

1861-62

OTTENDE DRIFTS-BERETNING.



OTTENDE

Drifts-Beretning

for

den norske Hoved-Jernbane

fra 1 Sept. 1861 til 31 August 1862.

Christiania.

Trykt hos Carl C. Werner & Comp.

1862.

Den norske Hovedjernbanes Indtægter og Udgifter.

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

Indtægter:

Indtægt for Befordring af 159945 Passagerer	46194 Spd.	97	β
— — — — 830 Vogne	744	—	40 -
— — — — 2325 levende Dyr	778	—	20 -
— — — — Pakker, Melk, Kjød	4885	—	30½ -
— — — — Varer	166876	—	113½ -
— for Postens Befordring	825	—	36 -
— af Telegrafen	869	—	40½ -
Pakhusleie	211	—	22 -
Leie af Restaurationerne i Christiania og Eidsvold	916	—	96 -
Tomteleie	2044	—	114 -
Noteringsgebyr af Actier	1	—	36 -
Extraindtægter	1007	—	118 -
Solgte casserede Sager	138	—	56 -
	225494 Spd.	99½	β

Udgifter:

Directionens Løn	2000 Spd.	"	β
Hovedcontorets Udgifter:			
Lønninger	4773 Spd.	"	β
Contorudgifter og Bibliotheket	519	—	83½ -
	5292	—	83½ -
Stationsudgifter:			
Lønninger	16922 Spd.	9	β
Hestehold	2146	—	6 -
Contorudgifter	1385	—	105½ -
Gas, Olie, Lys	830	—	22 -
Brænde	689	—	33 -
Assurance og Afgifter	1127	—	51 -
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	1310	—	36 -
	24411	—	22½ -
Lateris	31703 Spd.	106	β 225494 Spd. 99½ β

Transport 31703 Spd. 106 β 225494 Spd. 99 $\frac{1}{2}$ β

Locomotivdepartementets Udgifter:

Lønninger	16147 Spd.	104 β	
Contorudgifter	123	—	49 -
Gas	438	—	66 -
Brænde	117	—	24 -
Coke- og Kulforbrug	15786	—	109 -
Olie, Talg, Hamp, Pudsegarn	1789	—	46 -
Materialforbrug	7097	—	85 -
Vedligeholdelse af Inventarium	2336	—	68 $\frac{1}{2}$ -
Forskjellige Udgifter	21	—	3 -
			43858 — 74 $\frac{1}{2}$ -

Vogndepartementets Udgifter:

Lønninger	5777 Spd.	29 $\frac{1}{2}$ β	
Materialier	8746	—	105 -
Vedligeholdelse af Presseninger	914	—	86 $\frac{1}{2}$ -
Leie af Vogne	294	—	80 -
			15733 — 61 -

Ingenieurdepartementets Udgifter:

Gager	756 Spd	"	β	
Lønninger til Skinnelæggere, ordinære	9889	—	89 -	
Do. Do., ekstraordinære	4238	—	37 -	
Do. til Gjærders Istandsættelse, Ballastskufning, Fyldning af Tømmeraabninger, Planering, Afgrøftning, Ombygning af Stemmuren ved Fjeldhammer, Sneskufning etc.	5308	—	111 $\frac{1}{2}$ -	
Arbejdsløn for Linien i Værkstedet	1167	—	106 $\frac{1}{2}$ -	
Materialier til Samme	17727	—	89 -	
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse	2093	—	69 -	
Do. Do. i Værkstedet	111	—	15 $\frac{1}{2}$ -	
Materialier til Broernes Vedligeholdelse	2589	—	6 $\frac{1}{2}$ -	
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium	780	—	57 $\frac{1}{2}$ -	
			44662	— 101 $\frac{1}{2}$ -
Vedligeholdelse af Bygninger	4165	—	41 $\frac{1}{2}$ -	
— - Stationspladsene	1137	—	68 -	
— - Telegrafan	407	—	33 $\frac{1}{2}$ -	
Uniformer	1679	—	69 -	
Omkostninger ved Dividendens Udbetaling	523	—	108 -	
			144172 Spd.	63 β 225494 Spd. 99 $\frac{1}{2}$ β

Lateris 144172 Spd. 63 β 225494 Spd. 99 $\frac{1}{2}$ β

	Transport	144172 Spd. 63 β	225494 Spd. 99 $\frac{1}{2}$ β
Erstatninger		57 — 73 -	
Renter og Tab paa Pengeomsætninger		5097 — 73 -	
Tab paa Tømmerkjørsel til Strømmens Saugbrugseiere:			
Vedligeholdelse og Drift af Kehraten	1202 Spd. 72 β		
Omkostninger ved Tømmerkjøringen			
efter Fradrag af den for samme er-			
lagte Betaling, heri ikke medreg-			
net Locomotiv- og Vognudgifter,			
Tab	1372 — 96 -	2575 — 48 -	
Jernbanebetjentenes Procenter, afsat hertil		1000 — " -	
Forskjellige Udgifter		1367 — 102 -	
		<hr/>	154270 — 119 -

Heraf følger en Gevinst for 8de Driftsaar af 71223 Spd. 100 $\frac{1}{2}$ β

Heraf er overensstemmende med Contracten
om Jernbanens Anlæg m. m. crediteret:

1. Den norske Regjering, Rente af Grundens Værdi			
£ 1200 à 4 Spd. 54 β		5340 Spd. " β	
2. Contoen for Viaducternes Fyldning £ 400 à 4			
Spd. 54 β		1780 — " -	
Contoen for Øierens Regulering,			
5te Termin	1500 Spd. " β		
samt 4de Termin af det paa			
Jernbanen som Grundeier udlig-			
nede Bidrag	150 — 36 -	1650 — 36 -	
		<hr/>	8770 — 36 -
		Tilbage Overskud	62453 Spd. 64 $\frac{1}{2}$ β

hvilket har sat Directionen istand til for de prioriterede Actier, £ 225000,
at erklære en Dividende af 5 pCt. eller £ 11250 à 4 Spd. 54 β . . . 50062 — 60 -
og overføre til de uprioriterede Actiers Dividende-Conto Resten med 12391 Spd. 4 $\frac{1}{2}$ β
Denne sidste Sum tillagt det til de uprioriterede Actiers Dividendeconto
ved Udgangen af foregaaende Driftsaar afsatte Beløb 1103 — 18 $\frac{1}{2}$ -
eller tilsammen 13494 Spd. 23 β
har sat Directionen istand til for de uprioriterede Actier Spd. 1012500 at er-
klære en Dividende af 1 $\frac{1}{4}$ pCt. med 12656 — 30 -
og videre at afsætte til disse Actier 837 Spd. 113 β

Hermed salderes Balancecontoen, som udviser følgende

Activa.

Cassa-Conto	1436 Spd. 34 $\frac{1}{2}$ β
Christiania Postcontor	555 — 116 -
Creditbanken	14094 — 62 -
Havnecassen	15500 — " -
	<hr/>
Lateris	31586 Spd. 92 $\frac{1}{2}$ β

	Transport	31586 Spd.	92½ β	
Armeecommandoen		2178 —	34 -	
De nye Jernbaneanlægs Bestyrelse		1751 —	24 -	
Stationsmesterne, udestaaende gennem disse		8718 —	72 -	
Mjøsdampskibenes Chefer og Commissionærer		44 —	92 -	
Diverse indenlandske Debitorer		3573 —	42 -	
Diverse udenlandske —		53 —	67 -	
Beholdninger under Hovedcontoret	5725 Spd.	58 β		
Do. af Brænde	3258 —	14 -		
Do. af Coks og Kul	2927 —	37½ -		
Do. under Materialforvalteren	51969 —	91½ -		
		63880 —	81 -	
Contoen for Fyldning af Viaducterne, forskudt hertil		8700 —	27½ -	
Ombygning af Flanebro, Udgifter ved nye Brokar		107 —	42 -	
Capitalcontoer:				
1. Coke-Ovnene	4434 Spd.	51 β		
2. Forbedringer ved Stationerne	24702 —	65½ -		
3. Eidsvold Hotel og Stationsbygning	11022 —	52½ -		
4. Anlæg for Tømmertransporten til Strømmens Saugbrugseiere	10327 —	25½ -		
5. Betjentboligers Capitalconto	7028 —	91 -		
6. Meyergaardens Capitalconto	16680 —	4½ -		
7. Nye Driftsmidler	10074 —	97 -		
8. Mjøsdampskibenes Capitalconto	30000 —	" -		
9. Ballastsidebaner	1834 —	27 -		
10. Lundberg Skov	3570 —	73½ -		
11. Sørengen	24465 —	30½ -		
12. Baarliddalens Vandfald	300 —	" -		
13. Jordstykker langs Andelven og ved Bretvedt	1037 —	85 -		
14. Anlæg ved Gjøvik	5133 —	94½ -		
15. Anlæg paa Odnæs	1049 —	111 -		
		151661 —	88½ -	
			272256 Spd.	62½ β

Passiva.

Den norske Regjering, Rente af Grunden for 8de Driftsaar	5340 Spd.	" β		
Vexelconto	115000 —	" -		
Contractørerne til gode for Mjøsdampskibene	15028 —	98 -		
Diverse indenlandske Creditorer	2508 —	27½ -		
— udenlandske —	7986 —	34 -		
Pantecreditorer i Meyergaarden	19000 Spd.	" β		
— i Sørengen	29100 —	" -		
— i Lundberg Skov	1500 —	" -		
	49600 —	" -		
Lateris	195463 Spd.	39½ β	272256 Spd.	62½ β

	Transport	195463 Spd. 39½ β	272256 Spd. 62½ β
Sygecassen		269 -	107½ -
Mjøsdampskibenes Gevinst og Tabs Conto	3305 Spd. 46 β		
Meyergaardens Do. Do.	704 -	94½ -	
Betjentboligernes Do. Do.	85 -	27 -	
		4095 -	47½ -
Øierens Regulering		3150 -	36 -
Prioriterede Actiers Dividende-Conto, tilbagestaaende fra foregaaende Driftsaar £ 218. 14.0	985 Spd. 38 β		
Tilkommer for 8de Driftsaar £ 11250	50062 -	60 -	
		51047 -	98 -
Uprioriterede Actiers Dividende-Conto, tilbagestaaende fra foregaaende Driftsaar	4115 Spd. 45 β		
Tilkommer for 8de Driftsaar	12656 -	30 -	
		16771 -	75 -
Uprioriterede Actiers afsatte Dividende-Conto		837 -	113 -
Reservefondet udgjorde ved Udgangen af foregaaende Driftsaar	7642 Spd. 82 β		
Heraf anvendt til Anskaffelse af 5 nye Maskiner i Værkstedet	1574 Spd. 69 β		
Til Ombygning af Jernbanens Overbygning mellem Christiania og Bryn i Materialier	4565 -	30 -	
Arbejds løn hertil	882 -	77 -	
	7022 -	56 -	
		620 -	26 -
		272256 Spd. 62½ β	272256 Spd. 62½ β

Regnskab over Hefstyes Understøttelsesfond.

Dette Fond udgjorde ved Slutningen af foregaaende Driftsaar	388 Spd. 52 β		
Indvundne Renter	24 -	33 -	
		Fondet udgjør saaledes nu	412 Spd. 85 β
Hvilket Beløb henstaaer saaledes:			
I Cassa	61 Spd. 61 β		
Diverse Debitorer	351 -	24 -	
		Ballance	412 Spd. 85 β

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 6 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigst udviser den relative Indflydelse paa Jernbanens Indtægter, enhver Station har havt. 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 høje Ind- tægt for afgaaede og an- komne.												
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Tele- grammer.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Tele- grammer.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Tele- grammer.														
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β		Spd.	β										
Christiania .	2,055	64	3052	1½	52914	13	80021	78½	18697	29	4028	58½	109362	66½	132088	34	21376	46½	3540	30	81138	39½	106054	116½	46,5
Bryn	346	52	9	12	223	2	578	66	428	10	16	113	763	81	1208	84	387	31	13	2½	493	41½	893	75	0,5
Grond	694	76	37	79	1122	96	1855	11½	823	20	46	116	2281	107	3152	3	758	108	42	37½	1702	41½	2503	67	1,1
Robarud . . .	—	—	—	—	75	108	75	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	114	37	114	0,0
Strømmen . .	1068	—	114	114	4726	88	5909	82	1340	114	80	37	1489	75	2910	106	1204	57	97	75½	3108	21½	4410	34	2,0
Sidebanen . .	—	—	—	—	11007	47	11007	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5503	83½	5503	83½	2,4
Lillestrøm . .	2263	117	162	48	30852	101	33279	26	2244	82	238	89	4538	43	7021	94	2254	39½	200	68½	17695	72	20150	60	9,1
Frogner . . .	1324	2	647	21	169	70	2140	93	1762	76	110	113	1071	6	2944	75	1543	39	379	7	620	38	2542	84	1,1
Kløften . . .	3153	96	1144	118	1980	44	6279	18	3238	20	468	9	4558	35	8264	64	3195	118	806	63½	3269	39½	7271	101	3,3
Trøgstad . .	2246	58	324	26	5575	89	8146	53	5253	104	475	76	3652	10	9381	70	3750	21	399	111	4613	109½	8764	1½	3,9
Dahl	2255	61	370	47	27334	23½	29960	11½	2289	116	344	69½	3317	91	5952	36½	2272	88½	357	58½	15325	117½	17956	24	8,1
Eidsvold . .	8786	51	1414	24½	30894	32	41094	107½	10116	6	1466	50	35841	79	47424	15	9451	28½	1440	37½	33367	115½	44259	61½	20,1
Tilsammen	46194	97	7277	11	166876	113½	220348	101½	46194	97	7277	11	166876	113½	220348	101½	46194	97	7277	11	166876	113½	220348	101½	100,0

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

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Vogne, Dyr, Telegrafskrivelser.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Fra og til Christiania . . .	42752	93	7080	60	162276	79½	212109	112½
Mellem de øvrige Stationer .	3442	4	196	71	4600	34	8238	109
Tilsammen	46194	97	7277	11	166876	113½	220348	101½

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver 4de Uge.

4 Ugers Tidsrum.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Pakker, Vogne, Dyr, Telegrafskrivelser.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Fra 8 September til 29 Septb. 1861	3948	40	614	45½	14454	101	19017	66½	8,6
6 October " 27 October "	3006	55	566	30	13818	3	17390	88	7,9
3 November " 24 Novbr. "	2292	95	456	63	12892	79	15641	117	7,1
1 December " 22 Decbr. "	2198	22	556	84	12694	39	15449	25	7,0
29 Decbr. 1861 " 19 Januar 1862	2180	47	346	119½	5853	63	8380	109½	3,8
26 Januar 1862 " 16 Februar "	2093	119	354	109	9536	57	11985	45	5,4
23 Febr. " " 16 Marts "	1784	88	364	2	11494	67	13643	37	6,2
23 Marts " " 13 April "	1985	68	406	62	11225	51	13617	61	6,2
20 April " " 11 Mai "	2622	102	467	3	8186	73	11276	58	5,1
18 Mai " " 8 Juni "	3942	63	667	37½	14345	36	18955	16½	8,6
15 Juni " " 6 Juli "	5868	106	739	39½	16930	45	23538	70½	10,7
13 Juli " " 3 August "	5131	9	694	101½	18101	17	23927	7½	10,9
10 August " " 31 August "	9139	3	1042	34½	17343	82½	27525	"	12,5
	46194	97	7277	11	166876	113½	220348	101½	100,0

Tabel over den ugentlige Middelinntægt.

Indtægt af	Ugentlig Middelinntægt.		Middelinntægten har været overskredet
	Spd.	β	
Passagerer	885	111	i 16 Uger.
Vogne, levende Dyr, Pakker og Telegrafskrivelser m. m.	139	67	i 23 Uger.
Varer	3200	46	i 38 Uger, hvoraf 10 Uger om Vinteren.
Samlet Indtægt	4225	104	i 23 Uger, hvoraf 3 Uger om Vinteren.

Den største og mindste ugentlige Indtægt har været:

For	Største Indtægt.		Mindste Indtægt.	
		Spd. β		Spd. β
Passagerer	Ugen fra og med 25 August til og med 31 August 1862	4083 22	Ugen fra og med 20 Januar til og med 26 Januar 1862	318 116
Vogne, levende Dyr, Pakker, Telegraf- skrivelser	Ugen fra og med 18 August til og med 24 August 1862	386 80	Ugen fra og med 27 Januar til og med 2 Februar 1862	71 83
Varer	Ugen fra og med 30 Juni til og med 6 Juli 1862	4886 22	Ugen fra og med 23 Decbr. til og med 29 Decbr. 1861	712 47
Samlet Indtægt	Ugen fra og med 25 August til og med 31 August 1862	8637 19½	Ugen fra og med 23 Decbr. til og med 29 Decbr. 1861	1513 94½

Af Indtægten for Varer, 166876 Spd. 113½ β, har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 95926 Spd. 108 β. Størrelsen af Indtægten heraf fra de forskellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælast i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Christiania	52914	13	—	—	52914	13	0
Bryn	223	2	88	97	134	25	39,5
Grorud	1122	96	1030	54	92	42	91,8
Robsrud	75	108	75	108	—	—	100,0
Strømmen	4726	88	4623	35	103	53	97,8
Strømmens Sidebane	11007	47	11007	47	—	—	100,0
Lillestrøm	30852	101	30488	92	364	9	98,8
Frogner	169	70	4	72	164	118	2,4
Kløften	1980	44	279	26	1701	18	14,1
Trøgstad	5575	89	4148	49	1427	40	74,4
Dahl	27334	23½	25092	61	2241	82½	91,8
Eidsvold	30894	32	19087	67	11806	85	61,8
	166876	113½	95926	108	70950	5½	57,5

Total-Indtægten 225494 Spd. 99½ β fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver

for Passagerer med ordinaire Train	44134 Spd. 64 β	19,6
- Gods, Kreaturer og Reisevogne	168399 — 53½ -	74,6
- alle andre Indtægter	12960 — 102 -	5,8
	225494 Spd. 99½ β	100,0

I Procent af den hele Indtægt.

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger og Procenter til Personalet har været saaledes fordeelt:

Directionen, aarlig Løn	2000 Spd. " β
Hovedcontoiret:	
Bestyreren, aarlig Løn	1800 Spd. " β
Cassereren	1000 — " -
4 Contoirbetjente og 1 Bud	1613 — " -
1 Revisor	100 — " -
Materialbogholderen	260 — " -
	<hr/> 4773 — " -

Stationsudgifter.

Christiania Station.

Passageer- og Telegraphexpeditionen:

2 Billetteurer og 4-5 Lærlinge 765 Spd. 48 β

Godsexpeditionen:

3 Contoirbetjente 726 Spd. " β

4 Pakhuusformænd 696 — " -

8 à 10 Sjouere og 1

Bud 1433 — 15 -

2855 — 15 -

Stationsbetjening:

Stationsmesteren 480 Spd. " β

Do. Procenter 258 — 71 -

1 Platform-Formand 192 — " -

6 à 8 Sjouere, 2 Spor-
skiftere 964 — 96 -

2 Seilmagere 300 — 46 -

4 Kjørere 643 — " -

Reengjering 144 — " -

Nattevagt med Inspec-
tion 324 — " -

3306 — 93 -

6927 Spd. 36 β

Bryn Station:

Stationsmesteren aarlig Løn 144 Spd. " β

1 Telegraphist 96 — " -

240 — " -

Lateris 7167 Spd. 36 β 6773 Spd. " β

Transport 7167 Spd. 36 β 6773 Spd. β

Grorud Station:

Stationsmesteren,			
aarlige Løn	180 Spd.	" β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 1500 Spd.	5 — 110 -		
			185 Spd. 110 β
1 Sjouer	144 — " -		
			329 — 110 -

Robsruds Sidebane:

1 Vagtmand	144 — " -		
----------------------	-----------	--	--

Strømmen Station og Sidebane:

Stationsmesteren, aarlige Løn	264 Spd.	" β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 5000 Spd.	31 — 82 -		
			295 Spd. 82 β
1 Telegraphist og 1 Sjouer	211 — " -		
2 Kjørere	276 — " -		
			782 — 82 -

Lillestrøm Station:

Stationsmesteren, aarlige Løn	360 Spd.	" β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 8000 Spd.	110 — 63 -		
			470 Spd. 63 β
1 Telegraphist og 2 Sjouere	411 — 88 -		
1 Flødningsbetjent	140 — " -		
Extraarbeidere	21 — 68 -		
			1043 — 99 -

Frogner Station:

Stationsmesteren, aarlige Løn	180 Spd.	" β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt	21 — 50 -		
			201 Spd. 50 β
1 Telegraphist	89 — " -		
Sjouerarbeide	63 — 26 -		
			353 — 76 -

Kløften Station:

Stationsmesteren, aarlige Løn	300 Spd.	" β	
Procenter, 1% af Sta-			

Lateris 300 Spd. " β	9821 Spd. 43 β	6773 Spd. β
----------------------	----------------	-------------

Transport 300 Spd. „ β	9821 Spd. 43 β	6773 Spd. „ β
tionens Nettoindtægt over 4000 Spd. 23 — 93 -	323 Spd. 93 β	
1 Telegraphist og 3 Sjouere	494 — 44 -	
	<u>818 — 17 -</u>	
Trøgstad Station:		
Stationsmesteren, aarlig		
Løn	216 Spd. „ β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 3000 Spd. 50 — 59 -		
1 Telegraphist og 2 à 3 Sjouere	409 — „ -	
	<u>675 — 59 -</u>	
Dahl Station:		
Stationsmesteren 216 Spd. „ β		
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 8000 Spd. 92 — 9 -		
	<u>308 Spd. 9 β</u>	
1 Telegraphist og 2 à 3 Sjouere	457 — 88 -	
	<u>765 — 97 -</u>	
Eidsvold Station:		
Stationsmesteren, aarlig		
Løn	360 Spd. „ β	
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 20000 Spd. 228 — 72 -		
2 Contoirbetjente	354 — „ -	
2 Telegraphister og 1 Bud	285 — 80 -	
4 Pakhuusformænd	714 — „ -	
6 à 11 Sjouere	1590 — 39 -	
Extraarbeidere og Nattevagt	172 — 60 -	
	<u>3705 Spd. 11 β</u>	
Fradrages Godtgjørelse for Læsning og Ladning 2557 — 41 -		
	<u>1147 — 90 -</u>	
8 Over- og Underconductører samt 1 Extraconductør 2765 Spd. 8 β		
Milepenge à $\frac{1}{8}$ og $\frac{1}{2}$ β pr. Vognmil	477 — 16 -	
Søndagstillæg	206 — 48 -	3448 — 72 -
11 Grindvogtere og Sporskiftere paa Linien	1008 — „ -	
		<u>17685 — 18 -</u>

Det bemærkes at Stationsmesternes Procenter ikke vare opgjorte da Regnskabet blev afsluttet og at i disse derfor i Forening med Differencen fra forrige Regnskabsaar 288 Spd. 68 β bleve anslaaede til 1000 Spd. altsaa til Fordeling i dette Driftsjaar 711 Spd. 52 β . De have efter senere Opgjør udgjort 763 Spd. 9 β og vil Differencen 51 Spd. 77 β blive ført til Udgift i næste Regnskabsaar.

Lateris 24458 Spd. 18 β

Transport 24458 Spd. 18 β

Ingenieurdepartementet.

1 Assistent og 1 Lærling, aarlig Løn	564 Spd.	" β	
Overtelegrafisten	192	— " -	
Overbanemesteren	720	— " -	
17 Formænd langs Linien	4603	— 23½ -	
43 faste Skinnelæggere	4566	— 65½ -	
Extraarbejdere ved Banelegemet	4238	— 37 -	
Lønninger til Gjerders Istandsættelse, Planering o. desl.	5308	— 111½ -	
Arbejds løn for Linien i Locomotiv-Verkstedet	1167	— 106½ -	
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse, 6 faste Mænd	2093	— 69 -	
Do. - do. do. i Verkstedet	111	— 15½ -	

23565 — 68½ -

Locomotivdepartementet.

Maskinmesteren	1500 Spd.	" β	
Locomotivmesteren 2 Maaneder	90	— " -	
1 Formand	426	— 14 -	
Materialforvalteren	466	— 80 -	
2 Contoirbetjente	491	— 88 -	
8 Locomotivførere og 5 à 7 Fyrbødere	4017 Spd.	115 β	
Præmier for Besparelse af Coke, Kul &c. 228 — 75 -	4246	— 70 -	
3 à 4 Pudser, 3 Cokesmænd, 2 Vandpumpere og 2 Vagtmænd	1878	— 92 -	
Omtrent 50 Verkstedarbejdere, Arbejds løn under dette Departement i Forbindelse med Vognverkstedets Arbejds løn under samme	7048	— " -	

16147 — 104 -

Vogndepartementet.

1 Formand	339 Spd.	88 β	
3 Vognvisitører, 2 ved Christiania og 1 ved Strømmen	611	— 64 -	
Omtrent 19 Snedkere, 2 à 3 Malere, 2 Hjulskiftere, 1 Pudser, 1 Smører og 2 Sjouere. Arbejds løn under dette Departement i Forbindelse med Locomotivverkstedets Arbejds løn under samme	4825	— 117½ -	

5777 — 29½ -

Tilsammen 302 faste Personer 69948 Spd. 100 β

Oplysninger om Passageerbefordringen.

Med de ordinaire Passageertrain ere befordrede	152733 Passagerer med Indtægt	44134 Spd.	64 β
Med Extratrain og som militair Transport	7212	— " —	1587 — 87 -
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Classe end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet			353 — 84 -
For 5 Saisonsbilletter:			
2 mellem Christiania og Lillestrøm, 1 mellem Dahl og Eidsvold og 2 mell. Chra. og Eidsvold			118 — 102 -
Tilsammen som i Indtægtsregnskabet	159945 Passagerer med Indtægt	46194 Spd.	97 β

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

Fra	Classe.	Til									Total.	
		Christi- ania.	Bryn.	Grorud.	Strøm- men.	Lille- Strøm.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.		Eidsvold.
Christi- ania.	1		49	52	210	219	86	232	399	136	776	2159
	2		425	417	1073	1238	832	1328	1968	654	3980	11915
	3		2200	4559	5126	7753	5885	8939	9684	3754	12463	60363
			2674	5028	6409	9210	6803	10499	12051	4544	17219	74437
Bryn.	1	17		0	0	3	0	0	0	0	2	22
	2	174		3	4	16	9	3	1	1	48	259
	3	1251		149	144	145	172	107	74	30	131	2203
		1442		152	148	164	181	110	75	31	181	2484
Grorud.	1	25	0		0	0	0	0	0	3	2	30
	2	202	0		5	8	3	3	10	8	22	261
	3	3323	130		418	325	236	204	201	98	160	5095
		3550	130		423	333	239	207	211	109	184	5386
Strøm- men.	1	117	0	0		0	0	3	0	3	5	128
	2	513	4	6		8	14	14	29	22	11	621
	3	4170	115	395		79	212	221	189	64	185	5630
		4800	119	401		87	226	238	218	89	201	6379
Lille- Strøm.	1	220	1	0	3		1	1	2	4	2	234
	2	1471	19	12	22		9	20	21	7	47	1628
	3	8172	180	363	235		273	229	311	122	292	10177
		9863	200	375	260		283	250	334	133	341	12039
Frogner	1	34	0	0	0	0		0	0	0	3	37
	2	421	5	0	14	8		10	7	8	32	505
	3	4468	139	144	169	223		164	207	68	297	5879
		4923	144	144	183	231		174	214	76	332	6421
Kløften.	1	221	1	0	0	1	0		1	3	11	238
	2	1242	4	9	23	24	5		32	24	83	1446
	3	8673	84	135	252	230	98		287	221	494	10474
		10136	89	144	275	255	103		320	248	588	12158
Trøg- stad.	1	119	0	0	2	0	0	0		1	15	137
	2	464	6	13	28	4	7	41		23	120	706
	3	5172	47	157	198	297	106	239		403	758	7377
		5755	53	170	228	301	113	280		427	893	8220
Dahl.	1	121	0	4	1	1	1	4	2		46	180
	2	547	1	5	25	8	10	33	40		175	844
	3	3816	48	109	55	133	46	259	338		1212	6016
		4484	49	118	81	142	57	296	380		1433	7040
Eids- vold.	1	796	7	2	1	11	2	8	19	30		876
	2	3038	28	24	9	66	18	63	101	172		3519
	3	10824	126	106	75	250	147	355	639	1252		13774
		14658	161	132	85	327	167	426	759	1454		18169
Total.	1	1670	58	58	217	235	90	248	423	180	862	4041
	2	8072	492	489	1203	1380	907	1515	2209	919	4518	21704
	3	49869	3069	6117	6672	9435	7175	10717	11930	6012	15992	126988
		59611	3619	6664	8092	11050	8172	12480	14562	7111	21372	152733

Fordelingen af de med de ordinaire Passageertrain befordrede 152733 Personer paa de forskellige 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	4041	21704	126988	152733
Antal Personmile	16458	81403	404554	502415
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde	2743	13567	67426	83736
Hver Person har i Gjennemsnit reist . Miil	4,1	3,7	3,2	3,3
Antal benyttede Passageervogne	1370	1908	5602	8880
Antal Pladse	32880	61056	210635	304571
Antal Vognmile	8010	11049	32090	51149
Antal Pladsmile	192240	353568	1206584	1752392
Enhver Vogn rummer Personer	24	32	37,6	34,5
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer	2,0	7,4	12,6	9,8
Procent af Vognenes Pladse benyttede . . .	8,6 %	23,0 %	33,5 %	28,7 %
Antal Vogne, hvoraf Jernbanen er i Besiddelse	3 $\frac{2}{3}$	9	20	33
Hver Vogn i Gjennemsnit gennemløbet Miil	2184	1227	1604	1550
Vægten af en Vogn i Centner	102	97	96	97,1
Vognenes Centnermiil	817020	1071753	3080640	4969413
Hver Person antages at veie 1 $\frac{1}{2}$ Centner, giver Centnermiil	24687	122104	606831	753622
Samlet Bruttolast bevæget 1 Miil	841707	1193857	3687471	5723035
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person Centner	49,5	13,1	7,3	9,9
Nettolasten i Procent af Bruttolasten . . .	2,9 %	10,2 %	16,4 %	13,2 %
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn Centner	105,1	108,1	114,9	111,9
Indtægt af hver Classe	Spd. β 3357-91	Spd. β 11099-114	Spd. β 29676-99	Spd. β 44134 - 64
Indtægt af hver Vogn befordret 1 Miil . .	" 50,3	" 120,6	" 111,0	" 103,5
Indtægt af hver Passageer	" 99,7	" 61,4	" 20,2	" 34,7
Indtægt af hver Passageer befordret 1 Miil .	" 24,5	" 16,3	" 8,8	" 10,5
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal	2,6 %	14,2 %	83,2 %	100, %
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt	7,6 %	25,2 %	67,2 %	100, %

Oplysninger om Godsbefordringen.

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

Varernes Art.	Til									Til-sam-men.		Redu-ceret til Centn.
	Bryn.	Gro-rud.	Ström-men.	Lille-ström.	Frog-ner.	Kløf-ten.	Trög-stad.	Dahl.	Eids-vold.			
Brændeviin . . . Centn.	—	—	3	2	6	595	575	45	149	1375	Centner.	1375
Bygningsmaterialier Vogne	4	12	6	4	2	1	5	2	—	36	Vogne à 60 Ct.	2160
Drainsrør do.	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18	Vogne à 110 Ct.	1980
Farvetræ do.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	do. à 80 Ct.	160
Foustager, tomme . Antal	49	—	—	1	1	2	1	414	5221	5689	Antal à 2 Ct.	11378
Gjødsel Vogne	9	147	91	5	—	2	—	6	1	261	Vogne à 110 Ct.	28710
Glasvarer do.	—	—	—	—	—	—	—	5	38	43	do. à 110 Ct.	4730
do. . . . Centn.	—	—	26	76	12	132	38	230	146	660	Centner.	660
Høe Vogne	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	Vogne à 40 Ct.	160
Jernbaneskiner . . do.	5	11	9	13	—	6	2	2	5	53	do. à 110 Ct.	5830
Jernbanevogne . . do.	—	—	—	2	—	—	—	—	5	7	do. à 50 Ct.	350
Jernvarer do.	—	2	3	30	—	—	—	1	4	40	do. à 110 Ct.	4400
do. . . . Centn.	—	21	234	1698	215	1388	376	524	4952	9408	Centner.	9408
Kalk Vogne	—	—	2	14	—	1	3	2	2	24	Vogne à 110 Ct.	2640
Kornvarer . . . Tønder	—	276	2300	8567	4472	14443	6636	7521	47369	91584	Tdr. à 1,66 Ct.	151113
Kridt & Bridsel . . Vogne	23	—	—	—	—	—	—	—	—	23	Vogne à 60 Ct.	1380
Kul do.	22	1	9	239	7	10	11	18	743	1060	do. à 110 Ct.	116600
do. . . . Centn.	—	19	370	354	226	386	141	227	348	2071	Centner.	2071
Leer, ildfast . . . Vogne	—	—	—	1	—	—	—	13	1	15	Vogne à 110 Ct.	1650
Maskineri do.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	do. à 110 Ct.	440
Militairbagage . . do.	—	—	—	—	—	—	237	—	—	237	do. à 60 Ct.	14220
Möbler & Flyttegods do.	1	1	2	14	2	2	2	5	57	86	do. à 60 Ct.	5160
Muur & Tagsteen . do.	—	—	1	3	1	—	13	7	11	36	do. à 110 Ct.	3960
Poteter do.	19	—	—	—	—	—	—	—	1	20	do. à 110 Ct.	2200
do. . . . Centn.	7	7	23	146	28	13	125	—	—	349	Centner.	349
Salt Tønder	—	8	106	836	534	3102	1396	1076	31777	38835	Tdr. à 3 Ct.	116505
Sand Vogne	—	—	1	1	—	—	—	—	11	13	Vogne à 110 Ct.	1430
Sild Tønder	—	15	99	434	380	3630	1389	744	18041	24732	Tdr. à 2,24 Ct.	59357
Slibe & Møllestene Centn.	—	1	38	123	109	372	255	356	997	2251	Centner.	2251
Steen Vogne	—	—	61	—	—	—	—	—	—	61	Vogne à 110 Ct.	6710
do. Granit . . . do.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	do. à 110 Ct.	110
Trælast. {	Planker . . . do.	3	1	—	2	—	—	—	—	6	do. à 120 Ct.	720
	Battens . . . do.	—	—	1	—	—	—	—	1	3	do. à 120 Ct.	360
	Bord do.	1	—	—	—	—	—	—	—	1	do. à 120 Ct.	120
	Tømmer . . . do.	3	4	—	—	—	—	—	—	7	do. à 110 Ct.	770
	□ do. . . . do.	3	1	—	—	—	—	—	—	4	do. à 110 Ct.	440
Sleepers . . . do.	3	1	1	—	—	—	—	—	—	5	do. à 110 Ct.	550
Varer, diverse . . Centn.	47	241	1678	7920	2931	13862	6564	7862	80817	121922	Centner.	121922
do. . . . Vogne	—	—	—	264	—	—	—	—	—	264	Vogne à 110 Ct.	29040
Öl Centn.	5	262	1554	5324	2344	3869	5558	3042	4209	26167	Centner.	26167
	9357	20336	28727	97451	16886	64740	49934	37017	415088			739536

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

Varernes Art.	Fra													
	Bryn.		Gorud.		Robsrud.	Laasby.		Fjeldhammer.	Strømmen Sidebanc.		Strømmen.		Lilleström.	
	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.
Been Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Brændeviin Centn.	—	547	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bygningsmaterialier . Vogne	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Flasker, tomme . . . do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fonstager, do. Antal	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	36	—	—	4
Fyrstikker Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Flyttegods & Möbler . do.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	8
Glasvarer do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
do. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jernvarer Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
do. Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jernbaneskiner . . . Vogne	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Kalk do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kul do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kjød Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Kornvarer Töndr.	252	60	63	—	—	—	—	—	—	79	7	43	—	22
Maskineri Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Melk Centn.	—	—	—	65	—	—	—	—	—	—	570	—	—	140
Muur- & Tagsteen . Vogne	—	—	2	21	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—
Poteter do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
do. Centn.	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1
Salt Töndr.	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sand Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Saugflis do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Steen, Granit . . . do.	—	—	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sild Töndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Smør & Ost Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Planker Vogne	—	13	—	62	9	—	60	50	2	1025	—	10	1	1115
Battens do.	—	7	—	13	—	—	—	—	—	72	—	17	3	1945
Bord & Lægter . . . do.	—	18	—	311	12	1	594	356	—	2213	—	1	2	3054
Firkantet Tømmer . . do.	—	3	—	2	—	—	14	—	—	—	—	—	—	43
Rundt do. do.	—	1	1	8	—	—	2	2	—	27	—	66	48	2051
Spirer & Stik . . . do.	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	18	—	48
Jernbanesviller . . do.	—	2	31	3	—	—	—	—	—	—	—	—	13	34
Pitprops do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bjælker do.	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	1952
Brænde & Baghun . do.	—	2	—	3	8	—	94	62	3	203	—	61	3	538
Gammelt Tømmer . . do.	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Varer, diverse . . . Centn.	520	1	27	201	—	—	—	—	—	—	53	1058	171	4447
do. Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Öl Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—
	1055	6027	11426	52277	3400	120	112580	55760	570	422500	2251	21031	8712	1257332

Trelast.

paa Jernbanen fra de forskjellige Stationer udenfor Christiania.

Frogner.		Kløften.		Trøgstad.		Hauer-sæter.	El-stad-moen.	Dahl.		Hei-ret.	Fin-stad.	Eids-vold.	Tilsammen		Reduceret til Centner.	
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.
—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	5	—	7	—	560
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2158	—	—	28247	—	30952	—	30952
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	960
—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	—	—	110	—	144	—	8640
—	10	3	425	—	164	—	—	—	105	—	—	554	3	1299	6	2598
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	800
—	—	—	—	9	4	—	—	1	4	—	—	54	4	79	240	4740
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	220
—	—	—	3910	—	444	—	—	14	3126	—	—	—	14	7480	14	7480
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	10	11	1100	1210
2	135	4412	9964	429	1246	—	—	3	36	—	—	1029	4846	12410	4846	12410
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	1200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	330
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	110	—
—	3	—	187	—	26	—	—	—	1544	—	—	1152	—	2917	—	2917
2	154	38	383	96	474	—	—	60	208	—	—	682	633	1990	1044	3283
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	110
—	6508	—	7175	—	852	—	—	—	73	—	—	50	—	15433	—	15433
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	8	20	34	2200	3740
—	—	—	2	—	7	—	—	—	8	—	—	64	—	81	—	8910
—	218	12	1451	—	13265	—	8	19	6869	—	—	20320	31	42145	31	42145
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	15	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	220
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	—	1320
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77	—	8470	—
—	—	12	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	15	3	36	7
—	72	—	488	—	—	—	—	—	442	—	—	2036	—	3038	—	3038
—	—	—	—	—	35	—	—	—	430	—	—	301	3	3110	360	373200
—	—	—	—	—	24	—	—	—	790	25	27	788	3	3708	360	444960
—	—	—	—	—	83	—	—	—	1168	2	1	238	3	8051	360	966120
—	—	—	—	—	18	111	44	—	168	2	3	45	—	453	—	49830
—	2	—	4	6	85	108	125	—	97	—	—	245	55	2823	6050	310530
—	—	—	—	—	21	108	70	—	778	3	—	53	—	1103	—	121330
1	—	—	5	—	4	13	9	—	—	—	5	132	45	207	3600	16560
—	—	—	—	—	—	—	—	—	361	—	—	2	—	363	—	39930
—	—	—	49	—	8	30	—	—	370	—	—	1103	—	3712	—	408320
—	2	—	43	11	26	19	43	5	399	—	—	527	22	2030	2420	223300
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	1440
32	1666	89	2677	102	3442	—	—	313	3674	—	—	35432	1307	52598	1307	52598
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	220
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198	25	198	25	198
117	9316	4720	39061	2560	56215	42400	31748	1063	547445	4340	4090	496237			32594	3,161,759

3*

Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen har været 3933889 Centner, hvoraf 3161759 Centner har været befordret i Retningen ned til Christiania og 772130 Centner i Retningen op fra Christiania. Transporten af Varer ned har altsaa været 4,1 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælast, Brænde og Jernbanesviller beregnet til 2971630 Centner, hvoraf 2955520 Centner i Retningen ned og 16110 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast, Brænde og Jernbanesviller har altsaa udgjort tilsammen 75,5 p. Ct. af den samlede Godsbefordring; i Retningen ned 93,5 p. Ct., i Retningen op 2,1 p. Ct.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 962259 Centner, hvoraf 206239 Centner i Retningen ned og 756020 i Retningen op. Af andre Varer end Trælast, Brænde og Jernbanesviller er der altsaa befordret 3,6 Gange saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 830 Reisevogne og Slæder samt 2325 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.	Røbsrud.	Laasby.	Fjeld-hammer.	Strømmen	Lille-strøm.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauer-sæter.	Elstad-moen.	Dahl.	Heiret.	Finstad.		Eidsvold.
Christiania . .	—	130	234	75	41	17	557	1435	395	1026	959	3	—	698	—	—	5179	10749
Bryn	55	—	—	—	—	—	2	2	2	4	2	—	—	—	—	—	20	87
Grorud	485	2	—	10	—	—	10	11	79	1	—	1	—	4	—	—	2	605
Røbsrud	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
Laasby	951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	951
Fjeldhammer .	473	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	473
Strømmen . . .	3703	3	65	—	—	—	—	20	2	3	1	—	—	—	—	—	1	3798
Lillestrøm . .	9481	80	402	26	—	—	356	—	27	5	27	—	—	6	—	—	5	10415
Frogner	137	—	6	—	—	—	2	2	—	—	1	—	—	1	—	—	2	151
Kløften	526	—	4	—	—	—	6	6	2	—	1	—	—	10	—	—	78	633
Trøgstad . . .	720	19	44	—	—	—	5	1	1	6	—	—	—	6	—	—	31	833
Hauersæter . .	414	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	414
Elstadmoen . .	174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	174
Dahl	4975	3	10	—	—	—	—	20	6	12	9	—	—	—	—	—	18	5053
Heiret	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finstad	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Eidsvold . . .	4691	40	151	6	—	—	32	45	31	49	57	17	—	40	—	—	—	5159
Tilsammen	26827	277	916	117	41	17	970	1542	545	1106	1057	21	—	765	—	—	5336	39537

Multipliceres 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 39,537 med 136,793 Vognmile.
Tomme do. 24,931 „ 60,110 —

Tilsammen 64,468 med 196,903 Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 32,817, hvoraf læssede 22,799 og tomme 10,018.

Af de 39,537 læssede Vogne ere 28,393 bevægede i Retningen ned mod Christiania og 11,144 i Retningen op fra Christiania.

Antallet af Godsvogne, hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 737, hvoraf 303 i Retningen ned og 434 i Retningen op. Fradrages disse sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 38,800 Vogne, hvoraf 28,090 i Retningen ned og 10,710 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne har altsaa været 2,6 Gange saa stor ned som op.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Trælast, Brænde og Jernbanesviller, har været 25,735, hvoraf 25,578 i Retningen ned og 157 i Retningen op. Antallet af de med Trælast, Brænde og Jernbanesviller læssede Vogne har altsaa tilsammen været 65,1 pCt. af samtlige Vogne og særskilt i Retningen ned 90,1 pCt., i Retningen op 1,4 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 13,065, hvoraf 2512 i Retningen ned og 10553 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 4,2 Gange saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 24,931, hvoraf 2,994 i Retningen ned og 21,937 i Retningen op.

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

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op	434	157	10553	21937	33081
Antal Vogne ned	303	25578	2512	2994	31387
Tilsammen Vogne	737	25735	13065	24931	64468
Antal Vognmile op	1962	233	45218	51392	98805
Antal Vognmile ned	1536	74947	12897	8718	98098
Tilsammen Antal Vognmile . . .	3498	75180	58115	60110	196903
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4,5 Miil.	1,5 Miil.	4,7 Miil.	2,3 Miil.	3,0 Miil.
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	5,0 —	2,9 —	5,1 —	2,9 —	3,1 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang	4,7 —	2,9 —	4,4 —	2,8 —	3,0 —

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller Gjennemsnit af sam- lige Vogne.
Antal Centner op	c. 8700	16110	756020	—	780830
Antal Centner ned	c. 6100	2955720	206039	—	3167859
Tilsammen Antal Centner	c. 14800	2971830	962059	--	3948689
Antal Centnermile op	c. 30688	26061	3415978	—	3472727
Antal Centnermile ned	c. 39240	8596129	951293	—	9586662
Tilsammen Centnermile	c. 69928	8622190	4367271	—	13059389
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie op	5115	4343	569330	—	578788
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelinie ned	6540	1432688	158549	—	1597777
Tilsammen	11655	1437031	727879	—	2176565
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	111,8	75,5	—	35,2
Do. Do. ned	20,0	114,7	73,8	—	97,8
Do. for alle Vogne	20,0	114,7	75,2	—	66,8
Vognenes Vægt er gjennemsnitlig 68 Centner. Herefter findes					
Bruttolast i Centner op	38212	26786	1473624	1491716	3030338
Do. ned	26704	4695024	376855	203592	5302175
Tilsammen	64916	4721810	1850479	1695308	8332513
Bruttolast Centnermile op	164104	41905	6490802	3494656	10191467
Do. ned	143688	13692525	1828221	592824	16257258
Tilsammen	307792	13734430	8319023	4087480	26448725

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa Jernbanen i de forløbne 8 Driftsaar.

	1ste	2det	3die	4de	5te	6te	7de	8de
	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.	Driftsaar.
Varer op.								
Brændeviin Centner	25	325	288	1,754	1,209	1,656	1,635	1,375
Foustage, tomme —	10,750	11,716	11,744	9,852	12,510	13,716	1,332	11,384
Gjødsel Vogne	101	29	41	208	171	167	200	261
Glasvarer Centner	—	1,875	1,735	4,082	4,276	1,678	5,959	5,404
Jernbaneskiner —	—	—	400	240	84,280	53,020	12,410	5,830
Jernvarer —	3,009	3,641	6,122	11,644	21,022	20,366	27,120	19,754
Hø Vogne	—	—	8	12	11	—	29	4
Kalk, Kridt, Leer, Sand, Muursteen, Tagsteen, Drainsrør —	38	48	191	46	122	267	656	149
Kornvarer Tønder	4,396	20,847	110,399	25,265	17,502	18,837	180,522	92,217
Kul og Cinders Centner	2,854	8,113	33,057	40,550	37,794	56,611	77,922	118,781
Møbler, Flyttegods, Militairbagage Vogne	173	102	77	89	88	82	112	327
Poteter Tønder	—	1,007	57	1,761	445	825	813	1,290
Salt —	21,975	32,278	32,281	28,258	28,878	35,747	30,723	38,840
Sild —	11,432	11,879	19,277	17,766	16,814	18,141	25,749	24,747
Slibe- og Møllestene Centner	4,682	5,670	3,010	3,570	3,757	3,162	2,283	2,251
Trælast, Brænde og Bygningsmaterialier Vogne	3	115	88	94	56	75	122	62
Øl i Kasser Centner	332	7,558	12,457	18,766	26,509	28,268	27,590	26,192
Øvrige Varer —	97,816	124,299	117,014	89,173	110,295	144,086	132,773	168,509
Tilsammen op Centner	256,083	352,508	549,269	389,842	499,303	553,429	854,767	772,130
Varer ned.								
Brændeviin Centner	33,239	30,132	23,337	24,931	32,518	40,711	1,581	30,952
Foustage, tomme —	300	940	2,220	1,752	1,924	1,924	2,726	2,598
Glasvarer —	4,535	8,925	15,533	15,279	16,751	9,143	8,814	7,700
Hø Vogne	—	—	11	5	—	14	—	—
Jernbaneskiner Centner	—	—	240	400	1,040	160	960	1,200
Jernvarer, Malm, Nikkel —	11,284	14,409	19,914	16,797	18,001	18,239	13,862	13,620
Kalk, Muur- og Tagsteen, Bygningsmaterialier Vogne	8	—	13	67	124	651	34	53
Kjød Centner	2,343	2,045	1,545	2,002	1,505	4,285	1,291	2,917
Korn Tønder	27,042	14,651	1,638	3,595	6,267	13,112	1,159	1,990
Melk Centner	—	—	—	4,520	8,434	9,508	11,984	15,433
Møbler og Flyttegods Vogne	7	100	42	44	84	65	63	79
Poteter Tønder	24,418	17,747	23,402	29,307	22,192	27,285	18,510	25,527
Smør og Ost Centner	6,755	3,189	2,030	4,052	5,186	3,726	1,731	3,038
Trælast og Brænde Vogne	10,753	15,962	17,853	19,694	20,728	17,713	21,869	25,578
Ølflasker, tomme Centner	200	4,724	7,786	11,710	16,536	5,040	8,040	8,640
Øvrige Varer —	19,477	19,062	39,193	39,585	38,978	58,368	52,740	56,033
Tilsammen ned Centner	1,409,463	1,997,724	2,362,194	2,462,283	2,602,07	2,340,418	2,632,111	3,161,759

Sammenligning mellem Jernbanens Indtægter for de forløbne 8 Driftsaar.

Indtægter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.		8de Driftsaar.	
	Spd.	β	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	42	43,146	95½	40,167	1	41,822	20½	46,194	97
- Voiturer	541	106	793	60	759	100	619	42	703	97	938	60	664	98	744	40
- levende Dyr . . .	915	22	1,099	108	974	40	971	28	1,211	42	951	72	548	64	778	20
- Pakker	1,464	85	2,034	107	2,205	97½	2,559	11	3,681	54½	3,580	118½	4,365	38½	4,885	30½
- Varer	75,661	31	94,305	54	121,981	101	111,906	97	124,869	34½	118,163	73	155,309	77	166,876	113½
- Telegrafer . . .	760	108	788	30	799	20½	779	76	823	74	918	103	904	16	825	36
- Posten	482	90	813	"	821	36	824	96	823	96	824	36	827	96	869	40½
- Pakhuusleie, Tomteleie, Re- staurationsleie .	350	83	1,113	18	1,876	36	2,085	42	2,396	52	2,501	62½	3,159	30½	3,172	112
- 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	1,147	90
Tilsam. Indtægter	117,591	87	143,682	6	176,528	28	167,996	62	179,526	115½	169,484	23	212,009	115½	225,494	99½

Sammenligning mellem Jernbanens Udgifter for de forløbne 8 Driftsaar.

Udgifter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.		6te Driftsaar.		7de Driftsaar.		8de Driftsaar.	
	Spd.	β	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	"	2,000	"
- Hovedcontoret .	7,168	18	7,027	20	7,637	29	6,906	5	7,001	96½	5,126	95½	5,341	62½	5,292	83½
- Stationerne . . .	22,266	80	19,636	70	19,635	44½	20,228	21	22,195	74	22,683	85½	22,584	52	24,411	22½
- Locomotivde- partementet . . .	27,788	67	27,867	45	33,045	18	29,769	22½	30,243	48	30,255	90	42,082	12	43,858	74½
- Vogndeparte- mentet	6,476	59	4,544	29	6,270	92	5,709	115	5,879	105	7,727	"	12,237	97½	15,733	61
- Ingenieurde- partementet . . .	10,069	21	10,371	113	11,642	28	20,888	89½	15,555	85	36,964	73½	48,159	94½	44,662	101½
- Uniformer . . .	1,262	36	1,215	44	1,143	52	2,081	99	1,415	64	1,601	75	1,437	25	1,679	69
- Omkostninger ved Dividen- dens Udbetaling	—	—	361	103	313	28	404	93	325	106	399	17	482	31	523	108
- Jernbanebetjen- tenes Procenter	—	—	—	—	995	13	550	6	793	113	223	78	300	"	1,000	"
- Erstatninger . .	195	29	264	79	111	116	—	—	74	79	80	110	205	31	57	73
Övrige Udgifter . .	528	85	1,703	57	1,640	9½	1,128	112½	1,022	103½	3,495	34½	16,815	35½	15,051	6
Tilsam. Udgifter	77,755	35	74,992	80	84,434	70	89,667	83½	86,509	34	110,558	59	151,645	81	154,270	119
Overskud	39,836	52	68,689	46	92,093	78	78,328	98½	93,017	81½	58,925	84	60,364	34½	71,223	100½

Oplysninger om Locomotivernes Drift.

Locomotiverne have i Regnskabsaaret tilbagelagt 20445 norske Mile, hvortil for deres Arbejde ved Stationerne med Trainenes Indskiftning etc. lægges 5 pCt. af 15752 Mile og 15 pCt af 4693 Mile eller 1492, altsaa i det Hele tilbagelagt 21937 norske Mile, hvoraf 16883 med Passagerer og Gods, 3427 som Hjælpekraft og 1627 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 Regnskabsaaret.	I foregaaende Driftsaar.	Ialt efter Jernbanens Aabning.
1.	155	547	767	1469	17306	18775
2.	1280	221	459	1960	17631	19591
3.	1838	203	—	2041	18398	20439
4.	1317	348	54	1719	16447	18166
5.	1220	108	303	1631	20188	21819
6.	722	358	4	1084	6413	7497
7.	223	116	—	339	6819	7158
8.	680	390	12	1082	3245	4327
9.	956	472	2	1430	2723	4153
10.	945	497	15	1457	3371	4828
11.	3765	40	9	3814	324	4138
12.	3782	127	2	3911	145	4056
	16883	3427	1627	21937	113010	134947

Hvorledes Locomotiverne have været benyttede sees nærmere af følgende Tabel.

Locomotivets No.	Antal Dage.												Tilsammen Dage.							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12								
Septemb. 1861	18 12	16 14	"	"	23 7	27 3	"	30	6	24	7 11	12	15 2	13	30	"	26 2	2	194 55	111
October "	23 7	1 20 7 4	"	31 23 4 4	25 6	5 26	"	31	27 2	2	11 9	11	16 5	10	30 1	"	28 3	"	208 70	94
November "	22 7	1 17 6 7	2 2	26 10 16 4	7 8 15	14 16	"	16 14	14 16	"	27 3	"	14 1	15	17	13	25 4	1	155 93	112
December "	3 9	14 17	11 20	" 5 23 3	"	31	31	"	9 6 16	28 3	28 3	"	17 12	2	29	2	24 7	"	140 128	104
Januar 1862	"	8 23	19 12	" 6 25 "	"	31	31 13 11 7	8 15	8 16 4 11	11 2	18 27 1 3	18 3	10	126 96	150	18 3	10	126 96	150	
Februar "	"	21 7	22 5 1	5 7 16	"	28 13 1 14	"	28	12 1 15 13 8 7	14 1	13 10	18	23 4 1	133 34	169	18	23 4 1	133 34	169	
Marts "	"	4 17 10	11 20	" 24 7 "	5 26 9 1 21	"	31	6 2 23	4	23 23 4	5 1 24	10 23 5 3	28 3	24 4 3	149 65	158	24 4 3	149 65	158	
April "	1 28	" 2 28	16 14	" 16 13 1	4 11 15 21 7 2	"	11 19	26 4	"	6 13 1 17	19 2 10 29 2	28 3	13 5 12	182 102	88	28 3	"	182 102	88	
Mai "	15 16	18 13	16 9 6	10 18 3	12 4 15	"	31	22 3 6	13 1 17	19 2 10 29 2	28 3	18 3	195 69	96	30	"	195 69	96		
Juni "	26 4	26 4	19 4 7	5 25 "	25 5 "	"	30 12 18	16 1	13 26 4	"	25 2	28 10 2	18 30	230 56	86	30	"	230 56	86	
Juli "	31	5 10 16	27 4	20 11 "	29 2 "	19 12	8	"	31 4 3 24	29 2	25	6	30	206 63	101	31	"	206 63	101	
August "	18 13	9 4 18	22 7 2	6 3 22	27 3 1 24 2	5 4 10 17	"	31	18 13	"	18 8	5	31	300 35	30	31	"	300 35	30	
Tilsammen	157 96	112 158 124	83 165 97 103	156 156 53	152 51 162 118 66 181 40 140 185 146 50 169 188 61 116 176 46 143 296 9 60 300 35 30	2052 931 1397														

I Gjennemsnit for Aaret uden Hensyn til Helligdagene har altsaa hvert af Locomotiverne

No. 1, 2, 3, 4, 5, 11 og 12 været i Tjeneste 198 Dage, i Reserve 81 Dage og under Reparation 86 Dage eller i Procenter af den hele Tid respective 54,2, 22,2 og 23,6, No. 6 og 7 79 - - - - - 103 - - - - - 183 - - - - - 21,6, 28,2 - 50,2, No. 8, 9 og 10 - - - - - 170 - - - - - 143 - - - - - 46,6, 14,7 - 39,2.

Sammenlignes dette med Locomotivernes Antal sees at for hver Dag de have været benyttede er i Gjennemsnit tilbagelagt:

Af No. 1, 2, 3, 4, 5, 11 og 12 11,9 norske Mile.
 - No. 6 og 7 9 - - - - -
 - No. 8, 9 og 10 7,9 - - - - -

Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, foruden gamle Sleepers, der ikke er opført i Regnskabet i Pengeværdi	117 Spd. 24 β.
Coke 1,554,600 ₧	4,275 — 18 -
Kul 4,539,100 -	9,078 — 84 -
Olie 2,123 $\frac{1}{4}$ Potter	til Locomotivførerne 672 Spd. 43 β
385 -	til Pudserne & Vandstationerne 121 — 110 -
-----2,508 $\frac{1}{4}$ Potter	794 — 33 -
Talg og Smørelse 6,536 ₧	821 — 56 -
Hamp- og Pakningsgarn 499 $\frac{1}{4}$ -	62 — 49 -
Pudsegarn 513 $\frac{1}{2}$ -	114 — 84 -
	<hr/> 15,263 Spd. 108 β.

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 16,883 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil 108 $\frac{1}{2}$ Skill. divideret med Locomotivmilenes Antal, 21,937, blive disse Omkostninger 83 $\frac{1}{2}$ Skill. for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger til Locomotivførere, Fyrbødere, Coksarbejdere, Vandpumpere, Udgifter ved Reparation o. d. have beløbet sig til 28,593 Spd. 86 Skill. Locomotivernes Drift har altsaa ialt kostet 43,858 Spd. 74 Skill., eller for hver Trainmiil 2 Spd. 72 Skill., for hver Locomotivmiil 2 Spd. „ Skill.

Samtlige Jernbanens Udgifter 154,270 Spd. 119 Skill. fordeelte paa Trainmilene give for hver gennemløben norsk Miil 9 Spd. 16 Skill.

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

Personvogne.	Disse er forhen fundne at udgjøre	Centnermile 4,969,413.
Passagerer.	502,415 Personmile. Antages hver Person at veie 1 $\frac{1}{2}$ Centner erholdes	— 753,622.
Stoppevogne.	Disse have gennemløbet 27,869 Mile. Enhver af disse Vogne veier i Gjennemsnit 107 Centner, læsset i Gjennemsnit 112 Centner	• — 3,121,328.
Godsvogne.	Disse ere forhen fundne at udgjøre	— 13,389,336.
Gods.	Er forhen fundet at udgjøre	— 13,059,389.
Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget		Centnermile 35,293,088.
Locomotivernes og Tenderens egen Vægt kan med Vand og Coke i Gjennemsnit ansættes for Locomotiverne No. 1—5, 11 og 12 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		— 12,923,710.

Tilsammen Brutto Centnermile 48,216,798.

Da Trainmilenes Antal var 16,883, findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed, i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 2,091 Centner foruden Locomotivets og Tenderens egen Vægt.

Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal med Undtagelse af Ballastmilene, 20,310 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1,738 Centner.

Nettovægten bliver 13,813,011 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Trin giver 818 Centner og for hvert Locomotiv 680 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.	0,65
3die Do. Do.	1,90
Stoppevogne	1,65
Godsvogne	11,66

Tilsammen i Gjennemsnit 16,33 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 1861	2080	596,100	4,500	600,600	289
October —	2261	302,800	329,100	631,900	281
November —	1613	195,200	309,200	504,400	313
December —	1309	135,200	258,600	393,800	301
Januar 1862	1207	133,100	261,200	394,300	326
Februar —	1450	168,300	305,200	473,500	326
Marts —	1552	23,900	425,300	449,200	289
April —	1313	—	359,700	359,700	274
Mai —	1991	—	515,600	515,600	259
Juni —	2184	—	504,900	504,900	231
Juli —	2524	—	644,800	644,800	256
August —	2453	—	621,000	621,000	253
Tilsammen	21,937	1,554,600 ₰	4,539,100 ₰	6,093,700 ₰	278 ₰

Antallet af Train, hvormed Passagerer have været befordrede, har hver Søgndag stadig været 2 op og 2 ned, om Søndagene i Vintermaanederne, fra 7de October 1861 til 18de Mai 1862, 1 op og 1 ned, i Sommermaanederne 2 op og 2 ned den hele Linie.

Foruden disse Train har i Sommermaanederne et særskilt Godstrain gaet hver Søgndag den hele Linie op og ned, og det hele Aar igjennem for det meste 2de Train daglig mellem Christiania og Lillestrømmen.

Desuden gik i den sidste Halvdeel af August ianledning af Leiren paa Gardermoen 17 Train op til Trøgstad og 24 Train ned fra Trøgstad, 2 Train fra Dahl til Eidsvold og 2 Train fra Eidsvold til Dahl.

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 4 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.				Last pr. Locomotivmil i Centner.	Nyttevirkning pr. t Coke og Kul i Centnermil, Virkningen af Coke og Kul antagen lige.
			Total.	Pr. Locomotivmil.	Total t	Pr. Locomotivmil t	Pr. Centnermil t	Pr. Time med Fyr paa.		
8de . .	20,310	48,216,798	26,687	1,206	1,554,600 Coke og 4,539,100 Kul.	300	0,173	205	2,374	7,913
7de . .	18,556	42,751,737	25,780	1,889	2,380,400 Coke og 3,204,956 Kul.	301	0,1806	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, 5, 11 og 12.				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.
A. Nye Forbrugsgjenstande.															
1	Hjulringe af smedet Jern 4' 8" Diameter med Flens Stkr.	35	6	41	2616	10	"	10	691	"	8	8	448	59	3755
2	Hjulringe af smedet Jern 4' 8" Diameter uden Flens -	41	5	46	3025	8	"	8	548	"	2	2	118	56	3691
3	Hjulringe af smedet Jern 3' 1" Diameter med Flens -	48	6	54	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	54	1869
4	Hjulringe af smedet Jern 3' 1" Diameter uden Flens -	12	"	12	444	"	"	"	"	"	"	"	"	12	444
5	Axelkasser af Støbejern -	13	3	16	113	1	"	1	9	6	"	6	38	23	160
6	Krumtapaxler af smedet Jern . -	"	"	"	"	4	1	5	2090	"	"	"	"	5	2090
	Lateris				8067				3338				604		12009

Løbe No.	Forbrugsgjenstande og Reparationsarbejder.	For Locomotiver No. 1, 2, 3, 4, 5, 11 og 12.				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				8067				3338				604		12009
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	Sleidekasser af — . . . -	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12	Sleidekasselaag af — . . . -	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13	Sleider af Messing -	12	4	16	345	4	"	4	95	"	"	"	"	20	440
14	Sleidepistoner af Smedejern . -	6	"	6	24	4	"	4	43	"	"	"	"	10	67
15	Sleidestyrer - — . . . -	4	"	4	21	"	"	"	"	"	"	"	"	4	21
16	Linkeblokke for Sleideskiftnin- gen af Staal -	22	4	26	104	4	2	6	24	"	"	"	"	32	128
17	Sleidekraner af Messing . . . -	5	1	6	46	1	"	1	10	"	"	"	"	7	56
18	Jernkiler med Sætskruer af Staal -	257	"	257	68	96	"	96	24	"	"	"	"	353	92
19	Staalbolter -	272	34	306	331	83	14	97	197	"	2	2	4	405	532
20	Pakningsringe af Messing . . . Sæt.	49	3	52	421	8½	1	9½	69	3	3	6	67	67½	557
21	Stempler - — . . . Stkr.	7	"	7	313	4	3	7	327	"	"	"	"	14	640
22	Stempelstænger af smedet Jern -	9	"	9	111	5	3	8	60	"	"	"	"	17	171
23	Connectingstænger af — — -	9	"	9	263	"	"	"	"	"	"	"	"	9	263
24	Cuplingsstænger af — — -	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
25	Excenterstænger af — — -	3	"	3	15	"	"	"	"	"	"	"	"	3	15
26	Regulatoraxler af — — -	2	2	4	22	1	"	1	5	"	"	"	"	5	27
27	Krumtapveiver af — — -	"	"	"	"	8	"	8	208	"	"	"	"	8	208
28	Pistonstyrer af smedet Jern . . Sæt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
29	Glideblokke af Støbejern . . . Stkr.	22	"	22	55	10	1	11	31	"	"	"	"	33	86
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	2	6	17	"	"	"	"	"	"	"	"	6	17
34	Excenterskiver af Støbejern . -	1	"	1	5	"	"	"	"	"	"	"	"	1	5
35	Excenterringe af Messing . . . -	25½	1	26½	608	"	"	"	"	"	"	"	"	26½	608
36	Pakningsbössinger for Stempel- stænger af Messing -	27	"	27	100	7	"	7	17	"	"	"	"	34	117
37	Messinglagre for Connecting- stænger -	115	8	123	423	15	"	15	172	"	"	"	"	138	595
38	Messinglagre for Cuplingsstænger -	84	3	87	310	11	1	12	40	7	3	10	57	109	407
39	— for Locomotivaxler -	92	16	108	1319	20	"	20	381	4	8	12	192	140	1892
40	— - Tenderaxler . . . -	69	10	79	604	"	"	"	"	"	"	"	"	79	604
41	Varmerør af Messing -	157	484	641	4776	62	"	62	443	6	"	6	52	709	5271
42	Tenderrør - — -	1	"	1	4	"	"	"	"	"	"	"	"	1	4
	Lateris				18469				5742				989		25200

Løbe No.	Forbrugsgjenstande og Reparationsarbejder.	For Locomotiver No. 1, 2, 3, 4, 5, 11 og 12.				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.
						18469				5742					989
	Transport														
43	Tenderrør af Messing, bevægel., Stkr.	1	"	1	15	"	"	"	"	"	"	"	1	15	
44	Pumperør - —	2	"	2	20	1	"	1	8	"	"	"	3	28	
45	Damprør i Røgekassen af Støbe- jern	10	"	10	122	"	2	2	22	"	"	"	12	144	
46	Bolter for Fyrkassen af Kobber og Jern	89	176	265	257	253	"	253	155	23	"	23	14	541	426
47	Røghatte af Jerntraad	24	"	24	239	7	"	7	61	4	"	4	50	35	350
48	Ristestænger af Smedejern Sk. 8	53½	11½	64½	696	15	"	15	157	5½	2½	7½	68	87½	921
49	Buffer Stkr.	7½	"	7½	105	4½	2	6½	46	1	4	5	18	19	169
50	Bufferfjedre af Staal	11	1	12	56	3	"	3	15	"	"	"	15	71	
51	Trækfjedre - —	4	"	4	20	"	"	"	"	"	"	"	4	20	
52	Askekasser - Smedejern	"	"	"	"	"	1	1	25	"	"	"	1	25	
53	Stoppekruer af —	9	"	9	29	5	"	5	15	"	"	"	14	44	
54	Krumtappinder af —	7	1	8	80	"	"	"	"	"	2	2	20	10	100
	B. Reparationsarbejder.														
1	Cylindre, omboret Stkr.	1	2	3	16	1	1	2	24	"	"	"	5	40	
2	Sleideansigter, afrettet	19	6	25	104	4	"	4	24	4	2	6	21	35	149
3	Sleiderne, regulerede	64	10	72	240	22	6	28	91	10	"	10	35	110	366
4	Axelguards, afrettet	28	22	50	81	10	"	10	17	9	1	10	18	70	116
5	do. for Tendere, afrettet	30	12	42	153	"	"	"	"	"	"	"	42	153	
6	Pistonstyrer, afrettet Sæt.	7	"	7	21	1	"	1	3	2	"	2	6	10	30
7	Hjulringe 4' 8" Diam. med Flens, afdreiet	234	27	261	261	62	12	74	74	64	40	104	104	439	439
8	Hjulringe 4' 8" Diam. uden Flens, afdreiet	38	20	58	58	14	10	24	24	"	"	"	82	82	
9	Hjulringe 3' 1" Diam. med Flens, afdreiet	468	90	558	279	"	"	"	"	"	"	"	558	279	
10	Hjulringe 3' 1" Diam. uden Flens, afdreiet														
11	Stempler med Bolte og Fjedre, opsat	254	23	277	278	67	1	68	65	42	18	60	65	405	408
12	Stempelstænger, afdreiet	23	6	29	82	4	"	4	8	4	6	10	18	43	108
13	Sleidepistoner, —	22	6	28	42	6	"	6	8	4	2	6	10	40	60
14	Pumpekølber, —	22	4	26	13	6	"	6	3	6	"	6	3	38	19
15	Pakningsbössinger. opforet	101	18	119	238	35	3	38	76	18	6	24	48	181	362
16	Krydshoveder, —	16	4	20	124	"	"	"	"	6	1	7	56	27	180
17	Lagre for Connect og Cuplings- stænger, opsat	1258	53	1351	396	215	9	224	74	62	30	92	86	1667	556
	Lateris				22494				6737				1629	30860	

Løbe No.	Forbrugsgjenstande og Reparationsarbejder.	For Locomotiver No. 1, 2, 3, 4, 5, 11 og 12.				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				22494				6737				1629		30860
18	Excenterstroppe, opsatte . . . Sskr.	370	18	388	181	129	3	132	56	11	15	26	29	546	266
19	Lagre for Locomotivaxler, af- pudset -	54	7	61	125	10	2	12	34	37	"	37	72	110	231
20	Lagre for Tenderaxler, afpudset -	62	14	76	152	"	"	"	"	"	"	"	"	76	152
21	Axelkasser for Locomotiver, opforet -	62	16	78	182	8	"	8	19	9	7	16	41	102	242
22	Axelkasser for Tendere, opforet -	39	10	49	117	"	"	"	"	"	"	"	"	49	117
23	Bytning af Bærefjedre for Lo- comotiver -	181	24	205	1325	40	3	43	299	9	11	20	158	268	1782
24	Bytning af Bærefjedre for Ten- dere -	38	6	44	195	"	"	"	"	"	"	"	"	44	195
25	Reparation ved Excenterskiver Ringe og Stænger med Kiler og Sætbolter Gange	15	2	17	72	1	"	1	5	"	"	"	"	18	77
26	Reparation ved Sleidelinker, Blokke, Bolte og Sleidestyrer -	66	15	81	460	15	2	17	290	17	5	22	42	120	792
27	Ombytning af Hjul Par.	79	59	138	436	7	6	13	70	20	27	47	279	198	785
	Tilsammen				25739				7510				2250		35499
	Til Anskaffelse af alle andre end de under Littr. A. nævnte nye Forbrugsgjenstande, saasom til Jern, Staal, Malerverer og min- dre Reservestykker, samt alle andre Reparationsarbejder end de ovenfor under Littr. B. nævnte, hvilke væsentligst have be- staaet i Maskinernes Adskillelse og Sæmsætning, Reengjø- ring og Opmalning og dagligt fo- refaldende Eftersyn, derunder indbefattet Locomotiv- og Un- derlocomotivmesterens aarlige Lønninger, er for de foregaa- ende 8 Driftsaar medgaaet . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24821 48½
	og for det sidste Driftsaar	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9841 8

Altsaa Locomotivernes Istandholdelse for alle 8 Driftsaar kostet tilsammen 70161 56½

Oversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften for de forløbne 8 Driftsaar.

Loco- motiv- mil.	Locomotivernes Istandholdelse.						Locomotivernes Drift.					
	Materialforbrug eller Reservestykker.		Lønninger og Arbejdsløn.		Tilsammen.		Forbrugsgjenstande d. e. Coke, Kul, Olie etc.		Driftspersonalet.		Tilsammen.	
	Total.	Pr. Miiil.	Total.	Pr. Miiil.	Total.	Pr. Miiil.	Total.	Pr. Miiil.	Total.	Pr. Miiil.	Total.	Pr. Miiil.
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
1ste Driftsaar	13769	1269 - 111	2800 -	2506 - 57	4014 - 35½	4069 - 111	15069 - 90	6616 - 13	21685 - 103	25755 - 94	27322 - 24	31473 - 50
2det Do.	14333	51 - 24	4002 - 12	4014 - 35½	8911 - 59	5362 - 108	16178 - 46	5780 - 110	21959 - 36	27322 - 24	31473 - 50	37939 - 1
3die Do.	15011	47 - 40	4014 - 35½	4014 - 35½	8911 - 59	5362 - 108	16178 - 46	5780 - 110	21959 - 36	27322 - 24	31473 - 50	37939 - 1
4de Do.	15955	2547 - 80	4014 - 35½	4014 - 35½	8911 - 59	5362 - 108	16178 - 46	5780 - 110	21959 - 36	27322 - 24	31473 - 50	37939 - 1
5te Do.	16258	3729 - 70	4144 - 106½	4144 - 106½	8911 - 59	5362 - 108	16178 - 46	5780 - 110	21959 - 36	27322 - 24	31473 - 50	37939 - 1
6te Do.	16166	3048 - 77	4335 - 17½	4335 - 17½	8911 - 59	5362 - 108	16178 - 46	5780 - 110	21959 - 36	27322 - 24	31473 - 50	37939 - 1
7de Do.	21518	4720 - 96	7594 - 8	7594 - 8	12314 - 104	18997 - 47	17693 - 54	6125 - 56	23818 - 110	41501 - 3	1 - 107	1 - 107
8de Do.	21937	7659 - 85	10022 - 48	10022 - 48	17682 - 13	134156 - 102	47907 - 15	182063 - 117	252225 - 58	1 - 104	1 - 104	1 - 104
Tilsammen	134947	30742 - 17	39419 - 44	39419 - 44	70161 - 61½	62	134156 - 102	47907 - 15	182063 - 117	252225 - 58	1 - 104	1 - 104

Tabel over Vognjernensten og Vogndepartementets Udgifter.

Vognsort.	Antal.	Antal Vognmilie.	Antal Reparationsdage.		Antal Vognmilie for hver Reparationsdag.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne der ikke have været under Reparation.	De udførte Reparationers Kostende.								Kostende med Material og Arbejdsløu.				
			Total.	Gennemsnit for hver Vogn.					Par.	Nye Sideskykker.	Nye Endestykker.	Nye Bundbolster.	Nye Topbolster.	Omfying af Bærefjeder.	Omfying af Trækfjeder.	Nye Trækassers med Viskerledning.	Axelkasserne rensete.	Vogne malede.	Vogne fernisserede.	Total.	Pr. Mil.
Den kongelige Vogn	1	72	"	"	547	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Spd.	β		
Passagevogne 1ste Klasse .	3	7116	13	4,3	547	"	2	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0,3	
Do. blandede	2	2467	5	2,6	494	1	1	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	8	11	0,4	
Do. 2den Klasse	8	9404	14	1,8	672	5	"	3	7	"	"	"	"	"	"	"	"	3	21	0,4	
Do. 3die	20	32090	80	4,0	401	8	5	7	20	"	"	"	"	"	"	"	"	69	116	0,3	
Do. Stoppevogne	6	27869	56	9,3	230	2	4	"	11	"	"	"	"	"	"	"	"	32	95	0,3	
Gods Stoppevogne	10	27869	65	6,6	230	6	2	2	20	"	"	"	"	"	"	"	"	5	60	0,3	
Planke vogne uden Buffere . .	56	196908	899	4,3	156	85	88	38	347	"	23	5	"	19	"	"	"	334	41	0,3	
Do. med Do.	155	196908	363	5,1	156	29	32	10	140	"	4	"	10	"	"	"	"	168	108	0,3	
Kasse vogne, hvoraf 2 Hestevogne	71	275921	1495	4,5	185	137	134	61	552	"	27	5	"	29	10	18	53	638	92	0,3	
Endvidere:	1)	Smørelse 14650 Ø																1040	66	0,3	
	2)	Omdreining og Befæstelse af 562 Par Hjulringe																	1124	"	
	3)	Nye Hjulringe med Paasæning 202 Stkr.																	3318	58	
	4)	Nye Hjul med Axler 8 Par																	426	72	2,4
	5)	- - uden - 16 Par																	678	89	
	6)	Omfygget 37 Stkr. cassable 16 Fods Planke vogne til 18 Fods med Buffere og elastisk Træk																	3510	"	
	7)	Vedligeholdelse af Presenner																	914	86½	
	8)	1 Vognmester og 3 Vognvisiteurer																	951	39	
	9)	Jernbeslag, Bremseklodse, mindre Reparationsarbejder, Materialtransport og Sjouerarbejde																	2459	52½	
	10)	Forandring af 2 Kasse vogne til Hestevogne																	376	33	
	11)	Leie af Kongsvingerbanens Vogne																	294	80	
		Tilsammen																	15733	61	6,3

Om Vedligeholdelsen af Jernbanelinien.

Nedenstaaende Tabel viser hvorledes Ombyrningen af Materialer til Vedligeholdelsen af Skinnegangen har fundet Sted. Af de ombyttede Sleepers ere 6,986 Stkr. Kortsleepers og 326 Stkr. Langsleepers preserveede med Kobbervitriol. Med Hensyn til Skinneombyrningen sees, at der paa Stykket mellem Christiania og Lillestrøm er ombyttet 12,84 pCt. af den hele Skinnelængde, medens der paa Stykket mellem Lillestrøm og Eidsvold kun er ombyttet 1,79 pCt., at altsaa Ombyrningen paa det førstnævnte Stykke har været mere end 7 Gange saa stor som paa det sidste Stykke.

Afdeling af Banen og dens Sidespor.	Tilstanden den 1. April 1900											Til sammen.		
	Christiania Station indtil Foden af Stigningen 30.	Linien derfra til Sporskif- let ved Bryn Station.	Derfra til Velovergangen ved nordre Ende af Gro- rud Station.	Derfra til søndre Sporskif- rud Station.	Derfra til nordre Ende af Strømmens Platform med Sidesporene ved Robsrud.	Derfra til søndre Ende af Jernbroen ved Lillestrøm.	Derfra til søndre Ende af Børke Bro.	Derfra til Bjørndalen med Sidesporene ved Frogner.	Derfra til Sporskiftet ved Hauersøter med Sidespo- rene ved Kløften, Trøg- stad og Hauersøter.	Derfra til Heirets Teglværk med Sidesporene ved Dahl.	Derfra til og med Eids- vold Station.		Sidebanerne ved Strøm- men.	Sidebanerne ved Lille- strømmen.
Skinnelængde i Fod	39720	21912	46868	24420	25670	16236	53856	24564	122540	72746	55186	14350	11248	529316
Antal Langsleepers	1360	"	2686	1357	1349	902	2992	1284	6660	3758	2983	55	411	25797
— Tversleepers	5987	3344	6510	3392	3602	2255	7480	3453	17093	10245	7706	2362	1736	75165
Ombyrning af Skinner, Fla- der og Bolte.														
Løbende Fod Skinner	3648	1670	4523	4385	029	5200	1673	677	1748	954	813	"	2081	30401
I Procent af Skinnelængden	9,19	7,63	9,66	17,96	11,19	32,03	3,11	2,76	1,43	1,31	1,47	"	18,61	5,74
Plader	316	"	90	35	11	200	110	35	68	88	29	"	464	1446
Bolte 9"	1802	177	482	2122	1548	3822	5483	2138	6042	6383	180	"	1091	31270
— 12"	388	12	71	1554	925	1704	3147	1238	2600	3026	124	"	638	15427
— 14"	"	"	8	424	374	668	1362	267	514	793	23	"	"	4433
Trækbolte 5 Fod længe	55	53	28	50	117	147	135	33	202	298	26	"	109	1253
Ombyrning af Sleepers.														
Kortsleepers (9' X 8")	1290	55	1177	869	602	1460	1186	585	2423	2389	650	"	246	12932
I Procent af Antallet	21,6	1,7	18,1	26,1	16,8	64,2	16,0	16,9	14,3	23,3	8,4	"	14,1	17,7
Langsleepers (18' X 10")	271	58	624	298	266	363	1113	356	1053	982	544	"	25	5953
I Procent af Antallet	19,9	"	23,3	21,9	19,8	40,2	37,2	27,8	15,9	26,1	18,8	"	6,1	23,1

Foruden de i Tabellen opførte Materialier er ombyttet 21 Stkr. Crossings, 3 Sæt Skifte-skiner, 25 Sæt Tømmer for disse med Bolte &c.

Af Ballast er udkjørt til Linien 5375 Vogne mod 1842 Vogne forrige Aar; heraf er 2281 Vogne fra Linderud og 3094 Vogne fra Elstadnoen og Hauersæter.

Udgifterne til disse Arbeider have udgjort:

Til Materialier	16,250 Spd. 51 β .	
„ Arbejds-løn i Jernbanens Værksted	1,167 — 106 $\frac{1}{2}$ -	
„ Do. paa Linien til Ombytning, til Liniens Bevogtning og til Ballastkjøring	14,128 — 6 -	
Tilsammen		31,546 Spd. 43 $\frac{1}{2}$ β .

Foruden disse til Vedligeholdelse af den egentlige Skinnevei hen-hørende Arbeider ere forskellige andre Arbeider udførte til Forbedring eller Vedligeholdelse paa Linien, hvoriblandt nævnes:

- 1) Kjørsel af Leer ud af Cuttingerne især mellem Dahl og Eidsvold, i Alt 1273 Vogne.
- 2) Sløifet en større Tømmeraabning d. e. en liden Træbro paa Pæle af ca. 12 Fods Spand i Nærheden af gamle Leersund, og i sammes Sted anlagt en muret Stikrende med Udfyldning af Bank.
- 3) Renset Fjeldcuttingerne mellem Christiania og Lillestrøm.
- 4) Udvidet Banken over Stimyren i Bredde og Høide, hvilken Bank var sunket i temmelig betydelig Grad.
- 5) Ombygget Beklædningsmuren ved Fjeldhammer, der gav sig ud, fordi den var mindre godt opført, af uvarig Steen og ikke godt fundamen-teret. Den var nemlig anlagt deels paa Fjeld, deels paa et omtrent 6 Fod tykt Lag Leer over stærkt skraanende Fjeld. En ny Muur, 61 Kub.-Favne maatte sættes udenfor den ældre og fundamenteredes paa Fjeld, ligesom der anbragtes en Jetté af ca. 60 Kub.-Favne Steen mel-lem samme og Banelinien.
- 6) Omlægning af en Sidebane paa Strømmens Station, 273 Fod lang med nye Vignolskiner og nye Tversviller samt Tilbehør af Lasker og Bolte. Denne Bane var forhen bestaaende af ældre Broskinner paa Tversviller, og derfor ubenyttelig for Locomotiv.
- 7) Nye Strandklædninger med Pæle og Faskinering mellem Dahl og Eids-vold til en Længde af 286 Fod.
- 8) En 4 Fod tyk, 10 Fod høi og 104 Fod lang Steenmuur ved Eidsvold Tunnel for at støtte mod Leerbakken i den derværende Gjennemskjæring.
- 9) Omtrent 98450 løbende Fod nyt Gjerde paa forskellige Steder af Li-nien, foruden Vedligeholdelse af de ældre tilligemed Grinder. Arbejds-lønnen hertil har udgjort 1,297 Spd. 10 β , og nye Materialier 468 Spd. 56 β , foruden en stor Deel af de som cassable optagne Langsviller.
- 10) Anlæg af levende Hegn er forberedt og tildeels paabegyndt. Fra Over-gangen over Osloveien er en levende Hæk af Hvidtjørn udplantet paa begge Sider af Banen i en Strækning af 1800 Fod.

Lateris 31,546 Spd. 43 $\frac{1}{2}$ β .

Transport 31,546 Spd. 43½ β.

Udgifterne til samtlige disse Arbeider have udgjort:

Til Materialier	1,477 Spd. 38 β	
„ Arbeidsløn	5,308 — 111½-	
	Tilsammen	6,786 — 29½ -

Vedligeholdelse af Broer.

- 1) Ved Træbroerne er ombyttet 237 Stkr. Master og 57 Stkr. Kapstokke; desuden skjødet flere Pæle, ombyttet Opsadlinger og Braser, og anbragt forskellige Afstivninger af Masterne samt repareret Rækværk og Gangveie.
- 2) Ved Jernbroen over Akers Elv, der hvilede paa Opforinger af Træ af 10 à 20" Høide, ere disse ombyggede med dertil passende Støbejerns Underlag.
- 3) Ombyttet de gamle Veiovergangsbroer ved Haugenstuen, Haneborg og mellem Strømmen og Lillestrøm med nye Broer af samme Construction.
- 4) Anbragt nyt preserveret Langtømmer paa Jernbroen ved Lillestrøm.

Udgifterne til disse Arbeider have udgjort:

Til Materialier	2,589 Spd. 6½ β	
„ Arbeidsløn, hvorunder er indbefattet det daglige Tilsyn og de daglige mange Slags Reparationer ved de gamle Træbroer	2,093 — 69 -	
„ Arbeidsløn i Værkstedet	111 — 15½ -	
	Tilsammen	4,793 — 91 -
		Tilsammen 43,126 Spd. 44 β.

Oversigt over Ombygningen af Skinner og Sleepers siden Jernbanens Aabning 1ste Septbr. 1854. (Sidebanerne ved Strømssaugene og ved Lillestrøm ikke heri indbefattet).

Ombyttet i Tidsrummet.	Skinner i løbende Fod.			Langsleepers. Stkr.	Kortsleepers. Stkr.
	Mellem Christiania og Lillestrøm.	Mellem Lillestrøm og Eidsvold.	Tilsammen.		
Fra 1ste til 4de Driftsaar	12150	2430	14580	780	779
I 5te Do.	9530	2185	11715	ca. 1200	ca. 1200
„ 6te Do.	9280	1926	11206	5830	6259
„ 7de Do.	16488	3052	19540	5575	7313
„ 8de Do.	22455	5865	28320	5953	12932
Tilsammen	69903	15458	85361	19338	28483

I 8de Driftsaar er desuden mellem Christiania og Bryn hele Stigningen af ¼ samt en en Deel af Hovedlinien ved Foden af samme omlagt med Vignolskinner af 24 Øs Vægt pr. Fod paa nye Tversleepers af 10 à 11" Kløvninger. Skinnelængden udgjør 22900 Fod, hvoraf de 2008 Fod nedenfor Stigningen. Materialudgiften hertil har efter Fradrag af Værdien for de gamle

Materialier udgjort 4,565 Spd. 30 β, Arbejdsløn 882 Spd. 77 β, tilsammen 5,447 Spd. 107 β, hvilken Udgift er afskrevet Reservefondet.

	Mellem Christiania og Lilleström.	Mellem Lilleström og Eidsvold.	Tilsammen.
Den hele Skinnelængde iberegnet alle Sidebaner undtagen de ved Strømmen og Lilleström udgjør i løbende Fod	87413	164446	251859
Ombyttet. I de 5 første Driftsaar i Procent af Skinnelængden	24,8%	2,8%	10,5%
„ 3 sidste Do. Do.	55,2%	6,6%	23,5%
Tilsammen	80%	9,4%	34%
Skinnelængden alene paa Hovedlinien udgjør i løbende Fod	67188	154572	221760
Ombygningen udgjør i Procent af disse Længder:			
I de 5 første Driftsaar	32,3%	3,0%	11,9%
„ 3 sidste Do.	71,8%	7,0%	26,7%
Tilsammen	104,1%	10,0%	38,6%

Forinden den ovennævnte Ombygning af Linien mellem Christiania og Bryn foretoges udgjorde paa hele Linien med Undtagelse af Sidebanerne ved Strømmen og Lilleström:

Antallet af Langsleepers 26579 Stkr., Antallet af Kortsleepers 70703 Stkr.
 Heraf er ombyttet:

I de 5 første Driftsaar ca. 1980 — — — — ca. 1979 —
 „ 3 sidste Do. 17358 — — — — 26504 —

I Procent af det hele Antal:

I de 5 første Driftsaar 7,4% — og — — — — 2,8% —
 „ 3 sidste Do. 65,3% — — — — 37,5% —
 Tilsammen 72,7% — — — — 40,3% —

Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

Christiania Station.

Opført et Stænderværks Skuur, bordklædt og tegltækt, til Brug for Opbevaring af Smørelse og Vognvisiteurerens Sager samt for Sæletøi, Vogne og Kjærrer &c.

Opført et lidet Vagthuus ved Sporskiftet til Værkstedet af udmuret Bindingsværk til Brug for Vagtmanden samt til Contoir for Vognskriveren.

Opført et Gjærde af preserverede Materialier i en Længde af 360 Fod langs den af Jernbanens Grund udlagte Gade mellem de nye Brygger og Lille Strandgade.

Repareret Beklædningsmuren ved Jernbroen over Akers Elv og paa samme opført et Gjærde af Teglstensmuur afdækket med Granit i en Længde af ca. 50 Fod.

Tækket en Deel af Platformtaget med Zinkplader istedetfor de forhenværende Glasruder.

Førøvrigt almindeligt Reparationsarbejde paa samtlige Bygninger.

Udgifterne hertil have i det Hele udgjort 1,792 Spd. 20 β.

Lateris 1,792 Spd. 20 β.

Transport 1,792 Spd. 20 β.

Eidsvold Station.

Nedtaget det gamle Cokesskuur og opført et nyt 40 Fod langt, 24 Fod bredt af Stænderværk, bordklædt og malet samt tegltækt.

Anbragt Blikrender med nedgaaende Rør paa Godshuset. Olieplatform, Hotel og Stationsbygning.

Hertil og til almindeligt Reparationsarbeide forøvrigt medgaaet . 317 — 116 -

De øvrige Stationer.

Istandsæt Maskinhuset ved Strømmens Vandpumpe, hvilket nedbrændte den 4de November 1861.

Opført et lidet Vagthuus for Grindvogteren paa Nordbymoens ved Trøgstad Station.

Panelet og malet Stationsbygningen ved Bryn. Anbragt Blikrender med nedgaaende Rør paa samtlige Stationsbygninger fra Bryn til Dahl. Malet Stationsbygningerne udvendig samt Platformrækværkerne; tillige anbragt malede Stakitter ved Lillestrøm, Kløften og Trøgstad.

Hertil og til almindeligt Reparationsarbeide forøvrigt medgaaet . 2,355 — 25½ -

Tilsammen 4,465 Spd. 41½ β.

Vedligeholdelse af Stationspladsene.

Gartnerarbeide ved samtlige Stationer ved Anlæg af smaa Plantninger og Blomsterpartier.

Anbragt 2de Kloakkumme af Steen med Granitrammer og Laag af Jern ved Christiania Station.

Forlænget Steenvolden paa Lillestrøm Station med 76 Fod med tilhørende Jordfylding bag, samt forøget Bredden og Dybden af Canalen til Kehrraden sammesteds.

Opmudringsarbeide af Kanalen ved Pakhuset i Eidsvold samt ved Kul- og Saltrenderne sammesteds.

Forøvrigt Vedligeholdelse af Veie og Vandafløb.

Hertil i det Hele medgaaet 1,137 Spd. 68 β.

Vedligeholdelse af Inventariet.

A. Stationsinventarium.

Anskaffet nye Bænke for Platformerne, nye Reoler for flere Contoirer, 26 Stkr. nye Haandsignallygter, flere nye Platformtrillebørre og Vedligeholdelse af de ældre samt af Lamper, Lygter, Oliebeholdere, Maling af Pressænninger, Vedligeholdelse af Kraner og Vægter, Copierpresser og Billetpresser, anskaffet en Arbeidsvogn og en Arbeidslæde, nye Brandredskaber, Hakker, Spader, Træktouge &c., i Alt til Beløb 1,310 — 36 -

Lateris 1,310 Spd. 36 β.

Transport 1,310 Spd. 36 β.

B. Under Locomotivdepartementet.

Anskaffet en Boremaskine for Locomotivernes Cylindre og 2de nye Donkrafter samt forskjelligt nyt Værktøi, forøvrigt Vedligeholdelse af Værkstedets Dampmaskine, Remskiver og Arbeidsmaskiner, samt af de forskjellige Slags Værktøi, i Alt ført til Udgift med

2,336 — 68½ -

Desuden er for Værkstedet anskaffet følgende Maskiner, for hvilke Omkostningerne 1,574 Spd. 69 β ere afholdte af Reservefondet, nemlig:

til en Slottingmaskine for Træarbeide	} 235 Spd. 45 β
" " Saugmaskine for Do.	
" " Skrueskjæremaskine for Jernarbeide	371 — 30 -
" " Boremaskine for Do.	} 967 — 114 -
" " 10toms Dreierbænk for Skrueskjæring	

C. Under Ingenieurdepartementet.

Anskaffet nye Vaterpas for alle Arbeidsafdelinger, en Boreindretning for Skinner samt en Høvlebænk for Høvling af Tversleepers og 1 Tralle, forøvrigt Vedligeholdelse af samtlige Arbeidsredskaber; ført til Udgift med

780 — 57½ -

Tilsammen til Vedligeholdelse af alt Inventarium 4,427 Spd. 42 β.

Om Coke- og Kulbeholdningen.

Beholdningen udgjorde ved forrige Regnskabsaars Udgang:

	Coke	725,400 ₧,	Kul	3,462,100 ₧.
I Aarets Løb er tilkjøbt	-	" "	"	10,945,382 -
	Tilsammen	Coke 725,400 ₧,	Kul	14,407,482 ₧.
Af Kul er ved Jernbanens Cokesovne forandret til	Coke			2,535,700 -
hvilket har givet	-	1,571,823 -		
	Tilbage	Coke 2,297,223 ₧,	Kul	11,871,782 ₧.

I Regnskabsaaret er forbrugt:

1. Til Locomotivernes Drift	-	1,554,600 -	-	4,539,100 -
2. " Vandstationerne	-	" -	-	138,750 -
3. " Værkstedet	-	54,400 -	-	1,082,773 -
4. " Christiania Station	-	" -	-	66,600 -
5. " Kehrraden paa Lillestrøm	-	" -	-	116,550 -
6. " Mjøs dampskibene	-	12,500 -	-	2,612,900 -
7. " Forskjellige solgt	-	110,422 -	-	2,023,500 -

Coke 1,731,922 ₧, Kul 10,580,173 ₧.

Beholdning 1ste September 1862 Coke 565,301 ₧, Kul 1,291,609 ₧.

De til Cokesproductionen anvendte 2,535,700 t Kul have givet 1,571,823 t Coke d. e. 62,0 pCt.

De indkøbte 10,945,382 t Kul have kostet 20,590 Spd. 42 β , eller pr. Centner 22,48 β . Den producerede Coke har efter denne Indkjøbspriis samt med Tillæg af Productionsomkostninger, 82 Spd. 108 β , kostet 36,90 β .

Oplysning om Forøgelsen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

Jernbanens Capitalcontoer er i Driftsaaret forøgede med følgende Beløb:

1) Anlæg for Tømmertransporten til Strømmens Sidebane. Den Deel af Sidebanen ved Strømmen, som i foregaaende Driftsaar blev ombygget saaledes, at den kunde befares med Locomotiver, er forlænget 271 Fod med Vignolskinner med en Bekostning af	493 Spd. 13 β		
2) Nye Driftsmidler:			
To nye Gods-Stoppevogne ere byggede. Udgifterne herved have været:			
Lønninger	177 Spd. 41 β		
Materialier	842 — 118 —		
		1020	— 39 —
3) Mjøsdampskibene:			
Fire nye Slæbebaade ere byggede for tilsammen	2230 Spd. 79 β		
og en Kulbaad kjøbt for	350 — " —		
		Tilsammen	2580 Spd. 79 β
Her er ført paa Capitalconto	390 — 67½ —	390	— 67½ —
og Resten	2190 Spd. 11½ β		
ført til Udgift paa Mjøsdampskibenes Gevinst og Tabsconto.			
Slæbebaadene Antal er nu 8 nye og 5 ældre, hvoraf den ene mindre god, samt en Kulbaad. Dampskibenes Capitalconto er afsluttet med 30,000 Spd.			
4) Lundberg Skovs Capitalconto er forøget med	199 — 89 —		
for Renter og Afgifter. Der er i det forløbne Aar Intet hugget i samme.			
5) Sørengens Capitalconto er forøget med	6165 — 10 —		
Heraf er anvendt:			
Renter, Skatter og Afgifter	2026 Spd. 43 β		
Grundafstaaelse med Omkostninger	165 — " —		
Fyldning indenfor Bryggen og Flytning af Gjerdet	2745 — 13 —		
Sidebane	1228 — 74 —		
		Tilsammen	6165 Spd. 10 β
Naar Sørengen tages i Brug, vil selvfølgelig Renter og Afgifter blive at føre til Udgift.			
6) Jordstykker langs Banen. Denne Conto er forøget med	837 — 85 —		
for Jordstykker ved den forrige Bretvedtviaduct, der maatte indkjøbes i Anledning af Fyldningen sammesteds.			
7) Nye Contoer ere Anlæggene ved Gjøvik	5133 — 94½ —		
8) og paa Odnæs	1049 — 111 —		
		Tilsammen	15290 Spd. 29 β

7. I Kjøbstaden Gjøvik ved Mjøsen er til Bekvemmelighed for Godsbefordringen didhen og for at tjene som Oplagssted for Varers Viderebefordring til Randsfjordens Dalføre, hvilken Befordring er overtaget ved den af Jernbanen paabegyndte Fragtkjørsel til Odnæs i Lands Præstegjeld, opført en Brygge paa Pæle 390 Fod lang, et Pakhuus paa Pæle, sammenhængende med Bryggen, hvortil Baade og Dampskibe kunne lægge til og losse ved enhver Vandstand. Foran Pakhuset er anbragt en Dampsvingkran. Pakhusets Længde er 80 Fod, Bredde 30 Fod; det er opført af Stænderværk, udvendig panelet, med tegltrækt Tag og med afdeelt Rum til Contor og Venteværelse med Ildsteder og almindelig Indredning.

Endvidere er opført en Lafteverks Bygning 16 Al. lang og 12 Al. bred til Staldrum for 6 Heste samt til Bolig for en Kudsk og sammenhængende med dette en Stænderværkbygning til Vognskur, 10 Al. lang og 12 Al. bred, udvendig panelet og med tegltrækt Bordtag. Langs Bryggen er i Stranden udgravet en Canal, hvor Slæbebaade kunne lægge ind, naar Vandstanden er 5 Fod over laveste Vandstand for lettere Losning af enkelte Godssorter. Den udgravede Masse udgjør omtrent 160 Cubicfavne.

Endelig er planeret og gruskjørt en 8 Alen bred, 260 Alen lang Kjørevei for at sætte Bryggeanlægget i Forbindelse med Gjøviks Hovedgade. Udgifterne til samtlige disse Arbejder have udgjort 5133 Spd. 94½ β, hvoraf for Dampkranen med Opsætning 800 Spd.

8. Paa Odnæs i Lands Præstegjeld ved nordre Ende af Randsfjorden, beliggende 3¼ Mil fra Gjøvik, er oprettet en Station for Modtagelse og Expedition af Gods, der befordres med Jernbanens Fragtkjørsel, saa at Gods nu af Jernbaneselskabet befordres directe mellem Christiania og dette Sted. Arbejderne her bestaa i Opførelsen af en Laftebygning 21 Al. lang og 13 Al. bred, indeholdende 2 Værelser og 2 Kjøkkener til Bolig for Stationsmester og Kudsk samt Staldrum for 4 Heste med Sælekammer. Ligeledes er opført et Pakhus af lignende Construction som ved Gjøvik 18 Al. langt og 15 Al. bredt. Tomten for Stationen af 2 Maals Størrelse er planeret gruskjørt og sat i Forbindelse med Hovedlandeveien, ved hvilken Anlægget er beliggende. Udgifterne til disse Arbejder have udgjort 1049 Spd. 111 β.

Fra den ovenstaaende Forøgelse af Capitalcontoeerne	15290 Spd. 29 β
gaar en Formindskelse af Ballastsidebanernes Capitalconto, stor	792 — 12 -
hvorefter den samlede Tilvæxt bliver	<u>14498 Spd. 17 β</u>

Viaducternes Fyldning.

Den gamle Træbroe af 176 Fods Længde ved Leersund agtes sløifet, hvorfor der under samme er bygget en Stikrende af Granit med en Aabning af 15 □ Fod i en Længde af 129 Fod. Jordfyldingen over samme bliver fuldført i 9de Driftsaaar. Udgifterne hertil har udgjort 422 Spd. 84 β

Forøvrigt er kun tilkjørt Ballast og Leerfyld paa de ældre forhen fyldte Viaducter eftersom disses Sætning har gjort det fornødent. Udgifterne hertil have udgjort: I Leie af Locomotiver og Vogne 565 Spd. 28 β

„ Arbejdsløn	521 — 74½ -
	<u>1086 — 102½ -</u>

Tilsammen	<u>1509 Spd. 66½ β</u>
-----------	------------------------

Mjøsdampskibenes Gevinst og Tabs Conto.

1ste September 1861 — 31te August 1862.

		Debet.				Credit.	
		Spd.	β			Spd.	β
Lønninger til Mandskab, Commis-				Balance fra f. A.		2,666.	72½
sionærer og faste Baadmænd . .	5,980.		68	Indtægt af Passagerer 6,208 Sp.	72		
Kul 2,612,900 Ø				— Pakker 138 —	98		
÷ i Behold 211,756 -				— Vogne 55 —	54		
2,401,144 - 6516 Sp.	48			— levende Dyr 35 —	70½		
Coke 12,500 - 34 — 45 -				— Gods 15,232 —	111		
		6,550.	93	— Tømmer-			
Skrivesager, Trykning &c.		257.	30½	trækning 243 —	40		
Olie, Talg &c.		77.	34	— Baadtræk-			
Diverse		551.	7	ning 48 —	60		
Erstatninger		72.	94	— Kranpenge,			
Inventarium		244.	104	Pakhusleie			
Kranpenge, Ombord- og Iland-				og Com-			
bringelse af Varer i Eidsvold .	2,328.		68	missions-			
Renter til Pantecreditorer og Jern-				gebyr 46 —	24		
banens Interesse Conto	1,018.		76	— Postens Be-			
Baadleie	381.		"	fordring 30 —	"		
Anskaffelse af nye Baade og Repa-						22,039.	49½
ration paa Skibene og Baade .	3,374.		51				
Tomte-, Brygge- og Canalleie . .	90.		"				
Tilbagebetalt Fragt	14.		2				
Underballance paa Gjøvik & Odnæs							
Kjørsel-Conto	220.		80½				
Afskrevet Dampskibenes Capital-							
Conto - som nu er 30,000 Spd. -	238.		88				
		21,400.	76				
Balance at overføre til næste Regnskab	3,305.		46				
		Spd. 24,706.	2			Spd. 24,706.	2

Meyergaardens Gevinst og Tabs Conto.

1ste September 1861 — 31te August 1862.

		Debet.				Credit.	
		Spd.	β			Spd.	β
An Bygningernes Vedligeholdelse . .	283.		3½	Pr. Balance fra foregaaende Driftsaar.		686.	98
„ Skatter, Brandcontingent	233.		60	„ Jernbanens Hestehold, Leie af Stald			
„ Pantecreditorer, Renter	794.		12	og Hørum	330.		
		1310.	75½	„ Leie af Kjelder	27.	100	
				„ Huusleie af Jernbanebetj. 345.	12		
				„ do. af Andre	600.		
„ Balance	704.		94½	„ Leie af Pakrum	25.	80	
		Spd. 2015.	50			1328.	72
						Spd. 2015.	50

Betjentboligers Gevinst og Tabs Conto.

1ste September 1861 — 31te August 1862.

	Debet.			Credit.	
	Spd.	β		Spd.	β
An Reparationsarbeide	271.	103	Pr. Balance fra forrige Driftsaar . .	283.	70
„ Brandcontingent	13.	13	„ Husleie af Jernbanens Bygninger	490.	40
„ Jernbanens Interesse Conto . . .	403.	87			
		688.			
		83			
„ Balance	85.	27			
		<u>Spd. 773.</u>			<u>110</u>
					<u>Spd. 773.</u>
					<u>110</u>

Uheld og Standsninger.

Snedrev foraarsagede Standsning:

Den 6te Marts 1862, da 2de Passageertrain, 2de Lillestrøms Godstrain og 1 Eidsvolds Godstrain maatte indstilles.

Den 31te Marts 1862, da 2de Passageertrain, 1 Lillestrøms Godstrain og 1 Eidsvolds Godstrain maatte indstilles.

Den 22de og 27de Januar, 5te Februar, 10de og 29de Marts 1862 flere mindre betydelige Standsninger.

Locomotiver af Skinnerne:

Locomotiv No. 3 med Tender for Morgenopsassageertrainet den 16de November 1861 gik af Skinnerne i Hagasvingen i Eidsvold. Efter at Locomotivet igjen var bragt paa Skinneren, gik Tenderne igjen af paa Broen i Hønsébetsvingen. Ingen Skade eller væsentlig Standsning for andre Train foraarsagedes.

Locomotiv No. 12 med 4 Hjul samt Tender og 5 Godsvogne for Morgenedpassageertrain gik af Skinnerne søndenfor Flaen Bro ved Strømmen den 2den Januar 1862. Aarsagen dertil var, at en Skinne, der var under Ombytning, var midlertidigen utilstrækkelig fæstet, saa Locomotivet trykkede den ud. Ingen Skade eller væsentlig Standsning for andre Train foraarsagedes.

Locomotiv No. 6 med et Godstrain gik af Skinnerne paa Strandbakbanken mellem Lillestrøm og Strømmen den 24de April 1862. Ingen Skade foraarsagedes.

Locomotiv No. 5 med Tender og 1 Vogn for Eidsvolds Ned-Godstrain den 1ste Mai 1862, hvorved foraarsagedes 5 Timers Standsning. Senere paa Nedturen til Christiania med samme Train gik Locomotivet igjen af i Hagasvingen i Eidsvold. Ingen Skade foraarsagedes.

Locomotiv No. 3 med Tender og 2de Godsvogn for Efterniddagsnedpassageertrainet den 30te Juni 1862 gik af Sporet ved Sporskiftet til Dahl Station. Aarsagen var Forsømmelighed fra Sporskifterens Side. Ingen Skade foraarsagedes.

Forøvrigt have Godslocomotiverne under Skiftninger paa Stationerne Strømmen, Lillestrøm, Fjeldhammer og Christiania gaaet af i det Hele 15 Gange uden at derved Skade eller væsentlig Standsning er foraarsaget.

Vogne af Skinnerne:

En Stoppevogn i Eftermiddagsnedpassageertrainet gik af Skinnerne ved Løken Tunnel den 10de November 1861. Ingen Skade foraarsagedes.

En Hjulring sprang paa en 3die Plads Vogn i Eftermiddagsnedpassageertrainet mellem Dahl og Trøgstad den 9de Marts 1862, hvorved denne og den følgende 3die Plads Vogn gik af Sporet. Ingen Skade foraarsagedes.

En Godsvogn i Eftermiddagsoppassageertrainet den 30te Juni 1862 gik af Skinnerne i Nærheden af Kløften. Ingen Skade foraarsagedes.

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

Indtruffet forskjellige Beskadigelser; i Alt 8 Gange.

Locomotiver eller Tendere blevne i Ustand under Gangen, hvorved mindre Standsninger ere foraarsagede.

Indtruffet i Alt 32 Gange, hovedsagelig ved Sprængning af Messingrør i Kjedlerne. Vogne blevne i Ustand under Gangen.

Indtruffet 10 Gange, hvoraf 5 Gange beskadigede Hjul.

Kreaturer paa Linien:

3 Sauer overkjørt og dræbt ved Frogner og Trøgstad den 10de September 1861 og 21 Mai 1862.

23de September 1861 blev en Hest overkjørt og dræbt paa Sørumsmosen om Morgenen tidlig med Ballastrainet. En Mand med flere Heste vilde nemlig ride Gjenvei langs Linien, og ventede intet Train.

6te November 1861. Mellem Kløften og Trøgstad kom en Hest med læsset Slæde uden Kjører paa en Overgang foran Godstrainet. Maskinen kastede Slæden tilside og Hesten faldt i Grøften uden at komme til Skade.

12te Marts 1862. En Hest med Slæde kom frem paa en privat Overgang ved Bretvedt foran Strømstrainet. Hesten løb foran Trainet $\frac{1}{2}$ Fjerdingsvei, hvor Folk kom til og fik den af Linien. Kjøreren kastede sig paa en Plankevogn i Trainet og vilde sandsynligviis være kommen til Skade, hvis Conducteuren ikke havde opdaget det og faaet Trainet standset.

8de April 1862. En Mand med Hest og Læs skulde kjøre over en privat Overgang i Skydsno, da Oppassageertrainet var ventendes. Sælen gik itu og Læsset blev staaende paa Skinnegangen. Trainet blev imidlertid standset, saa ingen Skade foraarsagedes.

Forskjellige Aarsager.

5te November 1861. I en Vogn med Klude med Eidsvolds Godstrain vare disse antændte af Gnister. Branden blev opdaget og slukket uden at Skade foraarsagedes.

1ste Mai 1862. Morgenoppassageertrainet maatte standse $\frac{1}{4}$ Time ved Løken Tunnel paa Grund af Leerfald i Cuttingen der.

9de August 1862. En Mand gik i Skinnegangen i Nærheden af Grorud og vilde ikke gaae af Veien for Godstrainet, hvorfor dette maatte standses. Manden var fra Forstanden og bragtes til Politiet.

Mennesker komne til Skade.

10 September 1861. En Slagter vilde springe paa en Kreaturvogn ved Kløften Station forinden Trainet var standset; han faldt ned mellem Vognen og Platformen og blev dræbt.

11 September 1861. En af Jernbanens Conducteurer kom ved Skiftning af Godatrinet paa Strømmen med Benet under Hjulene og fik dette knuust.

23de October 1861. En beruset Mand sad og sov i Skinnegangen ved Fjeldhammer og blev overkjørt og dræbt af Eftermiddagsnedpassageertrainet.

12te Mai 1862. En Mand laa og sov i Skinnegangen i Nærheden af Grorud og blev overkjørt og dræbt af Eftermiddagsnedpassageertrainet.

22de Juli 1862. En Arbejder, der var beskjæftiget med at aflasse en Vogn paa Sidesporet ved Bryn, faldt ned, kom under Vognen og blev dræbt. Vognen blev nemlig uventet for Manden sat i Bevægelse ved at stødes af andre Vogne, der bleve feilagtige indskiftede paa det Spor, hvor denne stod.

Christiania,, i Directionen for den norske Hoved-Jernbane, den 27 Marts 1863.

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

Adolf B. Stabell.

Som Repræsentant for de britiske Directeurer:

Halvor Schou.

J. R. Crowe.

J. Engelstad.

Anhang.

Angaaende Optagelsen af et Laan og om Jernbanens Capitalcontoer.

Til
Departementet for det Indre!

Christiania den 2den Juni 1862.

Som det ærede Departement bekjendt, har Jernbanecompagniets hele Actiecapital været anvendt til Jernbanens Anlæg af Contractorerne overeensstemmende med den derom med samme under 17de December 1850 afsluttede Contract.

Til Anskaffelse af de for Jernbanens Drift og Vedligeholdelse nødvendige Beholdninger samt til de Udvidelser, som efterhaanden ere foretagne udenfor den oprindelige Plan, var intet særskildt Driftsfond beregnet.

Det maa heraf sluttes, at Staten og de brittiske Contractorer ved Dannelsen af Jernbanecompagniet har forudsat at et saadant Fond senere skulde tilveiebringes ved Laan.

Thi en Jernbanes Drift og Vedligeholdelse udkræver overalt betydelige Beholdninger af Forbrugsgjenstande. Og vor Jernbane, der for den væsentligste Deel maa indføre disse fra Udlandet, maa allerede af denne Grund og navnlig ved Skibsstartens aarlige Slutning være forsynet dermed for en længere Tid og for uforudseede Tilfælde ligeledes rigeligere forsynet med Reservestykker end Jernbaner beliggende i Lande med Steenkulsproduction og større for Jernbaners Forsyning specielt indrettede Værksteder. Heller ikke er det nogetsteds sedvanlig, at Planen for en Jernbanes og navnlig en Godsjernbanes Anlæg udvikles saa fuldstændig, at Banen allerede fra Begyndelsen af er forsynet med alle for dens hensigtsmæssige Brug fornødne Anlæg og Bequemmeligheder, thi dette vilde stedse maatte forudsættes at lede til overflødige, luxuriøse og hyppigt endog mindre hensigtsmæssige Anlæg. Det er derimod sedvanligt, at den succesive Udvidelse af Anlæggene og Bequemmelighederne foregaaer eftersom Trafikkens Udvikling paakræver samme, og eftersom Bestyrelsen erholder den fornødne Erfaring om Anlæggenes Hensigtsmæssighed.

Det kan derfor ikke antages, at man ved Oprettelsen af Hoved-Jernbanens Compagnie ved Contracten af 17de December 1850 har forudsat, at man ved denne Jernbane mere end ved andre Jernbaner skulde kunne undvære et Driftsfond, eller undgaae den succesive Dannelse af Capitalcontoer, hvilke da maa dækkes ved Laan.

At af Jernbanens rene Udbytte Intet dertil kan anvendes uden Actionærernes specielle Samtykke haaber Direktionen i en Skrivelse til det ærede Departement af 31te October 1860 (see Jernbanens 7de Driftsberetning pag. 50 og følgende) fuldstændigt at have godtgjort.

Da Contracten af 17de December 1850, der er det eneste Fundament for Jernbanecompaniets Dannelse, ingen særegne Forskrifter har fastsat for Stiftelsen af Gjæld eller Optagelsen af Laan paa Compag

niets Vegne, maa Myndigheden hertil udelukkende søges hos Directionen, hvem Jernbanens Bestyrelse ifølge Contractens § 9 er overdraget, og som er den eneste Auctoritet, der efterat Jernbanen er overleveret fra Contractorerne, ifølge denne Contract varetager Compagniets Interesser. Den Bestemmelse, der i den nævnte Paragraph er taget om, at hvis de af den Norske Regjering og de af Preferenceactiernes Eiere udnævnte Directorer ere uenige, Sagen bliver at afgjøre af Hs. Majestæt Kongen, er den eneste i Contracten indeholdte Begrænsning af og Control med Directionens Myndighed.

I Henhold til denne Myndighed som vi saaledes antage fortiden og med den nævnte Begrænsning i Tilfælde af Uenighed, ubetinget tilkommer Directionen, har denne i de forløbne Aar, saaledes som de af samme udgivne aarlige Driftsberetninger udvise, efterhaanden stiftet en Gjæld paa Jernbanecompagniets Vegne, for hvilken tilsvarende Valuta haves i Beholdninger, og i forskjellige som Capitalcontoer opførte Udvidelser og Anlæg.

I de af Directionen efter Departementets Opfordring udarbejdede Forslag til Statuter for Jernbanecompagniet var denne Myndighed til Capitalcontoernes Udvidelse foreslaaet indskrænket, navnlig ved Samtykket af en Generalforsamling af Actieiere.

Det ærede Departement har imidlertid under 3die August 1860 underrettet Directionen om, at samme fortiden ikke agter at foretage videre ved dette Forslag. Directionen er ogsaa med Departementet enig i at saadanne Statuter langt hensigtsmæssigere kunne indrettes, naar den største Deel af Preferenceactierne maatte være overgaaede i norske Hænder.

Indtil saadanne Statuter maatte blive vedtagne og Directionens nuværende store Myndighed i den omtalte Retning statutmæssig begrændset, vil Directionen ved enhver fremtidig paatænkt noget betydeligere Forøgelse af Capitalcontoerne iforveien forelægge det ærede Departement en motiveret Forestilling om samme, — saaledes som den allerede tidligere ved enkelte større Anlæg, Kjøb eller Udvidelser har gjort.

Directionen gaaer herved ud fra, at den fulde og udeelte Myndighed til den endelige Afgjørelse fremdeles tilkommer den, men anseer det dog saavel paa Grund af at den norske Stat fortiden er Eier af omtrent $\frac{3}{10}$ Deel af den samlede Actiecapital som paa Grund af at den halve Deel af Directionen ansættes af den Norske Regjering, og at Tvistilfælde afgjøres af denne, som endelig og fremfor Alt for Beslutningernes egen Skyld hensigtsmæssig, at en saadan motiveret Redegjørelse for en udenfor Directionen staaende Auctoritet for Fremtiden gaaer forud for ethvert noget betydeligere nyt Anlæg eller Udvidelse.

Den foreløbige Afslutning af det sidste Halvaars Regnskab den 1ste Marts 1862 udviser følgende Beholdninger og Capitalcontoer:

A. Beholdningscontoer	62,054 Spd.	$9\frac{1}{2}$ β .	
Lundberg Skov efter Fradrag af 1500 Spd. Panteheftelse	2,064	—	$114\frac{1}{2}$ -
	Tilsammen	64,119 Spd.	4 β .
B. Capitalcontoer:			
1. Coke-Ovnene	4,434 Spd.	51 β .	
2. Forbedringer ved Stationerne:			
a. Christiania Station	4,470 Spd.	$116\frac{1}{2}$ β	
b. Bryn	92	—	30 -
c. Grorud	1,205	—	75 -
d. Robsrud, Anlæg af samme	3,652	—	88 -
e. Lillestrømmen	5,768	—	4 -
f. Leersund, Anlæg af samme	89	—	43 -
g. Kløften	814	—	19 -
h. Eidsvold	8,609	—	50 -
	24,702	—	$65\frac{1}{2}$ -
3. Eidsvold Stationsbygning og Hotel	11,022	—	$52\frac{1}{2}$ -
	Lateris 40,159 Spd.	49 β .	64,119 Spd. 4 β .

	Transport	40,159 Spd.	49 β .	64,119 Spd.	4 β .
4. Anlæg i Anledning af Tømmertransporten til Strømmen					
Sidebane:					
a. Kehrrad i Lillestrømmen	3,351 Spd.	71 $\frac{1}{2}$ β			
b. Sidebanen til Kehrraden	3,049	— 104 -			
c. Ombygning af Strømmens Sidebane	3,925	— 90 -			
			10,327	— 25 $\frac{1}{2}$ -	
5. Ballastsidebaner			1,721	— 15 -	
6. Nye Driftsmidler:					
a. 8 nye Tredie Plads Passageervogne samt Forandring af 8 Fjerde Plads til Tredie Plads Vogne	5,610 Spd.	46 β			
b. 10 nye Trælastvogne	3,444	— 12 -			
			9,054	— 58 -	
7. Baarliddalens Vandfald, afkjøbt Oplysningsvæsenets Fond for	300	— " -			
8. Jordstykker langs Riiselve og Andelve afkjøbte Contractorerne for	200	— " -			
9. Mjøsdampskibene Jernbarden og Dronningen med tilhørende Slæbebaade og Inventarium	30,000	— " -			
10. Meyergaarden efter Fradrag af 19,500 Spd. Panteheftelser	7,180	— 4 $\frac{1}{2}$ -			
11. Betjentboliger, dels opførte af Directionen i Eidsvold dels afkjøbte Contractorerne langs Linien	7,028	— 91 -			
12. Sørengen efter Fradrag af 29,100 Spd. Panteheftelser	13,516	— 81 $\frac{1}{2}$ -			
			119,487	— 84 $\frac{1}{2}$ -	
C. Forskud til Viaducterne			9,657	— 81 $\frac{1}{2}$ -	
			Tilsammen	193,264 Spd.	50 β .
Herfra gaaer Erstatning for Afstaaelsen til Havnevæsenet af Jernbanens Strand ved Bjørviken, hvilken Erstatning vil blive afskrevet dels paa Meyergaarden					
dels paa Sørengen			30,000	— " -	
			Tilbage	163,264 Spd.	50 β .
Til at dække dette Beløb var til samme Tid anvendt:					
1. Jernbanens Reservefond	7,642 Spd.	82 β .			
2. Indestaaende Udbytte	6,648	— 95 $\frac{1}{2}$ -			
3. Accepter	117,776	— 94 -			
4. Gjæld til Contractorerne for Dampskibene	14,544	— 2 -			
5. Gjæld i Udlandet	6,379	— 119 -			
6. Gjæld til den norske Creditbank	7,341	— 24 -			
7. Øvrig indenlandsk løs Gjæld	1,857	— 22 $\frac{1}{2}$ -			
8. Dampskibenes, Meyergaardens og Betjentboligernes opsparede Overskud	4,705	— 82 -			
9. Overskud af Jernbanens Drift i 1ste Halvdeel af 8de Driftsaar	19,145	— 108 $\frac{1}{2}$ -			
			Tilsammen	186,042 Spd.	29 $\frac{1}{2}$ β .
hvorfra gaaer:					
1. Tilgodehavende i Udlandet	389 Spd.	119 β			
2. Tilgodehavende hos Havnecassen	15,000	— " -			
3. Øvrigt Tilgodehavende	6,703	— 119 $\frac{1}{2}$ -			
4. Cassebeholdning	683	— 101 -			
			22,777	— 99 $\frac{1}{2}$ -	
			Tilbage som ovenfor	163,264 Spd.	50 β .

Som det ved Sammenligning med Directionens forskellige Aarsberetninger vil sees, ere følgende Capitalcontoer afsluttede:

- No. 1. Coke-Ovnene i 4de Driftsaar.
2. Forbedringer ved Stationerne i 6te Driftsaar.
3. Eidsvold Stationsbygning og Hotel i 5te Driftsaar.
4. Anlæggene i Anledning af Tømmertransporten til Strømmens Sidebane i 8de Driftsaar.
- 7 & 8 Baarliddalens Vandfald og nogle Jordstykker langs Riis- og Andelven ved disse Eidendommes Kjøb.
9. Mjødampskibene i 7de Driftsaar.
10. Meyergaarden i 5te Driftsaar.
11. Betjentboligerne i 6te Driftsaar.

De Capitalcontoer som alene staae uafsluttede tilbage ere følgende:

- No. 5. Ballastsidebaner, hvis Capitalconto i den første Halvdeel af 8de Driftsaar er aftaget. Denne Conto vil stedse variere noget, dels forøges ved Anlæg af nye Ballastsidebaner, dels formindskes ved deres Optagelse. Da kun Værdien af Skinner, Skruer, Bolte o. desl. til Ballastsidebanerne opføres paa Capitalconto, medens Omkostningerne ved deres Anbringelse samt til Sleepers o. desl. føres til Udgift, forsaavidt ikke gamle cassetede Materialier fra Hovedlinien dertil benyttes, have disse Baner stedse sin fulde opførte Værdi som Beholdningsgjenstande, naar de atter optages. De slides kun ubetydelig.
- No. 6. Nye Driftsmidler, der ogsaa i Fremtiden vil tiltrænges, eftersom Udvidelsen af Traffikkens Behov udkræver samme. Directionen er ved Opførelsen af denne Capitalconto, som forklaret i tidligere Driftsberetninger, gaaet ud fra det Princip, at de Driftsmidler, der blot kunne betragtes som Erstatning for de i Gjennemsnit til Reparation henstaaende, bør afholdes af Indtægterne, dels umiddelbart af et enkelt Aars Indtægter, dels gennem Reservefondet af de foregaaende Aars Indtægter, medens det Antal nye Driftsmidler, som Forøgelsen af Traffikken udkræver, bliver at opføre paa Capitalconto. Da Jernbanens Trafik til anstundende Høst formeentlig vil erholde en større Forøgelse ved Hamarbanens og Kongsvingerbanens Fuldførelse, og Jernbanens Trafik desuden maa antages at være i Stigende for en lang Fremtid, vil denne Capitalconto fremdeles stige noget. Med Locomotiver og Passagervogne troer Directionen, at Hovedjernbanen for en Tid er tilstrækkelig forsynet, hvorimod der vel tiltrænges flere Godsvogne. Disses Priis kan i Gjennemsnit ansættes til omtrent 350 Spd. pr. Stykke.
- No. 12. Sørengen. Hertil vil endnu noget udkræves, man antager omtrent 6000 Spdlr.; Sidebanen derud indrettes foreløbig kun for Hestekraft, hvorved en Deel af de under Beholdninger opførte fra Hovedbanen udslidte Skinner ville kunne anvendes. Skulde det senere vise sig oeconomisk rigtigere at anlægge Locomotivbane, bliver Anlægget noget kostbarere.

Af nye Capitalcontoer vil i den nærmeste Fremtid sandsynligviis tiltrænges:

1. Udvidelse af Værkstedet, saafremt Hovedjernbanen, som foreslaet, skal overtage Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne. Vi antage, at denne Udvidelse hensigtsmæssigst vil udføres ved Opførelsen af et særskilt Vognværksted, medens det nuværende Vognværksted anvendes til Udvidelse af Locomotivværkstedet. En Omlægning af Locomotivdreieskiven og nogle Skinneforandringer og nye Skinneanlæg i Forbindelse med det nye Vognværksted vil isaafald ogsaa tiltrænges. Vi antage, uden at der er opgjort nogen formelig Beregning herover, at omtrent 10,000 Spd. vil være tilstrækkelig hertil.
2. Omlægning af de stærkest befarede og steileste Dele af Jernbanens nedre Deel. Paa Grund af den herværende overordentlig stærke Opslidning af Skinner, der i 7de Driftsaar for Stykket Christiania — Bryn udgjorde 14,5 pCt., og for Stykket Strømmen — Lillestrømmen 17,5 pCt., og den Vanskelighed, som er forbunden med Omlægning af Skinner og af Langsleepers paa disse paa Grund af deres Steilhed stærkest befarede Strækninger, idet Togene sammesteds stadig maa deles, har Directionen paa den førstnævnte Strækning mellem Christiania og Bryn ladet foretage en Omlægning med svære Vignolskinner, 75 \mathcal{L} vægtige pr. Yard, og Tversleepers, skaarne af 10 Toms Tømmer. Saafremt denne Omlægning svarer til

Forventningen, agter man senere at foretage en lignende Omlægning mellem Strømmen og Lillestrømmen og muligens paa nogen større Deel af Jernbanens nedre Deel. Medens Værdien af de optagne Sleepers, Skinner, Bolte &c., der sorteres efter deres Slidningsgrad og taxeres efter den deraf følgende Grad af Brugbarhed, føres til Indtægt paa Beholdningernes Conto, vil af de samlede nye Anlægningsomkostninger saameget, som tilsvare en Omlægning af samme Art som det ældre Anlæg, blive at føre til Udgift som en Vedligeholdelse, og kun det Overskydende, altsaa den større Værdie af den sværere Overbygning, blive at opføre som Capitalconto. Denne Capitalconto vil saaledes ikke blive betydelig; formeentlig omtrent 2,500 Spd. pr. norsk Mil.

3. Ombygning af Flanebroen og sammes Erstatning med Jernbroe paa Steenfundament. Jernbanens Bestyrer udarbejder fortiden Overslag herover, og Directionen vil efter Sammenligning af Udgifterne herved med Udgifterne ved Broens Ombygning i dens nærværende Form, tage nærmere Bestemmelse herom. Det ansees imidlertid sandsynligt, at man vil foretrække Broens Ombygning paa den førstnævnte Maade af Hensyn til den særdeles stærke Trafik, der kan forventes over samme, og som ikke levner anden Tid end Natten og noget af Søndagene til Reparationer. Den er den sidste Træviaduct, der nu haves tilbage mellem Christiania og Lillestrømmen. Kun Forskjellen mellem Broens Kostende som Jernbroe paa Steenfundament og som Træviaduct vil blive at opføre som Capitalconto, og antages foreløbig denne Forskjel neppe at ville overstige 3,000 Spd.

Foruden ovennævnte Udvidelser antages ogsaa Forbedringer og Anlæg af Anløbsstederne ved Mjøsen at burde foretages, og er allerede ved Gjøvik et saadant Anlæg paabegyndt. Disse Anlæg antages imidlertid at kunne efterhaanden afholdes af Mjøsdampskibenes Overskud, hvilket den 28de Februar 1862 udgjorde 4,328 Spd. 97 β .

Contoen for Viaducternes Opfyldning udviser et Forskud til samme af 9,657 Spd. 81 $\frac{1}{2}$ β . Hertil vil endnu komme noget; antagelig omtrent 200 $\frac{1}{2}$ Spd.

Ifølge den Kongelige Resolution af 6te December 1854 skal paa denne Conto for det 8de, 9de og 10de Driftsaar afskrives £ 400 aarlig eller tilsammen omtrent 5,400 Spd. Herved vil Contoen ikke være dækket, men Resten maa da blive at opføre som Capitalconto. Med Hensyn til, at Contoen ikke dækkes ved de bestemte Afskrivninger paa samme, bemærkes, at den omfatter Fyldningen af to Viaducter mere end paa-regnet, nemlig Thvetebroen eller den saakaldte Experimentalviaduct, der er ombyttet med en Teglsteenbroe paa Landfæster af Brudsteen samt Jordfyld, og har kostet 2,034 81 β (see 6te Driftsaar pag. 42), og Strandbakviaductens midterste Parti, som efter den oprindelige Plan skulde være bibeholdt som Træviaduct, men er erstattet med en Stenbroe, der har kostet 4,307 Spd. foruden Fylding til samme (see 6te Driftsberetning pag. 42 og 7de Driftsberetning pag. 45). Ved Lillestrømmen, hvor Ret havdes til Kjørsel under Viaducten, blev man ligeledes nødt til at opføre en Stenbroe, der oprindeligt ikke var paaregnet, og som har kostet 547 Spd. (see ligeledes 6te Driftsberetning pag. 42 og 7de Driftsberetning pag. 45). Det oprindelig paaregnede Arbeide kan saaledes antages udført endog noget billigere end for samme beregnet.

Af Capitalcontoerne vedkomme de under No. 9, 10 og 11 nævnte (Mjøsdampskibene, Meyergaarden og Betjentboligerne) af samlet Beløb 44,208 Spd. 95 $\frac{1}{2}$ β ikke umiddelbart Jernbanecompagniet, idet de have selvstændige Gevinst- og Tabscontoer, af hvilke de have dækket alle ved samme forvoldte Udgifter, samt tilsvaret Jernbanecompagniet Renter af de i samme henlagte Summer. Et tilsvarende Beløb af Jernbanens Gjæld er saaledes forrentet af disse Contoer.

For de øvrige Capitalcontoer til Beløb 75,268 Spd. 109 β , hvorfra fremtidig vil gaae omtrent 20,000 Spd. af Erstatningen for Jernbanens Strand ved Bjørviken, der vil blive at afskrive, ere Renter belastede Jerncompagniet. Disse Anlæg have paa den anden Side tildeels directe, men væsentligt indirecte, indbragt Jernbanecompagniet ikke ubetydelige Indtægter. De mere directe Indtægter have i 7de Driftsaar udgjort:

1. Leie af Restaurationen i Christiania, Netto omtrent 350 Spd. β .
2. Pakhuus- og Tomteleie i Christiania udgjorde 2,244 Spd. 102 $\frac{1}{2}$ β , hvoraf den aller-

Lateris 350 Spd. β
7 *

	Transport	350 Spd.	„ β .
største Deel er indvunden ved de sammesteds foretagne Forbedringer, antagelig		1,800	— „ -
3. Robsrud Sidebane indbragte 2,394 Spd. 2 β Brutto, hvoraf Netto ansættes til omtrent		1,000	— „ -
4. Leie af Restaurationen i Eidsvold, Netto omtrent		250	— „ -
5. Forøgede Passageerindtægter ved Forandring af 3die og 4de Classes Passageervogne til en samlet 3die Classe, omtrent		3,000	— „ -
		6,400 Spd. „ β .	

Hertil kommer den Forøgelse, hvilken de som Capitalcontoer opførte nye Anlæg ved Bryn, Grorud, Lillestrømmen, Leersund, Kløften og Eidsvold, have givet Traffikken, navnlig Godstransporten, dels ved bedre og bekvemmere Behandling af Varerne, dels ved lettere og billigere Adgang til Læsning af Trælaster. Indtægten for Trælaster fra Lillestrømmen Station er saaledes, som vi troe væsentlig herved, steget fra 19,656 Spd. 3 β i Jernbanens 2det Driftsaar til 26,284 Spd. 18 β i 7de Driftsaar.

Idet vi forøvrigt herom henviser til vor tidligere Skrivelse af 31te October 1860 (7de Driftsberetning pag- 49—54) kunnè vi med Bestemthed paastaae, at de som Capitalcontoer opførte Udvidelser og Forbedringer som en Heelhed betragtede have givet et særdeles godt Udbytte og betydelig mere end forrentet de i samme henlagte Capitaler.

Til Dækkelse af Beholdnings- og Capitalcontoeerne benyttedes i de første Aar dels almindelig Credit, dels Blancocredit i Hamburg, der allerede benyttedes ved Udbetalingen af Udbyttet for Jernbanens første Driftsaar. Senere har Directionen dels benyttet den norske Creditbanks Assistance, dels søgt disconteret Directionens Accepter. Som ovenfor viist udgjorde disse Accepters Beløb ved Udgangen af 1ste Halvaar af indeværende Driftsaar 117,000 Spd., hvortil endnu kommer en liden Accept for købte Beholdningsgjenstande. Directionen har forøvrigt i Regelen søgt at betale de indkjøbte Beholdninger kontant, og heller søgt at reise de nødvendige Capitaler ved directe Laan i de herværende Banker. Den Rente eller Disconto, som har været erlagt for de saaledes optagne Laan, har i Regelen udgjort 6 pCt. p. a.

Jernbanens Gjæld har imidlertid nu naaet en saadan Høide og samtidig ere dens Capitalcontoeer saavidt afsluttede, at det vil være hensigtsmæssigere for Jernbanecompagniet at optage et større Laan med længere Afdragsterminer. Vi antage efter det ovenfor forklarede om den forventede yderligere Stigning af Capitalcontoeerne, at et samlet Laanebeløb af 170,000 Spd. til 180,000 Spd. vil være tilstrækkeligt for den nærmeste Fremtid, og at det under ingen Omstændighed bør overstige 200,000 Spd. Samtlige Beholdnings-, Capital- og Forskudscontoeer udgjorde nemlig den 1ste Marts noget over 160,000 Spd., hvortil antages at ville komme omtrent 16,000 Spd. Nogen løs Gjæld kan paa den ene Side stedse have, og noget Udbytte vil stedse staae uafhentet, men paa den anden Side have ogsaa stedse Noget tilgode for Fragt, idet der paa Trælastfragten gives nogen Credit. Som ovenanført, anseer Directionen sig fuldkommen competent til paa Jernbanecompagniets Vegne at optage et saadant Laan, idet den finder, at det i saa Henseende ingen Forskjel kan gjøre, om Laanet optages directe og paa en længere Afbetalingstid, eller indirecte ved at blive skyldig. Men Directionen savner andre Rettigheder, der antages fornødne eller ialfald ønskelige til Erhvervelse af Laan paa de billigst mulige Vilkaar, og den tillader sig herved at henvende sig til det ærede Dpartement for gjennem dettes Medvirkning at blive tilstaaet saadanne Rettigheder. Directionen savner saaledes Ret til at udstede Obligationer lydende paa Ihændeoveren, og den anseer dette for en nødvendig Betingelse for Laans Optagelse paa passende Betingelser. Denne Rettighed kan kun tilstaaes Jernbanecompagniet ved Lov, og Directionen haaber, at det ingen Vanskeligheder vil møde at erholde en saadan Tilladelse, enten for denne enkelte Leilighed eller, hvilket vel vilde være hensigtsmæssigere, ialmindelighed under saadanne Garantier og med saaadanne Begrænsninger som det ærede Departement maatte ansee for ønskelige.

Directionen nærer fremdeles Tvivl om den eller Jernbanecompagniet er berettiget til uden Statsmyndighedernes dertil givne Samtykke at meddele Panterettighed i selve Banelegemet med tilhørende Bygninger. Som bekjendt er nemlig Grundens Værdie ikke udlagt af Jernbanecompagniet men af Staten, som derfor nyder en aarlig Rentegodtgjørelse af £ 1200 af Jernbanen. Staten, der dels har erhvervet Grunden

ved Expropriation, deels ved frivillig Afstaaelse, deels endelig oprindlig var Eier af samme staaer saaledes formeentlig som Eier af den samlede Grund, medens Jernbanecompagniet mere er at betragte som Fæster af samme, Directionen troer derfor, saafremt en Panteobligation skulde udstedes med Pant i Jernbanen, at det vilde være rettest, at udtrykkeligt Samtykke dertil meddeles af Staten. Det er vistnok ingen absolut Fornødenhed for at kunne erholde Laan afsluttet i Udlandet, at meddele Pantesikkerhed, men det er sandsynlig, at saadan Meddelelse kunde skaffe Jernbanen billigere Vilkaar, og Directionen skulde derfor ansee det ønskeligt at Samtykke til saadan Pantsættelse erhvervedes.

De nærmere Vilkaar for Laanets Optagelse antager man bør forbeholdes Directionen efter derom med udenlandske Bankører indledede Underhandlinger.

Directionen tillader sig i Henhold til Ovenstaaende ærbødigst at andrage om det ærede Departements Medvirknig til at det maatte gives Jernbanecompagniet Adgang til for et Laan af inetil 200000 Spd. at meddele Pantesikkerhed i Jernbanen med Tilbehør, samt til for Laanebeløbet at udstede Obligationer, lydende paa Ihændeleveren.

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

J. Engelstad.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 31te Juli 1862.

I Forbindelse med undertegnede Directions Brev til det ærede Departement af 2den Juni d. A., hvori andrages om Bifald til at optage et Laan paa 200,000 Spd. med Pant i Jernbanen og Ret til at udstede Obligationer derfor lydende paa Ihændeleveren, tillader man sig herved at oversende en Protocol, holden hos de engelske Directører for Jernbanen den 15de dennes, under Nærværelse af Directionens Formand Professor Dr. Broch og undertegnede Generalconsul Crowe, hvoraf vil erfares, at de engelske Directører bifaldt Optagelsen af et saadant Laan paa £ 50,000 med Pant i Jernbanen under Forudsætning af Regjeringens og Stortingets Samtykke.

Ved dette Møde have ligeledes de engelske Directører bifaldt og lovet sin Bistand til en Conversion af 5 pCt. Preferenceactierne imod 4½ pCt. Statsobligationer, en Foranstaltning som baade vilde være til økonomisk Fordeel og isærdeleshed gjøre Bestyrelsen af denne Jernbane meget simplere, hvorfor man vilde finde det særdeles ønskeligt, om Departementet vilde optage et saadant Forslag og bevirke det gennemført, imedens Directionen dog erkjender, at nogen Behandling deraf ikke egentlig ligger indenfor dens Omraade.

Adolf B. Stabell.

J. R. Crowe.

Halvor Schou.

J. Engelstad.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 19de Septbr. 1862.

I Skrivelse af 2den Juni d. A. til det ærede Departement har Directionen erklæret, at den indtil den samme fortiden tillagte Myndighed til Capitalcontoens Udvidelse maatte blive nærmere begrændset ved yderligere Statuter for Hovedjernbanens Actieselskab, vil ved enhver forekommende større Udvidelse, forinden samme iværksættes, forelægge det ærede Departement en motiveret Fremstilling derom.

Directionen har nu en Leilighed til at fremkomme med en saadan Fremstilling, idet den af Hensyn til Traffikkens Tarv har besluttet at forege Jernbanens Driftsmidler med 30 nye Godsvogne, nemlig 20 18 Fods Trælastvogne og 10 Kassevogne.

Denne Forøgelse er motiveret ved den stedfindende stadige Forøgelse i Godstraffikken paa Jernbanen, der lettest sees af følgende Fortegnelse over de til Christiania i ethvert Driftsaar ankomne læsede Vogne.

1ste Driftsaar	
2det	17472
3die	19300
4de	20689
5te	22342
6te	19976
7de	22565
8de	26827

Antallet af Godsvogne var oprindelig 222 Stykker, hvilket Antal i 3die Driftsaar blev forøget til 256, i 7de Driftsaar til 282 og i 8de Driftsaar til 283. Klagerne over Mangel paa Vogne have i den forløbne Sommer været større end tidligere. Uagtet det vistnok, naar en rigtig Økonomi fra Jernbanens Side skal kunne iagttages og Vognenes Benyttelse blive tilbørlig jevn, nødvendigviis til enkelte Tider maa blive nogen Trang til Vogne, maa dog Directionen finde, at denne Trang i den forløbne Sommer har været altfor stor om endog bortsees fra den extraordinaire Forøgelse af Godstraffikken den iaar stedfundne Leir ved Gardermoen har bevirket. Directionen antager ogsaa, at Tilvæksten i Godstraffikken vil blive stadig, da Conjuncturerne i det forløbne Driftsaar langtfra kan siges at have været i ringeste Maade mere end sædvanlig gunstig for en Forøgelse af samme.

Den besluttede Anskaffelse af 30 nye Godsvogne antages at ville koste circa 10,000 Spd. Heraf vil en Deel blive at føre til Udgift enten for et enkelt Aar eller for Reservefondet, og Resten at opføre som Capitalconto. Fordelingen vil afhænge af en nærmere Undersøgelse af hvormange Vogne i Gjennemsnit hestaa ubrugte paa Grund af Reparation, og vil Directionen herom senere fatte Beslutning.

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

J. Engelstad.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 17de Novbr. 1862.

Som det kongelige Departement bekjendt, besluttede Directionen under 23de Juli d. A. at ombygge Træbroen mellem Strøinmen og Lillestrømmen saa hurtigt som Omstændighederne tillode det. Da omtrent Halvdelen af de hertil medgaaende Omkostninger maa blive at tilskrive paa Capitalconto, skal Directionen i Overensstemmelse med dens Skrivelse af 2den Juni d. A. herved tillade sig at afgive motiveret Fremstilling og nærmere Oplysning angaaende Sagen.

Den nu under Ombygning værende Træbroe var ikke i den ønskeligste Tilstand, fordi Materialierne i samme vare mere eller mindre beskadigede af Raaddenhed samt fordi Broen, som beliggende i en stærk Curve og bygget paa mindre godt nedrammede Pæle, slingrede ikke ubetydeligt. For at forøge Broens Styrke og Stivhed blev derfor allerede i Høsten 1859 tilsat Spendværk mellem alle Pæleaag, ligesom Kapstokke og Master stadigen ere ombyttede eftersom de bleve for meget skadede af Raaddenhed. Paa denne Maade har det hidtil lykkets at holde Broen i farbar Stand; men nu, da alt Pæleværk og alle Afstivninger ere yderligere svækkede, og Broens Slingringer som Følge deraf ogsaa tiltagne, lader dette sig paa en tilfredsstillende Maade ikke ret vel længere gjøre. Hertil vilde nemlig udfordres uafadelige Reparationsarbejder, hvilke, foruden at de i særdeles høi Grad vilde besværliggjøres og fordyres derved, at Trafikken over Broen maatte holdes aaben, tillige af den samme Aarsag ikke kunde blive udførte uden paa en mere eller mindre provisionel Maade, og hvoraf vilde følge, at Material og Arbeidsløn ødedes, uden at derved nogensinde et solid eller betryggende Bygværk erholdtes. Og en saadan vedvarende Reparationstilstand medfører selvfølgelig en stadig Usikkerhed eller stadigen en større Sandsynlighed for Uheld og total Afbrydelse af Trafikken, som fremfor Alt bør søges undgaaet.

Directionen har derfor fundet det rettest at opføre en fuldstændig ny Broe i den gamles Sted. Den nye Broe maa, for at bespare de betydelige Udgifter, der vilde udfordres til en Omlægning af Linien paa dette Sted, og desuden af Hensyn til de fordelagtigste Curver og til den indskrænkede Plads, som Terrainet paa Siderne tilbyder, nødvendigviis opføres netop i den samme Linie, hvori den gamle Bro ligger. Det er derfor et væsentligt Hensyn ved Valget af Constructionen for den nye Broe, at Opførelsen af samme kan udføres med den mindst mulige Uleilighed for Trafikken over den gamle Broe. I denne Henseende antages den valgte Construction at være hensigtsmæssig, idet den hele Nybygning tænkes fuldført uden Indstilling af noget Gods-train og kun med Skiftning af enkelte Passageertrain om Søndagene.

Som det kongelige Departement af medfølgende Rids bemærker, har Directionen valgt at opføre den nye Broe af Pladejerns Bjælker paa murede Pillarer af Brudsteen og Teglsteen istedetfor at bibeholde den ældre Construction af Træ. Det antages af de tildeels ovenfor anførte Grunde, at det er af overveiende Vigtighed, især paa den Deel af Linien, der saa hyppigt befares af Train eller assisterende Locomotiver, at have et Bygværk, som foruden at være af tilstrækkelig Soliditet, tillige er af en betydelig større Varighed end de paa Jernbanen almindelig opførte Træbroer. Det Tidspunct, da Reparationer ved disse maa begynde, indtræder nemlig temmelig snart efter deres Fuldførelse, og fra denne Tid af beroer Traffikkens Sikkerhed væsentlig paa en heel Deel ofte ubetydelige Omstændigheder, med hvilke ikke altid den sikreste Control kan føres. Og denne Usikkerhed er stadig tilstede og forøges i en høi Grad med Træbroernes tiltagende Ælde. Af disse Grunde har ogsaa Directionen anseet det ønskeligt med det første at bortskaffe samtlige Træbroer paa den mest befarede Deel af Hovedbanen, nemlig mellem Strømmen og Lillestrøm, og den heromhandlede Broe er nu den sidste, der paa denne Strækning forefindes.

Hvad der i Almindelighed i udelukkende økonomisk Henseende er det Bedste enten at opføre de billige, men uvarige Mastebroer paa Pæle eller at vælge en kostbarere, men varigere Construction for Jernbanebroer, troer Directionen det uforment her at udtale sig om; kun skal man i det foreliggende Tilfælde tillade sig at oplyse, at den under Bygning værende nye Broe antages at ville koste 6200 Spd., medens en ny Træbroe af samme Construction og med de samme Tømmerdimensioner af Hensyn til det besværligere Arbejde paa Grund af Traffikkens uhindrede Bibeholdelse maatte anslaaes at ville koste circa 3000 Spd., men hvorved maa bemærkes, at en saadan Broe ikke vilde besidde den tilbørlige Styrke for Hovedbanens tunge Locomotiver og heller ikke den tilbørlige Stabilitet eller Fasthed mod Slingring, fordi Grunden for en stor Deel er af den Beskaffenhed, at Pælene ikke kunne erholde tilstrækkelig Støtte af Jordsmonnet, og fordi Broen selv ligger i en temmelig stærk Curve.

Da Directionen saaledes antager, at den vordende nye Broe vil blive saameget bedre eller tjenligere for Jernbanens Behov end en ny Træbroe af samme Construction som den nuværende, har den anseet det beføiet, at idetmindste Differentien i Anlægsomkostningerne tilskrives paa Capitalconto.

Til det kongelige Departements Underretning bemærkes sluttelig, at Graasteensarbeidet for den nye Broe allerede er fuldført med Undtagelse af Kar No. 11 og at Pladejernsbjælkerne ere bestilte hos Nylands mekaniske Værksted fra hvem de skulle leveres inden Udgangen af førstkommande Mai, saa at den nye Broe kan være fuldført i Løbet af Juni Maaned.

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

J. Engelstad.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 29de Novbr. 1862.

Directionen tillader sig at underrette det kongelige Departement om, at det er befundet nødvendigt at forlænge Godshuset i Christiania og ved sammes vestre Ende at opføre en særskilt Contoirbygning.

Ved Jernbanens Aabning var det til Expedition benyttelige Gulvrum af kuns 480 □ Al. Areal, hvilket snart befandtes at være forlidet, saa at allerede i det 1ste Driftsaar en Udvidelse af Bygningen maatte foretages, hvorved det nævnte Areal forøgedes til 850 □ Alen. Med denne Forøgelse har man hidtil uagtet den stigende Tilvæxt i Godstransporten dog nogenlunde kunnet tilfredsstille Fordringerne om en hurtig og sikker Expedition; men dette lader sig nu ikke længere gjøre, efterat saamange nye Jernbanestationer ere aabnede for den almindelige Trafik.

Expeditionen af det til Forsendelse med Jernbanen indkommende Gods maa nemlig foregaa saaledes, at der i Huset holdes staaende en eller flere Vogne for hver enkelt af de større Jernbanestationer, saa at det til disse indleverede Gods strax kan blive oplæst, hvorimod det til de mindre Stationer indleverede Gods maa henstilles paa Gulvet saavidt muligt i særskilte Grupper, fra hvilke Oplæsning i Vognene foregaaer eftersom det bliver nødvendigt for at holde Plads aaben for det videre ankommende Gods.

Forinden Hamar og Kongsvingerbanerne aabnedes for Trafikken, havde man for disses Districter kun at holde Vogne eller Gulvrum for tvende Stationer, nemlig Hamar og Kløften, hvorimod der efter disse Baners Aabning maa holdes mere eller mindre Plads for hver enkelt af disse Baners Stationer, altsaa for 13 Stationer mere end forhen. Denne betydelige Forøgelse af Stationernes Antal nødvendiggjør tillige en Forøgelse af Contoirlocale for Expeditionen, og, da desuden det ældre Contoir var beliggende inde i Godshuset, hvor det optog en stor Del af den bekvemste Plads for Varebehandlingen, var det nødvendigt at opføre en egen Bygning til dette Brug for hvilken en bekvem men forhen næsten ganske ubenyttet Tomt havde paa den vestre Ende af Godshuset.

Ved den besluttede Udvidelse af Godshuset og Opførelsen af en særskilt Contoirbygning, bliver Gulvrummet i det første forøget fra 850 til 1296 □ Alen og Husets hele Længde fra 80 til 120 Alen.

Contoirbygningen, der agtes opført i 2de Etager, har et Grundareal af 294 □ Alen, indeholder i 1ste Etage Indgang et større Expeditionscontoir og i anden Etage 3 mindre Værelser til Bogholdercontoir og Opbevaring af efterglemte Sager etc. Udgifterne til disse Byggeforetagender vil udgjøre efter derom afsluttet Contract: for Godshusets Forlængelse 2156 Spd. og for Contoirbygningen 2378 Spd., tilsammen 4534 Spd., hvilket Beløb Directionen antager at maatte tilskrive paa Jernbanens Capitalconto i indeværende Driftsaar.

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

J. Engelstad.

Skrivelse fra Professor Dr. O. J. Broch til Expeditionssecretair Bonnevie af 12te Decbr. 1862.

De af Dem omtalte Anlæg ved Gjøvik ere nævnte i Directionens Srvivelse af 2den Juni d. A., idet Directionen om samme har ytret, at den antog at disse og lignende Anlæg ved og fra andre Stoppesteder ved Mjøsen efterhaanden ville kunne afholdes af Dampskibenes Overskud. Dette Overskud er vistnok ikke steget meget i det forløbne Driftsaar, nemlig blot med 638 Spd. $92\frac{1}{2}$ β , fra 2666 Spd. $72\frac{1}{2}$ β til 3305 Spd. 45 β ; men her ved maa bemærkes, som sees af den foreløbige Driftsberetning, at en Sum af 2190 Spd. $11\frac{1}{2}$ β af Gevinsten er anvendt til Bygning af nye Baade, hvilken Udgift nu ikke saa snart vil komme igjen. Da ingen større Reparationer forestaae ved Dampskibene, har jeg det Haab, at disses Gevinstconto ved Udløbet af indeværende Driftsaar, hvis vi ikke ligge formeget under i Concurrence med det Oplandske Selskab, vil være voxet til over 5000 Spd., og hvormed Anlægget i Gjøvik snart bliver betalt.

Den af Directionen i Skrivelse af 2den Juni omtalte kommende Udvidelse af Værkstedet vil det muligens i nogen Tid kunne udstaae med, hvorimod det ganske rigtig forglemtes da at tage Hensyn til den nu foretagne Udvidelse af Godshuset, hvilket det vel var rettest af Departementet at medtage i sin Indstilling.

Directionens Beregning i Skrivelse af 2den Juni vil efter det sidste Driftsaars Opgjør stille sig saaledes pr. 1ste September 1862:

A. Beholdningscontoer	63880 Spd. 81 β		
Lundberg Skov	3570 — 73 $\frac{1}{2}$ -		
			67451 Spd. 34 $\frac{1}{2}$ β
B. Capitalcontoer:			
1. Coke-Ovnene uforandret	4434 Spd. 51 β		
2. Forbedringer ved Stationerne, uforandret	24702 — 65 $\frac{1}{2}$ -		
3. Eidsvolds Stationsbygning, uforandret	11022 — 52 $\frac{1}{2}$ -		
4. Anlæg i Anledning af Tømmertransporten til Strømmen			
Sidebane, uforandret	10327 — 25 $\frac{1}{2}$ -		
5. Ballastsidebaner, forøget til	1834 — 27 -		
6. Nye Driftsmidler, forøget til	10074 — 97 -		
7. Baarliddalens Vandfald, uforandret	300 — " -		
8. Jordstykker langs Andelven og Bredtvedt	1037 — 85 -		
9. Mjøsdampskibene, uforandret	30000 — " -		
10. Meyergaarden	16680 — 4 $\frac{1}{2}$ -		
11. Betjentboliger, uforandret	7028 — 91 -		
12. Søringen	24465 — 30 $\frac{1}{2}$ -		
		141907 —	49 $\frac{1}{2}$ -
C. Forskud til Fyldning af Viaducterne		8700 —	27 $\frac{1}{2}$ -
D. Ombygning af Flanebro, paabegyndt		107 —	42 -
E. Anlæg ved Gjøvik & Odnæs		6183 —	85 $\frac{1}{2}$ -
			224349 Spd. 119 β
Herfra gaaer: Pantegjeld, for største Delen betalbar i længere Terminer	49600 —	" -	
(10000 Spd. uopsigelig i Meyergaarden, 4600 Spd. saakaldte faste Penge i Søringen, Resten fast til Th. Olsens Død, derefter 1000 Spd. aarlig, 500 Spd. aarlig Afdrag af Lundberg Skov, og 1000 Spd. aarlig Afdrag paa Meyergaarden.)			
			Rest 174749 Spd. 119 β

imod 163264 Spd. 50 β i vor foregaaende Skrivelse.

Til at dække disse Beløb, var til samme Tid anvendt:

1. Jernbanens Reservefond	620 Spd. 26 β
2. Indestaaende Udbytte	68657 — 46 -
	Lateris 69277 Spd. 72 β

	Transport	69277 Spd.	72 β
3. Acceptor		115000	— " -
4. Gjeld til Contractorerne for Dampskibene		15028	— 98 -
5. Gjeld i Udlandet		7986	— 34 -
6. Do. i Indlandet		11268	— 51 -
7. Mjøsdampskibene, Meyergaarden og Betjentboligernes opsparede Overskud		4095	— 47 $\frac{1}{2}$ -
		222656	Spd. 62 $\frac{1}{2}$ β

Herfra gaaer:

1. Tilgodehavende i Udlandet	53 Spd.	67 β	
2. Do. hos Havnecassen	15500	— " -	
3. Do. i Creditbanken	14094	— 62 -	
4. Do. hos Christiania Postcontor.	555	— 116 -	
5. Do. hos nye Jernb. Bestyrelse	1751	— 24 -	
6. Tilgodehavende hos Armeecommandoen	2178	— 34 -	
7. Øvrigt Tilgodehavende	12336	— 86 -	
8. I Casse	1436	— 34 $\frac{1}{2}$ -	
		47906	— 63 $\frac{1}{2}$ -
	tilbage som ovenfor	174749	— 119 -

Denne Beregning tør det være rigtigere at benytte end den i Skrivelse af 2den Juni d. A. meddeelte, der sluttede sig til Halvaarsopgjøret 1ste Marts 1862.

De engelske Directeurer har gaaet ind paa at optage et Laan indtil £ 50000 eller 225000 Spd. Da der ikke kan være Tale om at optage mere end eet Laan, — saasom man ikke lettelig faaer Laan uden paa 1ste Prioritet —, var det maaeskee rettest at faae Tilladelse til at udstede Obligationer indtil dette Beløb. De Obligationer, vi ikke strax behøvede, beholdt naturligviis Jernbanen selv liggende og solgte blot eftersom den behøvede det. Dette er den sædvanlige Fremgangsmaade i England, hvor Banerne almindelig selv eier en Deel af sine Bonds.

Dr. O. J. Broch.

Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction af 14de Januar 1863.

Ved kongelig Resolution af 27de f. M. er det naadigst bestemt:

- „1. Den norske Hovedjernbanes Direction bemyndiges til at optage et Laan af Beløb indtil 225,000 Spd., hvoraf bliver at anvende det Fornødne til Dækkelse af de paa Jernbanens Capitalconto opførte Gjældsposter, paadragne ved Anskaffelse af de for Jernbanens Drift og Vedligeholdelse nødvendige Beholdninger samt ved de udenfor den oprindelige Plan foretagne Udvidelser og Forbedringer ved Banen og dens Drift.
2. Bestyrelsen bemyndiges fremdeles til, forudsat at Stortinget dertil meddeler sit Samtykke, for ovennævnte Laan, at pantsætte Banelegemet med tilhørende Bygninger og Grunde samt til, om dertil maatte erhverves lovlig Adgang, for Laanet at udstede Partial-Obligationer, lydende paa Ihændehaveren, og forevrigt paa Betingelser, som senere maatte vorde naadigst bestemte.

3. For Fremtiden maa intet nyt Foretagende eller Udvidelse af noget ældre iværksættes, hvorved Jernbanens Capitalconto vil belastes, uden at naadigst Samtykke forud er meddeelt med Hensyn til Foranstaltningens Iværksættelse og Udgiftens Postering paa Capitalconto.“

Efter samme Resolution er derhos for det nu forsamlede Storting fremsat naadigst Proposition om Samtykke til den under No. 2 omhandlede Pantsættelse, samt om Udfærdigelse af en Lov om Adgang for Jernbaneinteressentskaber til at udstede Obligationer lydende paa Ihændeoveren m. V.

Hvilket herved meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse af 2den Juni f. A.

Bretteville.

N. Bonnevie.

Angaaende Kongsvingerjernbanens og Hamar-Elverum Jernbanens Forening med Hovedjernbanen under en fælles Bestyrelse.

Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction af 21de Septbr. 1860.

I hoslagte Skrivelse af 6te f. M. har Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg bragt paa Bane Spørgsmaalet om Anordningen af den fremtidige Administration af disse Anlæg og navnlig for Kongsvinger- og Hamarbanens Vedkommende foreslaaet, at disse i sin Tid sættes under Bestyrelse af den norske Deel af Hovedjernbanens Direction. Departementet skal i denne Anledning anmode Directionen, der for førstnævnte Banes Vedkommende allerede i Skrivelse af 2den Januar 1857 har antydet Hensigtsmæssigheden af en Forening som den af Bestyrelsen foreslaaede, om at meddele dens nærmere Betænkning med Hensyn til Maaden og Vilkaarene, hvorpaa en saadan Forening antages at burde søges iværksat, og om hvorvidt det kan ansees hensigtsmæssigt, at ogsaa Hamarbanen inddrages under Fællesbestyrelse med Mjøsjernbanen og Kongsvingerbanen. Bilaget bedes efter Afbenyttelsen tilbagesendt.

Bretteville.

N. Bonnevie.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 7de Septbr. 1861.

Det ærede Departement har i Skrivelse af 21de September f. A. anmodet undertegnede Direction om at afgive sin Betænkning om Maaden og Vilkaarene hvorpaa en Forening af Driften paa den Norske Hoved-Jernbane med Driften paa Kongsvingerbanen og Hamarbanen kunde finde Sted, naar Driften paa de sidstnævnte Baner henlagdes under Bestyrelsen af de norske Medlemmer af Hovedjernbanens Direction.

Da Kongsvingerbanen staaer i umiddelbar Forbindelse med Hovedjernbanen behandle vi samme først.

Den Norske Hovedjernbanes Transportpriser for de forskjellige Afstande ere samtlige baserede paa det Princip, at endel af Transportprisen bliver uafhængig af den Afstand, hvori Transporten foregaaer, medens den anden Deel er proportional med denne Afstand. Den første Deel kan ansees som Betaling for den Administration og det Arbejde, som er uafhængig af Afstanden, hvori Transporten foregaaer samt for Benyttelsen af Vognene, hvilke sidste, naar behørig Hensyn tages til deres Udskiftning, Af- og Paalæsning, ere underkastede næsten samme Slitage og henstaae næsten lige saa længe forinden de kunne disponeres til ny Transport, hvad enten de føres frem en kortere eller længere Afstand. Den anden med Afstanden proportionale Deel af Fragten er Betaling for de egentlige Transportomkostninger. Begge Dele indeslutte naturligviis den nødvendige Fordeel, der skal bidrage til Forrentning af den i Banen og dens Tilbehør nedlagte Capital.

Directionen har som forklaret i dens 2den og 3die Driftsberetning, ansat den første af Transportens Længde uafhængige Deel liig den sidste med Transportens Længde proportionale Deel for 2 Mile for Gods og for $\frac{2}{3}$ Miil for Passagerer.

Det samme Princip for Fragtberetningen bør efter Directionens Formening anvendes saavel paa den Transport, der foregaaer udelukkende paa Kongsvingerbanen, som paa den Transport, der foregaaer paa denne Bane i Forbindelse med Hovedjernbanen.

Da for Passageerfragtens Vedkommende den af Afstanden uafhængige Deel væsentlig maa betragtes som en Godtgjørelse for Brugen af Vognene idet Administrationen og Arbejdet ved Passagerers Befordring er mindre betydeligt og da Passagerer, som gaa fra den ene Bane til den anden i Regelen ville have at skifte Vogne i Forbindelsesstationen Lillestrømmen, saa bør ved Beregning af Passageerfragten fra en Station paa den ene Bane til en Station paa den anden den af Afstanden uafhængige Deel af Fragten beregnes for enhver af Banerne. Herved vil Passageerfragten for en vis Afstand paa begge Baner blive noget større end for den samme Afstand paa blot en af Banerne hvilken Forhøielse da svarer til de med Brugen af to Vogne istedetfor en forbundne forøgede Udgifter. Forskjellen bliver dog ubetydelig, nemlig omtrent 14 Sk. for 1ste Classe, 10 Sk. for 2den Classe og 5 Sk. for 3die Classe. Efter dette vil Taxten for Passageerbefordring, naar den afrundes i Toskillinger blive

	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.
Mellem Christiania og Kongsvinger, 9 Mile . .	1 Spd. 104 β.	1 Spd. 30 β.	„ Spd. 76 β.
„ do. og Lillestrømmen 1,8 „ . .	„ — 54 -	„ — 36 -	„ — 20 -
Og Kongsvingerbanen for Transporten mellem Lillestrømmen og Kongsvinger 7,2 Miil	1 — 50 -	„ — 114 -	„ — 56 -

Da Gods i Regelen vil komme til at gaee i de samme Vogne fra den ene Bane over paa den anden, uden at denne Overgang forvolder nogen Tidsspilde eller særegne Omkostninger ved Administrationen, bør Fragtberetningen ved Overgang fra den ene Bane paa den anden skee ganske efter samme Regler, som om Transporten foregik paa den samme Bane, saa at altsaa for den samme Afstand betaales ligestor Fragt, hvad enten Transporten blot har fundet Sted paa en Bane eller paa begge Baner. Det ved Udskiftning og Forandring af Locomotiv i Lillestrømmen foraarsagede Arbejde maa nemlig ansees som ubetydeligt.

Under Forudsætning af at Kongsvingerbanen, saaledes som nedenfor vil blive foreslaaet, bidrager

til de almindelige og fælles Administrationsudgifter i Forhold af Banernes Længde og at den skaffer de for Transporten lige til og fra Christiania nødvendige Vogne, finde vi at den af Afstanden uafhængige Deel af Godsfragten passende kan deles lige mellem begge Baner. Det Arbeide og de Bekostninger, Hovedjernbanen har med Vognenes Udskiftning, Indkjørsel paa Trælasttomterne o. desl. kan nemlig antages fuldkommen at opveie den Bekostning Kongsvingerbanen vil have ved at lade sine Vogne benytte lige til og fra Christiania.

Da Afstanden fra Christiania til Lillestrømmen er 1,8 Miil, fra Christiania til Kongsvinger 9 Miil, saa bliver herefter Hovedjernbanens Andeel af Fragten af Gods fra Christiania til Kongsvinger at sætte lig $\frac{28}{110}$ af Fragten mellem Christiania og Kongsvinger.

Fragtpriserne for de forskjellige Varesorter foreslaaes beregnede i Overensstemmelse med de for Hovedjernbanen fortiden gjældende Regler. For Colonialvarer, Manufacturvarer, Fabrikvarer med Undtagelse af Redskaber af Træ eller Metal, Sydfrugter, Tobak, Olie, Viin og Brændeviin samt Glasvarer med Undtagelse af Flasker, troer man dog at burde foreslaae en noget høiere Fragt. Den ved Hovedjernbanen for disse Varer fastsatte Fragt er den høieste efter Contracten om Jernbanens Anlæg § 10 tilladte, nemlig mellem Christiania og Eidsvold, eller for 6 Miil, $12\frac{1}{2}$ Sk. pr. Centner. Efter dette Forhold og den for længere Afstande ovenfor forklarede Beregningsmaade, bliver Fragten fra Christiania til Kongsvinger, eller for 9 Miil, $17\frac{3}{8}$ Sk. pr. Centner. Man troer at denne Fragt for ovennævnte Varers Vedkommende meget godt kan forhøies til 24 Sk. pr. Centner uden at denne noget høiere Fragt i nogen mærkelig Grad vil fordyre eller have nogen hæmmende Indflydelse paa Consumptionen af disse Artikler, hvis Priis for samtlige disse Varer overstiger 10 Spd. pr. Centner.

Den for Hovedjernbanen ved Contracten om Banens Anlæg fastsatte Maximumspriis $12\frac{1}{2}$ Sk. Centneret for 6 Miil forekommer os for disse Varer altfor lav og udgjøre for mange af de kostbarere Artickers Vedkommende neppe en passende Godtgjørelse for det Ansvar Jernbanen har paa Varernes ubeskadigede Frembringelse. Den lavere Fragt foreslaaes da bibeholdt paa Kornvarer, Meel, Brød, Sild, Kjød, Talg, Smør, Ost, Melk, Øl, Redskaber af Træ eller Metal, Tjære, tomme Flasker, Farvetræ og Bridsel.

I Henhold til Ovenstaaende foreslaaes følgende Taxter for Gods fra Christiania til Kongsvinger afrundede i hele Skillinger.

	Fragt mellem Christiania og Kongsvinger.		Hovedjernbanens Andeel.		Kongsvingerbanens Andeel.	
	Beregnet.	Foreslaaes afrundet til	Beregnet	Foreslaaes afrundet til	Beregnet.	Foreslaaes afrundet til
	β	β	β	β	β	β
En Tønde Salt, Sild, Meel, Vikker, Ærter, Karve, Kornvarer undtagen Blandkorn og Havre . . .	33	33	8,4	8	24,6	25
En Tønde Blandkorn og Havre, Afaldsmeel, Brød .	22	22	5,6	6	16,4	16
Et Centner Salt, Potetes, Malm, Rujern, Støbesand, Been, Muursteen, Drainsrør	11	11	2,8	3	8,2	8
Et Centner Slibesteen, Møllesteen, Spiger, Jern i Stænger	13,75	14	3,5	4	10,25	10
Et Centner Jernvarer, Meel, Brød, Sild, Kjød, Talg, Smør, Ost, Melk, Øl, Redskaber af Træ eller Metal, Tjære, tomme Flasker, Farvetræ, Bridsel .	$17\frac{3}{8}$	17	$4\frac{3}{8}$	4	$12\frac{1}{8}$	13
Et Centner Tobak, Viin, Sydfrugter, Olie, Brændeviin, Manufacturvarer og Colonialvarer, Fabrik-						

	Fragt mellem Christiania og Kongsvinger.		Hovedjernbanens Andeel.		Kongsvingerbanens Andeel.	
	Beregnet.	Foreslaaes afrundet til	Beregnet.	Foreslaaes afrundet til	Beregnet.	Foreslaaes afrundet til
	β	β	β	β	β	β
varer, Glasvarer og andre ovenfor ikke særskilt nævnte Varer.	24	24	$6\frac{6}{35}$	6	$17\frac{2}{35}$	18
Et Centner Varer som optage meget Rum, saasom lette Pakkasser &c.	33	33	8,4	8	24,6	25
En Vogn Planker, Battens, Flyttegæds, tomme Flasker.	11 Spd.	„ β .	2 Spd.	96 β .	8 Spd.	24 β .
En Vogn Bord	9	— 20 -	2	— 40 -	6	— 100 -
En Vogn firbugget Tømmer over 5 Tommer paa hver Side	8	— 30 -	2	— 12 -	6	— 18 -
En Vogn rundt Tømmer, Spirer, Stik, Potetes, Been, Hø, Halm	7	— 40 -	1	— 104 -	5	— 56 -
En Vogn Brænde, Baghuun, Muursteen, Drainsrør, Steenkul, Cinders, Trækul, Bark, Sand, Leer .	5	— 60 -	1	— 48 -	4	— 12 -

Udgifterne til Hovedcontoiret og Løn til de norske Medlemmer af Directionen foreslaaes deelt mellem de to Baner forholdsviis til deres Længde.

Disse Udgifter vedkomme alle den almindelige Bestyrelse og Regnskabernes Revision og Bogførsel, og det herved forarsagede Arbeide staaer væsentlig i Forhold til Banernes Længde.

Efter dette vilde til disse Udgifter Hovedjernbanen have at bidrage de $\frac{5}{11}$ Dele og Kongsvingerbanen de $\frac{6}{11}$ Dele. Stationsudgifterne blive adskilte for de to Jernbaner med Undtagelse af den fælleds Station Lillestrømmen.

Det sædvanlige i Udlandet ved saadanne Forbindelsesstationer er at sammes Udgifter deles lige. Vi foreslaae saaledes ogsaa dette her, hvorved dog naturligviis maa iagttages, at de særlige Udgifter som forekomme paa Lillestrømmen Station i Anledning af den derværende alene Hovedjernbanen vedkommende Transport, der næsten udelukkende bestaaer i Tømmertransport, blot belastes Hovedjernbanen og bliver de fælleds Udgifter uvedkommende.

Blandt Stationsudgifterne bemærkes særskilt Forbrug af Gjenstande hvoraf der ved Hovedcontoiret holdes Beholdninger. Da det vilde være uhensigtsmæssigt at have særskilte Beholdninger af disse Sager for enhver af Banerne, bliver det simplest, at Kongsvingerbanen forsynes med disse Sager fra Hovedjernbanens Beholdninger, og at den derfor debiteres efter Indkjøbspriis ligesom Hovedjernbanens Forbrugscontoe, dog med Tillæg af 10 pCt. for Renter af disse Beholdningers Capitalværdi samt Omkostninger ved deres Opbevaring og Assurance.

Hvad Udgifterne under Locomotiv- og Vogndepartementet angaaer, da vilde det ligeledes være uhensigtsmæssigt og uforholdsmæssig bekosteligt om Kongsvingerbanen af alle Forbrugs-gjenstande skulde holde særskilte Beholdninger og endnu mere om den skulde have særskilt Værksted.

Det simpleste og mest økonomiske for begge Baner vil naturligviis være, at Hovedjernbanen, som fortiden er i Besiddelse af Værksted, Maskininventarium og Beholdninger og som den Bane, der hvad Driftsunidernes Antal og det af dem gennemløbne Mileantal angaaer, maa antages at blive staaende betydelig over Kongsvingerbanen, overtager saavel Driften som Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne. Med Hensyn til den Maade hvorpaa

Godtgjørelsen herfor skulde finde Sted, da kunde særskilt detailleret Regnskab tænkes ført over alle Gjenstande, alt Arbeide og alle øvrige Udgifter, som medgik til Kongsvingerbanens Driftsmidlers Vedligeholdelse og Drift og Beregningen derefter indføres for de udleverede Materialiers Vedkommende efter Indkjøbspriis med et vist Tillæg for Renter af Beholdningerne, Svinding ved Udleverelse i Detail o. d. l. og for Vedligeholdelsens Vedkommende efter lignende Regler som ved Hortens Værksted og ved private Værksteder benyttes for Udførelse af mekaniske Arbeider ligesom endelig Driftspersonalet isaafald maatte holdes ganske særskilt for enhver af Banerne. Dette vilde imidlertid blive en meget vidtløftig Fremgangsmaade, der vilde foraarsage ikke ubetydelig forøget Contoirarbeide og Tilsyn, ligesom den ogsaa vilde i høi Grad vanskeliggjøre den fulde Udnyttelse af Driftspersonalet og Driftsmidlerne for begge Baner. Saavel af denne Grund som fordi Omkostningerne ved Driften og Vedligeholdelsen af Driftsmidlerne staaer i et for den samme Art af Driftsmidler og den samme Beskaffenhed ved Trafikken ialfald for de første Aar væsentligt constant Forhold til Locomotivernes og Vognmilenes Antal, troe vi det rettere, at disse sidste lægges til Grund for Beregningen af den Godtgjørelse Hovedjernbanen skulde modtage for af sine Beholdninger og ved sit Værksted at forsyne Kongsvingerbanen og i det hele overtage Driften og Vedligeholdelsen af dennes Locomotiver, Vogne og Vandstationer.

Vi gaae herved ud fra, at de Udvidelser af Værkstedsbygningerne og Inventarium, som fornødiges i Christiania bekostes af Hovedbanen, men at Anlægget af de fornødne Vandstationer paa Kongsvingerlinien samt af Dreieskiver og Locomotivskuur i Lillestrømmen og Kongsvinger bekostes af Kongsvingerbanen.

Den eneste Vanskelighed, som denne Fremgangsmaade frembyder er den for begge Baner retfærdige Fastsettelse af Godtgjørelsens Størrelse og af den Variation, som denne bør undergaae, naar den Normalpriis for Locomotivernes vigtigste Forbrugsartikkel, Steenkul, som lægges til Grund for Godtgjørelsens Beregning, i Tidens Løb maatte undergaae mærkelig Forandring. Ved for det første at indskrænke Overenskomsten mellem begge Baner til et kortere Tidsrum f. Ex. 3 Aar, hvorefter en nye Revision af samme blev at foretage, troe vi disse Vanskeligheder i det Væsentligste ville hæves.

Vi lægge da for denne Beregning Erfaringen fra Hovedjernbanen til Grund, hvorefter vi nedenfor skulle paavise hvorledes samme antagelig bør modificeres for Kongsvingerbanens Vedkommende paa Grund af denne Banes større Fladhed og mindre Locomotiver.

Ifølge Hovedjernbanens Regnskaber have samtlige under Locomotivdepartementets Conto opførte Udgifter i de 6 første Driftsaar udgjort:

Første Driftsaar	25755 Spd. 94 β .
Andet do.	27322 — 24 -
Tredie do.	31473 — 50 -
Fjerde do.	29769 — 22 $\frac{1}{2}$ -
Femte do.	29395 — 29 $\frac{1}{2}$ -
Sjette do.	29069 — 74 $\frac{1}{2}$ -
	172785 Spd. 54 $\frac{1}{2}$ β .

Hertil maa lægges:

Løn til Værkstedets Overbestyrer, Fergusson, der for de første fem Aar er opført under Hovedcontoiret med 1225 Spd. aarlig og i 6te Driftsaar blev besparet, men hvilken Post med noget forandret Organisation atter er oprettet samt endvidere Materialforvalterens Løn 480 Spd. aarlig; dette gjør for 6 Aar, naar den samme Løn lægges til Grund 10230 — " -

Vedligeholdelse af Værkstedets Bygninger der i de første to Aar var overtaget af Contractorerne, men i de følgende fire Aar har udgjort tilsammen 6147 — " -

Renter og Assurance af Værkstedets Bygninger og Maskiner. Disse ere assurerede for 30000 Spd. hvoraf 25000 antages at vedkomme Locomotivdepartementet og 5000 Spd. Vogndepartementet. Denne Udgift kan ansættes til 6 pCt. af 25000 Spd. eller 1500 aarlig, hvilket for 6 Aar gjør 9000 — " -

Lateris 198162 Spd. 54 $\frac{1}{2}$ β .

	Transport	198162 Spd. 54½ β.
Værdiforringelse af Værkstedets Maskiner der mindst kan ansættes til 500 Spd. aarlig eller for 6 Aar	3000 —	—
Renter og Assurance af Beholdninger vedkommende Locomotivdepartementet, hvilke Beholdninger ved Udgangen af 5te Driftsaar udgjorde 13960 Spd. og ansættes i 1ste Aar at have udgjort 10000 samt senere at være forøget med 1000 Spd. aarlig. Efter 6 pCt. aarlig udgjør dette for 6 Aar 600 Spd., 660 Spd., 720 Spd., 780 Spd., 840 Spd., 900 Spd. eller tilsammen	4500 —	—
Tilsammen	205662 Spd.	54½ β.

Locomotivmilenes Antal herunder medregnet 5 pCt. for Udskiftning have i samme Tidsrum udgjort 91492 Miil, hvilket pr. Miil giver 2 Spd. 30 β.

Dette Beløb reduceres nu for Kongsvingerbanen paa Grund af denne Banes større Fladhed og mindre Locomotiver.

Banens større Fladhed virker væsentligst paa Udgifterne pr. Locomotivmiil derved at Hjulene slides mindre og saaledes sjeldnere ville blive at afdreie. Derimod formindskes ikke derved Kulforbruget pr. Miil, forudsat at stedse fuldt Train kan have, hvilket ved Kongsvingerbanen antagelig kan forudsættes.

Banens større Fladhed bevirker nemlig kun at Locomotivet med den samme Hurtighed og samme Kulforbrug kan fremføre et større Train, at altsaa Kulforbruget pr. fremført Tons Bruttolast bliver mindre, men ikke pr. Locomotivmiil. Den øvrige Slitage ved Locomotiverne er væsentlig afhængig af den gennemløbne Veilængde og naturligviis af den benyttede Hurtighed, hvilken vi forudsætte i Regelen ikke gjøres større ved Kongsvingerbanen end ved Hovedjernbanen, altsaa i Gjennemsnit omtrent 2½ Miil pr. Time, Op- holdene ved Stationerne ikke medregnede.

Udgifterne ved Hjulenes Vedligeholdelse har ved Hovedjernbanen i Gjennemsnit udgjort omtrent 12 β pr. Locomotivmiil og den Reduction, som heri kan finde Sted for den fladere Bane kan ansættes til Halvdelen eller 6 β.

En større Reduction maa derimod finde Sted paa Grund af Kongsvingerlocomotivernes mindre Vægt. I Gjennemsnit udgjør denne med Vand og Coke omtrent 19 Tons, medens Hovedjernbanens Locomotivers gjennemsnitlige Vægt efter det Antal Mile enhver af Locomotiverne i de forløbne 6 Aar have været benyttede, udgjør 24,3 Tons. Forskjellen er 5,3 Tons eller 21,8 pCt. af Hovedjernbanens Locomotivvægt. Kulforbruget for de forskjellige Classer af Locomotiver ved Hovedjernbanen er ikke meget langt fra at være proportional med Locomotivernes Vægt. Medens denne sidste staaer i Forhold som 100 til 116 og 151, staaer Kulforbruget i Forhold som 100 til 132 og 155. Vedligeholdelsesomkostningerne aftage naturligviis ogsaa med Locomotivets Vægt.

Derimod bliver Lønningerne til Driftspersonalet og Bestyrelsesudgifterne de samme, hvad enten Locomotiverne ere lettere eller tungere.

Vi troe i det Hele man vil komme det Rette meget nær naar den ovenfor fundne Priis pr. Locomotivmiil ved Hovedjernbanen nedsættes i Forhold med Locomotivernes Vægt, altsaa med 21,8 pCt. eller med 59 Skilling.

Den samlede Nedsættelse skulde efter dette blive 65 Skilling og den Priis hvorfor Hovedjernbanen saaledes kunde overtage Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerjernbanens Locomotiver kunde ansættes til 1 Spd. 85 Sk. pr. Locomotivmiil. Hertil kommer Fragten af Kul fra Christiania til Lillestrømmen, der naturligviis maa blive at godtgjøre Hovedjernbanen eller at tillægge den ovenfor beregnede Priis.

Antages Forbruget at være 2 Centner pr. Locomotivmiil, bliver denne Fragtgodtgjørelse efter en Priis af 1 Spd. 108 Sk. pr. Vogn af 110 Centner, noget over 4 Sk. pr. Locomotivmiil. Den samlede Godtgjørelse bliver herefter 1 Spd. 89 Sk. pr. Locomotivmiil.

Da den vigtigste Forbrugsgjenstand, Kul, kan variere en Deel i Priis, isærdeleshed formedelst Forandring i Fragtens Beløb, vil det være rettest at lade det oven beregnede Beløb 1 Spd. 89 Sk. pr. Locomotivmiil ogsaa variere med Kulprisen. Den nærværende Priis for god Locomotivkul er 24 Sk. pr. Centner,

og Kongsvinger-Locomotivernes Kulforbrug anslaae vi til 2 Centner pr. Locomotivmiil. En Forandring af 1 Skilling pr. Centner i Kulprisen bør altsaa bevirke en Forandring af 2 Skilling pr. Locomotivmiil.

Vedligeholdelsen af Locomotiverne vil naturligviis ikke omfatte den Værdiforringelse, som de ved Brugen nødvendig vil lide, men kun deres Vedligeholdelse i god og for Driften tilfredsstillende Tilstand.

Heller ikke kan herunder være indbefattet saadanne større Reparationsarbejder, som maatte foraares ved ulykkelige Hændelser, der ikke kan skjønnes at være Locomotivpersonalet alene tilregnelige. De Reparationsarbejder, der udfordres for at sætte Locomotiverne i forsvarlig brugbar Stand, naar de skal tages i Brug for den regulaire Trafik, maatte godtgjøres Hovedbanen efter de ved mekaniske Værksteder almindelige Regler.

Vi foreslaae saaledes at Hovedjernbanen for det første for 3 Aar overtager Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvingerjernbanens Locomotiver og Vandstationer i enhver Henseende i god og for Driften tilfredsstillende Tilstand for en Priis af 1 Spd. 89 β pr. Locomotivmiil, herved beregnet 5 pCt. Tillæg for Skiftning, hvilken Priis forøges eller formindskes med 2 β pr. Locomotivmiil for hver 1 β Locomotivkullenes Indkjøbspriis i Gjennemsnit i Regnskabsaaet har været over eller under 24 β pr. Centner.

Udgifterne under Vogndepartementet foreslaaes ordnet efter de samme Principer som anført for Locomotivdepartementet.

Omkostringerne under dette Departement, herunder indbefattet Vedligeholdelsen af Presseninger, har for Hovedjernbanens 6 første Driftsaar udgjort:

Første Driftsaar	6476 Spd. 59 β
Andet —	4549 — 29 -
Tredie —	6270 — 92 -
Fjerde —	5709 — 115 -
Femte —	5879 — 105 -
Sjette —	7727 — „ -
Tilsammen	36613 Spd. 40 β

Hertil kommer Renter og Assurance af den Deel af Maskinværkstedet, der vedkommer

Vogndepartementet, hvilken Sum ovenfor er ansat til 3000 Spd. à 6 pCt. i 6 Aar 1800 — „ -

Rente og Assurance af Beholdninger vedkommende Vogne, hvilke Beholdningers Værdi ved Udgangen af 5te Driftsaar udgjorde 6043 Spd. 10 β og ansættes saaledes à 6 pCt.

i 6 Aar til 2160 — „ -

Conductørernes Løn i de forløbne 6 Aar har udgjort 13254 — „ -

Tilsammen . . . 53827 Spd. „ β

Vognmilenes Antal har udgjort:

1ste Aar 120000 Miil	
2det — 155729 —	
3die — 171169 —	
4de — 200733 —	
5te — 214882 —	
6te — 201898 —	
Tilsammen	1,064,411 Miil

hvilket giver 6,07 β pr. Vognmiil.

Da Kongsvingerbanens Vognmiil naturligviis maa regnes for alle Miil, hvortil den efter foranstaaende Forslag om Gjennemgangsfragten's Fordeling skal levere Vogne, altsaa for al Trafik mellem Kongsvingerbanens Stationer og Christiania, og da denne Trafik vil udgjøre den aldeles overveiende Deel af Banens Trafik, saa vil Kongsvingerbanens større Fladhed være uden mærkelig Indflydelse paa Vognhjulenes Slitage. Den Deel af denne Slitage, der fremkomme ved Hjulenes Bremsen, finder nemlig ved Hovedjernbanen væsentlig kun Sted paa Stykket fra Bryn til Christiania, der ogsaa vil befares af næsten hele Kongsvingerbanens Godstrafik. Denne

ovenfor beregnede Udgift af 6,07 β pr. Vognmiil er Gjennemsnittet for samtlige Vognklasser saavel Passageer-vogne som Stoppevogne og Godsvogne. Da Forholdet mellem disse forskjellige Arter af Vogne kan antages ligt for de to Baner og Trafikken væsentlig er af samme Beskaffenhed, kan formeentlig denne Gjennemsnits Godtgjørelse lægges til Grund og afrundes til 6 β pr. Vognmiil.

I denne Godtgjørelse af 6 β pr. Vognmiil er da ogsaa Pressenningernes Vedligeholdelse indbefattet. Denne er da saaledes at forstaae, at Kongsvingerbanen leverer det for sammes Trafik til enhver Tid passende Antal nye Pressenninger, der af Hovedjernbanen da vedligeholdes i brugbar Stand og eftersom de oplides af denne erstattes med nye.

Angaaende Uheld, der er Locomotiv- og Vogndepartementerne utilregnelige, maatte det samme gjælde som ovenfor for Locomotiverne er anført.

Hvad Banelegemernes Vedligeholdelse og overhovedet alle Udgifter under Ingeniurdepartementet angaaer, da kan Regnskabet derover uden Vanskelighed holdes aldeles særskilt for begge Baner. Beholdninger af Materialier ere for en stor Deel af forskjellig Art for begge Baner og for de eensartede Materialiers Vedkommende vilde heller intet synderligt vindes ved at slaae Beholdningerne sammen.

Forsaauidt til Kongsvingerbanens Vedligeholdelse behøves Arbeider udførte i Værkstedet, hvilket i de første Aar næsten blot vil være Tilfælde med Hensyn til Redskabernes Vedligeholdelse og overhovedet være af liden Betydning, kunne Priserne herfor beregnes efter samme Regler som følges ved andre herværende private Værksteder.

Telegraphliniens Vedligeholdelse bør foregaae i Fællesskab for begge Baner.

Da Hovedjernbanens Telegraphpæe successive afskaffes og Traadene med den kongelige Telegraphbestyrelses Tilladelse ophænges paa dennes Pæe, vil Udgifterne til Hovedbanens og Kongsvingerbanens Telegrapher blive forholdsviis lige, ligesom de i sig selv ville blive ubetydelige og væsentligst bestaaende i Overtelegraphistens Løn samt Batteriernes Rensning og Fyldning.

Vi foreslaae altsaa at Omkostningerne ved Telegraphernes Vedligeholdelse fordeles mellem begge Baner i Forhold til Liniernes Længde, d. e. som 6 : 9, idet vi antage at Kongsvingerbanens Telegraph bør af Hensyn til Tjenestens Sikkerhed og Bekvemhed fortsættes til Christiania.

Ligesom Telegraphisternes Lønninger ere indbefattede i de for hver Bane særskilte Stationsudgifter, saaledes foreslaae vi ogsaa, at den i Christiania ved Kongsvingerbanens Linie nødvendige Telegraphist regnes som henhørende til Hovedjernbanen og altsaa udelukkende lønnes af denne.

Uniformer foreslaaes leverede af Hovedbanen til Kongsvingerbanens Betjente mod Godtgjørelse af deres Kostende med Tillæg af 10 pCt. for Renter, Assurance og Opbevaring af Beholdningerne.

De fælles Stationsbetjente i Lillestrøm uniformeres for fælles Regning.

For begge Baner ville naturligviis særskilte Cassecontoe blive at føre, medens den fælles Casserer naturligviis kun har een Casse.

Da det saaledes kan hænde sig, at den ene Bane for enkelte Tidsrum har Penge tilgode af den anden, foreslaae vi at Rentegodtgjørelse herfor maanedlig opgjøres efter Middeltal af Casselaanet ved Maanedens Begyndelse og Ende samt efter en Rentefod af 5 pCt. pr. Aar.

Naar den ene Bane benytter den andens Locomotiver eller Vogne, maa derfor en passende Godtgjørelse bestemmes. I Nordtydskland erlægges ved saadan Anledning $\frac{3}{4}$ sgr. pr. Axe og tysk Miil, hvilket svarer til 6 β pr. Norsk Vognmiil. Da Afstandene, hvori fremmede Vogne i Tydskland bruges ere større end her vil blive Tilfældet og altsaa den Tid, hvori Vognene henstaae under Læsning og Afledning er mindre forholdsviis til Vognmilenes Antal maa her en større Godtgjørelse fastsættes.

I Gjennemsnit kan en Godsvogn ikke gøre synderligt over 100 Toure om Aaret, hvis Længde i Gjennemsnit kan ansættes til 4 Miil altsaa op og ned 8 Miil eller 800 Vognmiil om Aaret. Da en Godsvogn omtrent koster 350 Spd., bliver Renterne heraf à 6 pCt. fordeelt paa Vognmilene $3\frac{3}{10}$ β pr. Miil. Vedligeholdelse og Drift er ovenfor regnet til 6 β pr. Miil. Hertil kommer imidlertid endvidere Amortisation af Vognenes Værdi, der kan ansættes til 5 pCt. eller $2\frac{5}{10}$ β pr. Miil. Tilsammen bliver Godtgjørelsen herefter $11\frac{1}{10}$ β eller med et rundt Tal 12 β .

For Stoppevogne burde egentlig en større Godtgjørelse erlægges paa Grund af den større Slitage, disse Vogne ere underkastede, ligesom for Passageervogne større Rentegodtgjørelse burde beregnes. Da imidlertid denne Art Vogne kun sjelden kan antages at ville blive laante fra den ene Bane til den anden, troe vi ingen Forskjel i Godtgjørelsen for disse Vogne bør vedtages. Vi foreslaae saaledes Godtgjørelsen beregnet til 12 β pr. Vognmiil saavel for tomme som læssede Vogne, Stoppevogne og Passageervogne.

Godtgjørelsen for Locomotivernes Brug maa sættes forskjellig for de forskjellige Arter Locomotiver. For Hovedjernbanens Locomotiver er Drift, Slitage, Renter af Beholdninger, Værksted o. s. v. ovenfor beregnet til 2 Spd. 30 β pr. Locomotivmiil. Renter og Amortisation af disse Locomotiver efter 10 pCt. p. A. kan ansættes til circa 1000 Spd. aarlig, hvilket, fordeelt paa circa 2400 Miil aarlig, giver 50 β pr. Locomotivmiil.

Tilsammen bør saaledes Godtgjørelsen for Brugen af disse Locomotiver ansættes til 2 Spd. 80 β pr. Locomotivmiil. For Kongsvingerbanen er Omkostningerne ved Drift og Slitage ovenfor beregnet til 1 Spd. 89 β ; pr. Locomotivmiil. Renter og Amortisation af disse Locomotiver efter 10 pCt. p. a. kan anslaaes til 800 Spd. aarlig, hvilket, fordeelt paa 2400 Miil aarlig giver 40 β pr. Locomotivmiil. Den samlede Godtgjørelse for Brugen af disse Locomotiver bliver herefter 2 Spd. 9 β pr. Locomotivmiil.

For Hamarbanen foreslaaes Transportpriserne for de forskjellige Afstande, beregnede efter de samme Principer som ved Kongsvingerbanen. Denne Banes hele Længde fra Hamar til Grundseth Skifte er 3,3 Miil. For denne Afstand paa Hovedjernbanen ere Priserne for Passageerbefordring paa 1ste Classe 86 β , for 2den Classe 58 β og for 3die Classe 30 β . Da ved Hamarbanen blot haves to Classer af Vogne, hvoraf den simpleste svarer til 3die Classe paa Hovedjernbanen, foreslaaes Priserne for hele Banens Længde ansat for 1ste Classe til 60 β , for 2den Classe til 30 β . Mellem Hamar og Grundseth Markedsplads er Afstanden 2,9 og Passageerprisen hertil vilde da, afrundet i Toskillinger blive for første Classe 54 β , for 2den Classe 26 β .

For Gods bliver Priserne beregnet efter samme Regler som for Kongsvingerbanen.

	Mellem Hamar og Grundseth Skifte		Mellem Hamar og Grundseth Markedsplads.	
	Beregnet	Foreslaaes afrundet til	Beregnet	Foreslaaes afrundet til
En Tønde Sild, Salt, Meel o. s. v.	15,9	16	14,7	15
En Tønde Blandkorn o. s. v.	10,6	11	9,8	10
Et Centner Salt, Potetes, Malm o. s. v.	5,3	6	4,9	5
Et Centner Slibestene o. s. v.	6,6	7	6,1	6
Et Centner Kornvarer, Meel, Brød o. s. v.	8,3	9	7,6	8
Et Centner Tobak, Viin o. s. v.	11,6	12	10,8	11

For Trælast og lignende Varer, der gaaer i hele Vognladninger, kunne vi ikke fortiden gjøre noget bestemt Forslag til Fragt pr. Vogn, da det kommer an paa, hvormed de for Hamarbanen byggede Vogne kunne paalæsses. Hvis disse som det antages kunne paalæsses $\frac{5}{6}$ af hvad der kan læsses paa Hovedjernbanens bredere Vogne, bliver Taxten beregnet efter samme Regler som for Hovedjernbanen.

	Mellem Hamar og Grundseth Skifte	Mellem Hamar og Grundseth Markedsplads
En Vogn Planker &c.	4 Spd. 50 β	4 Spd. 10 β
En Vogn Bord &c.	3 — 82 -	3 — 48 -
En Vogn firhugget Tømmer &c.	3 — 38 -	3 — 7 -
En Vogn rundt Tømmer &c.	2 — 114 -	2 — 86 -
En Vogn Brænde &c.	2 — 25 -	2 — 5 -

Gjennemgangsfragt til Christiania og de øvrige Stationer ved Hovedjernbanen og Kongsvingerbanen vil naturligviis blive at beregne ved at sammenlægge Fragten paa disse Jernbaner og paa Mjøsdampskibene med Tillæg af en passende Godtgjørelse for Omlæsningerne.

Da Trafikken paa denne Bane maa forudsættes at blive høist ubetydelig i Forhold til Hoved- og Kongsvingerbanen, kan det ikke ansees billigt, at denne Bane bidrager til Udgifterne ved den øverste Administration og Hovedcontoiret i Forhold efter sin Længde. Det foregæde Contorarbejde som forarsages ved sammes Administration og Regnskabers Revision ved Hovedcontoiret antages for det første passende at kunne godtgjøres med 500 Spd. aarlig.

Stationsudgifterne blive særegne for Hamarbanen og bæres alene af denne Bane ogsaa for Hamars Vedkommende, hvis Betjening dog tillige maatte udføre Mjøsdampskibenes Expedition, og besørge Varernes Omladning mod at erholde den derfor beregnede Godtgjørelse udeelt.

De øvrige Udgifter ville ligeledes blive særegne for Hamarbanen ligesom denne maa holde særegne Beholdninger af de fleste Materialier og Reservestykker samt af Kul for Locomotiverne. Arbeider for Hamarbanen i Hovedjernbanens Værksted foreslaa vi beregnes efter lignende Regler som ved private Værksteder og ved Hortens mekaniske Værksted.

Beholdninger af øvrige Forbrugsgjenstande, saasom Olie, Talg, Hamp, Pudsegarn, Jern, Skrivesager, Bøger, Blanquetter, Uniformsager etc. antages i Regelen at falde billigst for Hamarbanen, naar de leveres af Hovedbanen mod Indkjøbspriis med Tillæg af 10 pCt. i Omkostninger for Renter, Assurance og Opbevaring.

For alle Materialier og Forbrugsgjenstande, der transporteres, betales almindelig Fragt tildet Compagni paa hvis Bane Transporten foregaaer.

Med Hensyn til Banernes Administration troe vi at burde foreslaae, at det indtil videre overdrages Directionen at ordne samme, altsaa ogsaa at fastsætte Lønnen for de forskjellige Betjente, foretage disses Omflytning mellem Banerne indbyrdes for længere eller kortere Tidsrum efter Trafikkens forskjellige Krav paa de forskjellige Aarstider samt lade foretage de mindre yderligere Arbeider ved Stationerne inden en vis dertil bevilget Sum, som efter Driftens Aabning maatte vise sig hensigtsmæssige.

Derefter troer man at Statuter bør udfærdiges for enhver af Banerne, hvorved saavel Staten som de private Actieieiere gives den ønskelige Indflydelse og Control med Administrationen.

Vi troe herved foreløbig at kunne indskrænke os til at henvise til vort første Udkast til Statuter for den norske Hoved Jernbane, fremsendt til det ærede Departement ved vor Skrivelse af 5te Januar 1858.

Ovenstaaende Overeenskomst foreslaaes vedtaget for det første for 3 Aar efterat vedkommende Baner ere tagne i Brug, hvorefter en Revision af samme antages at burde foretages efter de i dette Tidsrum vundne Erfaringer.

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

J. Engelstad.

Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction af 27de Novbr. 1861.

Over Directionens Forestilling af 7de Septbr. sidstleden betræffende Spørgsmaalet om en Forening af Driften paa Hovedjernbanen med Driften paa Kongsvinger- og Hamarbanen har man indhentet Betænkning fra Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg.

Ved hoslagt at oversende denne, der er dateret 12te d. M., skal man have Directionen anmodet om nærmere at udtale sig over de Puncter, hvori Bestyrelsens Anskuelser ikke falde sammen med Directionens.

A. Manthey.

N. Bonnevie.

Skrivelse fra Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg til Departementet for det Indre af 12te November 1861.

I Skrivelse af 25de f. M. har det Kongelige Departement affordret Bestyrelsen Betænkning angaaende den af Directionen for den norske Hovedjernbane afgivne Erklæring om Maaden og Vilkaarene for den fremtidige Drift af de to nye søndenfjeldske Jernbaneanlæg, under Forudsætning af, at denne Drift, som af Bestyrelsen i sin Tid bragt paa Bane, henlægges under Administration af Hovedbane-Directionens norske Medlemmer.

Departementet har derhos specielt henstillet til Overveielse, hvorvidt der ikke af Hensyn til, at den vordende Direction vil indtage en dobbelt Stilling, repective til de norske Statsbaner og til Hovedbanen, samt at sidstnævnte Banes Driftsbestyrer med hele det underordnede Personale ansættes og afskediges af den norsk-engelske Direction, maatte findes Opfordring til at søge nogen særlig Garanti for at begge Interesser holdes tilbørlig ud fra hinanden.

Bestyrelsen er fremdeles af den Anskuelse, at en Forening af de omhandlede Jernbaneanlægs Drift vil lede til Besparelser og Simplifikation i forskellige Retninger, da de stedse vil komme til at staae i mere eller mindre directe Forbindelse med hinanden, og derhos ikke have en saadan Udstrækning, at det paa Grund heraf skulde være nødvendigt at anordne en særskildt Driftsadministration for enhver af dem.

Det antages heller ikke forbundet med Vanskeligheder eller forholdsviis betydelige Udgifter at ordne den fælles Drift saaledes, at man kan sikkre sig de nødvendige Garantier for at de forskellige Interesser saavidt muligt holdes ud fra hinanden.

Naar der til Opnaaelse af sidstnævnte Øiemed er opkastet Spørgsmaal om, hvorvidt en egen Driftsbestyrer bør ansættes for de nye Baner, kan dette ikke ansees tilraadeligt, da derved den tilsigtede Fordeel ved den forenede Administration for en væsentlig Deel vil gaae tabt.

Idet man derfor gaaer ud fra, at Mjøsbanen og Kongsvingerbanen bør have fælles Driftsbestyrer, der som hidtil ansættes af den norsk-engelske Direction, maa det tillige forudsættes, at denne Mands Virksomhedsfelt i dette Tilfælde vil erholde et saadant Omfang, at han bør befries for alle andre Functioner, der kunne optage hans Tid og Opmærksomhed fra den egentlige Jernbanetraffik, hvortil kommer Administration af Hovedbanens Dampskibe paa Mjøsen, samt for en Deel ogsaa af Hamarbanen, der forudsættes kun at blive tildeelt en underordnet Driftsbestyrer.

Under disse Omstændigheder bør Ingenieurforretningerne ialfald for Statsbanernes Vedkommende overdrages til en Ingenieur, der er Driftsbestyreren sideordnet i Forholdet til Directionen.

Medens Driftsbestyreren ansættes af den norsk-engelske Direction bør derimod Ingenieuren ansættes af vedkommende Regjerings-Departement. Man gaaer ud fra, at denne Ingenieur bør have Tilsyn ogsaa med den rullende Stok tilhørende Statsbanerne. Bestyrelsen finder derimod intet at erindre mod, at han ogsaa benyttes som Ingenieur for Mjøsbanen, om dette af den norsk-engelske Direction maatte ønskes eller ansees hensigtsmæssigt.

Ved saaledes at adskille Driftsbestyrelsen fra Ingenieurforretningerne vil der opnaaes en større Garanti for disse to ganske forskelligartede Branchers forsvarlige Bestyrelse under den Forøgelse af Forretninger, som bliver en Følge af Banernes Forening. Medens efter Bestyrelsens Opfatning Forholdet ved Mjøsbanen nu er saadant, at samtlige Forretninger ere koncentrerede hos Driftsbestyreren, der igjen er ansvarlig ligeoverfor Directionen, ville altssa herefter Forretningerne koncentreres hos denne sidste, gennem Driftsbestyreren og Ingenieuren.

At dette Arrangement maaske kan foranledige Rivninger mellem Driftsbestyreren og Ingenieuren, hvori Directionen vil have at decidere, kan ikke benægtes; men Fordelene antages paa den anden Side at ville være saa overveiende, ogsaa af den Grund at Directionen saameget sikkrere vil sættes istand til at kontrollere de forskjellige Forholde, at der ikke bør tages noget Hensyn til den her anførte mulige Indvending.

Det er en Selvfølge, at der af det Offentlige og udelukkende paa Statens Bekostning til Varetagelse af dennes Interesser maa anordnes den fornødne specielle Revision, der stedse kan være à jour med Gjennemgaaelsen af de ugentlig eller maanedlig aflæggenes Regnskaber. For at Revisionen skal være saa betryggende som muligt, bør vedkommende Revisor have Adgang til, ved Siden af Regnskabernes Gjennemgaaelse paa Stedet at gjøre sig bekendt med Forholdene i de forskjellige Retninger og at foretage de i denne Anledning af ham for nødvendig anseede Reiser.

Uagtet Driftsbestyreren i Regelen bør være befriet for andre hans Stilling uvedkommende Forretninger ved Jernbanen, saa er Bestyrelsen af den Anskuelse, at heri bør gjøres en Undtagelse for Hamarbanens Vedkommende.

Her kan nemlig Trafikken ikke forudsættes at blive større end at Driftsbestyreren tillige vil kunne besørge de ved denne korte Bane forefaldende Ingenieurforretninger tilligemed Tilsynet af den rullende Stok, saameget mere som han i forekommende Tilfælde kan erholde den fornødne Instrux og Veiledning fra Driftsbestyrer og Ingenieur ved Hovedadministrationen i Christiania.

Man finder derfor, at der til muligst Besparelse af Udgifter bør ansættes en dertil skikket Ingenieur som Driftsbestyrer ved Hamarbanen.

Denne Ingenieur ligesom og Stationsbetjentene ved Statsbanerne antages at burde ansættes af den norske Direction, dog med vedkommende Regjerings-Departements Approbation.

Hvad angaaer Udgifterne ved den fælles Hovedadministration, saasom Løn til de norske Directorer, Driftsbestyrer, den almindelige Revision og Bogførsel m. v., da synes disse Udgifter rettere at burde fordeles efter de respective Baners Bruttoudbytte end, som af Hovedbanedirectionen foreslaaet, efter deres Længder. Arbeidet ved denne Administration maa nemlig forudsættes at staae i et mere directe Forhold til Traffikkens Størrelse paa de respective Linier end til disses Længde.

Indtil Trafikken efter nogen Tids Forløb nærmere har udviklet sig paa de nye Jernbanecanlæg turde det være rettest fra først af at fordele disse Udgifter med det Halve paa Mjøsbanen, hvorunder ogsaa maa henregnes Administration af denne Banes Dampskibe og med den anden Halvdeel paa de to Statsbaner.

Derimod vil Ingenieurens Løn vel rettest være at fordele efter Banernes Længde for det Tilfælde man vil benytte den samme Ingenieur ogsaa for Hovedbanen.

Under Forudsætning af, at Ingenieuren ansættes paa den oven angivne Maade, nemlig saaledes, at han for Statsbanernes Vedkommende underordnes den norske Direction, og i Tilfælde, for Mjøsbanen, den norsk-engelske, kan der formodentlig ikke blive Spørgsmaal om gennem denne Ingenieur at udøve det i Lov af 7de September 1854 omhandlede Tilsyn med at Banerne — Hovedbanen derunder indbefattet — drives og vedligeholdes paa en for den almindelige Sikkerhed forsvarlig Maade.

Bestyrelsen finder derimod, at denne Control eller Tilsyn rettest maa være at anordne paa den af

Ingenieurcommissionen i vedlagte dens Betænkning af 20de Juni d. A. angivne Maade, nemlig gennem Ingenieurbrigaden, der hertil benytter Ingeniører, hvilke ikke bør være vedkommende Jernbanedirection underordnede.

Dette Tilsyn fra Ingenieurbrigadens Side kunne maaske derhos — foruden hvad der angaaer den almindelige Sikkerhed — tillige for Statsbanernes Vedkommende omfatte Controllen med, at Anlæggenes Vedligeholdelse ogsaa finder Sted paa en oeconomisk og hensigtsmæssig Maade, og som Følge heraf bør der ikke iværksættes noget større Arbejde ved Statens Baner, som ikke kan henregnes under den almindelige Vedligeholdelse, uden efter Planer der af Ingenieurbrigaden forud ere billigede, og i fornødent Fald af vedkommende Departement ere approberede.

Efter at have angivet Hovedtrækkene af den Anordning, som Bestyrelsen anseer hensigtsmæssigst under de stedfindende Forholde, skal den nærmere tillade sig at berøre enkelte af de Detailbestemmelser, som ere bragte i Forslag i Hovedbanedirectionens Forslag af 7de September sidstl.

Directionen foreslaaer befulgt for Kongsvingerbanens Vedkommende det samme Princip som er lagt til Grund for Transportprisernes Bestemmelse paa Hovedbanen, nemlig at endeel af Transportprisen er proportional med Afstanden, medens den anden er uafhængig af denne og kun at betragte som Betaling for den Administration og det Arbejde, som haves, hvad enten Transporten gjælder en kortere eller længere Afstand.

Dette Princip er vistnok i sin Almindelighed fuldkommen begrundet, hvorimod man ikke kan være enig i den Anvendelse af samme, som Directionen bringer i Forslag for Beregningen af den Passageerbefordring, der gaaer over begge Liniær. Den af Afstanden uafhængige Deel af Fragten skulde nemlig efter Forslaget i dette Tilfælde beregnes fuldt ud for begge Baner, hvorved, som af Directionen bemærket, Passageerfragten for en vis Afstand paa begge Baner bliver noget større end for den samme Afstand tilbagelagt alene paa en af Banerne.

For de større Afstande vil dette blive mindre fremtrædende, men mere for de kortere. Gaaer man f. Ex. ud fra, at Afstanden fra Strømmen til Fet Station paa Kongsvingerbanen er den samme som fra Strømmen til Frogner Station paa Mjøsbanen, nemlig 1 Miil, vil 1ste Classes Passageerfragt til Fet blive 50 β medens den til Frogner for samme Afstand er 36 β , altsaa en Difference af 14 β for 1 Miil. Fra Christiania til Frogner 2,6 Miil er Fragten for 1ste Classe 70 β , men vilde for samme Afstand til Fetsund efter Forslaget blive 84 β . Grunden for denne Beregningsmaade sees at være den, at man forudsætter Benyttelsen af 2 Vogne, idet Directionen gaaer ud fra, at Passagererne ved Lillestrømmen Station i Regelen skulle gaae over fra den ene Banes Vogne til den andens, og at den konstante Deel af Fragten, der er Godtgjørelse for Vognenes Udskiftning og Benyttelse, i dette Tilfælde skulde komme begge Baner fuldt ud tilgode. Men hvad nu enten Skiftning af Passageervogne kommer til at finde Sted i Lillestrømmen eller ikke, hvilket sidste man af Hensyn til Passagerernes Bequemmelighed skulde ansee ønskeligst, bør Fragten blive den samme for de samme Afstande, hvad enten disse tilbagelægges alene paa den ene eller tilsammen paa begge Baner, og synes det heller ikke, ligeoverfor Passagererne, ganske i sin Orden, at, i Tilfælde, de Ulemper, som Vognskiftningen medfører, tillige skulde medføre forøget Udgift.

Hvad Godstraffikken angaaer, da har Bestyrelsen intet væsentligt at erindre imod, at den faste Deel af Fragten for de af Kongsvingerliniens Godsvogne, der gaaer til Christiania, deles lige mellem begge Baner, uagtet denne Deel af det samlede Fragtbeløb ogsaa skal indeholde Godtgjørelse for Benyttelsen af Vognene, der bør komme den Bane tilgode, hvilken de tilhøre. At derimod den øvrige af Afstanden afhængige Deel af Fragten for Distancen mellem Lillestrømmen og Christiania udelukkende skal tilfalde Mjøsbanen, kan ikke være i sin Orden, især hvis Mening er den, at Udgiften ved Vognenes Drift og Vedligeholdelse ogsaa for denne Strækning skal udredes af Kongsvingeranlægget.

I dette Tilfælde bør ialfald en passende Leie for Vognene erlægges.

Som i Bestyrelsens Skrivelse til det Kongelige Departement af 25de f. M. bemærket, maa man tiltræde Hovedbanedirectionens Forslag om, at den for Tiden ved Mjøsbanen gjældende Fragttaxt bør forhøies for Kolonialvarer, Manufacturvarer, Fabrikvarer med Undtagelse af Redskaber af Træ eller Metal, Sydfrugter, Tobak, Olie, Viin og Brændeviin samt Glasvarer med Undtagelse af Flasker, for disse Varer, hvis Priis overstiger 10 Spd. pr. Centner, ville Fragten fra Christiania til Kongsvinger eller for en Distance af 9 Mile efter

Mjøsbanens Taxter blive $17\frac{2}{3}$ β pr. Centner. Denne Fragt foreslaaer Directionen forhøiet til 24 β for anførte Afstand, og i Overeensstemmelse hermed er ogsaa nu Fragten for de samme Varer fastsat under den foreløbige Drift paa Hamarbanen.

Med Undtagelse af Fragttaxterne for Trælast finder Bestyrelsen intet at erindre imod at Mjøsbanens Taxter forøvrigt saavel for Person- som Varetransporter bibeholdes paa Kongsvingerbanen.

Hvad derimod angaaer Trælast, derunder indbefattet almindelig Brændeveed, da er Bestyrelsen af den Anskuelse, at man har al Opfordring til i muligste Grad for denne at nedsætte Fragttaxterne, idet Kongsvingerlinien for en stor Deel kommer til at virke under stadig Concurance med Glommensvasdraget, hvad denne Transport angaaer, paa samme Tid som Trælasten ogsaa er den Artikkel til hvis Transport dette Jernbaneanlæg nærmest er henviist. Transportbehovet af andre Varer vil nemlig her, forholdsviis til hvad der finder Sted paa Mjøsbanen, blive ringe, ialfald saalænge indtil denne Linie fortsættes til Sverige. Det maa derfor her upaatvivlelig være et rigtigt Princip, ved, saavidt gjørlig, lave Taxter at søge fremkaldt den størst mulige Afbenyttelse af Jernbanen for Transport af Trælast.

Paa Forhaand at angive den passende Størrelse af Taxterne for denne Transport er vistnok vanskeligt, men Bestyrelsen er tilbøielig til at antage, at de nu paa Mjøsbanen gjældende Fragttaxter bør nedmed en Fjerdedeel ($\frac{1}{4}$) for Strækningen mellem Lillestrømmen og Kongsvinger.

Medens der for en Vogn Planker eller Battens efter de nærværende Taxter for Mjøsbanen vilde være at erlægge for Strækningen mellem Kongsvinger og Christiania 11 Spd., vil denne Fragt efter den af Bestyrelsen angivne Reduction for Strækningen mellem Kongsvinger og Lillestrømmen blive 8 Spd. 114 β eller med afrundet Tal 9 Spd. pr. Vogn fra Kongsvinger Station til Christiania.

Den forøgede Trælasttransport, som lavere Taxter upaatvivlelig vil fremkalde, vil snarere vise hvorvidt man har truffet det Rette, og maa det i nærværende Tilfælde være rigtigere at begynde med for lave end for høie Taxter.

Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne foreslaaer Directionen overtaget af Hovedbanen der allerede er i Besiddelse af Værksteder m. v. Bestyrelsen antager ogsaa dette hensigtsmæssigt, ialfald indtil det efter Forløbet af de Aar, som Overenskomsten for det første kommer til at omfatte, maatte vise sig fordeeltigere tildeels eller for det Hele at overtage denne Drift og Vedligeholdelse for Kongsvingerbanens egen Regning.

Istedetfor at holde og aflægge særskildt Regnskab for ethvert Arbeide, som paa Hovedbanens Værksted udføres for Kongsvingerbanen, finder man med Directionen, at Locomotiv- og Vognmilenes Antal bør lægges til Grund for Beregningen af den Godtgjørelse, som Hovedbanen maatte tilkomme for Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens rullende Stok.

Med Hensyn til Størrelsen af den af Directionen foreslaaede Godtgjørelse pr. Locomotiv- og Vognmil, da synes denne høit ansat, idet at enkelte Omstændigheder ikke ere indtagne med fuld Værdi til Moderation af disse Udgifter ved den anstillede Beregning; saaledes de respective Liniers Stigningsforhold og den Omstændighed, at Udgifterne efter Liniernes Forening ville blive at fordele paa et betydeligt større Antal Vognmile end ved Beregningen lagt til Grund uden at enkelte Udgiftsposter ville stige i samme Forhold som Mileantallet forøges, og der maa saaledes kunne skee en Reduction i den af Directionen opstillede Godtgjørelse pr. Locomotiv- og Vognmil. Den Omstændighed bør ogsaa tages i Betragtning, at den fælles Drift begynder med en fuldt ny rullende Stok for Kongsvingerlinien, hvilket ogsaa bør have nogen Indflydelse ved Fastsettelsen af denne Godtgjørelse for de første tre Aar, som Directionens Forslag omfatter.

Vognleien mellem de respective Linier er anslaaet til 12 β overhovedet, hvilket maaske vilde være et rimeligt Middeltal; men der burde dog maaske tages Hensyn til Vognenes Værdi og bestemmes særskildt Leie for hvert Slags af disse.

Forinden endelig Bestemmelse fattes i de forskjellige Detailspørgsmaal ved Ordningen af Statsbanernes fremtidige Drift, skulde Bestyrelsen ansee det ønskeligt, at der blev indhentet nærmere Underretning angaaende Forholdet ved combinerede Jernbaners Drift i Udlandet, hvor lignende Forholde paa flere Steder gjennem længere Tidens Erfaringer forefindes udviklet og bragt i System.

Saaledes antages det at maatte være af Interesse at søge Oplysning blandt andet fra Railway-Clearing-house i London om de Principer, som der under lignende Forhold har staaet Prøve. Allerede i Aaret 1857 havde denne Anstalt Opgjøret for circa 7000 engelske Miles Jernbaner med 880 Stationer tilhørende omtrent 50 forskjellige Actieselskaber. „Deutsche Eisenbahn-Verein“ talte den 1ste Januar 1860 57 forskjellige Jernbanedirectioner med et fælles Reglement for Traffikken og Gjennemgangsfragter paa samtlige til Foreningen hørende Baner. Denne Forening har en forretningsførende Direction i Berlin.

Bestyrelsen er af den Formening, at Oplysninger fra disse og andre Jernbaneforeninger paa sikreste Maade vil tilveiebringes ved i Løbet af Vinteren at sende en dertil skikket Mand til Udlandet for paa Stedet at undersøge Forholdene.

Det modtagne Bilag remitteres hoslagt.

Johan Collett.

Irgens.

Thv. Meyer.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 12te Marts 1862.

Det ærede Departement har ved Skrivelse af 27de November f. A. oversendt undertegnede Direction til nærmere Erklæring en Betænkning fra Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg angaaende vort Forslag af 7de September f. A. betræffende Spørgsmaalet om en Forening af Bestyrelsen og Driften af Hovedjernbanen med Kongsvinger- og Hamarbanerne.

Directionen har i sit Forslag af 7de Septbr. f. A. ikke nærmere udtalt sig om Detaillerne ved Administrationens Organisation, naar de to nye Statsjernbaner henlagdes under Overbestyrelse af de af Hans Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Hovedjernbanens Direction, idet samme ikke egentlig kan siges at vedkomme Vilkaarene for Banernes Forbindelse, eller den Overenskomst, som maa træffes mellem de Autoriteter, der fortiden repræsenterer Banernes Eiendomme, og det kun var Ordningen af denne Forbindelse, hvorom Directionen var opfordret til at afgive sin Betænkning.

Paa Grund af det af Bestyrelsen for de nye Jernbane-Anlæg fremsatte Forslag til nogle enkeltstaaende Puncter i denne Administrations Organisation, skulle vi imidlertid nærmere udtale os om samme.

Vi antage saaledes, at den overalt andetsteds stedfindende Organisation af Jernbaneadministrationer, og overhovedet af enhver Administration af teknisk Virksomhed, ogsaa hos os i dens Hovedtræk maa følges, og ikke uden Fare kan tilsidesættes for udenfor denne Administrations eget Øiemed liggende Formaalets Opnaaelse.

Denne Organisation kræver, at der i Spidsen for Jernbanens Administration staaer en eneste Person, hos hvem Befalingsmyndigheden og Ansvaret er concentreret.

Denne Concentration af Overbestyrelsen i en eneste Person er, saavidt os bekjendt, ubetinget vedtaget ved alle Jernbaners Drift, (Vi henvise herom til Webers „Schule des Eisenbahnwesens“ Pag. 201 og følgende).

At ved vor Jernbane forinden sammes endelige Overleverelse af Contractorerne, en Dobbeltthed ved Bestyrelsen fandt Sted, kan ikke her paaberaabes, da Ingeniøren, Mr. Fergusson, som saadan ikke stod under Directionen, men under Contractorerne, hvilke for en bestemt aarlig Sum havde overtaget Banelegemets Vedligeholdelse.

Under disse Forhold var Ansættelsen fra Contractorernes Side af en særegen Ingeniør, der som saadan kun stod under dem, medens Driftsbestyreren udnævntes af Directionen, noget som ikke kunde undgaaes, uagtet de Ulemper, som Directionen allerede dengang i flere Henseender havde Anledning til at bemærke som Følge af denne Deling af Overbestyrelsen.

Directionen maa forøvrigt herom henvise til sin Skrivelse til det ærede Departement af 23de Juni

1860 samt til Departementets Svarskrivelse af 20de Juli f. A., i hvilken sidste Skrivelse Departementet erklærer, „at det ingen Erindring har at gjøre forsaauidt Hensigtsmæssigheden af at tilveiebringe Eenhed i Administrationen ved Forening af dennes forskjellige Grene under een Overbestyrer søges paaviist.“

Overbestyreren benævnes forskjelligt ved de forskjellige Jernbaner. Ved enkelte kaldes han Overbestyrer (chief Manager), ved andre Secretair, ved andre Fuldmægtig (Bevollmächtigten), ved andre administrerende Directeur og har under den sidste Titel tillige Sæde og Stemme i Directionen, f. Ex. ved (Kjøbenhavn — Corsøer Jernbanen). Han staaer umiddelbart under Directionen, hvis Beslutninger han holder sig efterrettelig. Beslutningernes Udførelse og Ordningen af Tjenestens Detailler er ham ubetinget overladt.

Under Overbestyreren staae særskilte Chefer for de forskjellige Brancher af Jernbanetjenesten og ere disses Antal noget forskjellig ved de forskjellige Jernbaner i Forhold til disses Udstrækning, og Størrelsen og Beskaffenheden af den stedfindende Trafik.

Vi have ved vore Jernbaner tænkt os tre umiddelbart under Bestyreren staaende Chefer, nemlig:

1. Chefen for Trafikken og Casse- og Regnskabscontoiret,
2. Ingenieuren og
3. Maskinmesteren.

Den førstnævnte er, hvad Trafikken angaaer, nærmest at betragte som Ovetbestyrerens Assistent, idet Overbestyreren ved alle Jernbaner mere directe befatter sig med denne Branche i Modsætning til de to andre Brancher, i hvis Detailler han ikke griber directe ind uden hvor dette fornødiges ved sammes Berørelse med andre Dele af Jernbanetjenesten.

Under Ingenieuren, hvis Stilling vi, med Hensyn til den særegne Udhævelse Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har givet denne Post, nærmere skulle omtale, staae tre Overbanemestere, en for hver Bane, under disse paa Hovedbanen og Kongsvingerbanen Banemestere, hver med 3 à 4 Miles Banelængde, under disse Formænd og Arbeidere.

Ingenieurens Post har ved Hovedjernbanen hidtil kunnet været bespart, idet Banens Længde kun er sex Miil, der udgjør den Banelængde, som ved Jernbaner sædvanlig henlægges under een Overbanemester. Denne sidste er den practiske Arbeidsbestyrer af de ved Banelegemet paa den ham undergivne Strækning forefaldende Vedligeholdelsesarbejder. Da tillige her Bestyrerens Tid hidtil har tilladt ham at overtage Ingeniurens Functioner, har man anseet det unødvendigt mellem den ene Overbanemester og Overbestyreren at ansætte nogen egen Ingenieur.

Anderledes bliver Forholdet, naar de tre Jernbaner med en samlet Banelængde af mellem 16 à 17 Miil blive lagte under en Bestyrelse. Der vil da blive tilstrækkelig Brug for en særskilt Ingenieur, og tillige vil Bestyrerens Tid ved den udvidede Trafik saaledes blive taget i Beslag til den almindelige Overbestyrelse, og specielt til Trafikkens Ordning, at han ikke kunde overtage Detailbestyrelsen af og det umiddelbare Ansvar ved Banernes og Bygningernes Vedligeholdelse og Udvidelse ved forefaldende nye Arbejder.

Men vi indsee ikke den aller ringeste Grund til her i Modsætning til hvad der ved andre Baner finder Sted, og i Modsætning til hvad der finder Sted for de tvende andre Branchers Vedkommende, at stille denne Afdelingschef udenfor Overbestyrerens Control og Befalingsret og umiddelbart under Directionen.

Ingenieuren vil efter den sædvanlige af os foreslaede Organisation blive ligesaa selvstændig i sit Departement, som Maskinmesteren i sit, og Bestyreren vil naturligviis ligesaalidt gribe ind i Detaillén af Ingeniurens Bestyrelse af den ham umiddelbart underlagte Green af Jernbanetjenesten, som han nu griber ind i Detaillen af Maskinmesterens Bestyrelse af Værkstedet. Men Overbestyrelsen og den afgjørende Myndighed i alle Tilfælde, hvor Ingeniurens Tjeneste kommer i Berørelse med de øvrige Brancher af Jernbanetjenesten, maa han have.

Skulde nemlig Overbestyreren og Ingenieuren som Sideordnede begge staae umiddelbart under Directionen, vilde Ingen af disse i Forhold til denne have det fulde Ansvar for Varetagelsen af Jernbanens Interesser. Der vilde uafadelig opstaa Spørgsmaal, ved hvilke det vilde være Tvivl underkastet om hvem de vedkom, og Afgjørelsen af disse Spørgsmaal vilde ofte ikke uden stor Skade for Jernbanernes og Publikums Interesser og uden Fare for den offentlige Sikkerhed kunne opsættes.

Forholdet mellem Bestyreren og Ingeniuren kan i saa Tilfælde oprindelig være det bedst mulige, enhver af dem vil dog stadig føle sig hæmmet i sin frie Virksomhed, og de ständige Conferencer, der vilde blive nødvendige mellem dem, de Misforstaaelser, som upaatvivlelig hyppigen vilde opstaae, vilde svække deres Iver og Interesse for Tjenesten og snart bringe dem paa en mindre god Fod med hinanden.

Den sidste afgjørende Myndighed i Jernbanetjenestens Administration kan umulig, som Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg foreslaaer, henlægges umiddelbart til Directionen. Thi deels kan denne ifølge sin collegiale Sammensætning kun dirigere, ikke administrere, deels maatte om den nævnte Myndighed, for at undgaae denne Vanskelighed, henlægges til en af Directionens Medlemmer, denne ganske opoffre sig for Jernbanestyrelsen, og udelukkende anvende sin hele Tid til sammes Tjeneste, hvorved han i Virkeligheden blev Jernbanens Bestyrer, under hvem Ingeniuren altsaa dog kom til at staae. De Tilfælde hvori Ingeniurens Tjeneste kommer i Berørelse med den øvrige Jernbanetjeneste, deels med Trafikken, deels med Værkstedets og Driftsmidlernes Bestyrelse, ere nemlig saa mange og indtræffe saa hyppigen at deres Afgjørelse ikke, uden at den hele Bestyrelse og Trafik vilde gaae istaae, kan udsættes til et Directions-møde, om de endog ved samme hensigtsmæssig kunde afgjøres.

Vi vide ikke nøiagtig hvilken Indfyldelse Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har tænkt sig at en Coordineren af Ingeniuren med Bestyreren skulde have paa Maskinmesterens Stilling. Ingeniuren behøver meget, som maa forfærdiges i Værkstedet. Er det Meningen at Maskinmesteren skulde staae under begge disse Chefer og ligemeget adlyde begge? Man vilde derved bryde paa den første Regel for al Administration, at En aldrig maa staae under to forskjellige Herrer. Resultatet vilde vel blive, at man maatte sætte Maskinmesteren i samme Stilling ved Siden af Ingeniuren og Bestyreren.

Naar man saa overdrog den Myndighed, man havde tænkt sig overdraget Directionen, til en af dens Medlemmer, gav denne Navnet af Bestyrer og den forrige Bestyrer Navnet af Chef for Trafikken og Casse og Bogholderecontoiret, saa havde man jo fuldkommen erholdt den af os paatænkte Organisation kun med den Forskjel at Bestyreren tillige var Medlem af Directionen. Mod dette sidste have vi fra Administrationens Side Intet at indvende. Det er en Ordning der, som bemærket, finder Sted ved mange Jernbaner. Men den kan ikke anvendes paa Hovedbanen, mod hvis Contracts § 9 den strider.

Fordeelingen af Jernbanetjenestens Administration mellem to koordinerede Personer, strider ligeledes mod den nævnte Paragraph. Det foreslaaede nye Administrationssystem kan saaledes ikke anvendes paa Hovedjernbanen.

Hvorledes Bestyrelsen af de nye Jernbaneanlæg ved Forslaget om at Ingeniuren skal være koordineret Bestyreren troer at kunne opnaa nogen „særlig Garanti for at begge Baners Interesser holdes tilbørlig ud fra hinanden,“ kunne vi aldeles ikke forstaae. Vi troe det isaahenseende ikke vil gjøre den ringeste Forskjel om Ingeniuren er underordnet eller koordineret Bestyreren. Ingenieurvæsenet er nemlig netop den Branche, hvor de forskjellige Jernbaners Interesser komme i den mindste Berørelse med hinanden. Da efter vort Forslag, hvorved Bestyrelsen ingen Bemærkning har gjort, Alt Ingenieurvæsenet vedkommende, Materiel og Personale, Ingeniuren selv og hans ubetydelige Contoir undtaget, skal være særskilt for hver Bane og særskilt Regnskab føres derover, vil det ikke være muligt for Directionen eller Bestyreren, om den nok saa meget ønskede det, i denne Henseende at fordele Statsbanerne. I enhver anden Henseende navnlig ved Trafikken og Regnskaberne, er det muligt, kun ikke ved Ingenieurvæsenet.

Det er paa en ganske anden Maade denne Control baade kan og bør søges. Vi have i denne Henseende i vor tidligere Forestilling af 7de Septbr. intet Forslag gjort, da denne Sag ligger udenfor den Forbindelse mellem Jernbanernes Bestyrelse hvorom vi ikkun havde at afgive Forslag. Vi skulde imidlertid nu fremsætte vor Idee om den Maade hvorpaa vi troe at en saadan Control fuldkomnest kunde udføres.

En Undersøgelse om hvorvidt ved den fælles Bestyrelse af Jernbanerne og ved Udførelsen af den mellem dem oprettede Contract, Statsbanernes særlige Interesser ere behørig varetagne, kan ikke indskrænkes alene til Banelegemeerne eller til Materiellet, men maa nødvendigviis udstrækkes til Trafikken og fremfor alt til Regnskabet, der udgjør Hovedpunktet for Banernes pecuniære Interesser. Antages der at Directionen var tilbøielig til at foretrække nogen enkelt Banes Interesse, da vilde en Control, som ikke udstrækker sig til

Regnskabet, være aldeles betydningsløs. Da nu de Kundskaber, som udfordres for at kunne bedømme Banernes og Materiellets Vedligeholdelsestilstand, Trafikkens Behov i Forhold til Midlerne til at tilfredsstille samme, og Regnskabsførselen, ikke lettelig kan forudsættes at kunne findes samlet hos en enkelt Person, troe vi Controllen hensigtsmæssigst udøves af en for Tilfældet udnævnt Commission, bestaaende mindst af en i Jernbaners Bygning, en i Locomotivvæsenet og Jernbaners Drift, og en i Regnskabsager kyndig Person, til hvem det overdroges at undersøge Statsbanernes og det samme tilhørende Materiels Tilstand tilligemed Trafikkens Administration og samtlige Baners Regnskaber af enhver Art. Den sidste Regnskabsrevision maatte da naturligviis være af en anden Art, end den der udførtes af de fast ansatte Revisorer, idet den maatte gaa ud paa at undersøge de Principer, som ved Regnskabsførselen befulgtes og disses Indflydelse paa Banernes pecuniære Stilling. Ogsaa de over Trafikken førte Bøger maatte Commissionen undersøge, og herved forvise sig om at ingen utilbørlig Tilsidesættelse af Statsbanernes Interesse fandt Sted. Naar Commissionen instrueredes at afgive Beretning om Alt, som kunde være af Indflydelse paa Statsbanerne og paa Forholdet mellem disse og Hovedbanen, hvad enten Commissionen paa samme havde noget at udsætte eller den billigede samme, vilde Departementet formentlig paa denne Maade kunne komme til et temmeligt paalideligt Resultat.

Betyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har foreslaaet at Ingenieurposten og samtlige Stationsbetjentposter ved Statsbanerne skulde ansættes af Departementet for det Indre, eller, hvilket kommer ud paa det samme, med Departementets Approbation. Bestyrelsen har herfor ingensomhelst Grunde anført. Directionen kan heller ikke gaa ind paa denne Innovation, der er forskjellig fra hvad der finder Sted ved alle andre Jernbaner. Skal Directionen have den øverste Styrelse af og Ansvar for Jernbanernes hensigtsmæssige Drift, maa den nødvendigviis baade selv kunne vælge og i Tilfælde opsiges Banernes forskjellige Betjente. De Grunde, der kunne gjøre en Person meget uskikket til en af de ovennævnte Poster ved Jernbanen bestaae nemlig kun sjelden af saa grove enkeltstaaende Pligtforsømmelser, at hans Afsked eller Opsigelse bliver en nødvendig Følge heraf; men de bestaae langt hyppigere i mere negative Egenskaber hos Vedkommende, saasom Mangel paa Iver i Tjenesten, hyppige smaae Skjødesheder, Seendrægtighed, Uvillighed i Forhold til sine Medbetjente ved Jernbanen og mod Banens Kunder o. desl., Feil, som i ligesaa høi Grad som nogen enkelt stor Pligtforsømmelse eller Overtrædelse af en bestemt Befaling kunne virke skadeligt for Jernbanen og gjøre Vedkommendes Fjernelse fra hans Post til en Nødvendighed, men som ikke hensigtsmæssigen kunne forelægges for eller bedømmes af en udenfor Jernbanetjenestens daglige Virksomhed staaende Autoritet som Departementet.

Heller ikke kan det paa Tjenestens Disciplin gjøre noget godt Indtryk, naar Jernbanens Bestyrer, Chefen for Casse og Bogholdercontoiret og Maskinmesteren blive ansatte af og atter kunne opsiges af Directionen, medens derimod Ingenieuren og Stationsbetjentene skulde have en af denne mere uafhængig Stilling. Ingenieuren og Stationsbetjentene vilde ved denne Forskjel i Ansættelsesmaaden komme til at føle sig mere uberoende af Directionen, og af Jernbanebestyreren, og Følelsen af Ansvar vilde herved hos dem lettelig svækkes. Vi maa derfor paa det bestemtteste insistere paa at alle ved Statsbanerne ansatte Functionærer ansættes af og atter kunne opsiges af Directionen.

Derimod kunne vi naturligviis Intet have imod, og finde det tvertimod ganske i sin Orden, at Departementet approberer et Lønningsregulativ for alle ved Statsbanerne ansatte Betjente, og at ingen ny Post ved samme oprettes uden Departementets forudgaaende Samtykke.

Ved Hamarbanen foreslaaer Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg en Ingenieur ansat som Driftsbestyrer, og synes det at Bestyrelsen har tænkt sig, at denne som Ingenieur skulde staae under Hovedingenieuren, som Driftsbestyrer under Jernbanernes Overbestyrer. Dette at lade en Person tjene to Herrer, er som ovenfor nævnt, mod de første Principer for enhver Administration og Directionen maa derfor foretrække sit ovenfor antydede Forslag om at der sammesteds kun ansættes en Banemester, d. e. en practisk duelig Arbeidsbestyrer og en Driftsbestyrer, der da tillige kunde fungere som Stationsmester i Hamar. Nogen høiere Ingenieurkundskab troe vi ikke nødvendig for Banemesteren, da Forbindelsen med de øvrige Baner til enhver Tid er saa let, at Ingenieuren uden Vanskelighed kan have det fornødne høiere Ingenieurtilsyn med denne korte Bane. En Banemester vilde ogsaa, om Driftsbestyreren var Ingenieur, ikke kunne undværes, og den af

os foreslaaede Ordning har da tillige det for Hamarbanen særdeles vigtige Fortrin af Billighed fremfor den af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg antydede.

Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg foreslaaer at det i Lov af 7de September 1854 bestemte Tilsyn med Jernbaner m. m. skal henlægges under Ingenieurbrigaden, ligesom ogsaa at der ved Statsbanerne ikke skal iværksættes noget større Arbeide, som ikke kan henregnes under den almindelige Vedligeholdelse, uden efter Planer, der af Ingenieurbrigaden forud ere billigede. Vi have intet specielt mod disse Forslag, men ansee dem for at være nærværende Sag aldeles uvedkommende.

Da forøvrigt Directionen ved ethvert projecteret Arbeide ved Statsbanerne, der ikke kan henregnes til den almindelige Vedligeholdelse, men er en Udvidelse eller Ombygning af Banerne eller deres Materiel, naturligviis maa henvende sig til det ærede Departement for at erholde Bevilgningen af de dertil fornødne Penge-midler, staaer det ved samme Leilighed selvfølgelig Departementet frit for at forelægge Sagen for Ingenieurbrigaden eller hvilkensomhelst anden Auctoritet.

Vi gaee nu over til den egentlige contractmæssige Forbindelse mellem Banerne, forsaavidt Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg herom har udtalt en afvigende Anskuelse fra den i vort Forslag af 7de September f. A. udviklede.

Med Hensyn til de fælles Administrationsomkostninger, Løn til de norske Medlemmer af Jernbane-directionen og Lønninger og Omkostninger under Hovedcontoiret, da have vi foreslaaet, at Hamarbanen hertil skulde bidrage et bestemt Beløb, 500 Spd. aarlig, og at Resten skulde fordeles mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerjernbanen i Forhold til disse Baners Længde, altsaa i Forholdet 5 til 6. Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har derimod foreslaaet, at Hovedjernbanen og Statsjernbanerne skulde bidrage i Forhold til deres Brutto-Indtægter, eller ogsaa hver Halvdelen til disse Udgifter.

Vi skulle opgjøre et omtrentlig Overslag over de Udgifter, hvilke som fælles Administrationsomkostninger skulde komme til Fordeling mellem Banerne paa den ene eller anden Maade.

De norske Directorers og Bestyrerens Løn vilde blive uforandrede og opføres

saaledes med	2800 Spd.
Hovedcontoirets øvrige Udgifter udgjøre for nærværende omtrent	3700 —
Hertil kommer Brænde og Lys ved Hovedcontoiret, som hidtil har været bogført blandt Stationsudgifter i Christiania, men i Fremtiden naturligviis vilde blive at medregne blandt Administrationsudgifter. Vi ansætte samme til	300 —
Endvidere tilkommer Leiegodtgjørelse for det til Hovedcontoiret anvendte Locale med Inventarium, som kan ansættes i Pengeværdi til	700 —

Tilsammen nærværende Udgifter 7500 Spd.

Disse ville ved Ansættelsen af nogle nye Betjente og paa anden Maade ved Banernes Forening antagelig forøges med omtrent 2000 —

Tilsammen 9500 Spd.

Vi regne ikke hermed Udgifterne til Ingeniøren og hans Contoir, da Udgifterne ved samme komme paa en anden Conto og vil blive at fordele mellem alle tre Baner, forholdsviis til deres Længde, hvilken Fordelingsmaade Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg ogsaa har anbefalet.

Efter vort Forslag af 7de Septbr. skulde af ovenstaaende 9500 Spd. Hamarbanen betale 500 Spd. og Resten 9000 Spd. deles mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerbanen efter Forholdet 5 : 6, hvorved paa Hovedjernbanen vilde falde en Andeel af 4091 Spd. og paa Kongsvingerbanen 4909 Spd. Fordeltes efter det af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg fremsatte Forslag Udgifterne forholdsviis til Trafikindtægterne, som i Statsbanernes 2det Driftsaar kunne antages til 235000 Spd. for Hovedjernbanen, 78000 Spd. for Kongsvingerbanen, og 34000 Spd. for Hamarbanen, hvilken Fordeling vi, under Forudsætning af at Hovedjernbanen ikke afgiver noget af den samme tilkommende Fragt til Kongsvingerbanen, hvorom mere nedenfor, ere villige til at gaa ind paa, saa bliver Hovedbanens Andeel 6434 Spd., Kongsvingerbanens Andeel 2136 Spd. og Hamarbanens 930 Spd. I Rentabilitetsberegningerne for Kongsvinger og Hamarbanen ere nemlig for disse Baners 2det Driftsaar, disse Baners Indtægter ansatte til omtrent 78000 Spd. og 34000 Spd. Hovedjernbanens Tra-

fikindtægt var i dens 7de Driftsaar 204000 Spd. vil antagelig inden tre Aar, ovennævnte Baners 2det Driftsaar, stige til 220000 Spd. og er beregnet ved Kongsvingerbanens Tilslutning (saalænge denne ikke gaaer længere end til Kongsvinger) ikkun at vilde vinde yderligere 15000 Spd, tilsammen 235,000 Spd.

Forskjellen mellem denne sidste og den af os under 7de Septbr. f. A. foreslaaede Fordeling af Udgifterne vil for Hovedbanens Vedkommende beløbe sig til 2343 Spd.

Forslaget om de fælleds Administrationsudgifters Fordeling efter Forhold af Trafikindtægterne medfører sammenlignet med en særskildt Administration af Hovedjernbanen og af Statsbanerne en betydelig større Gevinst for de sidste fremfor den Gevinst, der tilfalder den første. Hovedjernbanens Udgifter (de britiske Directureres Løn ikke medregnet) udgjøre fortiden med Tillæg af 700 Spd. som Localets Leieværdi, omtrent 7500 Spd., medens de efter Foreningen ovenfor er beregnet at ville udgjøre 6434 Spd., hvilket giver en Besparelse af 1066 Spd. Begge Statsbaners Administration særskildt fra Hovedbanen kan neppe antages at koste synderlig mindre end Hovedbanens nu (de britiske Directureres Løn ikke medregnet), hvilken, Leie af Locale medregnet, beløber 7500 Spd., medens deres Andeel af de fælles Administrationsudgifter ovenfor ere calculatede til 8066 Spd., hvilket giver en Besparelse af 4434 Spd. Den for Hovedbanen ved Fællesskabet over paaregnede Besparelse, 1066 Spd., gaaer desuden for en Deel med til at dække dens Andeel af Løn til den fælles Ingenieur, som da bliver nødvendig, men hvis Post nu kan bespares. Vort Forslag af 7de Septbr. f. A. til Fordeling af de fælles Administrationsudgifter var imidlertid udtrykkelig sat i Forbindelse med de øvrige Dele af Forslaget til Foreningen af Banernes Drift, og vi ere, som ovenfor nævnt og hvorom mere nedenfor, under andre Betingelser forøvrigt, villige til at indgaa paa det af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg gjorte Forslag om Fordeling efter Forhold af Trafikindtægterne.

Med Hensyn til Fordelingen af Taxten for Gjennemgangstransport af Passageerer og Gods paa Hovedbanen og Kongsvingerbanen hvorved Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg gjør Forslag til en for Kongsvingerbanen gunstigere Fordeling end den af Directionen foreslaaede, skal Directionen forudskikke følgende almindelige Bemærkninger om de to Baners Forhold til hinanden.

Kongsvingerbanen er for en langtfra ubetydelig Deel en Concurrencebane med Hovedjernbanen. Den borttager en ikke ubetydelig Trafik, som hidtil har gaaet til Hovedjernbanens fjernere Stationer, nemlig til Eidsvold fra Nordre Odalen og endeel af Søndre Odalen, til Kløften fra Næs, Søndre Odalen, Vinger og Soløer, til Frogner fra Sørum og Urskoug, og leder samme til den Christiania betydelig nærmere beliggende Station Lillestrømmen. Ogsaa en Deel af den Trafik, som fortiden kommer til Lillestrømmen fra Fet og Omegnen af Øieren vil den optage.

For at lette den sidste Trafik har Hovedjernbanen gjort meget betydelige Opoftrelser ikke alene ved de kostbare Anlæg, der ere foretagne paa Lillestrømmen, og hvilke, forsaavidt Trælasttrafikken fra Saugbrugene ved Øieren og fra Lændsen ved Glommens Udløb i samme optages paa Kongsvingerbanen, tildeels blive overflødige, men ogsaa ved til Øierens Regulering directe at bidrage det betydelige Beløb af 15000 Spd., heri ikke medregnet det paa Hovedjernbanen som Grundeier af Lillestrømmen Station udlignede Beløb. Dette betydelige Bidrag overtog Hovedjernbanen af Hensyn til den større Transport af Passageerer og fornemlig Varer, som kunde forventes fra Øierens Opland, saasomt Nitelven blev farbar op til Lillestrømmen og Dampskibsfart paa samme og Øieren kunde finde Sted med Varer og Passagerer. Nu har dette Bidrag hjulpet til Anlæg af en Concurrencebane ved at lette Kongsvingerbanens Tilslutning til Hovedjernbanen ved Lillestrømmen istedetfor ved Trøgstad og en stor Deel af den forventede forøgede Vare og Passageertrafik til Lillestrømmen vil nu sandsynligviis gaa over til Kongsvingerbanen og kun gennem denne komme Hovedjernbanen tilgode.

Under saadanne Omstændigheder er det naturligt, at Hovedjernbanens Actionærer som deres Deel af Gjennemgangsfragten mellem Kongsvingerbanen og Christiania gjøre Fordring paa den samme Fragt, der erlægges mellem Lillestrømmen og Christiania.

Paa vor Forestilling havde imidlertid de britiske Medlemmer af Directionen, der indtil nu repræsentere Preferenceactiernes Eiere, under Forudsætning af at de øvrige i vort Forslag af 7de Septbr. f. A. indeholdte Betingelser ligeledes vedtoges, gaaet ind paa en ikke ubetydelig Nedsættelse heri til Fordeel for Kongsvingerbanen.

Denne Nedsættelse bestaaer i Differencen mellem den Fragt, Hovedjernbanen efter den nu gjældende Taxt oppebær for Godstransport mellem Christiania og Lillestrømmen og den Deel af Gjennemgangsfragten, som den efter vort Forslag af 7de Septbr. f. A. skulde oppebære med Tillæg af Vognleien mellem Christiania og Lillestrømmen, hvilken efter Forslaget Kongsvingerbanen skulde præstere.

Antages for Trælastens Vedkommende alle Vogne at gaa tomme fra Christiania til Kongsvingerbanen, hvilket ikke vil være Tilfældet, men er den ved Beregningen af Hovedjernbanens ovennævnte Opofrelse for samme ufordeelagtigste Forudsætning, saa udgjør Vognleien $10 \times 1,8 \times 2 = 36 \beta$ pr. Vogn, Vognleien beregnet til 10β pr. Vognmil. (I vort Forslag af 7de Septbr. er Vognleie og Drift tilsammen beregnet til 12β , hvoraf Driften udgjør 2β). Trælastens Læsning besørgeres af Afsenderen og vilde Hovedjernbanen ved samme ingen særegne Udgifter have haft og den besparer altsaa aldeles Intet i denne Henseende ved Gjennemgangsfragten.

Efter vort Forslag af 7de Septbr. f. A. skulde Hovedjernbanens Andeel af Fragten fra Kongsvingerbanen til Christiania blive pr. Vogn for Planker 2 Spd. 96β , for Bord 2 Spd. 40β , for Tømmer 1 Spd. 104β og for Brænde 1 Spd. 48β . Lægges til disse Beløb 36β som den Vognleie Hovedjernbanen efter Forslaget skulde spare saafremt Transporten foregaaer paa Kongsvingerbanens Vogne, eller erhølge godtgjort af Kongsvingerbanen, saafremt Transporten foregaaer paa Hovedjernbanens Vogne, erholdes for en Vogn Planker 3 Spd. 12β , for en Vogn Bord 2 Spd. 76β , for Tømmer 2 Spd. 20β , for Brænde 1 Spd. 84β . Hovedbanens nærværende Taxt fra Lillestrømmen til Christiania er derimod for en Vogn Planker 3 Spd. 96β , for Bord 3 Spd. 20β , for Tømmer 2 Spd. 64β og for Brænde 1 Spd. 108β . Dette giver en Opofrelse af Hovedjernbanen til Fordeel for Kongsvingerbanen af: for en Vogn Planker 84β , for en Vogn Bord 64β , for en Vogn Tømmer 44β , for en Vogn Brænde 24β . Og denne Opofrelse forøges saafremt Vognene gaa læssede tilbage fra Christiania til Kongsvingerbanen, med Differencen mellem den Fragt, der nu finder Sted fra Christiania til Lillestrømmen og den Andeel Hovedjernbanen efter vort Forslag af 7de Septbr. f. A. skulde nøie sig med.

Antages saaledes at en Trælastvogn istedetfor at gaa tom op til Kongsvingerbanen, afgaaer læsset op med 8 Tdr. Sild, hvilket saavel med Hensyn til Belastning som til Fragten Størrelse kan antages som et Gjennemsnitsexempel, da udgjør denne Differens $8 \times (12 - 8) = 32 \beta$, idet den nærværende Taxt for en Tønde Sild fra Christiania til Lillestrømmen er 12β , Hovedbanens foreslaaede Andeel i Gjennemgangsfragten fra Christiania til Kongsvingerbanen derimod kun 8β . Tages rundt Tømmer med Hensyn til Fragten Størrelse som Gjennemsnit af Transporten til Christiania og Vognene i Gjennemsnit læssede med en Fragt, der svarer til 8 Tdr. Sild opad, — en fuld læsset Plankevogn rummer 24 Tdr. Sild, læsset med Sækkegods en endnu større Vægt, — bliver den Opofrelse, Hovedjernbanen efter ovenstaaende vort Forslag af 7de Septbr. f. A. skulde gjort til Fordeel for Kongsvingerbanen, i Gjennemsnit 76β pr. Vogn. Ialfald kan den om endog paa Kongsvingerbanen, hvilket ikke er usandsynligt, Vognene hyppigere end paa Hovedjernbanen skulle gaa tomme i den ene Retning, Trælastvogne tomme op, Kassevogne tomme eller lidet læssede ned, — med Sikkerhed antages til $\frac{1}{2}$ Spd. pr. Vogn, Vognenes Antal kun regnet i den ene Retning.

Paa Hovedjernbanen bevægedes i 2det Driftsaar i Gjennemsnit af begge Retninger, op og ned, henimod 18,000 Godsvogne.

Antages Kongsvingerbanens Godstrafik kun at benytte en Trediedeel af dette Antal Vogne (i Rentabilitetsberegningen er efter erhvervede Opgaver antaget 7000 Vogne Trælast ned) giver dette i andet Driftsaar 6000 Vogne og en Opofrelse af 60β pr. Vogn udgjør 3000 Spd.

Denne Nedsættelse til Fordeel for en Bane, der desuden ved den oven forklarede Concurrence borttager ikke ubetydelig Trafik fra Hovedjernbanen, troe vi ikke Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har taget behørig Hensyn til, naar den forlanger samme forøget med omtrent 50 pCt. og desuden med Nedsættelse af Passageerfragten.

Grunden hvorfor vi have foreslaet for Departementet som Repræsentant for Hovedjernbanens uprioriterede Actionærer og for vore Britiske Colleger som Repræsentanter for de prioriterede Actionærers Interesser, at gjøre den ovenforklarede betydelige Nedsættelse til Fordeel for Kongsvingerbanen, var den Besparelse

i Administrationsudgifter, som for Hovedbanen vilde opstaae ved den foreslaaede Forening, naar Administrationsomkostningernes Fordeling skeede paa den af os foreslaaede Maade og tillige de øvrige foreslaaede Betingelser vedtoges. Denne Besparelse er for Hovedcontoirets og Directionens Vedkommende ovenfor beregnet til Differencen mellem 7500 Spd. og 4091 Spd. eller til 3409 Spd.

Herfra vil imidlertid gaa Hovedjernbanens Andeel af Ingeniørens Løn, idet denne Functionær, som ovenfor forklaret, ved Hovedbanen hidtil har kunnet været sparet. Den ovenfor beregnede Besparelse i Administrationsudgifter svarer saaledes omtrent til den i vort Forslag af 7de Septbr. f. A. opførte Nedsættelse i Godstaxten for Stykket Lillestrømmen — Christiania til Fordeel for Kongsvingerbanen og Forslaget til denne Nedsættelse og til Fordelingen af de fælles Administrationsudgifter efter vort Forslag af 7de Septbr. f. A. staae derfor i en nødvendig Forbindelse med hinanden. I den Omstændighed at Kongsvingerjernbanen vil tilføre Hovedjernbanen en større Trafikindtægt til Lillestrømmen end den berøver samme ved den Concurrence med Hovedjernbanens øvre Deel, ligger nemlig ingen Grund for den sidste til uden Godtgjørelse paa anden Maade at bortgive noget af den samme tilkommende Fragt. Forholdet er her ikke som det i enkelte Tilfælde har været i Udlandet, at den nye Jernbane har Valget mellem Tilknytning til flere andre Jernbaner og kan gjøre sig Fordeel ved Concurrencen mellem disse. Kongsvingerbanen maa nødvendig benytte Hovedjernbanen fra Lillestrømmen af, og det er aldeles i sin Orden at Hovedjernbanens Actionærer herved erholder nogen Fordeel. Da det endnu var uafgjort om Kongsvingerbanen skulde udmunde i Hovedbanen ved Trøgstad eller ved Lillestrømmen, fandt en lignende Concurrence mellem de to Interesser Sted, og Hovedjernbanen tilbød da for at erholde det for samme gunstigste Resultat at foretage en Opofrelse ved kun at beregne sin Andeel af Fragten fra Kløften istedetfor fra Trøgstad.

At Hovedjernbanen har en gunstigere Beliggenhed ved at ende ved Concentrationspunctet for al Trafik paa begge Baner, Christiania, fremfor Kongsvingerbanen, er ingen Grund til at foreslaa noget taget fra den første Bane og lagt til den sidste. Det er kun denne gunstige Beliggenhed, som har bevirket at Staten for de $\frac{3}{4}$ Dele erholdt Actietagere, dels prioriterede, dels uprioriterede til Hovedjernbanens Anlæg. Vi vide derfor under nærværende Omstændigheder ikke nogensomhelst Grund for at Hovedjernbanens Actionærer skulde ville afgive det allerringeste af den dem tilkommende Fragt, uden mod et Vederlag, der antages at være af tilsvarende Pengeværd. Et saadant Vederlag havde vi efter vort Forslag af 7de Septbr. f. A. opstillet i Besparelsen ved en fælles Administration, naar Omkostningerne ved denne fordeeltes i Forhold til Banernes Længde og i de øvrige ovenfor anførte og beregnede Fordele, der imidlertid ogsaa kommer Kongsvingerbanen tilgode, og vi havde derfor foreslaaet og vore brittiske Colleger havde paa Preferenceactiernes Vegne erklæret sig villige til at vedtage et hertil svarende Afslag i Fragten fra Lillestrømmen til Fordeel for Kongsvingerbanen.

At Hovedjernbanens Actionærer skulde afstaae noget af den Fordeel, som de kunne vente af Traffikkens Forøgelse formedelst Kongsvingerbanens Anlæg kan heller ikke med Billighed ventes af Staten.

Det maa nemlig erindres, at det Prospectus, som i sin Tid af en af Staten udnævnt Commission opstilledes for Forrentning af Hovedjernbanens Actier i ikke liden Grad har viist sig upaalideligt.

Og dette gjælder ikke alene Forrentningens Procentforhold, men endog den Deel af samme paa hvis Nøiagtighed en ganske særegen Vægt blev lagt, Banens forventede Bruttoindtægter. Istedetfor et Netto-udbytte af 112000 Spd., har vor Banes Nettooverskud ingensinde udgjort over 85000, i de to sidstforløbne Aar efter Banens endelige Overleverelse ikke over 60000 Spd., og istedetfor en Bruttoindtægt, der skulde begynde med 225000 Spd., har man efter 7 Aars Forløb og med en ganske extraordinair Korntransport ikke naaet høiere end til 212000 Spd.

Vi kjende vistnok hvad der kan siges til Undskyldning for disse store Feilregninger, og ville ikke have Ovenstaaende betragtet som nogen Bebreidelse mod de Mænd, som i sin Tid opstillede ovennævnte Tal eller mod Statsstyrelsen; men det vil neppe findes passende efter en saadan Feiltagelse, med Preferenceactier, som staae i en Cours af 80 til 90 pCt. og uprioriterede Actier i en Cours af 35 til 40 pCt., at forlange, at disses Eiere til Fordeel for Statscassen skulde opgive den lovlige Indtægt, som ved den Udsigt den giver til et bedre Nettoudbytte, endog ikkun kan siges at holde den sidstnævnte Cours saavidt oppe.

Og om endog Billighed ikke som paaviist i denne Sag netop var for Hovedjernbanen, havde vi

dog ikke kunnet tilraade nogen eensidig Opoffelse til Fordeel for Statsbanerne. I Forretninger, hvor man handler paa Andres Vegne og for Andres Penge, er man nemlig ikke berettiget til at lade sig lede af Sympathier eller Billighedshensyn, men kun af Beregninger og Retshensyn. Der er derimod Intet til Hinder for, og det vil tvertimod være mere correct at basere Overeenskomsten om Gjennemgangsfragt ligefrem paa den Regel, at Hovedjernbanen af Gjennemgangsfragten erholder den fulde for samme nu fastsatte Fragt fra og til Lillestrømmen, men at den godtgjør Kongsvingerbanen for Brugen af dennes Vogne, forsaavidt Transporten finder Sted paa disse.

En saadan Overeenskomst har ogsaa den Fordeel, at den er uafhængig af om Administrationen for begge Baner maatte være fælleds eller ikke, og at dette Fælledsskab altsaa kan hæves uden at denne Deel af Overeenskomsten og altsaa Gjennemgangsfragten derfor ophører. Den er ligeledes uafhængig af om Hovedjernbanen overtager Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne. I alle disse Henseender dannede derimod vort Forslag af 7de Septbr. f. A. en Heelhed, hvori ingen enkelt Forandring kunde foretages uden tilsvarende Forandringer i andre Puncter.

Endelig har den Fordelen af en større Simpeltid og Tydelighed i de Principer, hvorpaa samme beroer.

Da vort foregaaende Forslag af 7de Septbr. f. A. ikke har vundet Bifald hos Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg frafalde vi samme herved, og optage i dets Sted det af Bestyrelsen fremsatte Forslag om Administrationsomkostningernes Fordeling i Forhold til Trafikindtægterne, samt om at Hovedjernbanen svarer Vogneleie for de Kongsvingerbanen tilhørende Vogne, der benyttes til Fragtkørsel mellem Lillestrømmen og Christiania, mod at Hovedjernbanen da erholder den fulde samme tilkommende Fragt fra og til Lillestrømmen.

Paa Fastsættelsen af den samlede Gjennemgangsfragt er denne Forandring uden Indflydelse. Hovedjernbanens nuværende Taxt mellem Christiania og Lillestrømmen kan heller ikke erkjendes at staae i det ringeste Misforhold til den Andeel af Gjennemgangsfragten, som vil tilfalde Kongsvingerbanen, endog om denne Gjennemgangsfragt nedsættes til de af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg foreslaaede Grændser. Efter dette Forslag skulde saaledes Fragten for en Vogn Planker fra Kongsvinger til Christiania blive 9 Spd. Hovedjernbanens nærværende Fragt fra Lillestrømmen til Christiania er 3 Spd. 96 β og Fragten paa Kongsvingerbanen blev da 5 Spd. 24 β . Enhver Bane havde i dette Tilfælde selv at stille eller bekoste Leie af Vogn paa sin Bane.

Vi skulle nu sammenligne det af begge Baner for denne Fragt udførte Arbejde.

Først hvad den egentlige Jernbanetransport angaaer, da er denne besværligst paa Hovedjernbanen netop paa Stykket Lillestrømmen — Christiania, idet paa samme findes de 3 største Stigninger paa Hovedbanen, den ene paa $\frac{1}{40}$ fra Christiania til Bryn med en Længde af 9306 Fod, den anden paa $\frac{1}{80}$ fra Lillestrømmen til Strømmen med en Længde af 7656 Fod, forenet med stærke Krumninger, den tredje paa $\frac{1}{71}$ mellem Gro-rud og Robsrud med en Længde af 5082 Fod. Fladere Stigning end $\frac{1}{80}$ findes kun paa en Længde af 3450 Fod af Hovedbanen udenfor Christiania Stationsplads, eller omtrent $\frac{1}{8}$ af den hele Længde. Opstigningen til det høieste Punct naaer en Høide af 529 Fod over Christiania Station og 191 Fod over Lillestrømmen.

Kongsvingerbanens Stigninger overstige derimod ingensteds $\frac{1}{80}$ og det høieste Punct paa Samme har ikkun en Høide af 129 Fod over Lillestrømmen. Paa den anden Side er Hovedbanens Længde mellem Lillestrømmen og Christiania 1,8 Mil. Kongsvingerbanen mellem Kongsvinger og Lillestrømmen 7,2 Mil.

Med Hensyn til det med Godssets Modtagelse og Aflevering stedfindende Arbejde, da maa man særskilt betragte Trælasten og det øvrige Gods. Trælastens Modtagelse medfører ingen særegne Bekostninger udenfor det almindelige Tilsyn med Læsningen, idet Omkostningerne ved denne falde paa Afsenderen eller i Tilfælde at den overtages af Jernbanen, betales særskilt udenfor Fragten. Derimod findes der i Christiania, hvorhen saagodt som al Trælast fra Kongsvingerbanen vil blive transporteret, ikke ubetydelige Udgifter ved Vognenes Udskiften og Transport ind paa og ud fra de forskellige Bordtomter, hvilken maa udføres med Hestkraft. Hertil kommer de meget kostbare Anlæg ved Søengen, Hovedjernbanen har udført udenfor sin oprindelige Plan for at kunne accomodere en forøget Trælasttrafik, Anlæg som umiddelbart ville komme Kongs-

vingerbanen tilgode, idet ikkun ved samme nogen betydeligere Trafik af skaaren Last kan ventes sat igang af Skoveierne i Kongsvingerbanens Opland.

Disse ere nemlig ikke i Besiddelse af passende Tomter til Oplag i Christiania, og kunne uden den Udvidelse i Tomteplads, Anlægget paa Sørengen giver Anledning til, neppe antages at formaae at concurrere med Christiania Trælasthandlere og de disse tilhørende Saugbrug i Øierens Omegn og ved Strømmen.

Anlægget paa Sørengen er udført af Hensyn til den større Tømmertransport, som vi under Concurrence med Sarpsborg og Fredriksstad haabe formedelst dette Anlæg at kunne trække til Hovedjernbanen. Men dette vedkommer ikke Kongsvingerbanen eller Forholdet til samme, da egentlig Tømmertransport (Saugtømmer og Bjælker) ikke kan forventes i nogen synderlig Grad paa den sidste Bane, ialfald ikke udenfor en høist ubetydelig Strækning fra det paatænkte Anlæg ved Vestvolden til Lillestrømmen. Kun endeel Spirer og Stik kan ventes fra Kongsvingerbanens Opland, og disse maa ubetinget gaa denne Vei til Christiania, da de ikke kunne flødes gjennem Glommen.

De ville forøvrigt rimeligviis kun give nogen synderlig Trafik i de første Aar, da de paa Grund af deres Dimensioner ikke kunne transporteres langveisfra til Jernbanen, og de denne nærmestliggende Skove snart ville blive udhuggede for samme.

At Hovedjernbanen formedelst den forøgede Trælasttrafik, den kan vente ved Kongsvingerbanens Anlæg, ogsaa har en Interesse i den ved Anlægget paa Sørengen bevirkede Udvidelse af Christiania Trælasttomter formindsker ikke Vægten af det her Anførte, da Hovedjernbanen bærer alle Udgifter ved Anlægget paa Sørengen.

Det fremgaaer heraf, at den hele og meget betydelige Omkostning ved Trælastens Modtagelse, forsaavidt den er uafhængig af Afstanden, Vognenes Afgiven ikke medregnet, falder Hovedjernbanen udelukkende tillast.

Hvad andet Gods end Trælast angaaer, da medfører Expeditionen af samme noget mere Arbeide ved Modtagelsen end ved Udleveringen, idet Factureringen udføres af den modtagende Station. Da det meste Gods maa ventes sendt op fra Christiania til Kongsvingerbanen, vil ogsaa herved den større Deel af de af Afstanden uafhængige Udgifter, Vognenes Afgiven ikke medregnet, falde Hovedjernbanen tillast.

Tages Hensyn til det her anførte, finde vi at Forholdet mellem Fragt, som for Planker bliver 3 Spd. 96 β til 5 Spd. 24 β , eller 19 til 26 og f. Ex. for Sild 12 til 21, uagtet Forholdet mellem Længden er 1,8 til 7,2 eller 1 til 4, dog er ganske rimeligt.

Hvad den af os beregnede Godtgjørelse, hvorfor Hovedbanen skulde kunne overtage Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne angaaer, da bemærker Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg, at det forekommer den, at der ved Beregningen af samme ikke er taget behørig Hensyn til de respective Baners Stigningsforhold, til at Kongsvingerbanens Driftsmidler ere nye og til at Udgifterne efter Liniernes Forening ville blive at fordele paa et større Mileantal og at enkelte Udgiftsposter ikke ville stige i samme Forhold som Mileantallet.

Vi maa til det første Punct bemærke, at vi i vor Beregning udtrykkelig have taget Hensyn til Liniernes forskellige Stigningsforhold, og af denne Grund f. Ex. kun forudsat $\frac{1}{2}$ af den Slitage paa Locomotivhjulene paa Kongsvingerbanen, som finder Sted paa Hovedjernbanen. Nogen anden Indflydelse vil, som af os ved samme Leilighed udførligere begrundet, Banens store Fladhed ikke have til at formindske Udgifterne pr. Locomotivmil, medens derimod den paa Centneret faldende Deel af Locomotivudgifterne bliver mindre formedelst de større Train, som paa den flade Bane kunne fremføres med samme Locomotivkraft. Heller ikke kunne vi være enige med Bestyrelsen i, at vi ikke have taget behørigt Hensyn til at Kongsvingerbanens Driftsmidler ere nye, da Hovedbanens ogsaa ved Begyndelsen af det Tidsrum, vi have lagt til Grund for vore Beregninger vare ligesaa nye, og de i de 6 Aar af hvilke vi have taget Middeltallet ikke have undergaaet nogen Hovedreparation. Vi have medtaget 6 Aar for at erholde et paalideligere Middeltal, men nogen mærkelig Forskjel vilde ikke være fremkommet, om vi kun havde lagt de første 3 Driftsaar til Grund. Et Blik paa Sammenstillingen i 6te Driftsberetning pag. 30 vil vise dette for Locomotivernes Vedkommende.

Den Besparelse i Administrationsudgifterne, som ved Værkstedet kan forventes til Fordeel for Hovedjernbanen, derved at disse Udgifter ved Foreningen i et Værksted blive at fordele paa et større Mileantal, kan i det høieste anslaaes til 1000 Spd. aarlig. De nuværende Administrationsudgifter, Løn til Maskinmesteren, Formændene, samtlige Contoirister og Vagtmænd udgjøre nemlig omtrent 4000 Spd., og nogen Forøgelse heri vil ved Udvidelsen af Værkstedet nødvendig finde Sted. Men den Fordeel Kongsvingerbanen samtidig erholder i Sammenligning med Omkostningerne ved en særegen Administration og Renter m. m. af Værkstedbygning med Maskiner og Beholdninger, der blev nødvendig, hvis denne Bane særskilt skulde overtage sin Drift, bliver mangedobbelt saa stor. Vi indsee ingen Grund til at, naar en Fordeel erholdes ved en Forening af Værkstederne, denne udelukkende skal tilstaaes Statsbanerne. Der maa desuden tages et væsentligt Hensyn til den Resico Hovedbanen løber ved til en fast forudbestemt Priis at overtage Vedligeholdelsen og Driften af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne. Ingen Assurance, og hermed maa dette sammenlignes, gives eller forlanges uden noget Overskud over den ved en streng Sandsynlighedsberegning fremkomne Godtgjørelse.

Forøvrigt ere de af os foreslaaede Priser kun opførte for et Tidsrum af 3 Aar, efter hvilken Tid de kunne revideres.

Vi kunde ikke engang om det fra Kongsvingerbanens Standpunct af skulde ønskes, forsvare for Hovedbanens Actionærer at vedstaae den calculerede Priis for et længere Tidsrum, idet vi antage der er lige-saaemeget Sandsynlighed for at den efter Udløbet af de 3 Aar maa forhøies som for at den kan nedsættes.

Med Hensyn til den af os i vort Forslag af 7de Septbr. f. A. opstillede Vognleie af 12 β pr. Vognmiil, da bemærke vi, at samme er fremkommet ved til 6 β pr. Miil for Vognenes Drift og Vedligeholdelse at lægge 6 β for Renter og Amortisation. De første 6 β bestaae af omtrent 2 β for Drift (Conduc-teurer, Smørelse, Vognvisiteurer) og 4 β for den egentlige Vedligeholdelse, hvilken sidste dog ikke omfatter Vognenes Ombyggen, der er regnet under Amortisationen. Den blotte Vognleie, hvor den Bane, der tilleier sig Vognen, selv besørger sammes Drift, bliver da egentlig blot 10 β .

Antages ikke det af os gjorte Forslag til at Hovedjernbanen for de første Aar skulde overtage saavel Driften som Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Vogne, bør Vognleien for Godsvogne fastsættes til 10 β pr. Vognmiil.

I vort Forslag af 7de Septbr. f. A. havde vi tænkt os at med den foreslaaede gjensidige Vognleie af 12 β pr. Vognmiil, Kongsvingerbanen skulde betale til Hovedjernbanen for Drift og Vedligeholdelse 6 β pr. Vognmiil for alle af sammes Vogne gennemløbne Vognmiil, hvad enten de udførtes paa Kongsvingerbanen eller Hovedbanen, men derimod udenfor Vognleien Intet for Drift af Hovedbanens Vogne paa Kongsvingerbanen. Det giver noiagtig samme Resultat, naar man i dets Sted vedtog Vognleien til 10 β pr. Miil og at hvert Compagnie besørgede eller bekostede Driften paa sin Bane, saaledes altsaa at Kongsvingerbanen blot betalte 4 β pr. Miil Vedligeholdelse for alle af sammes Vogne paa begge Baner løbne Miil, og 2 β for Driften af alle paa sin egen Bane saavel af sine egne, som af leiede Vogne udførte Vognmiil.

Med Hensyn til at Bestemmelsen af Vognleien i sidste Tilfælde ikke behøver at undergaae Forandring om det skulde besluttes at Statsbanerne selv skulde besørge Driften og Vedligeholdelsen af sine Vogne, er den at foretrække og vi foreslaae den saaledes fastsat til 10 β .

Ved Vognleien, som vi have foreslaaet vedtaget med samme Beløb for alle Arter Vogne bemærker Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg at der maaskee burde bestemmes særskilt Leie for hvert Slags af Vogne. Vi have i vort Forslag af 7de Septbr. bemærket, at vi antage der forholdsviis sjelden vilde blive Spørgsmaal om Leie af Stoppevogne og Passagevogne, hvorfor vi ansaae Bestemmelse af en særskilt Leie af disse for en unødigt Vidtløftighed. Da enhver Bane naturligviis maa holde en saa stor Vognpark, at den Vognleie, den ene Bane skylder og har tilgode af den anden Bane, omtrent balancerer hinanden, bliver denne store Noiagtighed saa meget mindre nødvendig. Ønskes imidlertid en saadan nærmere Specification, foreslaae vi for Stoppevogne en Leie af 15 β pr. Miil, og for 3die Classes Passagevogne ligesom for Godsvogne 10 β , for 2den Classe 15 β , for første og sammensat 1ste og 2den Classes Vogne 24 β pr. Vognmiil. For Laan af Presseninger foreslaaes isaafald ligeledes 2 β pr. Vognmiil.

Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg anseer det for ønskeligt at en dertil skikket Mand sendtes

til Udlandet for der at indhente nærmere Underretning om Forholdet ved combinerede Jernbaners Drift, og paapeger i denne Henseende navnlig Railway Clearing House i England og Eisenbahn-Verein i Tydskland. Vi troe at lidet vil læres til Gavn for den simple Forening af to Baner i et Punct af saa complicerede Foreninger som de nævnte, hvoraf den første efter Bestyrelsens Opgave omfatter 50, den sidste 57 Actieselskaber og en endnu større Mængde Tilknytningspuncter. Vi have ialfald ingen Betænkelighed ved at paatage os at ordne Bestyrelsen og Regnskabet for de to Baner, naar Betingelserne for sammes Forening, hvortil de nævnte Anstalter i Udlandet aldeles ingen Veiledning vilde yde, da Fastsættelsen af samme beroe paa særegne Overeenskomster mellem Selskaberne, først ere vedtagne.

Vi gaae nu over til de Bemærkninger, som Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har gjort ved vort Forslag til Gjennemgangsfragt mellem Kongsvinger og Christiania.

Dette er en Sag, der er Hovedjernbanens Actionærer uvedkommende, uden forsaavidt de have Interesse i men aldeles ingen Ret til at forlange, at Fragten sættes saa lav som muligt.

Statsstyrelsen har fuld Frihed til at fastsætte denne Fragt, og Differentien mellem samme og den Hovedjernbanen tilkommende Fragt mellem Lillestrømmen og Christiania, bliver da Kongsvingerbanens Andeel af Gjennemgangsfragten eller Fragten mellem Kongsvinger og Lillestrømmen.

Ved Fastsættelse af Taxterne paa en Jernbane bør efter vor Formening den samme Betragtningmaade anvendes, hvad enten Banen tilhører Staten, eller et privat Compagni, og altsaa udelukkende Hensyn tages til det størst mulige Nettoudbytte. Da en meget stor Deel af en Banes Udgifter ere uafhængige af Størrelsen af den paa samme stedfindende Trafik, og dette endog i forøget Grad er Tilfældet med en flad Bane som Kongsvingerbanen, hvor Omkostningerne ved Transporten bliver forholdsviis mindre, betinges det høieste Nettoudbytte stedse af en stor Bruttoindtægt.

Det vil derfor inden visse Grændser, der ere desto lavere jo fladere Jernbanen er, være i dennes egen Interesse at søge at forøge Bruttoudbyttet ved lave Fragtpriser. Den Interesse en Jernbanes Opland har i tilbørlig lave Fragtpriser tilsidesættes saaledes ikke ved at betragte en Statsbanes Drift fra samme Standpunct som en anden privat Industrivirksomhed.

Jo mindre en Vares Transportmængde paavirkes af Fragtprisen inden visse Grændser, desto mere Grund er der til for denne Vare at tage den høieste Fragt indenfor de nævnte Grændser, og indenfor den Grændse som Concurrencen med andre Befordringsmaader stiller. Jo mere derimod en Vares Transportmængde er afhængig af dens Fragtpriis, desto mere Grund er der for Jernbanen til at moderere denne sidste. Navnlig er dette Tilfældet, hvor Varens Production eller Consumption er afhængig af Fragten, og naar ved høiere Fragter Productionen overgaar til andre Retninger, som i mindre Grad eller endog aldeles ikke benytte Jernbanens Transport.

Hvad Passageerbefordringen angaaer, da falder Nettoindtægten og Bruttoindtægten betydelig nærmere sammen end ved nogen Varebefordring. En Forøgelse i en allerede stedfindende Passageertrafik er for den største Deel reen Indtægt, og navnlig gjælder dette de bedre Classer, hvor Pladse næsten stedse ere ledige i et forholdsviis betydeligt Antal. At en Nedsættelse af Passageerfragten til en vis Grad forøger Antallet af Reisende er vist, men om Tilvæksten af Antallet finder Sted i et stærkere Forhold end Nedsættelsen af Fragten, og altsaa opveier denne sidste er ikke let at afgjøre. Ved den norske Hovedjernbane blev i 7de Driftsaar Passageerfragten mellem Eidsvold og Christiania for den laveste Classe ved Sløifningen af den 4de Classes Vogne forøget fra 40 til 48 β medens Bekvemmelighederne samtidig blev betydelig forøgede, idet der nu gaves siddende Plads i lukket Vogn istedetfor staaende Plads i aaben Vogn. Passageerantallet for den saaledes forenede 3die og 4de Classe aftog fra 6te til 7de Driftsaar fra 127835 til 118915, medens Bruttoindtægten for de samme Classer steg fra 25957 Spd. 8 β til 27775 Spd. 62 β .

Her sees en Forhøielse af Fragtprisen at have frembragt en Forøgelse af Bruttoindtægt, og det ligger nær at slutte, at den nu for Hovedjernbanen fastsatte Priis endnu ikke er høi nok til at frembringe den høieste Nettoindtægt.

Vi indrømme imidlertid villigen at man af et saa enkeltstaaende, og formedelst den samtidige ovennævnte Forbedring i Befordringsmaaden mere sammensat Resultat. Intet med Bestemthed kan slutte i denne Henseende.

Passageerfragten mellem Kongsvinger og Christiania (9 Miil) var af os foreslaaet til 1 Spd. 104 β for 1ste Plads, 1 Spd. 30 β for 2den Plads og 76 β for tredie Plads, hvilket efter Fradrag af Hovedbanens Taxt mellem Lillestrømmen og Christiania giver Kongsvingerbanens Taxt for Befordring over hele dens Bane til 1 Spd. 50 β , 104 β og 56 β . Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg har foreslaaet Priserne for Gjennemgangsfragten til 1 Spd. 90 β , 1 Spd. 20 β og 70 β . For Bekvemmeligheds Skyld kunde muligens den sidste Taxt med Hensyn til at Kongsvinger formeentlig bliver den Station der vil give det største Antal Passagerer, lempes noget efter vore Mynter og fastsættes til 9 $\frac{1}{2}$, 6 $\frac{1}{2}$ og 3 $\frac{1}{2}$, hvilket for Kongsvingerbanen giver en Andeel af 1 Spd. 42 β , 108 β og 52 β . Fragten mellem Fet Station og Christiania foreslaaes fastsat til 70 β , 48 β og 24 β .

Ved Godsfragtens Fastsættelse troe vi man bør være forsigtigere, og snarere begynde med for høie Taxter, som senere uden Ulemper kunne nedsættes, end omvendt begynde med for lave Taxter, som man senere af Hensyn til Banens Nettoudbytte maatte see sig nødt til at forhøie. Vi ere i denne Henseende aldeles uenige med Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg, som erklærer det for rigtigere at begynde med for lave end for høie Fragtsatser. Thi det maa være klart, at større Skade foranlediges ved at Virksomhedsgrene paa en kunstig Maade fremkaldes ved for lave Taxter, som ikke senere kunde bære sig, og altsaa maa standse, naar de naturlige Fragtsatser senere indføres.

Vi ville ikke hermed have sagt, at den af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg foreslaaede Nedsættelse i Fragten paa Trælast paa Kongsvingerbanen er for lav, det er kun imod det af samme opstillede almindelige Princip vi gjøre Indsigelse. Hvad den skaarne Last angaaer, da udfordres til den rette Fastsættelse af Fragten for samme i Overeensstemmelse med de ovennævnte almindelige Principer og navnlig naar, som for en væsentlig Deel er Tilfældet, Productionen af denne Artikkel først ved Jernbanen skal fremkaldes i Concurrence med Tømmerflødningen i den langs Jernbanen løbende Elv, en nøiagtig Localkundskab og et Kjendskab til Saugskuren og Trælasthandelen i det Hele, som vi aldeles ikke tiltroe os, men hvoraf vi antage at Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg i høiere Grad er i Besiddelse.

Vi skulle derfor i den Anledning indskrænke os til nogle almindelige Bemærkninger.

For den nederste Deel af Kongsvingerbanens Vedkommende nedenfor Bingsfossen, altsaa i en Strækning af omtrent 1 Miil, finder ingen Concurrence med Tømmerflødning Sted og Transportprisen for skaaren Last paa denne Deel af Banen kan derfor sættes meget nær de nuværende Transportpriser med Baad om Sommeren og paa Slæde om Vinteren opad Nitelven til Lillestrømmen. Den Grændse, som Concurrencen med de sidstnævnte Befordringsmaader giver, antage vi aldeles ikke overskrides om man herfra som Gjennemgangsfragt til Christiania opstiller de samme Priser, som paa Mjesbanen for en ligestor Afstand. Dette vil fra Fet Station til Christiania, 2,5 Miil, give for en Vogn Planker 4 Spd. 60 β og for en Vogn Bord 3 Spd. 90 β , hvoraf Kongsvingerbanens Andeel bliver respective 84 β og 70 β .

Anderledes er Forholdet med Hensyn til den hele øvre Deel af Kongsvingerbanen. Her hvor Productionen af skaaren Last udenfor Localbehovet fortiden kun finder Sted i meget liden Grad, og først ved Jernbanen skal skabes, vil det vistnok være rigtigt at vedtage en tilstrækkelig lav Fragt til at det for Skoveieren eller Tømmerkjøberen bliver fordeelagtigere at opskjære sit Tømmer til Planker og Bord fremfor at nedfløde samme til de nedenfor Bingsfossen beliggende Saugbrug. I sin Tid, da en Undersøgelse af Kongsvingerbanens sandsynlige Transport fandt Sted, blev en Fragt af 11 Spd. for en Vogn Planker og 9 Spd. 20 β for en Vogn Bord opgivet for Skoveierne i Kongsvingerbanens Opland, og antog disse at med en saadan Fragtsats kunde ventes en Transport af 5000 Vogne skaaren Last.

Det var i Henhold til dette Opgivende at vi i vort tidligere Forslag fastholdt disse Priser.

I de 5 til 6 Aar siden dette Opgivende af Skoveierne er imidlertid Prisen paa Tømmeret steget ikke ubetydeligt, medens Prisen paa skaaren Last neppe er gaaet noget op, og det kan saaledes være rimeligt, at en lavere Fragt nu kan tiltrænges for den skaarne Last.

Vi gaa saaledes over til det af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg gjorte Forslag om Fastsættelsen af Fragten mellem Kongsvinger og Christiania til 9 Spd. for en Vogn Planker og 7 Spd. 60 β for en Vogn Bord.

Den Kongsvingerbanen tilfaldende Andeel af denne Gjennemgangsfragt bliver herefter 5 Spd. 24 β for en Vogn Planker og 4 Spd. 40 β for en Vogn Bord, hvilken Fragt, forudsat at en nogenlunde betydelig Transportmængde herved opnaaes, vil give et passende Overskud, idet Kongsvingerbanens store Fladhed gjør det muligt med et Locomotiv at transportere et betydeligt Antal Vogne, og Trælasten, hvis Læsning ikke er indbefattet i Taxten hverken ved sin Modtagelse eller sin Afleveren medfører nogen Udgift for Banen.

Egentlig Tømmer, Saugtømmer og Bjælker, tvivle vi paa vil blive transporteret paa Kongsvingerbanens øvre Deel i nogen synderlig Mængde, kun fra Fet Station eller den paatænkte Tømmerstation i samme Nærhed vil muligens en større Bjælketransport kunne erholdes. Af Spirer, Stik og Mastetræer vil derimod formeentlig navnlig i de første Aar erholdes ikke saa liden Transport, uden at det bliver nødvendigt ved lave Fragter at opmuntre samme. Vi foreslaae derfor, at Taxterne for rundt Tømmer, Spirer og Stik for Kongsvingerbanens Vedkommende sættes lige med samme Banes Taxter for Bord, hvorved Forskjellen mellem Gjennemgangsfragten til Christiania af rundt Tømmer &c. og Bord bliver lig Fragtforskjellen mellem de samme Gjenstande paa Hovedbanen fra Lillestrømmen til Christiania. Herefter vil Gjennemgangsfragten paa rundt Tømmer, Spirer og Stik mellem Kongsvinger og Christiania blive 6 Spd. 104 β og mellem Fet Station og Christiania 3 Spd. 14 β .

I de første Aar vilde en lavere Fragtpris end den her foreslaaede formeentlig kun lede til at forøge de nævnte Gjenstandes Værdi paa Roden, noget hvoraf hverken Kongsvingerbanen eller Staten kan have nogen Interesse. Senere naar de nærmeste Skove ere udhuggede for denne Sort Last, kan muligens en Nedsættelse forøge Transportmængden.

Fragten for Brænde, skulde efter vort Forslag af 7de Septbr. blive mellem Kongsvinger og Christiania 5 Spd. 60 β .

Da det væsentlig transporteres i de ellers tomme nedgaaende Kassevogne og i det Hele taget ved sammes Transport væsentlig Hensyn tages til om det er beleiligt for Jernbanen at modtage det, om f. Ex. ingen anden fordeelagtigere Benyttelse netop haves for Vognene, eller Trainene ellers ikke vilde blive tilstrækkelig store, og da saavel Paa- som Afæsning er udenfor Fragten, saa kan muligens af Hensyn til Kongsvingerbanens store Fladhed og det saaledes hyppigere for samme end for Hovedjernbanen indtræffende Tilfælde, at Trainene ikke med anden Fragt blive tilstrækkelig store, en noget lavere Brændetaxt end den ovenfor nævnte vedtages.

Vi gaae derfor her over til det af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg gjorte Forslag til Nedsættelse, i Overeensstemmelse med hvilket den vilde blive 4 Spd. 60 β mellem Kongsvinger og Christiania og 2 Spd. 30 β mellem Fet Station og Christiania.

Mod de af os foreslaaede Gjennemgangsfragter paa andet Gods end Trælast, har Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg ingen Bemærkninger gjort.

Med Hensyn til Gjennemgangstaxten for Pakker og private Telegrammer, da foreslaae vi i Henhold til de af os tidligere anførte Principer og som Følge af, at Taxten for disse ved Hovedjernbanen er fastsat aldeles uafhængig af Afstanden og altsaa aldeles ingen Vægt er lagt paa den egentlige Transport, men kun paa Modtagelsen og Afleveringen, at de samme Priser vedtages ogsaa som Gjennemgangsfragt og at dennes Beløb deles lige mellem de to Jernbaner.

Til Bequemmelighed for det ærede Departement og til Fuldstændiggjørelse af vort Forslag i enkelte Detailler, have vi anseet det rigtigst her tilslut at recapitulere samme.

Det bestaaer af fire Hovedafdelinger, den første om Gjennemgangstransport paa Kongsvinger og Hovedjernbanen, der kan vedtages uafhængig af om de to følgende Afdelinger af Forslaget forkastes, den anden om Forening af Banernes Administration, den tredje om Hovedjernbanens Overtagelse af Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvinger-Jernbanens Locomotiver og Vogne, hvilken Afdeling kan forkastes uden Indflydelse paa Bestemmelsen i de foregaaende Afdelinger, endelig som fjerde Afdeling Forslag til Taxter paa Kongsvingerjernbanen.

A. Om Gjennemgangstransport paa Kongsvinger og Hovedjernbanen.

§ 1. Mellem Kongsvingerbanen og den Norske Hovedjernbane skal Gjennemgangstransport og Gjennem-

gangsfragt for Passagerer, Gods og Telegrammer finde Sted, saaledes at for Gods ingen Omlæ-
ning foregaaer og at Fragten paa engang kan betales for den hele Transportlængde. Classifica-
tion af Gods foregaaer i dette Øiemed efter samme Regler ved Kongsvingerbanen som ved
Hovedjernbanen.

- § 2. Da saaledes de den ene af disse Jernbaner tilhørende Vogne komme til at gaa paa den anden
Bane, saa skal den Bane, paa hvilken nogen den anden Bane tilhørende Vogn gaaer, til samme
Bane betale en Vognleie der vedtages til:

- 10 β for en Godsvogn og 3die Classes Passageervogn,
- 15 β for en Stoppevogn og 2den Classes Passageervogn, og
- 24 β for en 1ste Classes eller af 1ste og 2den Classe sammensat Vogn.

Alt for hver gennemløben Vognmil og uden Hensyn til om Vognen bevæges tom eller læsset.
For Brug af Presseninger, der ikke medfølge til samme Bane hørende Vogne, erlægges en Leie
af 2 β for hver Mil.

- § 3. Saafremt de to Baner ikke have samme Overbestyrer vedtages endvidere følgende Afgift for hver
Dag en Vogn eller Pressenning, der tilhører den ene Bane, bliver henstaaende over een Dag paa
den anden Bane, inden den atter bringes tilbage eller benyttes mod Betaling af Leieafgift efter
foregaaende §, nemlfg:

for en Godsvogn	60 β
— Stoppevogn eller 3die Classes Passageervogn	72 -
— anden Classes Passageervogn	96 -
— 1ste Classes eller af 1ste og 2den Classe sammensat Vogn	120 -
— Pressenning, der ikke medfølger en til samme Bane hørende Vogn	12 -

Dele af en Dag regnes som en heel.

Ved Beregningen af Dagantallet medregnes ikke Afsendelses og Modtagelsesdagen, Søn- og Hellig-
dage, de Dage, hvori Naturhindringer, saasom Snedrev o. d. l. eller ulykkelige Hændelser hindre
Transporten, og endelig de Dage, hvori en Vogn eller Pressenning maatte henstaae under Re-
paration.

Denne Bestemmelse bortfalder naar begge Baner staae under samme Overbestyrer, som da
vil paasee at Vognene bringes tilbage med behørig Hurtighed.

- § 4. For gjensidig Leie af Locomotiver med tilhørende Personale, Brændematerial og Smørelse erlægges:
for de Kongsvingerbanen for Tiden tilhørende Locomotiver 2 Spd. 9 β
for de mindste Hovedjernbanen fortiden tilhørende Locomotiver 2 — 80 -

for hver Locomotivmil, hvad enten Locomotivet gaaer med eller uden Train, med Tillæg af 5 pCt.
for Skiftning.

- § 5. Bliver under den i de foregaaende §§ omhandlede Leie af Locomotiver eller Vogne disse beskadi-
gede ved nogen ulykkelig Hændelse, da bær den Jernbane Skaden, hvis Driftsmidler rammes deraf.

- § 6. Naar et den ene Bane tilhørende Locomotiv uden Dampf oppe eller en beskadiget Vogn, der ikke
benyttes til Varetransport, trækkes paa den anden Bane, betaler den første Bane for Transporten
en Fragt af 1 β pr. Centner og Mil.

- § 7. Naar Kongsvingerbanens Locomotiver i enkeltstaaende Tilfælde af Vandmangel skulde behøve at
benytte den Hovedjernbanen tilhørende nærmeste Vandstation ved Strømmen, eller Hovedjernbanens
Locomotiver i lignende Tilfælde skulde behøve at benytte Kongsvingerbanens nærmeste Vandstation
da tilstedes gjensidig saadan Benyttelse uden Betaling, medens selvfølgelig den i § 4 bestemte
Leie af Locomotiver ikke herfor beregnes.

- § 8. Ved Gjennemgangsfragt tilkommer enhver Bane den Fragt, som til enhver Tid maatte være fast-
sat for det af samme befarede Stykke. Herfra undtages Telegrammer og Pakkebefordring, for
hvilke Gjennemgangsfragten sættes lig den paa Hovedjernbanen til enhver Tid stedfindende Taxt,

- hvilken da bliver at dele lige mellem begge Baner. Telegrammer og Skrivelser i Tjenestesager, befordres frit paa enhver af Banerne.
- § 9. For Materialier, Arbeidsredskaber o. d. l. tilhørende den ene Bane, der transporteres over den anden Bane betales til denne sædvanlig Fragt, idet dog herved, hvor Fragten er fastsat for hele Vognladninger og fuld Belastning ikke finder Sted, Fragten beregnes i Forhold til de transporterede Materialiers Vægt.
- § 10. Gjennemgangsfragten for Gods kan efter Afsenderens Ønske betales ved den afsendende eller modtagende Station, og er den Bane, som skal oppebære Fragten ansvarlig for den Andeel af samme, der tilkommer den anden Bane, eller i Tilfælde Afhentning ikke skeer, da for Varenes Tilstedeværelse. Herfra undtages dog den Fragt hvorpaa efter Overenskomst mellem begge Baners Directioner, eller saafremt de ere underlagte samme Direction, da efter dennes Bestemmelse er bevilget Credit, idet i Tilfælde Tab herpaa opstaaer, dette bliver at dele mellem begge Baner forholdsvis efter den samme tilkommende Andeel af Gjennemgangsfragten.
- § 11. Den afsendende Station udfærdiger Factura over til den anden Bane forsendt Gods og Pakker, særskildt for hver Modtagelsesstation overensstemmende med de derfor vedtagne Schemata.
- § 12. I Tilfælde af Erstatningskrav for Skade, der ikke med tilstrækkelig Bestemthed kan tillægges nogen enkelt af Banerne, deles denne lige mellem begge Baner. (Blive begge Baner underlagte samme Direction, afgjør denne hvilken Bane bør bære Erstatningskravet, eller om samme bør deles mellem begge Baner). Haves særskilte Directioner for de to Baner afgjøres Sagen af et lige Antal af begge Directioners Medlemmer i Forening, hvorved iforveien en af Directeurerne vælges til Opmand i Tilfælde af lige Stemmer.
- § 13. Udgifterne ved Forbindelses - Stationen Lillestrømmen, nemlig Løn til Stationsmester, Telegraphist, Sporskifterne m. m., samt Stationsudgifter til Contoiret, Stationens Opvarmning og Belysning m. m. men uden at herved det Personale eller de Arbejdsudgifter medregnes, som anvendes til den sammesteds for Hovedjernbanens udelukkende Regning foregaaende Tømmertransport og uden at Hovedjernbanen beregnes nogen Leiegodtgjørelse for den nærværende Stationsbygning, — deles lige mellem begge Jernbaner.
- § 14. Ligesaa deles Udgifterne ved Vedligeholdelsen af den fælles benyttede Deel af Lillestrømmen Station lige mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerbanen.
- § 15. Udskiftning af Vogne ved den fælles Trafik paa Lillestrømmens Station ferdeles ligeligt mellem de to Baner.
- § 16. Stationen Lillestrømmen er med Hensyn til Bestyrelsen underlagt Hovedjernbanen.
- B. Om Foreningen af Bestyrelsen af Hovedjernbanen, Kongsvinger- og Hamarbanen under en Overbestyrer og for de to sidste Jernbaners Vedkommende under de af Hans Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Hovedjernbanens Direction.
- § 1. Kongsvinger og Hamarbanen stilles under Bestyrelse af de af Hans Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Hovedjernbanens Direction og under den af Hovedjernbanens Direction udnævnte Overbestyrer.
- § 2. De Jernbanebetjente, der ere fælles for Statsbanerne og Hovedjernbanen, ansættes af Hovedjernbanens Direction. De Jernbanebetjente der ere særegne for Statsbanerne, ansættes af de af Hans Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Directionen.
- § 3. Bestyrelsen af Trafikken og Regnskabsvæsenet paa alle tre Baner henlægges under et fælles Hovedcontoир.
- § 4. Udgifterne til den fælles Direction, Hovedbanens Overbestyrer og Hovedcontoiret deles mellem de tre Baner i Forhold til hver Banes Trafikindtægt. Til Trafikindtægt henregnes ikke Indtægter, der ere uden directe Forbindelse med Transporten paa Banerne, saasom Pakhuus- og Tomtéleie, Huusleie, Bryggeleie o. desl.

- § 5. Som Leie af Locale med tilhørende Inventarium til Directionen, Hovedjernbanens Overbestyrer og Hovedcontoiret i Hovedjernbanens Stationsbygning i Christiania beregnes af de fælles Udgifter en Godtgjørelse af 700 Spd. Omkostningerne ved Belysning, Opvarmning og Reenholdelse af dette Locale afholdes om muligt særskilt eller bestemmes ved Directionens Skjøn om der skulde være formegen Vanskelighed ved at adskille samme fra Omkostningerne ved den øvrige Belysning, Opvarmning og Reenholdelse af Stationen.
- § 6. For hver Jernbane føres særskilt Casseconto og godtgjøres i Tilfælde af Laan fra den ene Jernbane til den anden en Rente efter 5 pCt. p. a. Denne Rente beregnes maanedsviis efter Middeltallet af Laanets Størrelse ved Begyndelsen og Slutningen af Maanedet.
- § 7. Hovedjernbanen holder de fornødne Beholdninger af Forbrugsgjenstande ved Stationerne, Brænde herunder ikke indbefattet, samt Uniformssager, og udleverer samme naar fornødiges til de øvrige Baner for Indkjøbspriis med et Tillæg af 10 pCt. som Godtgjørelse for Rente, Assurance og Opbevaringsomkostninger. Alle øvrige Stationsudgifter blive særskilte for hver Bane.
- § 8. De Hovedjernbanen tilhørende Dampskibe paa Mjøsen erlægges til Hovedcontoiret for Bestyrelse og Regnskabsførsel en Godtgjørelse af 120 Spd. aarlig.
- § 9. Togenes Belysning fordeles saavidt muligt mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerbanen saaledes at enhver Bane udreder en til den Tid, Belysning under Transporten paa samme fornødiges, svarende Deel heraf.
- § 10. Ingeniuren og hans Contoir bliver fælles for alle tre Baner. Omkostningerne ved samme deles mellem Banerne forholdsviis til deres Længde. Det øvrige under Ingeniuren staaende Personale bliver særskilt for hver Bane.
- § 11. Arbeidsredskaber og Beholdninger under Ingenieurvæsenet bliver særskilt for hver Bane. Enkelte større Arbeidsredskaber kunne anskaffes til fælles Brug for alle tre Baner og henregnes Anskaffelses - Omkostningerne for disse til Ingeniurens Contoir, ligesom deres Transport skeer fragtfrit paa alle Baner og paa Mjøsdampskibene.
- § 12. Alle øvrige under Ingenieurvæsenet henhørende Udgifter vedkommende Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning, Dreieskiver, Vandstationer, Locomotiv- og Vognskuur, Stationsbygninger, Grindvogterboliger o. desl. udredes af den Bane samme vedkommer.
- § 13. Tiltrænges ved særegne Anledninger Benyttelse af det ved den ene Bane ansatte Personale til Hjælp paa den anden Bane, godtgjøres herfor Dagløn i Forhold til det benyttede Personales almindelige Afønning.
- § 14. Tiltrænges ved særegne Anledninger den ene Bane Materialier tilhørende den anden Bane, da beregnes disse efter Indkjøbspriis med Tillæg af 10 pCt. for Renter, Assurance og Opbevaring.
- § 15. Tiltrænges ved særegne Anledninger den ene Bane Brugen af den anden Banes Arbeidsredskaber, betales herfor en passende Leie. Den samme Fragt, som skulde beregnes om Arbeidsredskaberne havde tilhørt den Bane, der skal benytte samme, erlægges selvfølgelig særskilt.
- § 16. For Arbeide ved Hovedjernbanens Værksted vedkommende de andre Baner beregnes saadan Godtgjørelse, som sædvanlig bruges ved andre mechaniske Værksteder i Christiania.
- § 17. Kjører den ene Bane hele Arbeidstrain eller Ballastrain over den anden Bane, da erlægges for Benyttelsen af den fremmede Bane, hvis Kjørselen skeer med de Kongsvingerbanen tilhørende Locomotiver 60 β pr. Locomotivmil og hvis Kjørselen skeer med Hovedjernbanens mindste Locomotiver 80 β pr. Locomotivmil.
- § 18. Udgifterne til Vedligeholdelse af Telegrafene, herunder indbefattet Overtelegraphistens eller Telegraphinspecteurs Løn, deles mellem de tre Baner i Forhold til Ledningernes Længde. Telegraphisternes paa de forskjellige Stationer henregnes til Stationsbetjeningen.
- § 19. Bestyreren kan, efter de nærmere derfor af Directionen meddelte Regler, tilstaa samtlige Jernbaners Betjente og disses Familier fri Befordring for deres Personer og for Huusholdningssager paa alle tre Jernbaner og paa Mjøsdampskibene.

C. Om Hovedjernbanens Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne.

- § 1. Hovedjernbanen overtager for det første paa 3 Aar saavel Driften som Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne paa de nedenfor anførte nærmere Betingelser.
- § 2. De for Kongsvingerbanen fornødne Locomotiver, Vogne, Dreieskiver, Vandstationer, Kuloplagssteder, Locomotiv- og Vognskuur med tilhørende Inventarium, saavel som alt til Togenes Udrustning hørende Inventarium, saasom Presseninger, Vognlygter, Signallygter, Flag, Reservekoblinger, Varmekasser o. s. v. anskaffes af Kongsvingerbanen i for Driften passende Antal, ligesom deres Udvidelse og Nyanskaffelse, eftersom de for en udvidet Drift tiltrænges bekostes af denne.
- § 3. Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Vandstationer, Dreieskiver, Kuloplagssteder, Locomotiv- og Vognskuure, bekostes overensstemmende med det i Litr. B § 12 derom anførte af denne Bane. Vedligeholdelsen af det under foregaaende § nævnte Inventarium overtages derimod af Hovedjernbanen.
- § 4. Lønningerne og Uniformeringen af det til Togenes Drift hørende Personale, saavel som alle til denne Drift fornødne Forbrugsgjenstande overtages af Hovedjernbanen.
- § 5. Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne skulle ved deres Overleverelse til Hovedjernbanens Bestyrelse være i god og for Driften brugbar Stand. De undersøges i denne Anledning af to Mænd, hvoraf den ene udnævnes af Departementet for det Indre paa Statsbanernes Vegne, den anden af Hovedjernbanens Direction, samt en tredje af disse to Mænd valgt Opmand. Forsaavidt disse Mænd finde Locomotiver eller Vogne at være i en mindre god og for Driften brugbar Stand have de at taxere Værdien af Istandsættelsen og bliver denne at godskrive Hovedjernbanen.
- § 6. Hovedjernbanen vedligeholder de modtagne Locomotiver og Vogne i god og for Driften brugbar Stand, uden at i denne Vedligeholdelse er indbefattet den Værdiforringelse, som de paa Grund af Brugen nødvendig maa lide. Ved Udløbet af de i § 1 nævnte 3 Aar foretages en ny Besigtigelse paa samme Maade som i § 5 nævnt, og forsaavidt Locomotiver og Vogne befindes at være vedligeholdte i en for Driften mindre god og brugbar Stand, hvorved behørigt Hensyn skal tages til den ovenfor nævnte Værdiforringelse, som skal være Vedligeholdelsen uvedkommende, da besørges de forinden Tilbageleverelsen behørigt istandsatte af Hovedjernbanen.
- § 7. Reparationer ved Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne, som maatte blive nødvendige ved ulykkelige Hændelser, der ere Locomotivværkstedet og Locomotivpersonalet alene tilregnelige er indbefattet i de Reparationer, som Hovedjernbanen overtager. Blandt saadanne ulykkelige Hændelser henregnes dog ikke Explosion af Locomotivet eller Skade foraarsaget ved Ildebrand i Værkstederne, Locomotivstaldene eller Vognskuurene. Reparationer, der ere foraarsagede ved nogensomhelst anden ulykkelig Hændelse bæres overensstemmende med A § 5 af vedkommende Bane, hvem Locomotivet eller Vognen tilhører.

Forsaavidt de sidstnævnte Reparationer kunne udføres i Hovedjernbanens Værksted, beregnes deres Kostende efter de samme Regler, som følges ved de private Værksteder i Christiania.

- § 8. Kongsvingerbanen betaler til Hovedjernbanen for dennes Overtagelse af Driften og Vedligeholdelsen af den førstnævntes Locomotiver og Vogne for de første 3 Aar en Godtgørelse af:
- 1 Spd. 89 β pr. Locomotivmiil med Tillæg af 5 pCt. for Skiftning, for Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse.
- 4 β pr. Vognmiil for Vognenes Vedligeholdelse alene, og
- 2 β pr. Vognmiil for Vognenes Drift alene.
- Kongsvingerbanen betaler følgende 4 β i Vedligeholdelsesomkostninger for enhver Miil dens Vogne have løbet paa den ene eller den anden Bane, og 2 β i Driftsomkostninger for enhver Miil, der er løbet paa Kongsvingerbanen af den ene eller den anden Banes Vogne.

D. Midlertidige Taxter for Kongsvingerbanen.

Nedenstaaende Tabel viser Directionens Forslag til Fragttaxter mellem Kongsvingerbanens nærmeste og fjerneste Stationer, Fet Station og Kongsvinger, og Lillestrømmen.

Til Sammenligning vedføies Hovedjernbanens nærværende Taxt mellem Lillestrømmen og Christiania, og de deraf følgende Fragttaxter mellem Kongsvinger og Christiania og Fet og Christiania. Taxterne for de mellem Fet og Kongsvinger beliggende Stationer beregnes da forholdsviis til Afstanden mellem disse.

Taxter for Befordring af Passagerer.

	Mellem Lillestrømmen		og		Hoved- jernba- nens Taxt mel- lem Lille- strømmen og Chri- stiania 1,8 Miiil.	Gjennemgangsfragt mellem Christiania og				
	Kongsvin- ger 7,2 Miiil.	Fet Station 0,7 Miiil.	Kongsvin- ger 9 Miiil.	Fet Station 2,6 Miiil.		Spd.	β.	Spd.	β.	
1ste Classe	1	42	"	16	"	54	1	96	"	70
2den —	"	108	"	12	"	36	1	24	"	48
3die —	"	52	"	4	"	20	"	72	"	24
Levende Dyr.										
Hornqvæg og store Sviiin	"	70	"	8	"	58	1	8	"	66
Sauer, Geder, Kalve og Grise	"	28	"	4	"	24	"	52	"	28
En heel Vogn	4	40	"	64	2	64	6	104	3	8
Voiturer.										
Fiiirhjulet Vogn, Slædevogn	1	36	"	24	"	114	2	30	1	18
Gigh, Kariol, Bredslæde, Langslæde	"	78	"	12	"	58	1	16	"	70
Smalslæde	"	26	"	4	"	20	"	46	"	24
Gods.										
1 Vogn Planker, Battens, Flyttegoods, tomme Flasker	5	24	"	84	3	96	9	"	4	60
1 — Bord	4	40	"	70	3	20	7	60	3	90
1 — fiiirhugget Tømmer, over 5 Tommer paa hver Side	4	40	"	70	2	102	7	22	3	52
1 — rundt Tømmer, Spirer, Stik, Potetes, Been, Høe, Halm	4	40	"	70	2	64	6	104	3	14
1 — Brænde, Baghun, Muursteen, Drainsrør, Steenkul, Cinders, Trækul, Bark, Sand, Leer	2	72	"	42	1	108	4	60	2	30
1 Tønde Salt, Sild, Meel, Vikker, Ærter, Karve, Kornvarer, undtagen Blandkorn og Havre	"	21	"	2	"	12	"	33	"	14
1 Tønde Blandkorn, Havre, Affaldsmeel, Brød	"	14	"	1	"	8	"	22	"	9
Et Centner Salt, Potetes, Malm, Rujern, Støbesand, Been, Muursteen, Drainsrør	"	7	"	1	"	4	"	11	"	5
Et Centner Slibesteen, Møllestene, Spiger, Jern i Stænger	"	9	"	1	"	5	"	14	"	6
Et Centner Jernvarer, Meel, Brød, Sild, Kjød, Talg, Smør, Ost, Melk, Øl, Redskaber af Træ eller Metal, Tjære, tomme Flasker, Farvetræ, Bridsel	"	11	"	2	"	6	"	17	"	8
Et Centner Tobak, Viin, Sydfrugter, Olie, Brændeviin, Manu- factur-, Colonial-, Fabrik- og Glasvarer og andre ikke ovenfor særskildt nævnte Varer	"	18	"	4	"	6	"	24	"	10
Et Centner Varer, som optage meget Rum, saasom lette Pak- kasser &c.	"	21	"	3	"	12	"	33	"	15

Den af Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg afgivne Erklæring af 12te Novbr. 1861 saavel som de fra forskellige Formandskaber fremsendte Forestillinger om Taxterne paa Kongsvingerbanen, ialt 14 Bilage, vedlægges.

Dr. O. J. Broch.

Adolf B. Stabell.

Halvor Schou.

J. Engelstad.

Undertegnede har paa de britiske Preferenceactiers Vegne Intet at indvende mod de norske Directorers Udkast til fælles Administration af Kongsvinger og Hovedjernbanen.

J. R. Crowe.

Extract-Gjenpart af Indredepartementets Foredrag, der ligger til Grund for Kongelig Resolution af 21de August 1862.

— — — Direktør Sørensen hermed følgende Erklæring gaar ud paa, at hans Anskuelser i alt Væsentligt falde sammen med dem, der er udtalte af de nye Jernbaneanlægs Bestyrelse. Dens Forslag forekommer ham at være rimeligt i økonomisk Henseende og at give Statsstyrelsen passende Adgang til Indseende med Statsbanernes Anliggender, uden at Banedirectionens Adgang til at bestyre Banernes Anliggender paa bedste Maade derved lider Afbræk. Da imidlertid, bemærker han, Ordningen af det Økonomiske ikke kan skee uden efter Samtykke fra Hovedbanens norsk-engelske Direktion, og denne synes utilbøielig til at tage andre Hensyn end Hovedbanens Fordeel i Bétragtning, bliver Spørgsmaalet her nærmest, om de af samme Direktion opstillede Vilkaar for Foreningen bør antages eller forkastes af den anden Part. Direktøren ytrer herom med Hensyn til hvert af de fire Afsnit af Hovedbanedirectionens endelige Forslag i det Væsentlige Følgende:

Ad A. Da Gjennemgangstransport er saagodtsom nødvendig for begge Baner bør denne Deel af Forslaget foreløbig antages, uagtet Bestemmelsen (§ 8) om Gjennemgangsfragtens Deling neppe er hellig for Trafikkens Opkomst og desuden ubillig mod Statsbanerne.

Det tidligere Forslag fra Hovedbanedirektionen om Fragtdelen var rimeligere, men paa den anden Side knyttet til Betingelser iøvrigt, som ikke bør antages. Ved Slutningen af § 5 vilde Direktøren ansee det hensigtsmæssigt at have en udtrykkelig Bestemmelse om, at Skaden betales af den Bane, der har forarsaget den, saafremt den er fremkaldt ved paaviselig Uvorenhed hos vedkommende Betjente eller Banens egen uforsvarlige Beskaffenhed, idet den, som den nu lyder, forekommer ham ikke at give ønskelig Betyggelse for, at Skiftningspidser, Signaler og desl. holdes i Orden, naar fremmed Tog ventes.

Ad B. Denne Deel af Forslaget antages at burde forkastes, dels fordi det ikke giver Statsstyrelsen tilbørlig Garanti for at Statsbanerne og deres Tilbehør behandles med ønskelig Omhu, dels fordi det foreslaede Bestyrelsespersonale er større end nødvendigt.

Dersom den saakaldte Overbestyrer, der skal optræde som overordnet sagkyndig for baade Ingeniør og Driftsbestyrer, ikke skal volde idelige Forargelser og Appeller til Directionen, maa han være en ualmindelig dygtig og flersidig Mand, som haade vil blive kostbar og vanskelig at finde, og har man ikke tænkt ham som den første sagkyndige Mand, vil han blive en unødig Melleminstants. Forslaget fra Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg maa efter Direktørens Formening i denne Henseende være at foretrække. Sideordningen af Ingeniør og Driftsbestyrer antages ikke, saafremt begge ere skikkelige og dygtige Mænd, at ville forvolde de befrygtede idelige Conflicter, idet begges Virk-

somhedsfeldt er nogenlunde afgrændset. Den nævnte Ulempe er først at frygte, naar den Ene eller den Anden af dem forsømmer sin Pligt eller misbruger sin Myndighed, og da er Direktionen selv rette Vedkommende til at afgjøre Sagen. Udkræves oieblikkelig Afgjørelse, hvilket kun vil indtræffe i ekstraordinære Tilfælde, er det naturligt i sin Orden at enkelt Direktør optræder paa samtliges Vegne. — Da det i Forslaget fra Direktionen for Hovedjernbanen baade siges og vises, at denne Banes Interessentskab betragter Kongsvingerbanen som en Concurrent, antages det baade hensigtsmæssigt og nødvendigt, at Ansættelsen af og Instruxerne for Ingeniør og Driftsbestyrer approberes af vedkommende Departement, thi disse Funktionærer ville kunne komme til at varetage Statsbanernes Interesser ligeoverfor Hovedjernbanen. Det Samme gjælder maaske i ringere Grad om Stationsmesterne. Maskinmesteren forment at kunne være en underordnet Funktionær, som naturligst stilles under Ingeniøren, uden at dog Direktøren lægger nogen Vægt paa, hvem der paaseer, at Maskinmesteren behørig varetager de værkstedmæssige Detailler.

Hvorvidt Hovedbanen skal benytte Statsbanernes Ingeniør og Driftsbestyrer, antages at kunne være Gjenstand for særskilt Overeenskomst. Den fornødne Eenhed i Driftsplanerne vil nemlig i hvert Fald opnaaes ved, at de tre norske Medlemmer af Hovedbanens Direktion tillige ere Direktører for Statsbanerne; men Direktørerne ville naturligvis undgaae endeel Detailarbejde, naar Kongsvingerbanen og Hovedbanen have fælles Driftsbetyrer. Da disse to Baners Bedrift ikke har noget stort Omfang, vilde Fællesskab om Funktionærerne være god Økonomi, men disses Lønninger opgaa ikke til noget saa stort Beløb, at det bør komme i Betragtning ligeoverfor de tidligere paapegede Hensyn. For Hamarbanen anseer Direktør Sørensen med de nye Anlægs Bestyrelse en underordnet Funktionær, der tilseer baade Materiel og Drift, for tilstrækkelig paa Grund af Banens ringe Udstrækning og Trafik.

Controllen med Regnskabsvæsenet antages om muligt at burde overdrages en Mand, der er saaledes inde i Bedriften, at han kan have mere Overblik over den end gennem de blotte Tal.

Ad. C. Forslaget bør antages, men Overeenskomsten bør hellere sluttes paa kortere Tid end 3 Aar, eller paa Opsigelse, hvis Hovedbanens Direktion dertil er villig. Direktøren henstiller, hvorvidt muligens nogle Bestemmelser fra Lit. B. herunder bør optages.

Ad. D. Med Hensyn til de foreslaaede Taxter formener Direktøren at de for Kongsvingerbanen bør sættes uafhængige af Hovedbanens Priser og saaledes, at Driften af Statsbanerne nogenlunde svarer Regning.

Idet Departementet for eget Vedkommende skal ytre sig om Sagen, gaaer man med de Øvrige, der have erklæret sig over samme, ud fra, at Forholdene næsten med Nødvendighed kræve en Overeenskomst om Gjennemgangstransport (?: om at lade de respektive Anlæg ligeoverfor de Fragtsøgende optræde som eet) mellem Hovedbanen og Kongsvingerbanen og saalænge Hovedbanen selv underholder Dampskibsfart paa Mjøsen, mellem denne Bane og Hamarbanen, i hvilken sidste Henseende Forholdet allerede foreløbig er ordnet ved Overeenskomst mellem vedkommende Bestyrelser. Departementet maa under disse Omstændigheder fastholde sin tidligere Formening om, at Bestyrelsen af de omhandlede Statsbaner hensigtsmæssigt ialfald til et Forsøg overdrages de norske Medlemmer af Hovedbanens Direktion som den eneste Autoritet gennem hvilken den ønskelige Fællesskab i Bestyrelsespersonalet kan opnaaes, uanset de Betæneligheder, som Beskaffenheden af deres dobbelte Stilling medfører.

I denne Henseende maa det erkjendes, at en gennemgaaende Forskjel i to Anlægs Interesser, saadan som den under andre Forhold kan tænkes mellem to concurrerende Baner, kunde gjøre de samme Mænds Deeltagelse i begges Bestyrelse til en Urimelighed. Dette gjælder dog upaatvivlelig ikke her; thi det er kun at tilskrive denne Sags særegne Stilling, at Hovedbanens Direktion, der pligtmæssig er optraadt paa Actieselskabets Vegne, i sin Fremstilling fornemmelig har heftet sig ved den stedfindende Divergens, medens det dog maa staa fast, og i Grunden ogsaa fremgaaer af selve Betænkningen, at Interesserne, forsaavidt angaaer Trafikkens Udvikling og Gang, for den overveiende Deel falde sammen. Den af Direktionen paa Forhaand beregnede foregede Trafikindtægt fra Kongsvingerbanen til et Beløb af 15,000 Spd. samt de foran berørte Anlæg

i Oslo, som nærmest ere besluttede af Hensyn til at møde den ved Kongsvingerbanens Tilslutning voxende Trælasttrafik, afgive de bedste Beviser paa, at Forholdet ogsaa i Virkeligheden opfattes saa.

Det er imidlertid en Selvefølge, at man bør søge de Garantier for en tilbørlig Varetagen af Statsbanernes Interesser, som kunne erholdes udenfor den, der allerede ligger i Kongens Ret til at vælge de norske Medlemmer af Hovedbanens Direktion, og man antager, at hertil bør tages Hensyn ved Administrationens Anordning.

Det af de nye Jernbaneanlægs Bestyrelse fremsatte Forslag om denne Deel af Sagen fyldestgjør dette Hensyn paa en aabenbar langt fuldstændigere Maade end det fra Hovedbanens Direktion fremkomne og anbefaler sig ogsaa fremfor dette som simplere og billigere. De fremsatte Indvendinger mod den foreslaaede Fordeling af Myndigheden kan Departementet saameget mindre tillægge afgjørende Vægt, efterat en saa kompetent Autoritet som Directør Sørensen har udtalt sig om dem paa den Maade som skeet. Idet man ganske tiltræder Direktørens Synsmaade i dette Punkt, skal man kun med Hensyn til den Omstændighed, at et enkelt af Direktionens Medlemmer i presserende Tilfælde kan maatte optræde afgjørende paa Direktionens Vegne, bemærke, at dette formeentlig ikke er mere end hvad der nu og da maa kunne indtræffe med enhver collegial Direktion, og der bliver formeentlig saameget mindre Spørgsmaal om nogen Strid mod Jernbanekontraktens Bestemmelser, som det neppe kan feile, at jo den samme Nødvendighed oftere før maa være indtraadt i den Række af Aar, hvori Direktionen har bestaaet. Endnu mindre kan man tænke sig, at den paatænkte Ansættelse af en særskilt Ingeniør ved Siden af Driftsbestyreren skulde kunne vække nogen Betænkelighed af Hensyn til Kontraktens Forskrifter. Kontraktens § 9 siger kun, at der skal være en af Direktionen udnævnt Administrator for den løbende Drift og intet Mere. Men selv om den maatte have indladt sig paa at ordne dette Slags Administrations-Detailler, og det paa en anden Maade, end det nu ansees hensigtsmæssigt, vilde denne Vanskelighed i hvert Fald kunne ryddes til Side ved Samtykke fra de engelske Direktører, der vistnok ikke vilde vægre sig for i en Sag, der maa interessere dem saa lidet, at medvirke til Iværksættelsen af den Ordning, som her paa Stedet maatte ansees som den rette.

Med Hensyn til Kongsvingerbanens Driftsbestyrer har Directør Sørensen ikke anset det saa uomgængelig fornødent som de nye Anlægs Bestyrelse, at han er den samme som Hovedbanens. Fællesskab i dette Punkt maa imidlertid under enhver Omstændighed antages at medføre væsentlige Fordele i flere Retninger, og da man efter de foreliggende Udtalelser fra Hovedbanens Direktion ingen Grund har til at tvivle om, at det jo uden Vankelighed kan opnaaes, vil man under Bestemmelserne om Administrationen foreslaae indtaget, at Hovedbanens Driftsbestyrer bliver at antage i samme Egenskab for Kongsvingerbanen, og kun for det uformodede Tilfælde, at herimod maatte opstaa Hindring, foreslaae Departementet bemyndiget til at antage en særskilt Driftsbestyrer. Man er derfor enig med Directør Sørensen i, at Instruxerne for Driftsbestyrer og Ingeniør, forsaauidt deres Virksomhed ved Statsbanerne angaaer, bør approberes af Departementet.

Af Hensyn til Jernbanedirektionens Ytringer, hvorefter den maa antages at lægge megen Vægt paa, at den vordende Bestyrelse har saavidt muligt frie Hænder ved Personalets Ansættelse og Afskedigelse, troer Departementet derimod ikke at burde fastholde det af de nye Anlægs Bestyrelse foreslaaede Forbehold om Departementets Approbation undtagen, som anført, for de to nævnte høiere Funktionærers Vedkommende, hvorimod man antager, at Forbeholdet uden afgjørende Betænkelighed kan bortfalde, ikke alene med Hensyn til Stationsmesterne, men ogsaa med Hensyn til den for Hamarbanen ansættende Driftsbestyrer og Ingeniør. Forsaauidt angaaer det mindre væsentlige Spørgsmaal om, hvorvidt Maskinmesteren skal sortere under Driftsbestyreren eller Ingeniøren vil formeentlig det Fornødne kunne ordnes ved Departementet, naar det har vist sig, om Hovedbanen vil benytte Kongsvingerbanens Ingeniør eller ikke.

Med Hensyn til Regnskabsrevisionen vil det formeentlig hensigtsmæssigt overlades til Departementet at anordne det Fornødne.

Overeensstemmende med det derom fremsatte Forslag vil Departementet foreslaae det i Lov af 7de September 1854 omhandlede Tilsyn med Videre med de to omhandlede Statsbaner — med Kongsvingerbanen fra den Tid, da Anlægget er modtaget som færdigt — overdraget Ingeniørbrigaden, der ifølge tidligere naadigst Bestemmelse allerede udøver samme Funktion i Forhold til Hovedbanen, og det saaledes, at Tilsynet for

Statsbanernes Vedkommende ogsaa kommer til at omfatte Control med, at deres Vedligeholdelse foregaaer paa en økonomisk og hensigtsmæssig Maade.

Med Hensyn til de i Jernbanedirektionens Forslag opstillede nærmere Betingelser for Gjennemgangsfragten skal Departementet kun gjentage, hvad allerede af Direktør Sørensen er ytret, at man ingen Adgang har til at bevirke Forandring heri uden Samtykke fra Hovedbanens Direktion, hvilket denne er i sin gode Ret til at nægte. Da Intet vilde være vundet ved at indgaa paa den som Betingelse for Afgivelsen af en Fragtdeel for Strækningen mellem Lillestrømmen og Christiania fordrede Fordeling af de fælles Administrationsudgifter, har man saaledes formeentlig intet andet Valg end foreløbig at indgaa paa Jernbanedirektionens seneste Forslag.

Det samme antages at maatte gjælde Forslaget om Hovedbanens Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne, med Hensyn til hvilket der forevrigt ogsaa i ringere Grad formenes at være Grund til at attraa Forandring. Afslutningen af en Contract med Hovedbanen om denne Gjenstand bliver i ethvert Tilfælde for den første Tid en Nødvendighed, saalænge man ikke har truffet Foranstaltninger til at kunne undvære Hovedbanens Bistand. Om der senere maatte findes Grund til at foretage Noget i denne Retning, maa formeentlig afhænge af nærmere Erfaring om, hvorledes man finder sig tjent med det foreløbig etablerede Forhold.

Medens Forslagets Litera B. om Bestyrelsen og hvad dermed staaer i Forbindelse i Henhold til det foran Anførte ikke foreslaaes antaget, forsaavidt angaaer Personellets Organisation, der omhandles i §§ 1 og 2, vides der Intet til Hinder for i det Væsentlige at vedtage de i den øvrige Deel af dette Litera omhandlede økonomiske Arrangements, der staa i Forbindelse med den fælles Bestyrelse.

Om samtlige de senest omhandlede Overenskomster, som foreslaaes tiltraadte, gjælder det, at de som Følge af de af Departementet foreslaaede Forandringer i Administrationen bør undergaa nogen uvæsentlig Modification i Udtryksmaaden. Det vil derfor formeentlig findes hensigtsmæssigt, at Departementet bemyndiges til paa det Offentliges Vegne at vedtage Overenskomster i det Væsentlige stemmende med de omhandlede Dele af Direktionens Forslag selvfølgelig med fornøden Forandring, forsaavidt deres Varighed angaaer.

I denne Henseende vil man foreslaa Vedtagelsen som gjældende indtil Udgangen af næste Aar, dog saa at Overenskomsterne ogsaa staa ved Magt udover denne Termin, saalænge ikke Opsigelse fra nogen af Siderne 6 Maaneder forud har fundet Sted. Tiden da den i Forslaget Litera C § 6 omhandlede Besigtelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne skal finde Sted bør formeentlig overensstemmende hermed fælde sammen med Tiden for Overenskomstens Ophør, dog saa at Besigtelsen i hvert Fald foregaaer om 3 Aar, selv om Overenskomsten maatte staa længere ved Magt. I denne Henseende vil formeentlig Departementet kunne iagttage det Fornødne under Kontraktens Vedtagelse, uden at adtrykkelig, naadigst Bestemmelse derom gives.

Ved at foreslaa Kontraktens Varighed foreløbig bestemt, som anført, til Udgangen af næste Aar har man for Øie at Storthinget, for hvilket man antager, at de bør blive at forelægge, kan have Anledning til at udtale sig om Forholdenes fremtidige Ordning. Saalænge Hovedbanen ikke vil indlade sig paa nogen Deling af Gjennemgangsfragten for Strækningen mellem Christiania og Lillestrømmen, vilde en større Forholdsmæssighed i Fragterne paa begge Baneerne end den, som Jernbanedirektionens Forslag Litera D. udviser alene kunne opnaaes ved Forhøielse i den samlede Gjennemgangsfragt. Om nogen saadan kan der formeentlig ikke være Spørgsmaal, tvertimod vover Departementet med Hensyn til Taxten for de Godsklasser, hvorom der hersker Meningsforskjel mellem begge Direktioner, nemlig hugget og rundt Tømmer, Spirer og Stik, ikke at anbefale, at man ialfald foreløbig sætter den høiere end af de nye Anlægs Bestyrelse med Trafikkens Ophjælpelse for Øie og med Kjendskab til Forholdene foreslaaet. Til Bestyrkelse herfor tillader Departementet sig at anføre, at Kommunebestyrelserne i de fleste Distrikter omkring Kongsvinger, efterat være blevne bekjendte med det fra Hovedbanens Direktion under 7de September f. A. fremsatte Forslag, have indgivet Forestillinger om en saa langt som efter Omstændighederne muligt gaaende Nedsættelse i Trælastfragterne, som Betingelse for, at Anlægget kan blive disse Distrikter af tilsigtet Nytte. Man skal ogsaa nævne, at det under den foreløbige

Drift af Hamarbanen inden dens Afleverelse efter nogen Tids Erfaring viste sig fornødent at indgaa paa en endnu videre gaaende Nedsættelse i Trælasttaxterne end den, hvorom her er Spørgsmaal.

Idet man saaledes foreslaar Departementet bemyndiget til at approbere et Taxtregulativ, affattet i Henhold til det af de nye Jernbaneanlægs Direktion fremsatte Forslag for Kongsvingerbanens Vedkommende, skal man bemærke, at det formeentlig kan gøres til Gjenstand for nærmere Overveielse inden Regulativets Udfærdigelse, om Fragten mellem Lillestrømmen og Kongsvinger bør fordeles ligeligt paa den hele Strækning, eller om den overensstemmende med Hovedbanens Direktions Anskuelse bør være højere for Strækningen fra Lillestrømmen til Fet Station end for den ovenfor liggende Strækning. Med Hensyn til Hamarbanens Taxter bemærkes, at de tidligere midlertidig fastsatte endnu følges, og at man imødeser nærmere Forslag om deres endelige Bestemmelse, efter hvis Modtagelse man vil have at indgaa med underdanigst Indstilling derom.

Saafernt nærværende underdanigste Indstilling bifaldes, vil Departementet, naar Kontrakterne med Hovedbanen ere endelig afsluttede, iagttage det Fornødne, for at disse kunne bevirktes Stortinget forelagte tilligemed Fragttaxterne, med Hensyn til hvilke sidste man anseer det rettest, at Stortinget naadigst indbydes til at fatte udtrykkelig Bestemmelse om, at deres Fastsættelse for Statsbanerne er Kongen overladt.

in fidem

H. Riddervold.

Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction af 11te Septbr. 1862.

Ved Kongelig Resolution af 21de forrige Maaned er det naadigst bestemt:

1. „Med Hensyn til Bestyrelsen af Jernbaneanlæggene mellem Hamar og Elverum samt mellem Kongsvinger og Lillestrømmen gjælder indtil Videre Følgende:

Anlæggene, det sidstnævnte fra den Tid, da det er afleveret som færdigt, stilles under Bestyrelse af de af Kongen udnævnte Medlemmer af den norske Hovedjernbanes Direktion.

Under nævnte Bestyrelse ansætter Departementet for det Indre den ved Hovedbanen fungerende Driftsbestyrer, eller om derimod maatte møde Indsigelse fra ham eller nævnte Banes Direktion, en anden dertil skikket Mand som Driftsbestyrer for Kongsvingerbanen, samt en Ingeniør, der, om det ønskes, ogsaa kan benyttes som saadan ved Hovedbanen. Disse Funktionærer have derhos at føre Tilsyn med de tilsvarende Forretningers Udførelse ved Hamarbanen, der besørges ved en af Bestyrelsen ansat som Ingeniør uddannet Mand. De udfærdigende Instruxer for Driftsbestyreren og Ingeniøren, forsaavidt deres Virksomhed ved Statsbanerne angaaer, approberes af Departementet.

De iøvrigt for de nævnte Statsbaners Drift fornødne Betjente ansættes af Bestyrelsen.

Den fornødne Revision af Statsbanernes Regnskabsvæsen anordnes af samme Departement.

2. Departementet for det Indre bemyndiges til paa det Offentliges Vegne at vedtage Overenskomster med Hovedbanens Direktion om Gjennemgangstransport paa Hoved- og Kongsvingerbanen, om førstnævnte Banes Overtagelse af Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvinger-Jernbanens Lokomotiver og Vogne samt om Fordeling af Administrationsudgifter, i det Væsentlige overensstemmende med det af Hovedbanens Direktion under 12te Marts 1862 afgivne Forslag Litra AC samt B §§ 3 til 19, hvilke Vedtagelser blive gjældende indtil Udgangen af Aaret 1863 eller udover denne Termin, saalænge ikke fra nogen af Siderne Opsigelse — 6 Maaneder forud — har fundet Sted.
3. Det i Lov af 7de September 1854 § 1 omhandlede Tilsyn med Kongsvinger- og Hamarbanen tilligemed den ifølge Lovens §§ 1, 2, 3 litra c og § 5 dermed forbundne Myndighed overdrages, med Hensyn til Kongsvingerbanen fra Anlæggets Fuldførelse af, til Ingeniørbrigaden, der tillige har at paasee, at Banernes Vedligeholdelse foregaaer paa en økonomisk og hensigtsmæssig Maade. Udenfor den almindelige Vedlige-

holdelse liggende større Arbejder ved nævnte Jernveie maa ikke iværksættes uden efter Planer, som af Brigaden ere billigede og i fornødent Fald af Indre-Departementet approberede.

4. Departementet for det Indre bemyndiges til at approbere det Taxtregulativ for Passageer- og Godsbefordring paa Kongsvingerbanen overensstemmende med det af de nye Jernbaneanlægs Bestyrelse under 12te November 1861 fremsatte Forslag“.

Ved at meddele Foranstaaende, lader man følge en Extrakt-Gjenpart af Departementets underdanigste Foredrag i Sagen.

Man skulde bede sig meddeelt Direktionens Erklæring om, hvorvidt der fra dens eller den fungerende Driftsbestyrers Side maatte være nogen Hindring mod den i Resolutionens 1ste Post omhandlede Anordning af fælles Driftsbestyrer. Ligeledes imødesees Tilkjendegivende om, hvorvidt Direktionen agter for Hovedbanen at benytte den for Kongsvingerbanen ansættende Ingeniør, idet det bemærkes, at Departementet er betænkt paa at antage Civilingeniør Carl Pihl som Ingeniør ved Kongsvingerbanen.

Med Hensyn til Bestemmelserne i Resolutionens Post 2 tillader man sig at henstille til Direktionen at bringe i Forslag de Forandringer eller Modifikationer i dens tidligere Forslag til de omhandlede Overenskomster, som det paa Grund af Bestemmelserne i Resolutionens 1ste Post maatte ansees fornødent at foretage.

Under Henviisning til Departementets Foredrag skulde man sluttelig udbede sig Direktionens Formening om, hvorledes Maskinmesterens Forhold til Driftsbestyrer og Ingeniør hensigtsmæssigst ordnes.

Bretteville.

N. Bonnevie.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 19de Septbr. 1862.

Directionen har modtaget det ærede Departements Skrivelse af 11te d. M., hvorved meddeles den Kongelige Resolution af 21de f. M. angaaende den fremtidige Bestyrelse af Kongsvinger og Hamarbanerne i Forbindelse med Hovedjernbanen samt forlanges Directionens Erklæring om hvorvidt der fra dens Side maatte være noget til Hinder mod den i Resolutionens 1ste Post omhandlede Anordning af en fælles Driftsbestyrer for Hovedjernbanen og Kongsvingerjernbanen, — om hvorvidt den for Kongsvingerbanen af Departementet ansættendes Ingeniør agtes benyttet i samme Stilling ved Hovedjernbanen, — om de Forandringer, der med Hensyn til Bestemmelserne i Resolutionens 1ste Post maatte blive nødvendige i Directionens Forslag af 12 Marts 1862 — samt endelig om hvorledes Maskinmesterens Forhold til Driftsbestyrer og Ingeniør hensigtsmæssigst ordnes.

Directionen skal i denne Anledning give sig den Ære at erklære, at der fra sammes og Driftsbestyrerens Side ikke er nogen Hindring for, at denne Functionær tillige optræder som Driftsbestyrer for Kongsvingerbanen.

Med Hensyn til Ingeniørens Stilling maa Directionen derimod for Hovedjernbanens Vedkommende uforandret fastholde sin i Skrivelse af 12te Marts d. A. udførlig motiverede Anskuelse, og vil derfor ikke finde sig beføiet til at anvende den ved Kongsvingerbanen ansættende Ingenieur i samme Stilling ved Hovedjernbanen.

Directionens Formand har allerede tidligere, medens det ærede Departements Indstilling angaaende nærværende Sag forelaa til Behandling i Regjeringen, havt Anledning til paa Directionens Vegne i en Skrivelse af 17de August til Regjeringens 1ste Medlem at afgive Erklæring i saa Henseende.

De Forandringer, som den Kongelige Resolution gjør fornøden i Directionens Forslag af 12te Marts 1862 antages at være følgende:

- A. § 3 bortfalder, som unødig, da samme Driftsbestyrer er vedtaget.
§ 7. Sidste Punctum kan bortfalde af samme Grund.
§ 10. Andet Punctum forandres til: Herfra undtages dog den Fragt, hvorpaa efter Directionens Bestemmelse er bevilget Credit o. s. v.

§ 12. Sidste Punctum bortfalder.

B. Overskriften paa dette Afsnit forandres til: Om Forening af Hovedjernbanens, Kongsvingerjernbanens og Hamarbanens Bestyrelse.

§ 1. forandres til:

§ 1. Kongsvinger- og Hamarbanen stilles under Bestyrelse af de af Hs. Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Hovedjernbanens Direction.

§ 2. Som Driftsbestyrer og Ingenieur ved Hamarbanen ansætter Directionen en som Ingenieur uddannet Mand.

§ 3. Som Driftsbestyrer for Kongsvingerbanen ansætter Departementet for det Indre den ved Hovedjernbanen fungerende Overbestyrer samt en Ingenieur. Disse Functionærer staa begge umiddelbart under Directionen. De have at føre Tilsyn med de tilsvarende Forretningers Udførelse ved Hamarbanen.

De udfærdigede Instruxer for Hovedbanens Overbestyrer forsaavidt hans Virksomhed ved Statsbanerne angaaer og for Ingenieuren approberes af Departementet for det Indre.

§ 2 og 3 blive uforandrede men betegnes § 4 og § 5.

§ 4 forandres til:

§ 6. Hamarbanen erlægger som Bidrag til Udgifterne ved den fælles Direction og til Hovedcontoiret for det sammesteds stedfindende Contoirarbejde og det i § 3 bestemte Tilsyn med samme Banes Drift en Godtgjørelse, som indtil videre fastsættes til 300 Spd. aarlig. Hamarbanen overtager Expedition, Losning og Ladning af det fra og til Mjøsdampskibene eller Hovedjernbanens Stationer ankommende eller afgaaende Gods mod en Godtgjørelse af 1 Skilling pr. Centner.

§ 7. Udgifterne til den fælles Direction, Hovedbanens Overbestyrer og Hovedcontoiret for Hovedjernbanen og Kongsvingerjernbanen deles mellem disse Baner i Forhold til hver Banes Traffikindtægt. Til Traffikindtægt henregnes ikke Indtægter, som ere uden directe Forbindelse med Transporten paa Banerne, saasom Pakhuus- og Tomteleie, Huusleie, Bryggeleie o. desl.

§ 5 og 6 blive uforandrede, men betegnes nu § 8 og § 9.

§ 7 bliver nu § 10 og forandres sammesteds Ordene: „til de øvrige Baner“ til „til Kongsvingerbanen.“

§ 8 og § 9 blive uforandrede, men betegnes nu § 11 og § 12.

§ 10 udgaaer.

§ 11 der nu bliver § 13. Ordene „og henregnes Anskaffelsesomkostningerne for disse til Ingeniurens Contoir,“ forandres til „og fordeles Anskaffelsesomkostningerne for disse Gjenstande mellem vedkommende Baner i Forhold til deres Længde.“

§ 12 til § 19 blive uforandrede, men betegnes nu § 14 til § 21.

C. § 1. Ordene „for det første paa 3 Aar“ forandres til „for det første indtil Udgangen af Aaret 1868 eller udover denne Termin, saalænge ikke fra nogen af Siderne Opsigelse 6 Maaneder forinden har fundet Sted.“

§ 2 til § 5 bliver uforandret.

§ 6. Ordene „nævnte 3 Aar“ forandres til „nævnte Termin.“

§ 8. Ordene „for de første 3 Aar“ udgaaer.

Da den ved Kongsvingerbanen af Departementet ansatte Ingenieur, som ovenfor nævnt, vil blive særegen for denne Bane, og Hovedjernbanen aldeles uvedkommende, vil hans Ansættelse ikke udøve nogen Indflydelse paa Maskinmesterens Stilling i Organisationen af Hovedjernbanens Administration, og ere med Hensyn til de Arbejder, som for Kongsvingerbanens Ingenieurvæsen vil tiltrænges udført ved Hovedjernbanens Værksted, de fornødne Bestemmelser indeholdte i B § 16.

Hvorledes Requisitioner paa saadanne Arbejder skulle udføres og Arbejderne modtages m. m. vil hensigtsmæssigst kunne bestemmes i den for Ingenieuren udfærdigede Instrux.

Dr. O. J. Broch.

J. R. Crowe.

Adolf B. Stabell.

Halvor Schou.

J. Engelstad.

Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction af 10de Januar 1863.

I Anledning af Direktionens Skrivelse af 19de September sidstleden meddeles, at Departementet med neden anførte Modificationer vedtager den foreslaaede Affatning af de Contrakter, som i Henhold til Kongelig Resolution af 21de August næstfør blive at afslutte i Anledning af de søndenfjeldske Statsjernbaners samt Hovedbanens fælles Drift og Administration.

Contrakterne antages at kunne indledes paa følgende Maade:

„I Medfør af Kongelig Resolution af 21 August 1862 have undertegnede Chef for Departementet for det Indre og undertegnede Direktion for den norske Hovedjernbane afsluttet nedenstaaende Contrakt om“ o. s. v.

Med Hensyn til A § 4 (før § 5) henstilles det, hvorvidt §en ikke efter Direktør Sørensen i det underdanigste Foredrag, der ligger til Grund for Resolution, omhandlede Forslag bør faa følgende Tillæg:

„Derimod skal Skaden bæres af den Bane, paa hvilken den indtræffer, saafremt den paavises at være forvoldt ved Forsømmelse hos sidstnævnte Banes Betjente eller ved Mangel ved Banen.“ I hvert Fald bør maaske for Tydeligheds Skyld ved §ens Slutning tilføies: Saalænge der haves Contrakt om Hovedbanens Overtagelse af Vedligeholdelse og Drift af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne, blive de deri indeholdte Bestemmelser, forsaavidt de maatte afvige fra hvad nærværende § foreskriver, gjældende:

I § 6 (før 7) forandres Henviisningen „§ 4“ til „§ 3.“

2det Punkt i § 11 (før 12) foreslaaes affattet saaledes:

„I andet Fald afgjør den fælles Direktion om Erstatningen bør bæres udeelt af den ene Bane eller hvorledes den bør fordeles paa begge.“

I B § 5 (før 8) forandres „Overberstyreren“ til „Driftsbestyreren.“

I § 21 (før 19) forandres „Bestyreren“ paa samme Maade.

I C § 3 henvises til B § 14.

I § 6 antages 2det Punktum at burde lyde:

„Ved Udløbet af Aaret 1863 og senere, om Contrakten vedbliver at være gjældende, ved Udløbet af hvert 3die Aar samt ved Contraktens Ophør foretages ny Besigtigelse“ o. s. v.

I § 7 burde, hvis A, 4 faar det oven anførte af Direktør Sørensen foreslaaede Tillæg Ordene „der ere Locomotivværkstedet og Locomotivpersonalet alene tilregnelige“ formeentlig ombyttes med „der paa viselig ere foranledigede ved Uvorrenhed hos Hovedbanens Betjente eller ved uforsvarlig Vedligeholdelse af denne Bane.“

Forsaavidt Direktionen maatte have Betænkelighed ved noget af de antydede Modificationer, imødesees Meddelelse i denne Anledning; i modsat Fald bedes Contracterne udfærdigede og i underskreven Stand indsendte, hvorefter de ville blive Direktionen tilbagesendte forsynede med Departementets Vedtagelse.

Bretteville.

N. Bonnevie.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 23de Januar 1863.

I Henhold til Departementets ærede Skrivelse af 10de Januar har Directionen herved den Ære at fremsende to ligelydende Exemplarer af den mellem samme og Departementet aftalte Contract.

Directionen har intet imod at optage det af Directeur Sørensen til A § 4 foreslaaede Tillæg, som man dog har troet at burde give en for et offentligt Document noget mere passende Form, idet man istedetfor „Uvorrenhed“ har sat „Forsømmelse,“ og istedetfor „Banens egen uforsvarlige Beskaffenhed“ har sat „Mangel ved Banen.“

Directionen maa ogsaa ansee det rigtigere at benytte disse correctere Udtryk fremfor de af Hr. Sørensen anvendte, som ialfald kunde gives en mere ubestemt Betydning af større Grad af Forsømmelse eller Mangel ved Banen. I C § 6 har man indskrænket sig til at henviser hertil istedetfor paa nye at gjentage Regelen fuldstændig.

Directionen skylder dog herved at gjøre det ærede Departement opmærksom paa, at den saaledes af samme foreslaaede Forandring maa antages at have langt større Sandsynlighed for at ville falde Kongsvingerbanen tillast end Hovedjernbanen. Uheld ved Vogne løbe nemlig sjelden op i større Summer og hvad Uheld ved Locomotiver, der kunne blive betydeligere, angaaer, da vil den Bestemmelse at disse i de ovennævnte Tilfælde skulle bæres af vedkommende Bane paa hvilken de finde Sted, istedetfor som efter vort oprindelige Forslag af Locomotivets Eier, idetmindste fortiden ikkun kunde falde Kongsvingerbanen tillast, idet Kongsvingerbanens nærværende Locomotiver neppe nogensinde kunne tænkes at ville blive anvendte paa Hovedjernbanen, medens omvendt det ikke er usandsynligt at Kongsvingerbanen om Vinteren under Sneefog oftere vil tiltrænge Hjelp af Hovedjernbanens Locomotiver.

Directeur Sørensen synes ved sit Forslag at have den Tanke, at „Uvorrenhed“ eller „Banens uforsvarlige Beskaffenhed“ ene kan finde Sted ved Hovedjernbanen og at Kongsvingerbanens Locomotiver ene kunne blive udlaante, men Directionen kan ikke i nogen af disse Puncter være enig med ham.

Forøvrigt ere de af Departementet antydede Forandringer tagne tilfølg, med Undtagelse af at paa enkelte Steder, istedetfor Driftsbestyreren er nævnt Hovedjernbanens Overbestyrer, hvor hans Function som saadan er den overveiende.

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

J. Engelstad.

Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction af 5te Marts 1863.

Hoslagt oversendes med Departementets Underskrift det ene af de med Directionens Skrivelse af 23de Januar sidstleden modtagne Exemplarer af Contract angaaende Kongsvingerbanens Drift i Forbindelse med Hovedbanen m. V.

Bretteville.

N. Bonnevie.

Contract af 19de Januar 1863.

I Medfør af Kongelig Resolution af 21de August 1862 have undertegnede Chef for Departementet for det Indre og undertegnede Direction for den norske Hovedjernbane afsluttet nedenstaaende Contract:

A. Om Gjennemgangsfragt paa Kongsvinger og Hovedjernbanen.

- § 1. Mellem Kongsvingerbanen og den Norske Hovedjernbane skal Gjennemgangstransport og Gjennemgangsfragt for Passagerer, Gods og Telegrammer finde Sted, saaledes at for Gods ingen Omlæsning foregaaer og at Fragten paa engang kan betales for den hele Transportlængde. Classification af Gods foregaaer i dette Øiemed efter samme Regler ved Kongsvingerbanen som ved Hovedjernbanen.
- § 2. Da saaledes de den ene af disse Jernbaner tilhørende Vogne kommer til at gaa paa den anden Bane, saa skal den Bane paa hvilken nogen den anden Bane tilhørende Vogn gaaer, til samme Bane betale en Vognleie der vedtages til:
- 10 β for en Godsvogn og 3die Classes Passageervogn,
 - 15 β for en Stoppevogn og 2den Classes Passageervogn,
 - 24 β for en 1ste Classes eller af 1ste og 2den Classe sammensat Vogn.
- Alt for hver gennemløben Vognmiil og uden Hensyn til om Vognen bevæges tom eller læsset.
- For Brug af Presseninger, der ikke medfølge til samme Bane hørende Vogne, erlægges en Leie af 2 β for hver Miil.
- § 3. For gjensidig Leie af Locomotiver med tilhørende Personale, Brændematerial og Smørelse erlægges:
- for de Kongsvingerbanen fortiden tilhørende Locomotiver 2 Spd. 9 β
 - for de mindste Hovedjernbanen fortiden tilhørende Locomotiver 2 — 80 —
- for hver Locomotivmiil, hvad enten Locomotivet gaaer med eller uden Train med Tillæg af 5 pCt. for Skiftning.
- § 4. Bliver under den i de foregaaende §§ omhandlede Leie af Locomotiver eller Vogne disse beskadigede ved nogen uheldig Hændelse, da bær den Jernbane Skaden, hvis Driftsmidler rammes deraf. Derimod skal Skaden bæres af den Bane paa hvilken den indtræffer, saafremt den paavises at være forvoldt ved Forsømmelse hos sidstnævnte Banes Betjente eller ved Mangel ved Banen. Saalænge der haves Contract om Hovedbanens Overtagelse af Vedligeholdelse og Drift af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne blive de deri indeholdte Bestemmelser, forsaavidt de maatte afvige fra hvad nærværende § foreskriver gjældende.
- § 5. Naar et den ene Bane tilhørende Locomotiv uden Damp oppe eller en beskadiget Vogn, der ikke benyttes til Varetransport, trækkes paa den anden Bane, betaler den første Bane for Transporten Fragt af 1 β pr. Centner og Miil.
- § 6. Naar Kongsvingerbanens Locomotiver i enkeltstaaende Tilfælde af Vandmangel skulde behøve at benytte den Hovedjernbanen tilhørende nærmeste Vandstation ved Strømmen, eller Hovedjernbanens Locomotiver i lignende Tilfælde skulde behøve at benytte Kongsvingerbanens nærmeste Vandstation da tilstedes gjensidig saadan Benyttelse uden Betaling, medens selvfølgelig den i § 3 bestemte Leie af Locomotiver ikke herfor beregnes.
- § 7. Ved Gjennemgangsfragt tilkommer enhver Bane den Fragt, som til enhver Tid maatte være fastsat for det af samme befarede Stykke. Herfra undtages Telegrammer og Pakkebefordring, for hvilke Gjennemgangsfragten sættes lig den paa Hovedjernbanen til enhver Tid stedfindende Taxt, hvilken da bliver at dele lige mellem begge Baner. Telegrammer og Skrivelser i Tjenestesager, befordres frit paa enhver af Banerne.
- § 8. For Materialier, Arbeidsredskaber o. d. l. tilhørende den ene Bane, der transporteres over den anden Bane, betales til denne sædvanlig Fragt, idet dog herved, hvor Fragten er fastsat for hele Vognladninger og fuld Belastning ikke finder Sted, Fragten beregnes i Forhold til de transporterede Materialiers Vægt.

- § 9. Gjennemgangsfragten for Gods kan efter Afsenderens Ønske betales ved den afsendende Station eller ved den modtagende Station, og er den Bane, som skal oppebære Fragten ansvarlig for den Andeel af samme, der tilkommer den anden Bane, eller i Tilfælde Afhentning ikke skeer, da for Varernes Tilstedeværelse. Herfra undtages dog den Fragt hvorpaa efter Directionens Bestemmelse er bevilget Credit, idet i Tilfælde Tab herpaa opstaaer, dette bliver at dele mellem begge Baner forholdsviis efter den samme tilkommende Andeel af Gjennemgangsfragten.
- § 10. Den afsendende Station udfærdiger Factura over til en anden Bane forsendt Gods og Pakker, særskildt for hver Modtagelsesstation overeensstemmende med de derfor vedtagne Schemata.
- § 11. I Tilfælde af Erstatningskrav for Skade, der ikke med tilstrækkelig Bestemthed kan tillægges nogen enkelt af Banerne, deles denne lige mellem begge Baner. I andet Fald afgjør den fælleds Direction om Erstatningen bør bæres udeelt af den ene Bane eller hvorledes den bør fordeles paa begge.
- § 12. Udgifterne ved Forbindelses-Stationen Lillestrømmen, nemlig Løn til Stationsmester, Telegraphist, Sporskifterne m. m. samt Stationsudgifter til Contoiret, Stationens Opvarmning og Belysning m. m. men uden at herved det Personale eller de Arbejdsudgifter medregnes som anvendes til den sammesteds for Hovedjernbanens udelukkende Regning foregaaende Tømmertransport og uden at Hovedjernbanen beregnes nogen Leiegodtgjørelse for den nærværende Stationsbygning, deles lige mellem begge Jernbaner.
- § 13. Ligesaa deles Udgifterne ved Vedligeholdelsen af den fælleds benyttede Deel af Lillestrømmen Station lige mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerjernbanen.
- § 14. Udskiftning af Vogne ved den fælleds Trafik paa Lillestrømmen Station fordeles ligeligt mellem de to Baner.
- § 15. Stationen Lillestrømmen er med Hensyn til Bestyrelsen underlagt Hovedjernbanen.
- B. Om Foreningen af Hovedjernbanens, Kongsvingerjernbanens og Hamarbanens Bestyrelse.
- § 1. Kongsvinger- og Hamarbanen stilles under Bestyrelse af de af Hs. Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Hovedjernbanens Direction.
- § 2. Som Driftsbestyrer og Ingenieur ved Hamarbanen ansætter Directionen en som Ingenieur uddannet Mand.
- § 3. Som Driftsbestyrer for Kongsvingerbanen ansætter Departementet for det Indre den ved Hovedjernbanen fungerende Overbestyrer samt en Ingenieur. Disse Functionærer staae begge umiddelbart under Directionen. De have at føre Tilsyn med de tilsvarende Forretningers Udførelse ved Hamarbanen. De udfærdigende Instruxer for Hovedbanens Overbestyrer forsaavidt hans Virksomhed ved Statsbanerne angaaer og for Ingenieuren approberes af Departementet for det Indre.
- § 4. De Jernbanebetjente, der ere fælleds for Statsbanerne og Hovedjernbanen, ansættes af Hovedjernbanens Direction. De Jernbanebetjente, der ere særegne for Statsbanerne, ansættes af de af Hs. Majestæt Kongen udnævnte Medlemmer af Directionen.
- § 5. Bestyrelsen af Trafikken og Regnskabsvæsenet paa alle tre Baner henlægges under et fælleds Hovedcontoir.
- § 6. Hamarbanen erlægger som Bidrag til Udgifterne ved den fælleds Direction og til Hovedcontoiret for det sammesteds stedfindende Contoirarbejde og det i § 3 bestemte Tilsyn med samme Banes Drift en Godtgjørelse, som indtil videre fastsættes til 300 Spd. aarlig. Hamarbanen overtager Expedition, Losning og Ladning af det fra og til Mjøsdampskibene eller Hovedjernbanens Stationer ankommende og afgaaende Gods mod en Godtgjørelse af 1 β pr. Centner.
- § 7. Udgifterne til den fælleds Direction, Hovedbanens Overbestyrer og Hovedcontoiret for Hovedjernbanen og Kongsvingerjernbanen deles mellem disse Baner i Forhold til hver Banes Trafikindtægt. Til Trafikindtægten henregnes ikke Indtægter, som ere uden directe Forbindelse med Transporten paa Banerne saasom Pakhuus- og Tomteleie, Hunsleie, Bryggeleie o. desl.
- § 8. Som Leie af Locale med tilhørende Inventarium til Directionen, Hovedbanens Overbestyrer og Ho-

vedcontoiret i Hovedjernbanens Stationsbygning i Christiania beregnes af de fælleds Udgifter en Godtgjørelse af 700 Spd. Omkostningerne ved Belysning og Reenholdelse af dette Locale afholdes om muligt særskilt eller bestemmes ved Directionens Skjøn, om der skulde være for megen Vanskelighed ved at adskille samme fra Omkostningerne ved den øvrige Belysning, Opvarmning og Reenholdelse af Stationen.

- § 9. For hver Jernbane føres særskilt Casseconto og godtgjøres i Tilfælde af Laan fra den ene Jernbane til den anden en Rente efter 5 pCt p. a. Denne Rente beregnes maanedsviis efter Middeltallet af Laanets Størrelse ved Begyndelsen og Slutningen af Maanedden.
- § 10. Hovedjernbanen holder de fornødne Beholdninger af Forbrugsgjenstande ved Stationerne, Brænde herunder ikke indbefattet, samt Uniformssager, og udleverer samme naar fornødiges til Kongsvingerbanen for Indkjøbspriis med et Tillæg af 10 pCt. som Godtgjørelse for Rente, Assurance og Opbevaringsomkostninger. Alle de øvrige Stationsudgifter blive særskilte for hver Bane.
- § 11. De Hovedjernbanen tilhørende Dampskibe paa Mjøsen erlægge til Hovedcontoiret for Bestyrelse og Regnskabsførsel en Godtgjørelse af 120 Spd. aarlig.
- § 12. Togenes Belysning fordeles saavidt muligt mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerbanen saaledes, at enhver Bane udreder en til den Tid Belysning under Transporten paa samme fornødiges, svarende Deel heraf.
- § 13. Arbeidsredskaber og Beholdninger under Ingenieurvæsenet bliver særskilt for hver Bane. Enkelte større Arbeidsredskaber kunne anskaffes til fælleds Brug for alle tre Baner, og fordeles Anskaffelsesomkostningerne for disse Gjenstande mellem vedkommende Baner i Forhold til deres Længde, ligesom deres Transport skeer fragtfrit paa alle Baner, og paa Mjøsdampskibene.
- § 14. Alle øvrige under Ingenieurvæsenet henhørende Udgifter vedkommende Banernes Vedligeholdelse og Bevogtning, Dreieskiver, Vandstationer, Locomotiv og Vognskur, Stationsbygninger, Grindvogterboliger og deslige udredes af den Bane samme vedkommer.
- § 15. Tiltrænges ved særegne Anledninger Benyttelse af det ved den ene Bane ansatte Personale til Hjælp paa den anden Bane, godtgjøres derfor Dagløn i Forhold til det benyttede Personales almindelige Afønning.
- § 16. Tiltrænges ved særegne Anledninger den ene Bane Materialier tilhørende den anden Bane, da beregnes disse efter Indkjøbspriis med Tillæg af 10 pCt. for Renter, Assurance og Opbevaring.
- § 17. Tiltrænges ved særegne Anledninger den ene Bane Brugen af den anden Banes Arbeidsredskaber, betales herfor en passende Leie. Den samme Fragt som skulde beregnes om Arbeidsredskaberne havde tilhørt den Bane, der skal benytte samme, erlægges selvfølgelig særskilt.
- § 18. For Arbeide ved Hovedjernbanens Værksted vedkommende de andre Baner beregnes saadan Godtgjørelse som sædvanlig bruges ved andre mechaniske Værksteder i Christiania.
- § 19. Kjører den ene Bane hele Arbeidstrain eller Ballasttrain over den anden Bane, da erlægges for Benyttelsen af den fremmede Bane, hvis Kjørselen skeer med de Kongsvingerbanen tilhørende Locomotiver 60 β pr. Locomotivmiil og hvis Kjørselen skeer med Hovedjernbanens mindste Locomotiver 80 β pr. Locomotivmiil.
- § 20. Udgifterne til Vedligeholdelse af Telegraphen, herunder indbefattet Overtelegraphistens eller Telegraphinspectorens Løn, deles mellem de tre Baner i Forhold til Ledningernes Længde. Telegrapisterne paa de forskjellige Stationer henregnes til Stationsbetjeningen.
- § 21. Hovedbanens Overbestyrer kan, efter de nærmere derfor af Directionen meddeelte Regler, tilstaa samtlige Jernbanens Betjente og disses Familier fri Befordring for deres Personer og for Huusholdningssager paa alle tre Jernbaner og Mjøsdampskibene.
- C. Om Hovedjernbanens Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne.
- § 1. Hovedjernbanen overtager for det første indtil Udgangen af Aaret 1863 eller udover denne Termin, saalænge ikke fra nogen af Siderne Opsigelse 6 Maaneder forinden har fundet Sted saavel Driften

som Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne paa de nedenfor anførte nærmere Betingelser.

- § 2. De for Kongsvingerbanen fornødne Locomotiver og Vogne, Dreieskiver, Vandstationer, Kuloplugssteder, Locomotivskuur og Vognskuur med tilhørende Inventarium, saavelsom Alt til Togenes Udrustning hørende Inventarium, saasom Presseninger, Vognlygter, Signallygter, Flag, Reservekoblinger, Varmekasser o. s. v. anskaffes af Kongsvingerbanen i for Driften passende Antal, ligesom deres Udvidelse og Nyanskaffelse, eftersom de for en udvidet Drift tiltrænges, bekostes af denne.
- § 3. Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Vandstationer, Dreieskiver, Kuloplugssteder, Locomotiv- og Vognskure bekostes overensstemmende med det i Litr. B § 14 derom anførte af denne Bane. Vedligeholdelsen af det under foregaaende § nævnte Inventarium overtages derimod af Hovedjernbanen.
- § 4. Lønningerne og Uniformeringen af det til Togenes Drift hørende Personale, saavelsom alle til denne Drift fornødne Forbrugsgjenstande overtages af Hovedjernbanen.
- § 5. Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne skulle ved deres Overleverelse til Hovedjernbanens Bestyrelse være i god og for Driften brugbar Stand. De undersøges i denne Anledning af to Mænd, hvoraf den ene udnævnes af Departementet for det Indre paa Statsbanernes Vegne, den anden af Hovedjernbanens Direction samt af en tredje af disse to Mænd valgt Opmand. Forsaavidt disse Mænd finde Locomotiver eller Vogne at være i en mindre god og for Driften brugbar Stand have de at taxere Værdien af Istandsættelsen og bliver denne at godskrive Hovedjernbanen.
- § 6. Hovedjernbanen vedligeholder de modtagne Locomotiver og Vogne i god og for Driften brugbar Stand, uden at i denne Vedligeholdelse er indbefattet den Værdiforringelse, som de paa Grund af Brugen nødvendig maa lide. Ved Udløbet af Aaret 1863 og senere om Contracten vedbliver at være gjældende, ved Udløbet af hvert 3die Aar samt ved Contractens Ophør foretages en ny Besigtigelse paa samme Maade som i § 5 nævnt, og forsaavidt Locomotiver og Vogne befindes at være vedligeholdte i en for Driften mindre god og brugbar Stand, hvorved behørigt Hensyn skal tages til den ovenfor nævnte Værdiforringelse, som skal være Vedligeholdelsen uvedkommende, da besørges de forinden Tilbageleverelsen behørigt istandsatte af Hovedjernbanen.
- § 7. Reparationer ved Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne, som maatte blive nødvendige ved ulykkelige Hændelser, der ere Locomotivværkstedet og Locomotivpersonalet alene tilregnelige er indbefattet i de Reparationer, som Hovedjernbanen overtager. Blandt saadanne ulykkelige Hændelser henregnes dog ikke Explosion af Locomotivet eller Skade forårsaget ved Ildebrand i Værkstederne, Locomotivstaldene eller Vognskurene. Reparationer, der ere forårsagede ved nogensomhelst andenu lykkelig Hændelse bæres overensstemmende med A § 4 enten af vedkommende Bane, hvem Locomotivet eller Vognen tilhører, eller af den Bane paa hvilken Skaden indtræffer.
- Forsaavidt de sidstnævnte Reparationer kunne udføres i Hovedjernbanens Værksted, beregnes deres Kostende efter de samme Regler, som følges ved de private Værksteder i Christiania.
- § 8. Kongsvingerbanen betaler til Hovedjernbanen for dennes Overtagelse af Driften og Vedligeholdelsen af den førstnævntes Locomotiver og Vogne en Godtgjørelse af:
- 1 Spd. 89 β pr. Locomotivmiil med Tillæg af 5 pCt. for Skiftning, for Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse.
 - 4 β pr. Vognmiil for Vognenes Vedligeholdelse alene, og
 - 2 β pr. Vognmiil for Vognenes Drift alene.
- Kongsvingerbanen betaler følgelig 4 β i Vedligeholdelsesomkostninger for enhver Miil dens Vogne have løbet paa den ene eller den anden Bane, og 2 β i Driftsomkostninger for enhver Miil, der er løbet paa Kongsvingerbanen af den ene eller den anden Banes Vogne.

I Directionen for den Norske Hovedjernbane.

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

J. Engelstad.

