørke Aarstid, da Tilsynet og Reparationen er saa meget besværligere, besluttedes at fremme dette Arbejde saa hurtigt, som Omstændighederne kunde tillade; Kjørsel af Fyld til disse be-  
gyndtes derfor 7de Januar og har siden stadig været fortsat. Fylden er taget fra Trøgstad Station og bestaaer af fin Sand.

Til Strandbakken og Lillestrøms Viaducter er kjørt 5,460 Vogne Sand fra Trøgstad og 42 Vogne Leer fra Strømskuttingen, tilsammen udgjørende ca. 22,000 Kub. Yards. Til Haugenstuen er kjørt 1,590 Vogne Leer fra forskellige Kuttinger udgjørende ca. 6,360 Kub. Yards.

Ved samtlige 3 Viaducter kan Arbejdet nu ansees fuldført, idet Skinnegangen ikke længer hviler paa de gamle Træbroer, men paa de nye Banker med den sædvanlige Anvendelse af Tver- og Langsleepers, og der saaledes nu kun tilbagestaaer Udjevning og Afpudsning af Skraaningerne. Foruden disse Arbejder, ere de 2de i forrige Driftsberetning nævnte Steenbroer ved Strandbakken og Lillestrøm fuldførte. Den første har en Høide af 40 Fod over Fundamentet, er bygget for dobbelt Spor, bestaaer af et Hvælv af haardbrændt Teglsteen paa 20 Fods Spænd med Wiederlagsmure og Vingmure af Brudsteen. Broen indeholder i det Hele 272½ Kub.-Favne Brudsteen, hvoraf omtrent 120 Favne er taget fra et Granitbrud ved Grorud. Circa 30 Favne er muret med Kalk, Resten er Tørmuur.

Det vil indsees, at den Omstændighed, at Arbejdet maatte udføres uden at genere Jernbanens Trafik, nødvendig maatte bidrage noget til at vanskeliggjøre samme og forøge Bekostningerne.

Steenbroen ved Lillestrømsviaducten indeholder ca. 50 Favne Granit fra Grorud og bestaaer i 2de Kar med Vingmure af 14 Fods Høide; Aabningen, 14 Fod, er midlertidig overbygget med Master af Træ.

Paa Moviaducten, som forhen er opfyldt, men hvor de gamle Bromaster hidtil vare benyttede, er disse omskiftede med almindelig Overbygning af Tver- og Langsleepers.

Omkostningerne ved disse Arbejder har i indeværende Aar udgjort:

Til Steenbroen ved Strandbakken . . . . .	4,307 Spd. „ β
„ Steenbroen ved Lillestrømmen . . . . .	547 — „ -
„ Arbejds løn til Fyldkjøring . . . . .	2,991 — 8½ -
„ Leie af Locomotiver og Vogne . . . . .	3,679 — 78 -

(Dette Beløb er debiteret an Extraintægter efter lignende Priser, som Contractørerne betalte i den Tid, de havde at udføre Arbejdet).

11,524 Spd. 86½ β.

### Mjøsdampskibenes Gevinst og Tabs Conto.

1ste September 1860 — 31te August 1861.

		<b>Debet.</b>				<b>Credit.</b>	
		Spd.	β.			Spd.	β.
Lønninger til Mandskab og Com- missionærer og faste Baadmænd	4,906.	11		Balance fra f. A. . . . .		1,064.	70
Kul 2,230,130 ₧ . 4,223 Sp. 70 β*)				Indtægt af Passagerer 1611 Sp. 52 β			
Brænde 163 Favne 282 — 72 -	4,506.	22		— Pakker 31 — , -			
Skrivesager, Trykning &c. . . . .	160.	31		— Vogne 21 — 36 -			
Olie og Talg . . . . .	185.	37½		— levende Dyr 30 — 76 -			
Diverse . . . . .	499.	67		— Gods 17217 — 66½ -			
Erstatninger . . . . .	95.	28		— Tømmer- trækning 922 — 106 -			
Inventarium . . . . .	403.	23		— Baadtræk- ning 18 — 60 -			
Kranpenge i Eidsvold for Ombord- og Ilandbringelse af Varer . . .	2,833.	25**) )				19,853.	36½
Renter til Pantecreditorer og Jern- banens Interesse Conto . . . . .	1,828.	96					
Baadleie . . . . .	1,152.	60					
Reparation paa Skibene og Baade	957.	108					
Kjørsel af Varer til Minde . . . .	280.	81½					
Iisvækning . . . . .	61.	100					
Tilbagebetalt Fragt . . . . .	108.	64					
Bryggeleie i Lillehammer og Cana- len i Hamar . . . . .	45.	"					
Skibladner for Trækning af Baade	227.	"					
	18,251.	34					
Balance at overføre til næste Regnskab	2,666.	72½					
		Spd. 20,917.	106½			Spd. 20,917.	106½

\*) Bemærkes at i dette Beløb er indbefattet 554 Spd. for Jernbanefragt og 154 Spd. 24 β for Arbejdspenge i Eidsvold.  
\*\*) Dette Beløb er erlagt af Dampskibene til Jernbanen efter en Priis af 1 β pr. Centner Gods, der er leveret til eller losset ud af Dampskibenes Slæbebaade.

### Meyergaardens Gevinst og Tabs Conto.

1ste September 1860 — 31te August 1861.

		<b>Debet.</b>				<b>Credit.</b>	
		Spd.	β.			Spd.	β.
An Bygningernes Vedligeholdelse . .	88.	104½		Pr. Balance fra foregaaende Driftsaar		529.	29½
„ Skatter, Brandcontingent . . . .	223.	83		„ Jernbanens Hestehold, Leie af Stald og Hørum . . . . .		330.	"
„ Pantecreditorer, Renter . . . . .	830.	"		„ Jernban. Conto for forskj. Udgifter, Leie af Kjelder 18. "			
„ Jernbanens Interesse Conto . . . .	259.	60		„ Huusleie af Jernb. Betjente 342. "			
		1402.	7½	do. af Andre . . . . .		632.	70
				„ Leie af Pakrum & Skuur 223. 6			
Balance . . . . .	686.	98		„ Gamle Materialier . . . . .		1559.	76
		Spd. 2088.	105½			Spd. 2088.	105½

## Betjentboligernes Gevinst og Tabs Conto.

1ste September 1860 — 31te August 1861.

<b>Debet.</b>		<b>Credit.</b>	
An Reparationsarbeide . . . . .	96 Spd. 33 β.	Pr. Balance fra forrige Driftsaar	240 Spd. 84 β.
„ Brandcontingent . . . . .	11 — 67 -	„ Huusleie af Jernbane-Betjente	551 — 108 -
„ Jernbanens Interesse Conto	401 — 22 -		
	509 Spd. 2 β.		
Balance . . . . .	283 — 70 -		
	Spd. 792 Spd. 72 β.		Spd. 792 Spd. 72 β.

## Uheld og Standsninger.

Nat til 1ste September 1860 sank Bretvedtviaducten. Angaaende de nærmere Omstændigheder ved dette Uheld og de deraf forårsagede Standsninger henvises til Pag. 34, hvoraf erfares, at al Godstrafik som Følge deraf var afbrudt i det Hele i 22 Dage. Passageertrainene mødtes og skiftede Passagerer og Pakgods ved det beskadigede Sted.

Snedrev forårsagede Standsning:

Den 9de og 10de December 1860, da 3 Passageertrain, 1 Eidsvold Godstrain samt 1 Lillestrøms Godstrain maatte indstilles.

Den 18de og 19de December 1860, da 4 Passageertrain, 2 Eidsvolds Godstrain og 3 Lillestrøms Godstrain maatte indstilles.

Den 22de Febrúar 1861, da 2 Passageertrain og 1 Lillestrøms Godstrain maatte indstilles.

Den 20de December 1860, 6te, 7de, 21de og 28de Januar, 19de og 20de Februar, 19de, 20de, 21de og 22de Marts 1861 flere mindre betydelige Standsninger eller Ophold uden at noget heelt Train maatte indstilles.

Locomotiver af Skinnerne.

Locomotiv No. 6, assisterende Eftermiddags-Passageertrainet fra Lillestrøm til Strømmen den 8de Marts 1861, gik af Skinnerne tæt vestenfor Strandbakbanken, og efterat være bragt paa Skinnerne gik det atter af et Stykke nærmere Strømmen. Ingen Standsning af Train eller anden Uleilighed forårsagedes derved.

Locomotiv No. 2 med Tender og Tenderen af Extralocomotivet No. 1, begge for Morgenoppassageertrainet den 6te April gik af Skinnerne paa Pointsen ved Haraldstadbrakken i Nærheden af Grorud. Ingen Skade forårsagedes. Forøvrigt have alene Strøms-Locomotiverne gaaet af paa Sidebanerne ved Strømmen og Lillestrøm, Robsrud og Grorud under Skiftning af Godsvogne, i Alt 6 Gange.

Vogne af Skinnerne.

29de Juni 1861. Med Godstrainet til Eidsvold gik en Vogn itu fordi den var for tungt læsset og forårsagede derved at 2de af de følgende Vogne gik af Skinnerne. Forøvrigt ere Vogne kun gaaede af under Indskiftning paa de forskjellige Sidebaner, i Alt 13 Vogne, hvoraf 2 Vogne gik ud over Fjeldhammer Sidebane, da Locomotivets Koblekjetting sprang. Ingen Vogne gaaede af Sporet i Passageertrainene.



Locomotiver eller Tendere blevne i Ustand under Gangen, saa at Trainene maatte bringes frem af andre Maskiner.

Intruffet forskjellige Beskadigelser 8 Gange for Godstrain og 6 Gange for Passageertrain, hvoraf 2 Gange i October, 1 Gang i November, 2 Gange i Januar, 1 Gang i Februar, 1 Gang i Marts, 3 Gange i Mai, 2 Gange i Juni og 2 Gange i Juli Maaned.

Locomotiver eller Tendere blevne i Ustand, saa derved kun kortere Standsninger ere foraarsagede.

Indtruffet 13 Gange med Passageertrain og 14 Gange med Godstrain, hvoraf 4 Gange i September, 1 Gang i October, 1 Gang i November, 1 Gang i December, 2 Gange i Januar, 2 Gange i Februar, 2 Gangs i Marts, 2 Gange i April, 4 Gange i Juni, 1 Gang i Juli, 7 Gange i August.

Vogne blevne i Ustand uuder Gangen eller under Indskiftning paa Stationere.

Indtruffet 26 Gange, hyppigst ved Godstrain eller ved Skiftning.

Tømmerlæs faldt af Vognene 4 Gange, 1 Gang mellem Strømmen og Grorud, 1 Gang paa Strømmens Sidebane og 2 Gange over Bretvedtdalen.

Kreaturer paa Linien.

28de October 1860 blev en Hest overkjørt og dræbt ved Galgebergbroen af Ballastlocomotivet tidlig om Morgenen.

27de Mai 1861 blev en Oxe overkjørt og dræbt paa Sørumsmosen om Natten af Ballastrainet.

23de August 1861 blev en Hest overkjørt og dræbt af Strømsnedtrainet paa Alnasletten om Aftenen.

Desuden er meldt Kreaturer forskjellige Gange paa Linien uden at være kommen til Skade.

Mennesker komne til Skade.

16de November 1860 fik Stationsmesteren ved Frogner den ene Haand stærkt beskadiget under Forsøg med at stoppe en Vogn paa Sidebanen der.

28de November 1860 fik en Porter ved Dahl det ene Been beskadiget ved en lignende Anledning.

17de Januar 1861 faldt en Arbejder ved Ballastkjøringen af Vognen og fik den ene Arm beskadiget.

20de April 1861. Ligeledes en Ballstarbejder faldt af Vognen og fik det ene Been beskadiget.

15de Juni 1861 faldt en Porter af en Vogn under Skiftning paa Broen ved Eidsvold Station igjennem Broen og ned i Vandet uden at komme synderlig til Skade.

28de August 1861 blev en Ballstarbejder saa haardt lemlæstet af et nedfaldende Jordstykke i Linderud Ballasttag, at han Dagen efter døde paa Hospitalet.

Christiania, i Directionen for den norske Hoved-Jernbane, den 7de Marts 1862.

Dr. O. J. Broch. Adolf B. Stabell.  
Halvor Schou.

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

---

J. Engelstad.

## **A n h a n g.**

**Angaaende Udbetalingen af 5 pCt. Dividende til de prioriterede Actier for Jernbanens  
6te Driftsaar fra 1ste September 1859 til 31te August 1860,  
samt angaaende Jernbanens Reservefond.**

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Jernbanedirectionen af 22de October 1860.**

Af den med Directionens Skrivelse af 3die d. M. modtagne Copie af Regnskabet for forrige Aar viser det sig, at Jernbanecompagniet staaer i betydelig Gjæld, foruden den til Staten, til forskellige indenlandske Creditorer, og at navnlig ogsaa Reservefondet og de paa Dividende-Contoerne staaende Beløb ved Driftsaarets Udgang vare forbrugte. Under saadanne Omstændigheder forekommer det Departementet, at der maa kunne reises grundet Betænkelighed med Hensyn til den fattede Beslutning om at tilsige de prioriterede Actier en Dividende for Driftsaaret, stor 5 pCt., og man finder derfor, uden endnu at have villet udtale nogen bestemt Formening om Sagen, herved at burde udbede sig nærmere Forklaring om, hvilke Hensyn der have været de ledende ved denne Beslutning.

**Skrivelse fra Jernbanedirectionen til Departementet for det Indre af 31te October 1860.**

Det ærede Departement har i Skrivelse af 22de October opfordret Directionen til at forklare de Grunde, som have bevæget samme til for det forløbne Driftsaar at erklære en Dividende af 5 pCt. for de prioriterede Actier, idet Departementet finder, at der paa Grund af den Gjæld Jernbanecompagniet har kan reises grundede Betænkeligheder ved samme.

Directionen skal i denne Anledning oplyse, at Regnskabet er opgjort paa sædvanlig Maade. Af Udbyttet 58,925 Spd. 84  $\beta$  er overensstemmende med Contracten om Jernbanens Anlæg først afsat som Renter af Grunden £ 1,200 eller 5,320 Spd., derefter til Viaducternes Opfyldning, i Henhold til kongelig Resolution af 7de October 1852, £ 400 eller 1,773 Spd. 40  $\beta$ , samt endelig til Øierens Regulering overensstemmende med den herfor af Departementet i sin Tid erholdte Tilladelse 1,650 Spd. 36  $\beta$ , hvorefter Resten, 50,182 Spd. 8  $\beta$ . blev det rene Udbytte for foregaaende Driftsaar, hvoraf ifølge Contracten for Jernbanens Anlæg § 15 de prioriterede Actier forskudsvis skulle have 5 pCt. eller 49,875 Spd. De tiloversværende 307 Spd. 8  $\beta$  fandt man var en til Uddeling af Udbytte til de uprioriterede Actier for ubetydelig Sum, hvorfor samme henlagdes til Reservefondet.



Den Gjæld, Jernbanecompagniet har, er ikke stiftet for derved at betale Udbytte, men er, som Departementet af Regnskabet vil have seet, fuldkommen dækket ved tilsvarende Activa udenfor hvad der er bleven endelig decideret, at Jernbanens Contractorer for Actiecapitalen skulde udføre. Denne Gjæld har følgende intet med Jernbanens Udbytte for det forløbne Aar at gjøre, og Bestemmelsen af Dividenden er følgelig aldeles uafhængig af Størrelsen af denne Gjæld.

Ovennævnte Activa ere, forsaavidt de ere anskaffede i de foregaaende Driftsaar, fuldstændig specificerede og beskrevne i Jernbanens 4de og 5te Driftsberetning. De i dette Aar videre udførte Arbejder ere specificerede i en foreløbig Driftsberetning, som Directionen har meddelt de offentlige Blade og hvoraf man indesluttet tillader sig at vedlægge et Exemplar.

Det vilde være aldeles stridende mod den sædvanlige og merkantile Betydning af Betegnelsen „rene Udbytte“, om man vilde fortolke dette saaledes at disse Activa, altsaa Indkjøbsprisen for alle til Driften anskaffede men endnu ikke forbrugte Materialier og Kostendet af alle Contracten om Jernbanens Anlæg og altsaa den oprindelige Actiecapital uvedkommende Udvidelser, skulde medregnes blandt Jernbanens Driftsudgifter ved Opgjøret af det rene Udbytte for Driftsaaret.

Departementet har heller ikke tidligere nogensinde fremsat en saadan Paastand, uagtet Jernbanens Regnskab for samtlige foregaaende Driftsaar er opgjort paa samme Maade som det sidste Aars Regnskab og Jernbanecompagniet ved Udgangen af ethvert af disse Driftsaar har havt Gjæld til Anskaffelsen af ovennævnte Activa.

Det er ikke vilkaarligt, og i Regelen heller ikke vanskeligt at afgjøre, hvad der saaledes skal opføres paa Balancecontoen som Capitalconto og hvad der skal føres paa Gevinst- og Tabskontoen til Udgift.

Naar nemlig en Udbetaling eller en Gjæld ikke er skeet for Driftens Skyld eller som Vedligeholdelse af den ældre Capital, men er en reel Udvidelse af denne, hvis Øiemed enten er at forøge Indtægterne eller at formindske Udgifterne, da opføres den som Capitalconto, og kommer altsaa ikke til Udgift i Regnskabet.

Hvis derimod Udbetalingen har fundet Sted enten for Driften eller for Vedligeholdelsen af Jernbanens Eiendomme, uden at disse derved kunne siges at have erholdt en større Værdi for Jernbanecompagniet eller at derved Indtægterne kunne ventes forøgede eller Udgifterne formindskede, da opføres den paa Gevinst og Forliiseconto og kommer altsaa til Udgift ved Opgjøret af Banens rene Udbytte.

Undertiden kan det vistnok være tvivlsomt, til hvilken af disse Klasser en Udgift er at henhøre, men Jernbanens Regnskaber have hidtil blot indeholdt ubetydelige Poster, ved hvilke en saadan Tvivl har kunnet opstaae, og har man da i de fleste Tilfælde ført vedkommende Sum til Udgift.

Denne Maade at opgjøre Jernbanens rene Udbytte paa er den sædvanlige ikke alene ved alle Jernbaner, men ialmindelighed ved alle Fabriker, mekaniske Værksteder og overhovedet ethvert Actieselskab af saadan Art, ved hvilke et ordentligt Regnskab føres.

Naar imidlertid Udbyttet ansees for særdeles stort, hænder det nok, at Actieeierne beslutte at endeel af Udbyttet skal afskrives paa Capitalkontoerne og disses Beløb derved formindskes. Men ligesom dette er en frivillig Beslutning af Actieeierne, paa samme Maade som de Beslutninger, at der af den her værende Jernbanes Udbytte skal anvendes en vis Deel som Bidrag til Opfyldning af en Deel Viaducter og til Øierens Regulering, hvilke i sin Tid ere bifaldte af Indredepartementet eller den norske Regjering og Contractorerne, som dengang repræsenterede Actionæerne, opgjøres Udbyttet desuagtet paa sædvanlig Maade. At ville fortolke Ordene „rene Udbytte“ i Contracten paa anden Maade end den, der er sædvanlig ved alle lignende Instituter og forlange, at her alle Capitalkontoer skulle føres til Udgift, maatte vel ansees som en aabenbar Uretfærdighed mod de Parter, med Hensyn til hvilke Contracten gjælder. Men at ville indføre en saadan Fortolkning ved Opgjøret af Regnskabet for det 6te Driftsaar, da de uprioriterede Actier intet Udbytte kunne faae, medens man ingensomhelst Anke har ført over de paa samme Maade foretagne Opgjør for de fire foregaaende Driftsaar, da de uprioriterede Actier have faaet Udbytte, vilde ikke alene være uretfærdigt, men erholde Skindet af en ligefrem ved Misundelse motiveret Voldshandling.

Efter at have fremsat disse almindelige Principer, skulle vi nærmere gennemgaae vor Jernbanes forskjellige Capitalkontoer ved Udgangen af det sidst forløbne Driftsaar, og paavise deres Berettigelse til at opføres som saadanne.



At Beholdninger af Materialier ikke kunne føres til Udgift forinden de forbruges, behøver vel ingen nærmere Forklaring. Adskillige af Jernbanens Beholdninger kunne med Lethed realiseres til de Priser, hvorfor de ere opførte, Andre kunne vistnok ikke ganske, tildeels endog aldeles ikke, realiseres til denne Priis, paa Grund af at de blot kunne benyttes af en Jernbane eller til Locomotiver eller Vogne af en bestemt Art. Men de have for vor Jernbane, som lidt efter lidt forbruger dem, deres fulde Værd.

Beholdningernes Størrelse er naturligviis tiltagen aarlig eftersom Locomotiver og Vogne blive ældre og tiltrænge større Reparationer og eftersom Slitagen overhovedet tiltager. Navnlig er i det sidste Aar Beholdningerne tiltagen, fordi den hele Vedligeholdelse fra 1ste September 1859 overtoges af Jernbanecompagniet, medens Vedligeholdelsen af Banelegemet tidligere vedkom Contractorerne, og de dertil nødvendige Beholdninger, Skinner undtagne, altsaa maatte holdes af dem. At betydelige Beholdninger maa have, behøver vel ikke nærmere Paaviisning, navnlig her, hvor ingen store Locomotiv- og Vognfabriker og ingen Steenkulsgruber findes og hvor alle Arter Reservestykker til Locomotiver og Vogne samt en betydelig Steenkulsbeholdning derfor maa have paa Oplag.

Beholdningernes Beskaffenhed vil sees af 5te Driftsberetning, hvor en detailleret Beskrivelse af samme den 1ste September 1859 er meddeelt. Den vigtigste Deel af Beholdningerne, nemlig den under Locomotiv-Departementet er i indeværende Høst revideret af en af Directionens Medlemmer, og fandtes da blot ubetydelige Differentser, hvilke forstørstedelen er en Følge af Udlevering i Detail efter Maal eller Vægt, af hvad der er indkjøbt i Stort. Da Udleveringspriserne af saadanne Varer, ved hvis Udveining eller Udmaaling noget Tab er uundgaeligt, eller som ere underkastede Indsvinding, opføres lidt høiere end Indkjøbspriserne, er man overbeviist om, at Jernbanens Beholdninger ved Udgangen af foregaaende Driftsaar virkelig havde den i Regnskabet opførte Værdi, nemlig 46,611 Spd.  $3\frac{1}{2}$   $\beta$ . Da Jernbanecompagniet ved sammes Oprettelse ikke havde afsat nogen Capital hertil, har man til Dækkelse hertil maattet gjøre Gjæld for et tilsvarende Beløb.

Som Exempel paa Bogførsel af enkelte faststaaende Poster for Beholdningen anføres følgende:

Til Jernbanens hensigtsmæssige Drift udfordres en Deel Heste. Disses Anskaffelse blev det i sin Tid bestemt ikke skulde paahvile Contractorerne, og de skulde altsaa ikke anskaffes for Actiecapitalen. Omkostningerne ved Anskaffelsen af 11 Heste med tilhørende Sæletøi og øvrigt Staldinventarium blev derfor i første Aarsregnskab opført paa Conto for Beholdningen under Hovedcontoiret og altsaa ikke ført til Udgift. Senere ere flere af disse Heste udsatte og solgte og nye anskaffede i deres Sted. Differentsten mellem Indkjøbsprisen for de nye indkjøbte Heste og Salgsprisen for de solgte Heste er betragtet som en Vedligeholdelsesudgift og ført til Udgift i vedkommende Regnskaber paa Conto for Hestehold. De oprindelige Hestes Indkjøbspriis er saaledes beholdt uforandret. Det samme er Tilfældet med Staldinventariet.

I det sidst forløbne Driftsaar blev Antallet af Heste forøget fra 11 til 12. Indkjøbsprisen for den ene nye Hest skulde strengt taget være ført som Capitalconto og tillagt Contoen for Beholdningen under Hovedcontoiret. Den er dog i det Sted ført til Udgift paa Contoen for Hestehold.

Til Locomotiverne have flere Reservehjul med tilhørende Axler. Naar et Locomotivhjul skal afdreies, kan man ikke for den Sags Skyld lade Locomotivet staae, men man skifter blot Hjulparret med det tilsvarende Reservepar, og efterat det førstnævnte Hjulpar er afdreiet, indsættes det i Reservehjulets Sted. Reservehjulene ere opførte paa Beholdninger under Locomotiv-Departementet.

Bliver et Hjul eller en Axel kasseret, da føres Differentsten mellem sammes Priis og Jernværdien i det kasserede Hjul til Udgift under Conto for Materialier til Locomotivernes Vedligeholdelse. Det kasserede Hjul søges da enten solgt som Jern eller benyttes i Jernbanens Verksted som saadant og føres da til Udgift.

Blandt de i Regnskabet for foregaaende Driftsaar opførte Capitalcontoer maa Lundberg Skov, der har kostet 5,140 Spd.  $36$   $\beta$ , hvoraf dog 2,700 Spd. er Pantegjæld og følgelig blot 2,440 Spd.  $36$   $\beta$  udbetalt, betragtes paa samme Maade som Beholdningerne. Denne Skov er nemlig bestemt til at afgive en Deel af den betydelige Masse Træmaterialier, som Jernbanecompagniet stadig tiltrænger. Efter den Besigtelse, Directionen i sin Tid, forinden den kjøbtes, lod foretage over den, er man overbeviist om, at den ved Udhugst vil ikke alene forrente men ogsaa tilbagebetale den i samme henlagte Capital. Dens Conto debiteres for Renterne af Capitalen og hvad der ved Hugst udvindes af samme vil blive den crediteret.

De som Capitalcontoer opførte Eiendomme:

1. Meyergaarden, der efter Fradrag af den i samme staaende Pantegjæld har kostet . . . . .	5,680 Spd. 4½ β
2. Betjentboligerne, der have kostet . . . . .	7,028 — 91 -
3. Søengen, der efter Fradrag af den i samme staaende Pantegjæld har kostet . . . . .	1,420 — 94 -
4. Mjødampskibene, der efter Fradrag af Gjælden til Contractorerne for samme har kostet . . . . .	4,703 — 83 -

Tilsammen 18,833 Spd. 92½ β

ere Jernbanens Regnskab uvedkommende, idet de, som det for de to Førstes Vedkommende vil sees af de foregaaende Driftsberetninger, have sine særskilte Gevinst- og Tabscontoer. Disse Contoer blive debiterede til Jernbanen for Renter af de i samme henlagte Penge. Deres Overskud er derimod ikke taget til Indtægt, men opført blandt Passiva i Regnskabet.

Da saaledes disse Eiendomme bære sig selv og endog have oplagt sig et lidet Overskud, og de overhovedet fortiden ere Jernbanens Drift uvedkommende, er det klart at de i disse Eiendomme nedlagte Capitaler ikke kunne føres til Udgift eller komme i Betragtning ved Bestemmelsen af Jernbanens rene Udbytte.

Cokesovnene ere opførte paa Capitalconto med 4,434 Spd. 51 β. Deres Anskaffelse erkjendtes ikke at paahvile Contractorerne og skulde altsaa ikke afholdes af Actiecapitalen. Deres Øiemed var at skaffe Jernbanen billigere og bedre Cokes end ved Indførelsen af Coke fra Udlandet var muligt. Deres Conto blev i Begyndelsen af 4de Driftsaar, da den sidste af de nu opførte 8 Ovne var færdig, afsluttet med det ovennævnte Beløb. Deres Vedligeholdelsesomkostninger, hvoriblandt i foregaaende Regnskabsaar 1,425 Spd. 70 β, ere førte til Udgift paa Conto for Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

Som Forbedringer ved Christiania Station er opført 4,470 Spd. 116½ β. Disse Forbedringer have bestaaet i Indredningen af et Restaurationslocale i Forbindelse med Venteværelserne, i saadanne Indredninger af Jernbanens øvrige Bygninger, at de to ved Søen beliggende Pakhuse, som tidligere benyttedes til Oplag for indført Cokes og endeel af Beholdningerne, i det Sted kunde bortleies til Oplag af Varer; i Planering af Jernbanens Tomt, for at gjøre den skikket til at bortleies til Trælasttomter; i Anbringelse af et Opvarmningsapparat i Locomotivværkstedet, i Opførelsen af en ny Smediebygning, i Anlæg af Vandledning fra det nye Vandværk, og i Indkjøb af et Contractorernes tilhørende Materialhuus.

Nogle af disse Forbedringer have forøget Indtægterne med omtrent 2,000 Spd., nemlig 600 Spd. som Leie af Restaurationen, hvorfra dog gaaer 200 til 300 Spd. for Brænde og Gas, som denne har frit, omtrent 450 Spd. i Pakhuusleie og 12 à 1300 Spd. i Tomteleie. Andre af de ovennævnte Forbedringer maa antages at have formindsket Udgifterne, uagtet dette ikke saa detailleret kan paavises som ved Indtægterne. Saaledes gjør den indlagte Vandledning det uundværdigt som forhen, naar i tørre Sommere Vandledningen til Værkstedet ikke gav Vand, da at gaae med Locomotivet til Bryn for Vandforsyningens Skyld, eller at pumpe Vand med Haandkraft op fra Akerselven, hvorved i et Par foregaaende Aar ikke saa faa Udgifter ere forarsagede. Varmeapparatet i den Deel af Værkstedet, hvor Locomotiverne staae, gjør det om Vinteren unødvendigt som tilforn at holde de i Brug værende Locomotiver opfyrede. Tidligere, da dette sidste Middel maatte benyttes, blev engang ved feilagtig Opfyring et af Locomotiverne beskadiget for flere hundrede Species, ligesom, da uagtet Opfyringen Frostens Virkninger ikke overalt kunde undgaaes, Dele af Locomotiverne ved at disse sattes i Gang i stærk Frost undertiden brødes istykker.

Den nye og større Smediebygning har baade gjort det muligt at udføre mere Smedearbejde ved Jernbanens eget Værksted og altsaa købe færre færdige forarbejdede Forbrugssager og tillige ved Benyttelsen af den ældre Smedies Rum skaffet et lysere og hensigtsmæssigere Locale for de Locomotiver, der skulle undergaae større og langvarigere Reparationeer. En større Ombygning af Værkstedets Tag, der udførtes i 4de og 5te Driftsaar med en Bekostning af 5,593 Spd. 85½ β samt en i det forløbne Driftsaar større Forandring ved Hovedstationen i Christiania for at skaffe Jernbanens Bestyrer Familiebolig sammesteds, hvilken har kostet 1,199 Spd. 57 β, er derimod ført til Udgift i vedkommende Regnskabsaar.

Ved Bryn var der forhen blot et Stoppested uden Telegraf og Stationsindretning. Det er med Anvendelse af 92 Spd. 30 β gjort til Station og Telegraf anbragt der. Godsforsendelsen til og fra denne



Station er derved bleven bragt i bedre Orden, og der kan nu føres en nøiagtig Control med Passageerindtægter fra denne Station, hvilket forhen var umuligt.

Forbedringerne ved **Grorud Station** have kostet 1,205 Spd. 75  $\beta$ . Udgiften er fra foregaaende Driftsaar og har fundet Sted i Anledning af den der forlængede Sidebane, der er bleven forsynet med Points i begge Ender. Øiemedet, hvori Anlægget har fundet Sted, er at gjøre en Krydsning af Trainene mulig her.

Paa Grund af de meget talrige Train mellem Christiania og Lillestrømmen er en saadan ofte meget ønskelig for at spare unødigt Ophold af Trainene. Blot Indkjøbsprisen af de nedlagte Materialier er ført som Capitalconto, medens Arbeidslønnen ved Banens Anlæg er ført til Udgift i forrige Regnskabsaar.

Da saadanne Sidebaner blot slides høist udbetydelig, ville disse Materialier for den allerstørste Deel beholde deres Værdi, og kunne, naar ønskes, atter optages for at benyttes andetsteds.

Ved **Røbsrud** er anlagt en ny Sidebane, som tilligemed den dertil hørende Vogterbolig og Indkjøb af Grund har kostet 3,652 Spd. 88  $\beta$ . Den blev anlagt i 4de Driftsaar. Den har afgivet en Indtægt for Trælasttransport af 1,851 Spd. 80  $\beta$  i 5te Driftsaar og 1,537 Spd. 38  $\beta$  i 6te Driftsaar, hvilken Indtægt Jernbanecompagniet ganske vist ellers ikke vilde have erholdt. Desuden har den ved sin Beliggenhed paa det høieste Punkt mellem Lillestrømmen og Christiania lettet den betydelige Trælasttransport fra Lillestrømmen og Strømmen Stationer.

Ved **Lillestrøm** er anlagt en ny lang Sidebane med tilhørende Steenvold og Kanal. Sammes Kostende har været 8,768 Spd. 4  $\beta$ , hvoraf dog 3,000 Spd. ere tagne af Robert Stephensons Decisionsbeløb for Stationer og Driftsmidler og altsaa betalte af Contractorerne. Resten 5,768 Spd. 4  $\beta$  ere opførte paa Capitalconto. Det væsentlige af dette Arbeide er udført i 3die Driftsaar, i det sidste Driftsaar blev i denne Anledning kun udbetalt 332 Spd. Øiemedet med denne Bane var at lette den derværende betydelige Trælasttrafik. Denne var forhen indskrænket til en ikke mere end Halvdelen saa lang Sidelinie, hvilken ogsaa fremdeles benyttes. Omkostningerne for Trælasthandlerne ved Frembringelsen og Læsningen af deres Last, ere ved den nye, længere og bekvemmere anlagte Sidebane herved ikke saa lidet formindskede. Den betydelige Bjælke- og Tømmertransport fra Lillestrømmen kunde umulig udvides paa den ældre snævre Plads. At Indtægterne for Trælast fra Lillestrømmen ere stegne, tro vi i en ikke saa liden Grad at kunne tilskrive de paa denne Station udførte Forbedringer.

Den her nævnte Sidebane var anlagt paa Tversleepers. Da Skinnerne, der egentlig ere bestemte til Brug af Langsleepers, som Følge heraf jævnligens bøiedes og knækkedes under de svære her brugte Locomotiver, blev en stor Deel af Banen i det foregaaende Aar omlagt paa Langsleepers. Da, herved Udgifterne ved Vedligeholdelsen for Fremtiden vil blive noget formindsket, kunde denne Forandring have været betragtet som en Forbedring og ført paa Capitalconto; den er dog ført til Udgift paa Contoen for Vedligeholdelse af Banen.

Ved **Leersund**, der er gjort til et Stoppested, er anvendt 89 Spd. 43  $\beta$  til en Platform for Modtagelse og Afgivelse af Passagerer. Da Stedet ikke er Station, kan Passageerindtægterne til og fra dette Sted ikke opgives, idet samme gaaer ind under Indtægterne fra de nærmest liggende Stationer Lillestrømmen og Frogner. At Oprettelsen af dette Stoppested har forøget noget Passageerindtægterne paa Jernbanen, er vist.

Ved **Kløften Station** er til Forbedringer anvendt 814 Spd. 19  $\beta$ . Disse Forbedringer bestaae i det Væsentlige af en Tilbygning til Godshuset og Opførelsen af en simpel Staldbygning. Godset maatte her tilforn oftere ligge ude paa Grund af Pakhusets Utilstrækkelighed og den betydelige Varetrafik til og fra denne Station leed naturligviis herved, idet Mange paa Grund heraf lod Varerne kjøre lige fra Christiania. Disse Bygninger maa derfor antages at have noget forøget Søgningen til denne Station.

Ved **Eidsvold Station** ere forskjellige Forbedringer udførte for 12,399 Spd. 62 $\frac{1}{2}$   $\beta$ . Heraf ere 3,790 Spd. 12 $\frac{1}{2}$   $\beta$ . tagne af Rob. Stephensons Decisionsfond for Stationer og Driftsmidler — altsaa betalte af Contractorerne, medens Resten 8,609 Spd. 50  $\beta$  ere opførte paa Capitalconto.

De udførte Arbeider bestaae for det Væsentligste i Udvidelse af den tidligere saa høist indskrænkede Stationsplads ved Udfyldning langs Elven, i Anbringelse af Steenvolde for Tømmerlæsning, Forlængelse af Baadhavnen ved Pakhuset, Anbringelse af en Vippeindretning og en Dampkran sammesteds; i en Landgangsbrygge, hvortil Dampskibene stedse kunne lægge til, samt i Opførelse af en Platformbygning, hvori Passagerene



kunne stige af under Tag, og Passageervognene, som paa denne Endestation have sin faste Plads, kunne staae under Tag. Disse Forbedringer maa alle antages deels at have befordret Tilvexten af saavel Passageer- som Godsbefordringen ved denne Station, for Godsets Vedkommende ved en bedre Behandling af Varene ved disses Losning fra og Læsning i Baadene og ved billigere Læsningsomkostninger for Trælsten, ligesom de tildeels antages at have formindsket Udgifterne. Af de her nævnte Forbedringer er kun den ene, Opsættelse af en Dampsvingkran ved Pakhuset, udført i det forløbne Driftsaar og har kostet 770 Spd. — Den sparer ikke ubetydelig Mandskab sammenlignet med Benyttelse af den ældre, almindelige Kran, der vil blive opsat ved en anden Station, hvor den tiltrænges. En Restudgift af 79 Spd. til Landgangsbyggen; der blev udført i 5te Driftsaar, er først kommen til Udgift i det sidstforløbne Aar.

Paa Eidsvold Station er i 4de Driftsaar opført en ny Stationsbygning og Hotel, der har kostet 11,022 Spd. 52½ β. Den directe Indtægt af denne Bygning er 800 Spd. aarlig som Leie af Restauratøren hvorfra dog gaar Værdien af det frie Brænde han har, der kan anslaaes til ca. 50 Spd., altsaa Netto ca. 250 Spd. Vi antage desuden med Sikkerhed, at den større Bekvemmelighed, som Passagererne ved Opførelsen af denne Bygning have erholdt, — maa have bidraget ikke saa ubetydeligt til at forøge Jernbanens Indtægter for Passagerbefordring til og fra denne Station.

Af samtlige ovennævnte Forbedringer ved Stationerne tilsammen 35,724 Spd. 118.β er for det forløbne Driftsaar blot tilkommet 2,436 Spd. 110 β. Ifølge Rob. Stephensons Decision skulde Ballastsidebaner ikke leveres af Contractorerne og altsaa ikke anskaffes for Actiecapitalen. Directionen afkjøbte Contractorerne disse Ballastsidebaner ved Linderud og Trøgstad for 855 Spd. 100 β, hvilken Sum maa ansees som en meget billig Betaling for de i samme henliggende Skinner med Tilbehør.

Senere er en ny Ballastlinie anlagt ovenfor Grorud og to Sidelinier anlagte til Fyldning af Viaducterne. Arbejdslønnen for disse Baner er ført til Udgift, deels paa Conto for Banens Vedligeholdelse, deels paa Conto for Viaducternes Fyldning, hvorimod de nedlagte Materialier, der ikke slides synderlig, og saaledes, naar de optages, have en omtrent uforandret Værdi, tilligemed ovennævnte Indkjøbspriis af de to Sidebaner ved Linderud og Trøgstad ere opførte som Capitalconto med ialt 2,361 Spd. 16 β.

Inledning af den Jernbanecompagniet paahvilende Tømmertransport til Strømssaugene ere, som tidligere forklaret for det ærede Departement, nogle Anlæg udførte deels ved Strømmens Sidebane, deels ved Flanebroen mellem Strømmen og Lillestrømmen og endelig paa Lillestrømmens Station.

Udgifterne herved have hidtil udgjort 4,258 Spd. 53½ β.

Hensigten med Anlæggene er noget at formindskede Udgifterne ved den nærværende kostbare Drift. Saaledes som man fortiden og indtil Anlæggene næste Aar kunne tages i Brug er nødt til at udføre denne Tømmerkørsel, overstiger de af Jernbanen i den Anledning kontant udlagte Penge Indtægten for samme, saa at Jernbanecompagniet ikke alene ingen Godtgjørelse har for Brug af Locomotiver og Vogne med tilhørende Personale, for Slitage af Banen o. s. v., men endog maa skyde directe Penge til for at betale de kun til dette Arbeide udenfor Jernbanens sædvanlige Drift leiede Folk og Heste; og dette uagtet Saugbrugs-eierne idetheletaget have været meget lemfældige i deres Fordringer paa Tømmerkørsel.

Naar de nu under Arbeide værende Anlæg ere færdige, vil forhaabentlig ikke saa ubetydelig af de nuværende Udgifter indspares.

For Bygning af 8 nye tredie Klases Vogne og Forandring af 8 fjerde Klases Vogne til tredie Klases er i foregaaende Driftsaar udbetalt 4,824 Spd. 12 β og vil i det kommende Driftsaar fremdeles blive udbetalt nogle hundrede Daler.

Vognene ere nødvendige for at kunne benytte den Tilladelse, som Jernbanecompagniet har faaet til herefter at sløife 4de Klasse. Prisen til Eidsvold var forhen for 4de Klasse 40 β, for 3die Klasse 60 β og er nu fastsat for den tredie Klasse til 48 β. Uagtet Taxten saaledes er lavere end Middeltallet mellem 3die og 4de Klases forhen værende Taxter, vil den dog med samme Persontrafik medføre ikke ubetydelig forøgede Passageerindtægter.

Vi tro saaledes at have paaviist, at samtlige ved Ugangen af foregaaende Driftsaar blandt Activa opførte Udvidelser af Jernbanens Eiendomme som en Heelhed betragtet deels have givet deels ville give Jern-



banen ikke saa ubetydelig forøgede Indtægter, eller formindskede Udgifter, mod hvad Tilfældet vilde være, om de ikke vare anskaffede eller udførte, og at de saaledes virkelig for Jernbanecompagniet have det fulde Værd, som deres Anskaffelse har kostet, og hvorfor de i Regnskabet ere opførte. De fleste kunne vistnok ikke ved Salg udbringes til denne Priis. Men det er ikke herpaa det kommer an; thi den hele Jernbane kan heller ikke, om den skulde sælges til andet end Jernbanebrug, udbringes til den for samme betalte Priis eller endog blot det hvad den for Jernbanecompagniets Actionærer er værd.

### Skrivelse fra Departementet for det Indre til Jernbanedirectionen af 25de Januar 1861.

Under 31te October sidstleden har Directionen, foranlediget ved Departementets Begjæring af 22de s. M. om nærmere Oplysninger vedkommende den fattede Beslutning om at give de prioriterede Actier et Udbytte af 5 pCt. for forrige Driftsaar, meddeelt en Fremstilling, gaaende ud paa at paavise, at det omhandlede Driftsaars rene Udbytte paa det Nærmeste netop dækkede den nysnævnte Fortrinsrente til Preference-Actierne. Medens man specielt med Hensyn til den i Directionens Fremstilling til Begrundelse af Udbyttets Beregning afgivne Forklaring om Jernbanens Capitalcontøer og deres Berettigelse til at opføres som saadanne ialfald ikke for Tiden finder sig foranlediget til at anstille nogen nærmere Drøftelse af, hvorvidt der muligens i sidstnævnte Henseende maatte kunne reises Tvivl ved en eller anden Post, skal man alene bemærke, at den nævnte Fremstilling, med hvilken man forøvrigt med Interesse har gjort sig bekendt, — maaskee som Følge af en mindre adæqvart Udtryksmaade i Departementets anførte Skrivelse af 22de October, — ikke er kommen til særlig at omhandle en Side af Sagen, som man egentlig nærmest havde for Øie, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt der, med Sandsynligheden for Øie af nær forestaaende betydelige Reparationsarbejder, var tilstrækkelige Grunde til netop at decretere de fulde fem Procent, og ikke afsætte Noget til Reservefondet. Da der indlertid i Morgenbladet for 9de November næsteften er betæffende dette Punct fra Directionens Formand meddeelt en Redegjørelse, der formæentlig kan forudsættes at udtale den samlede Directions Anskuelse, finder man det ikke fornødent at fremkalde nogen yderligere Meddelelse fra Directionen i denne Sag.

### Den i Departementet for Indres Skrivelse af 25de Januar 1861 nævnte Redegjørelse af Directionens Formand i Morgenbladet for 9de November 1860.

En æret Indsender har i Rigstidenden for 24de October fremsat nogle Bemærkninger vedrørende Jernbanens Regnskaber og navnlig det ved samme opsamlede Reservefond. Jeg skal i Anledning af disse Bemærkninger meddele følgende Oplysninger.

Den herværende Jernbanes Reservefond er et Reparations- eller Fornylsesfond. Det er bestemt til at dække den Slitage og Forringelse i Varighed, som i de første Regnskabsaar har fundet Sted ved Jernbanen og dens Tilbehør, og som ikke i de samme Aar hensigtsmæssig kunde istandsættes.

Ethvert Regnskabsaar bør nemlig ikke alene bære sine egne Driftsudgifter, men ogsaa sine egne Vedligeholdelsesudgifter, saaledes at Jernbanen med Tilbehør af Bygninger, Locomotiver, Vogne o. desl. ved Udgangen af Regnskabsaaret befindes i ligesaa god Stand og har ligesaa stor Varighed som ved Begyndelsen af Aaret, eller at, hvis en Forringelse har fundet Sted, et hertil svarende Pengeløb afsættes for senere at anvendes til Udbedring af samme. Nu er en stor Deel af den ved en Jernbane forekommende Slitage og anden Forringelse i Varighed af den Art, at den først, naar den efter flere Aars Forløb har naaet en vis Størrelse, hensigtsmæssig kan istandsættes, eller Fornylse af vedkommende Materialier kan finde Sted, og i de første Aar af en Jernbanes Drift vil derfor de udførte Reparationer og Fornylser være betydelig mindre end den Forringelse i Varighed, og altsaa Værdiforringelse, som i Virkeligheden har fundet Sted. Denne Deel af denne Værdiforringelse, som ikke er erstattet i Aarets Løb, bør da afsættes af Aarets Indtægter, for senere, naar den ved at sammenlægges for flere Aar har naaet en for Istandsættelsen eller Fornylsen hensigtsmæssig Størrelse, at anvendes i saadant Øiemed.



Som et Exempel skal jeg anføre Jernbanens Sleepers. De ere alle nedlagte næsten samtidigt, væsentlig i Aaret 1853.

De kunne antages at have en gennemsnitlig Varighed af høist 10 Aar. Til deres Fornyelse bør altsaa ethvert Aar bidrage mindst  $\frac{1}{10}$ ; thi deres Forraadnelse kan antages at have skredet jævnt fremad, ligemeget i hvert Aar. I de første Aar blive dog yderst faa ombyttede, men i de senere Aar saamange desto flere. Omkostningerne ved deres Fornyelse bør imidlertid falde jævnt paa alle Aar ligesaavel som Aarsagen til disse Omkostninger, Sleepernes Henraadnen.

Et rigtigt Regnskab udkræver altsaa for Sleepernes Vedkommende, at hvad der i de første Aar er anvendt mindre til Fornyelse heraf, end der i Gjennemsnit vil medgaae, afsættes til et Fond, der senere anvendes til at bestride den til over Gjennemsnittet stegne Fornyelse i de følgende Aar.

Ved Mjøsjernbanen er i de fem første Driftsaar tilsammen blot ombyttet omtrent 5 pCt. af samtlige Langsleepers. For disse fem Driftsaar, hvori Langsleepers ere for Halvdelen af deres Værdi fortærede, og kun for 5 pCt. fornyede, burde altsaa 45 pCt af deres Værdi være afsat til et Reservefond. I det forløbne, det sjette Driftsaar, ere derimod 25 pCt. af samtlige Langsleepers ved Banen blevne ombyttede og Værdien af Langsleepers ere altsaa i dette Aar bleven forøget med 15 pCt. mod hvad den var ved Begyndelsen af Aaret, hvilke 15 pCt. derfor bør tilskydes af Reservefondet.

Lignende gjælder om Skinner, om Locomotiver, om Vogne, hvilke alle forringes i de første Aar, uden at det endnu er hensigtsmæssigt at erstatte Forringelsen. Til de større Vedligeholdelsesomkostninger, som af denne Grund falde paa de følgende Aar, bør da de foregaaende Aar gennem Reservefondet bidrage.

Locomotiver og Vogne ere nu paa Grund af de hyppigere Reparationer, som de efter 7 Aars Brug maa underkastes, ikke altid disponible til Brug og have altsaa ikke saa stor Værdi for Jernbanen, som da de vare nye. Af Jernbanens 256 Godsvogne henstaa saaledes nu i Gjennemsnit omtrent 10 stadig under Reparation. Disse 256 Vogne have altsaa nu for Jernbanen blot den samme Værdi som 246 nye Vogne. De 10 Vogne, man nu bygger, for at supplere Værdien, maa altsaa føres til Udgift som en Vedligeholdelse. Men de 3000 à 3500 Spd., disse 10 Vogne ville koste, kan ikke med Rette belastes noget enkelt Aar, men bør fordeles paa alle de Aar, i hvilke de 256 Vogne ere blevne saa slidte, at de nu kun gjælde for 246. Dette skeer ved Hjælp af Reservefondet.

Enhver privat Mand der har en Eiendom, f. Ex. en Bygaard, som foruden de stadig forekommende mindre Reparationer, med længere Mellemrum udkræver større Reparationer, f. Ex. nyt Tag, og som fører ordentligt Regnskab over sine Indtægter og Udgifter af denne Gaard, bærer sig saadan ad. Giver Gaarden ham f. Ex. 1000 Spd. aarlig Indtægt og kræver i de første Aar blot 100 Spd. aarlig Udgift, men han veed at den om 15 Aar rimeligviis vil kræve en Udgift af 1500 Spd. extra til et nyt Tag, saa afsætter han itide 100 Spd. aarlig hertil. Forbrugte han i de første Aar det hele Overskud af 900 Spd. aarlig, saa kunde han nemlig ikke om 15 Aar have Raad til at give Huset det fornødne Tag og naar han da laante de dertil fornødne Penge, saa havde han fortæret 1500 Spd. af sin Formue.

Et Jernbanekompagni, som i de første Aar Intet lægger tilside til kommende store Reparationer, men uddeler det hele Overskud som Dividende til sine Actionærer, det uddeler Udbyttet af Capitalen. Mange Jernbanekompagnier have gjort dette. Er Jernbanen heldig saa at dens Indtægter stige stærkt, da kan den taale det, og dog senere give godt Udbytte. Men stige ikke Indtægterne tilstrækkeligt, saa kan Udbyttet uagtet stigende Indtægter dog senere gaa betydelig nedover. Man mangler ikke Exempler paa Jernbanekompagnier, som have begyndt med særdeles høit Udbytte, der var uddelt af Kapitalen, og som have endt med ubetydeligt eller endog intet Udbytte at give.

Kunde man nøiagtig beregne hvormeget Vedligeholdelsesudgifterne aarlig i Gjennemsnit for en længere Fremtid vilde beløbe sig til, saa kunde man ogsaa nøiagtig beregne, hvormeget ethvert Regnskabsaar burde bidrage til, eller erholde tilskudt fra Reservefondet. Hvad nemlig da Vedligeholdelsesudgifterne for et enkelt Aar udgjorde mindre end, dette Gjennemsnit burde afsættes til Reservefondet, hvad det udgjorde mere end Gjennemsnittet burde tilskydes af Reservefondet.



En saadan nøiagtig og detailleret Beretning har nu vistnok Jernbanedirectionen ikke kunnet anstille, da den dertil mangler den nødvendige Erfaring. Men den har dog taget saavidt Hensyn til Principet, at den i de Aar, hvori Vedligeholdelsesudgifterne have været mindre, har afsat mere til Reservefondet og at den i det forløbne Driftsaar, hvori der til Vedligeholdelse af Banelegemet og Vogne er anvendt over 20,000 Spd. mere end i de foregaaende Driftsaar, Intet har afsat dertil.

Kunde man antage, at der i 4de og 5te Driftsaar var afsat tilstrækkelig til Reservefondet, da burde der i det 6te Driftsaar være tilskudt af dette Fond til Banens Vedligeholdelse. Men jeg indrømmer gjerne, at der i de første Aar ikke har været afsat tilstrækkeligt. Men derfor skal dog vel ikke 6te Driftsaars Udbytte lide.

Naar flere Aar ere hengaaede, udjævne Vedligeholdelses - Udgifterne sig, og et Reservefond er da unødvendigt.

Den ærede Indsender i Rigstidenden udtaler den Formening, at „hvis der nogensinde skulde være Spørgsmaal om, at afgive noget ret Klækkeligt til Reservefondet, maatte det vel have været ved Udløbet af det sjette Driftsaar, da i det da forløbne Aar store Uheld havde rammet Jernbanen, og betydelige Udtællinger maatte forudses at blive fornødne i den nærmeste Fremtid.“

Jeg maa i den Anledning gjøre opmærksom paa, at Tabet i Indtægter og Forøgelsen i Udgifter, som det store Sneefald i den sidste Vinter, den usædvanlige Flom og det første Uheld ved Bretvedt den 5te Juli forarsagede, allerede have udøvet sin Indflydelse ved Bestemmelsen af Udbyttet. Samtlige Udgifter i Anledning af disse „Uheld“ ere nemlig 6te Driftsaars Regnskab belastede, og der vil altsaa ikke i den Anledning fordres yderligere Udtællinger. Thi det sidste store Uheld ved Bretvedt, hvis Følger desværre endnu ikke ere ganske overvundne, indtraf ikke i sjette Driftsaar, der sluttede den 31te August Midnat, men i 7de Driftsaar, nemlig den 1ste September om Morgenen mellem Kl. 4 og 5.

Og man er ikke berettiget til at forfalske Tidsangivelsen for et saadant Uheld, eller at føre de Udgifter, der vedkomme 7de Driftsaar, og som ikke i sjette Driftsaar kunde forudses, over paa dette.

Havde dette Uheld intruffet en eneste Dag tidligere, vilde naturligviis Regnskabet have stillet sig anderledes og den fornødne Sum være afsat til Uheldets Istandsættelse.

Men Tiden for Regnskabsaarets Afsluttelse er nu engang vedtaget, og man kan ikke senere vilkaarlig forandre samme blot for at komme de prioriterede Actier tillivs.

Thi man skylder ogsaa disse Retfærdighed.

Den de uprioriterede Actier vedkommende Andeel af den midlertidige Drifts Udbytte er fordeelt i Forbindelse med Udbyttet for 3die Driftsaar. I Driftsberetning for dette Aar Pag. 4 staaer nemlig ikke blot, som af den ærede Indsender bemærket, anført, at dette Udbytte var voxet til 8,155 Spd. 105 β, men dette, Beløb findes ogsaa tillagt Overskuddet for tredie Driftsaar, forinden Dividendens Uddeling hvilket Indsenderen har fortiet.

I Regnskabet for 3die Driftsaar (Beretningen Pag. 4) staaer nemlig, efterat Indtægterne for Aaret ere specificerede til . . . . . 175,653 Spd. 55 β  
og Udgifterne til . . . . . 83,559 — 97 -

„Heraf følger en Gevinst af . . . . . 92,093 Spd. 78 β  
hvilket tillagt Overskuddet fra foregaaende Driftsaar . . . . . 625 — 52 -

giver et samlet Overskud af . . . . . 92,719 Spd. 10 β

Heraf er i Overensstemmelse med Contracten om Jernbanens Anlæg og Contracten om Opfyldning af nogle Viaducter crediteret &c. . . . . 7,173 — 112 -

Det tilbageblevne Overskud . . . . . 85,545 Spd. 18 β

i Forbindelse med de uprioriterede Actiers Udbytte fra den midlertidige Drift, efter foregaaende Regnskab 7,725 Spd. 90 β, som med Tillæg af

Renter nu er voxet til . . . . . 8,155 — 105 -

Tilsammen 93,701 Spd. 3 β

	Transport	93,701 Spd.	3 β.
har sat Directionen istand til at erklære en Dividende af 5 pCt. for de prioriterede og 3 pCt. for de uprioriterede Actier. I Overensstemmelse hermed er overført til Conto for de prioriterede Actiers Dividende 5 pCt. af £ 225,000 med £ 11,250 à 4 Spd.			
52 β . . . . .	49,875 Spd.	" β	
Conto for de uprioriterede Actiers Dividende 3 pCt.			
af 1,012,500 Spd. med . . . . .	30,375 — " -	80,250 — " -	
	Overskuddet	13,451 Spd.	3 β

er overført til Jernbanens Reservefond."

Det vil heraf sees, at Udbyttet for den midlertidige Drift er tillagt Udbyttet for 3die Driftsaar forinden Dividendens Bestemmelse, og saaledes medvirket til Bestemmelsen af de 3 pCt. til de uprioriterede Actier.

Havde man ikke haft dette Udbytte til Uddeling, saa vilde man ikke dengang have kunnet give de uprioriterede Actier over  $2\frac{1}{4}$  pCt. Thi Størrelsen af den til Reservefondet henlagte Sum er, som forklaret, afhængig af den Tilstand, hvori Jernbanen med Tilbehor ved Aarets Udgang befinder sig, ikke af det i Aarets Løb vundne Udbytte, og burde altsaa være ligestort, om man end dennegang ikke havde haft de 8,155 Spd. 105 β til Fordeling.





