

**Tolvte**

**Drifts-Beretning**

for

**den norske Hoved-Jernbane**

fra 1 Septbr. 1865 til 31 Decbr. 1866.

**Tolvte**

# **Drifts-Beretning**

for

**den norske Hoved-Jernbane**

for Driftsperioden

fra 1ste Septbr. 1865 til 31te Decbr. 1866.

— 16 Maaneder. —

---

**Christiania.**

Trykt hos Carl C. Werner & Comp.

1867.

## Den norske Hovedjernbanes Indtægter og Udgifter.

Hovedbogens Conto for Vinden og Taben udviste ved Enden af Driftsperioden følgende Indtægter og Udgifter:

### Indtægter:

	Spd.	β	Spd.	β
Indtægt for Befordring af 243 484 Passagerer . . . . .	59 468.	18		
— — — — 821 Vogne . . . . .	679.	84		
— — — — 3 588 levende Dyr . . . . .	1 182.	38		
— — — — Bagage . . . . .	2 015.	39½		
— — — — Pakker . . . . .	2 380.	97		
— — — — Melk . . . . .	3 963.	98½		
— — — — Kjød . . . . .	230.	56½		
— — — — Varer . . . . .	232 614.	116½		
— — Postens Befordring . . . . .	1 690.	"		
— af Telegrafan . . . . .	1 274.	52		
Leie af Restaurationerne i Christiania og Eidsvold . . . . .	346.	80		
Tomteleie . . . . .	6 594.	16		
Pakhusleie . . . . .	785.	16		
Bryggeleie . . . . .	1 238.	96		
Noteringsgebyr af Actier . . . . .	24.	12		
Leie af Hovedbanens Vogne . . . . .	6 244.	21		
— — — — Locomotiver . . . . .	2 493.	72		
Extra-Indtægter . . . . .	147.	12		
Agio Conto . . . . .	59.	7½		
			323 432.	92½

### Udgifter:

Directionens Løn . . . . .	Spd.	β		
	2 628.	40		
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag dertil for dens Administration . . . . .	550.	"		
			2 078.	40
*) Kongsvingerbanen, godtgjort ifølge Revisionsantegnelse 1 074. 105			3 153.	25
			Lateris 3 153.	25 323 432. 92½

\*) Kongsvingerbanen har hidtil baaret Andeel af saavel de norske som engelske Directørers Løn, hvilken aarlig beløber til 2 000 Spd. Efter Revisors — af Directionen godkjendte — Forstaaelse af Contracten af 19de Januar 1863 dens B § 7 (See 8de Driftsberetning Pag. 102) skal Kongsvingerbanen alene svare Andeel af de norske Directørers Løn efter 1 000 Spd. aarlig, og er derfor for Tidsrummet fra 1ste Januar 1863 til 31te December 1866 godtgjort som formeget belastet den ovenfor anførte Sum 1 074 Spd. 105 β.



	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Transport	79 136.	70	40 897.	20½	323 432.	92½
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelse og Drift af dens Locomotiver . . . . .	41 227.	113				
			37 908.	77		
<b>Vogn-Departementets Udgifter:</b>						
Lønninger . . . . .	7 319.	11				
Materialier . . . . .	16 623.	91½				
Leie af Vogne . . . . .	8 293.	8				
Vedligeholdelse af Presenninger . . . . .	1 270.	18				
	33 506.	8½				
Herfra Godtgjørelse af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelse af dens Vogne . . . . .	12 324.	56				
			21 181.	72½		
<b>Ingenieur-Departementets Udgifter:</b>						
Gager . . . . .	967.	52				
Lønninger til Skinnelæggere, ordinaire . . . . .	10 415.	42				
Do. - Do. extraordinaire . . . . .	1 771.	73½				
Do. - Gjærders Istandholdelse, Ballastskufning, Planering, Afgrøftning, Sneeskufning . . . . .	3 307.	33				
Arbejdsløn for Linien i Værkstedet . . . . .	1 295.	91½				
Materialier til Liniens Vedligeholdelse . . . . .	11 893.	53				
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse, ordinaire . . . . .	649.	77				
Do. Do., extraordinaire . . . . .	247.	55½				
Do. Do. i Værkstedet . . . . .	50.	35				
Materialier til Do. . . . .	209.	60				
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventarium . . . . .	1 288.	16				
			32 095.	108½		
Vedligeholdelse af Bygninger . . . . .	9 154.	105				
Do. af Stationspladse . . . . .	5 438.	23				
Do. af Telegrafan . . . . .	2 241.	86½				
Fragaaer Statsbanernes Anpart heraf . . . . .	1 517.	119				
			723.	87½		
Anlæg af ny Sidebane ved Bryn . . . . .	369.	36				
Ombygning af Galgebjergbroen — Rest — . . . . .	73.	81½				
Do. - Mo Tunel — do. — . . . . .	63.	21				
Paabegyndt Ombygning af Løkbroerne . . . . .	13.	17				
Uniformer . . . . .	2 604.	31				
Omkostninger ved Dividendens Udbetaling . . . . .	1 012.	13½				
Erstatninger . . . . .	71.	19				
Renter . . . . .	13 658.	41				
<b>Tab paa Tømmerkjørsel til Strømmens Sagbrugseiere:</b>						
Vedligeholdelse og Drift af Kehraden . . . . .	1 492.	58				
Indtægt af Tømmertransport til Strømmen Sidebane efter Fradrag af Omkostningerne — heri ikke medregnet Locomotiv- og Vognudgifter til samme — . . . . .	648.	51				
			844.	7		
			Lateris 166 109.	41	323 432.	92½

	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Transport			166 109.	41	323 432.	92½
Jernbanebetjentenes Procenter, afsat hertil . . . . .	1 200.	„				
÷ tilovers fra ifjor . . . . .	413.	47				
			786.	73		
Forskjellige Udgifter . . . . .			1 321.	9½		
					168 217.	3½
Heraf følger en Gevinst for 12te Driftsperiode af . . . . .					155 215.	89
hvoraf overensstemmende med Contracten om Jernbanens Anlæg m. m. er krediteret:						
1) Den norske Regjering, Rente af Grundens Værdi, for 12 Maaneder £ 1 200 à 4 Spd. 54 β =	5 340.	„				
og - 4 do. £ 400 à 4 — 58 - =	1 793.	40				
			7 133.	40		
2) Contoen for Viaducternes Fyldning, Bidrag aarlig £ 400, i 16-Maaneder = £ 533. 6. 8 à 4 Spd. 58 β . . . . .			2 391.	13		
3) Contoen for Øierens Regulering, 9de Termin og ½ Deel af 10de Termin . . . . .			2 000.	„		
					11 524.	53
					Tilbage Overskud	143 691. 36
hvilket har sat Directionen istand til for de prioriterede Actier £ 225 000 — for Driftsperioden 16 Maaneder — at erklære en Dividende af 6½ pCt. eller £ 15 000 à 4 Spd. 59 β = . . . . .			67 375.	„		
og for de uprioriterede Actier Spd. 1 012 500 at erklære en Dividende af 5½ pCt. med . . . . .			54 000.	„		
					Tilsammen . . . . .	121 375. „
og at anvende Resten . . . . .					22 316.	36
til Dækkelse af følgende Conti:						
1) Cokeovnenes Capitalconto — Rest — . . . . .	3 000.	„				
2) Capitalcontoen for Jordstykker langs Andelven og ved Bredtvet . . . . .	1 635.	55				
3) Capitalcontoen for Baarliddalens Vandfald . . . . .	300.	„				
4) Contoen for Øierdampskibets Gevinst & Tab — Underbalance — . . . . .	1 133.	105½				
			tilsammen	6 069.	40½	
og at afsætte til Ombygnings- og Reservefondet . . . . .			16 246.	115½		
					22 316.	36

Hermed salderes Balancecontoen, som udviser følgende

**Activa.**

Cassa-Conto . . . . .	20 170.	83
Marine- og Postdepartementet . . . . .	1 497.	„
Oplandske Dampskibe . . . . .	17.	12½
Stationsmesterne, udestaaende gennem disse . . . . .	3 307.	98½
Mjøsdampskibenes Chefer og Commissionærer . . . . .	3 070.	56
Strømmens Sagbrugs-Eiere . . . . .	1.	52
Diverse udenlandske Debitorer . . . . .	809.	69
	Lateris	28 874. 11

	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Transport						
Gjøvik-Odnæs Kjørsels Inventariums Conto . . . . .	1 874.	66	28 874.	11		
Lillehammer do. do. do. . . . .	2 002.	58				
Beholdninger under Hovedcontoiret . . . . .	10 828.	60				
Do. af Coke og Kul . . . . .	8 257.	47½				
Beholdning af Kul i Lillestrøm . . . . .	5 388.	8				
Do. under Materialforvalteren . . . . .	76 127.	24½				
			104 478.	24		
Conto for Fyldning af Viaducterne . . . . .	4 577.	98½				
afskrevet derpaa i denne Driftsperiode . . . . .	2 391.	13				
			2 186.	85½		
Sygecassen . . . . .			282.	34½		
Betjentboligers Gevinst- og Tabs-Conto . . . . .			431.	27		
Conto med Kongsvinger-Lillestrøm-Jernbane . . . . .			8 797.	19½		
— - Drammen-Randsfjord-Jernbane . . . . .			59.	23		
— - Hamar-Elverum-Jernbane . . . . .			4 457.	42½		
— - Thronhjelm-Støren-Jernbane . . . . .			2.	112		
— - Diverse . . . . .			2 174.	99½		
Vexelconto . . . . .			3 745.	65		
De Svenske Jernbaners Bestyrelse, tilgode for Udlæg til Charlottenberg Station . . . . .			528.	105		
Capitalcontoer:						
1) Forbedringer ved Stationerne . . . . .	29 500.	79				
2) Anskaffelse af Driftsmidler . . . . .	19 326.	110				
3) Eidsvold Hotel og Stationsbygning . . . . .	11 022.	52½				
4) Anlæg for Tømmertransporten til Strømmens Sagbrugseiere . . . . .	10 327.	25½				
5) Meyergaarden . . . . .	16 680.	4½				
6) Betjentboliger . . . . .	7 519.	89				
7) Mjøsdampskibene . . . . .	30 000.	”				
8) Ballast-Sidebaner . . . . .	1 828.	52				
9) Lundberg Skov . . . . .	4 203.	48				
10) Sørengen . . . . .	36 755.	78				
11) Ombygning af Flanebro . . . . .	3 744.	108				
12) Anlæg ved Gjøvik . . . . .	5 452.	32½				
13) do. - Odnæs . . . . .	1 133.	15				
14) Brygge ved Lillehammer . . . . .	6 172.	98½				
15) Ombygning af Dahls Bro . . . . .	4 056.	71½				
16) Ny Stationsbygning i Strømmen . . . . .	1 224.	43½				
17) - — ved Leersund . . . . .	1 261.	32				
18) Gasværket i Lillestrøm . . . . .	938.	42½				
19) Anlæg ved Bjørgevolden . . . . .	1 382.	14½				
20) Øierdampskibet . . . . .	6 530.	83				
21) Erstatning til Bordtomteiere . . . . .	3 557.	5				
22) Ombygning af Børkebro . . . . .	10 820.	98				
			213 438.	102½		
					369 457.	31
					Lateris 369 457.	31

	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
<b>Transport</b>					369 457.	31
<b>Passiva.</b>						
Den Norske Regjering, Rente af Grund for denne Driftsperiode — 16 Maaneder — . . .	7 133.	40				
Betalt for 12 Maaneder til 31te August 1866 . . .	5 340.	"				
			1 793.	40		
Creditbanken . . . . .			50 779.	18		
Obligations-Conto . . . . .			175 000.	"		
Diverse indenlandske Creditorer . . . . .			164.	58		
Do. udenlandske do. . . . .			14 111.	87		
Stationsmesterne, tilgode . . . . .			268.	89		
Bestyrelsen for de nye Jernbaneanlæg . . . . .			1 350.	6		
Pantecreditorer i Meyergaarden . . . . .	14 500.	"				
Do. i Sørengen . . . . .	29 100.	"				
			43 600.	"		
Mjøsdampskibenes Gevinst- & Tabs-Conto . . . . .	6 894.	119				
Meyergaardens Do. Dg. . . . .	2 147.	70				
			9 042.	69		
Øierens Regulering . . . . .			2 000.	"		
Obligations-Eiere, Renter . . . . .			4 375.	"		
Pensionsfond . . . . .			2 195.	20		
<b>Prioriterede Actiers Dividende-Conto:</b>						
Tilbagestaaende den 31te August 1866 £ 655. 4. " = 2 932.		2				
Tilkommer for de første 12 Maaneder af Driftsperioden 5 pCt. = . . . . .	11 250.	"	50 531.	30		
			11 905.	4. " = 53 463.	32	
Udbetalt herpaa fra 1ste Septbr. til 31te December 1866 . . . . .	10 756.	"	48 301.	53		
Tilbagestaaende den 31te Decbr. 1866 £ 1 149. 4. " = 5 161.		99				
Tilkommer for de sidste 4 Maaneder af Driftsperioden 1½ pCt. = . . . . .	3 750.	"	16 843.	90		
			£ 4 899.	4. " = . . . . .	22 005.	69
<b>Uprioriterede Actiers Dividende-Conto:</b>						
Tilbagestaaende den 31te August 1866 . . . . .	3 651.	82½				
Tilkommer for de første 12 Maaneder af Driftsperioden 4 pCt. = . . . . .			40 500.	"		
			44 151.	82½		
Udbetalt herpaa fra 1ste Septbr. til 31te Decbr. 1866	31 136.	45				
Tilbagestaaende den 31te December 1866 . . . . .	13 015.	37½				
Tilkommer for de 4 sidste Maaneder af Driftsperioden 1½ pCt. = . . . . .			13 500.	"		
			26 515.	37½		
			Lateris 353 201.	13½	369 457.	31



	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
<b>Transport</b>					353 201.	13½	369 457.	31
<b>Ombygnings-Conto og Reservefond:</b>								
afsat til Dividende-Conto den 31te August 1865 . . . . .	17 786.	81						
heraf afskrevet paa følgende Conti i denne Driftsperiode:								
Omlægning af Linien mellem Strømmen og Lillestrøm . . . . .	4 649.	80						
Opførelse af nyt Vognværksted i Christiania . . . . .	3 683.	89						
Ombygning af Børkebro . . . . .	6 610.	81						
do. - Frognerbro . . . . .	2 833.	49						
	<u>17 777.</u>	<u>59</u>						
				9.				22
<b>Overskud i denne Driftsperiode . . . . .</b>			<b>16 246.</b>	<b>115½</b>				
					<u>16 256.</u>	<u>17½</u>		
							<u>369 457.</u>	<u>31</u>
							<u>369 457.</u>	<u>31</u>

Directionen forbeholder sig senere, naar Statuter for en Pensions- og Understøttelseskasse for Jernbanens Betjente ere vedtagne, og disse Betjentes Bidrag til samme er bestemt, at lade en passende Sum overføre fra Reservefondet til denne Kasse, som Jernbanens Bidrag for de forløbne 1½ Aar.

**Regnskab over Hefstye's Understøttelsesfond.**

	Spd.	β	Spd.	β
Dette Fond udgjorde ved Slutningen af foregaaende Driftsaar . . . . .	487.	24		
Indvundne Renter . . . . .	41.	79		
			<u>528.</u>	<u>103</u>
Hvilket Beløb henstaaer saaledes:				
Diverse Debitorer . . . . .	474.	45		
Hovedjernbanens Casserer . . . . .	54.	58		
			<u>528.</u>	<u>103</u>
			<u>Balance</u>	<u>528. 103</u>

### Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 6 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskellige Stationer, saavel hvad angaaer de fra dem afgaaede som de til dem ankomne Passagerer, Varer &c., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste rigtigt 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.						Procenter af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.										
	Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Tele-grammer.		Varer.		Tilsammen.		Passagerer.		Vogne, Dyr, Pakker, Tele-grammer.		Varer.		Tilsammen.														
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β													
Christiania . . . . .	27 888	12	3 788	92½	56 722	100	88 399	84½	27 454	22	7 675	52	174 355	75½	209 492	29½	27 674	77	5 732	12½	115 539	27½	148 945	117	49 <sup>o</sup>				
Bryn . . . . .	490	3½	14 110½	377	58	377	58	52	589	29	22	74	1 022	86	1 634	69	539	76½	18	92½	700	12	1 258	60½	0 <sup>o</sup>				
Gronn . . . . .	879	112½	31	438	80	1 349	76½	1 008	92	46	52	843	25	1 898	49	944	42½	38	88	640	112½	1 624	2½	0 <sup>o</sup>					
Robsrud . . . . .	—	—	—	99	87	—	99	87	—	—	—	—	21	54	21	54	—	—	—	60	70½	60	70½	0 <sup>o</sup>					
Strømmen . . . . .	933	42½	197	2 068	53	7 068	53	8 198	97½	67	73	863	62	2 159	66	1 080	106½	132	37½	3 965	117½	5 179	21½	1 <sup>o</sup>					
do. Sideb. . . . .	—	—	—	10 048	61	10 048	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 024	30½	5 024	30½	1 <sup>o</sup>					
Lilleström . . . . .	2 288	16½	94 101	40 745	67	43 128	64½	2 489	60	176	107	1 145	45	3 760	92	2 363	38½	135	104	20 945	56	23 444	78½	7 <sup>o</sup>					
Lilleström, Kongsvinger- banens Sta- tioner . . . . .	6 278	100½	2 112	42 524	83½	50 916	16	6 290	49	978	92½	6 824	71	14 093	92½	6 284	74½	1 545	82½	24 674	77½	32 504	114½	10 <sup>o</sup>					
Leersund . . . . .	586	72	493	267	28	1 347	48	654	46	39	118	115	15	809	59	620	59	266	93	191	21½	1 078	53½	0 <sup>o</sup>					
Frogner . . . . .	664	47	573	231	64	1 469	68	626	18	31	21	187	92	844	112½	645	32½	302	39½	209	78	1 157	30½	0 <sup>o</sup>					
Kløften . . . . .	1 840	102½	1 193	1 212	17	4 246	60	1 847	84	128	31½	582	42	2 558	37½	1 844	33½	660	106	897	29½	3 402	48½	1 <sup>o</sup>					
Trøgstad . . . . .	2 997	58	508	6 287	12	9 792	110	3 052	10	297	40½	2 254	60	5 603	110½	3 024	94	402	100½	4 270	96	7 698	50½	2 <sup>o</sup>					
Dahl . . . . .	2 864	83	513	32 489	72	35 848	11½	2 717	83	364	77	3 213	10	6 295	50	2 791	23	439	26½	17 841	41	21 071	90½	7 <sup>o</sup>					
Eidsvold . . . . .	11 755	88	2 204	34 121	54	48 082	3½	11 553	74	1 897	105½	41 185	79	54 637	18½	11 654	81	2 051	43½	37 653	66½	51 359	71	16 <sup>o</sup>					
Tilsammen	59 468	18	11 726	105½	232 614	116½	303 810	59 468	18	11 726	105½	232 614	116½	303 810	59 468	18	11 726	105½	232 614	116½	303 810	59 468	18	11 726	105½	232 614	116½	303 810	100 <sup>o</sup>

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, Pakker, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Fra og til Christiania . . .	55 349	34	11 464	24½	231 078	55½	297 891	114
Mellem de øvrige Stationer .	4 118	104	262	81	1 536	61	5 918	6
Tilsammen	59 468	18	11 726	105½	232 614	116½	303 810	"

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver 4 Uger.

4 Ugers Tidsrum.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer		Vogne, Dyr, Pakker, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen		
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	
Fra 3 September til 24 Septbr. 1865.	2 810	33	538	55½	12 689	35	16 038	3½	5,3
1 October " 22 October "	3 475	101	592	87½	12 786	3	16 854	71½	5,5
29 " " 19 Novemb. "	2 337	12	406	17½	12 795	5	15 538	34½	5,1
26 November " 17 Decbr. "	2 156	104	523	34½	14 674	2	17 354	20½	5,7
24 Decbr. 1865 " 14 Januar 1866.	2 887	28	513	77	7 119	103	10 520	88	3,5
21 Januar 1866 " 11 Februar "	2 374	52	510	23	10 446	6	13 330	81	4,4
18 Februar " 11 Marts "	1 787	36	490	81	10 352	90	12 630	87	4,1
18 Marts " 8 April "	2 389	77	553	82	12 587	102	15 531	21	5,1
15 April " 6 Mai "	3 779	117	750	93½	14 625	53	19 156	23½	6,3
13 Mai " 3 Juni "	3 942	113	789	9½	14 117	34	18 849	36½	6,2
10 Juni " 1 Juli "	5 597	71	926	78½	17 456	14	23 980	43½	7,9
8 Juli " 29 " "	6 239	65	988	66	18 252	62	25 480	73	8,4
5 August " 31 August "	6 664	116	1 134	82	19 475	17	27 274	95	9,0
9 September " 30 Septbr. "	3 851	103	849	97	12 459	49	17 161	79	5,6
7 October " 28 October "	3 415	37	731	28	13 340	14	17 486	79	5,8
4 November " 25 Novbr. "	2 627	94	608	98	14 691	15	17 927	87	5,9
2 December " 31 Decbr. "	3 129	59	818	55	14 746	112½	18 694	106½	6,2
	59 468	18	11 726	105½	232 614	116½	303 810	"	100,0

Tabel over den ugentlige Middelindtægt.

Indtægt af	Ugentlig Middelindtægt.		Middelindtægten har været overskredet.
Passagerer . . . . .	Spd. 858	ß 38	i 26 Uger
Vogne, levende Dyr, Pakker og Telegrammer m. m. . . . .	169	27	i 28 Uger
Varer . . . . .	3 357	38	i 38 Uger, hvoraf 16 Uger om Vinteren.
Samlet Indtægt	4 384	103	i 38 Uger, hvoraf 18 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 Juni til og med 1 Juli 1866. } 2 074 108		Ugen fra og med 19 Februar til og med 25 Februar 1866. } 396 86	
Vogne, levende Dyr, Pakker, Telegrammer . . . . .	Ugen fra og med 2 Juli til og med 8 Juli 1866. } 251 115½		Ugen fra og med 25 Decbr. til og med 31 Decbr. 1866. } 90 64	
Varer . . . . .	Ugen fra og med 2 Juli til og med 8 Juli 1866. } 4 726 18		Ugen fra og med 25 Decbr. til og med 31 Decbr. 1866. } 766 33	
Samlet Indtægt	Ugen fra og med 25 Juni til og med 1 Juli 1866. } 6 743 26½		Ugen fra og med 25 Decbr. til og med 31 Decbr. 1866. } 1 428 62	

Af Indtægten for Varer, 232 614 Spd. 116½ β har Trælaster, heri iberegnet Brænde, bidraget 141 795 Spd. 24 β. Størrelsen af Indtægten heraf fra de forskellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælaster og Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt for Trælaster i Procent af Indtægten for samtlige afsendte Varer.
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	
Christiania . . . . .	56 722	100	—	—	56 722	100	0,0
Bryn . . . . .	377	58	85	49½	292	8½	22,5
Grorud . . . . .	438	80	273	31	165	49	62,3
Robsrud . . . . .	99	87	99	87	—	—	100,0
Strømmen . . . . .	7 068	53	6 185	90	882	83	87,5
Strømmens Sidebane . . . . .	10 048	61	10 048	61	—	—	100,0
Lillestrøm . . . . .	40 745	67	40 496	74	248	113	99,4
Lillestrøm, Kongsvingerbanens Stationer.	42 524	83½	38 104	115½	4 419	88	89,6
Leersund . . . . .	267	28	220	77	46	71	82,8
Frogner . . . . .	231	64	—	—	231	64	0,0
Kløften . . . . .	1 212	17	606	118	605	19	50,1
Trøgstad . . . . .	6 287	12	4 781	6	1 506	6	76,0
Dahl . . . . .	32 469	72	28 930	115	3 538	77	89,1
Eidsvold . . . . .	34 121	54	11 961	40	22 160	14	35,1
Tilsammen	232 614	116½	141 795	24	90 819	92½	60,9

Total-Indtægten 323 432 Spd 92½ β fordeelt i følgende 3 Hovedposter giver

for Passagerer med ordinaire Train . . . . .	58 210 Spd.	71 β	18,0
- Gods, Kreaturer og Reisevogne . . . . .	234 476 —	118½ -	72,5
- alle andre Indtægter . . . . .	30 745 —	23 -	9,5
	323 432 Spd.	92½ β	100,0

## Oplysninger om Udgifterne.

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

Direktionen . . . . .	2 628 Spd. 40 β		
Fragaaer Kongsvingerbanens Bidrag dertil for dens Administration . . . . .	550 — " —		
		2 078 Spd. 40 β	
Kongsvingerbanen, godtgjort ifølge Revisionsantegnelse formeget beregnet i de foregaaende Aar . . . . .	1 074 — 105 -		3 153 Spd. 25 β
<b>Hovedcontoiret:</b>			
Overbestyreren . . . . .	2 400 Spd. " β		
Underbestyreren . . . . .	1 333 Spd. 40 β		
Do. Procenter . . . . .	644 — 105 -		
		1 978 — 25 -	
Cassereren . . . . .	960 — " -		
Revisoren . . . . .	800 — " -		
Den af Departementet ansatte Revisor . . . . .	266 — 80 -		
6 à 11 Contoirbetjente og 1 Bud . . . . .	2 485 — 88 -		
		8 890 Spd. 73 β	
Fragaaer Statsbanernes og Mjøsdampskibenes Bidrag dertil:			
Hamarbanen . . . . .	400 Spd. " β		
Mjøs-Dampskibene . . . . .	160 — " -		
Kongsvingerbanen 2 308 Spd. 43 β			
Godtgjort ifølge Revisionsantegnelse formeget beregnet i de foregaaende Aar . . . . .	1 307 — 92 -		
		1 000 — 71 -	
		1 560 — 71 -	
			7 330 — 2 -
<b>Stationsudgifter.</b>			
<b>Christiania Station.</b>			
Passageer- og Telegrafexpeditionen:			
2 Billetteurer, 1 Pakkeexpediteur og 5 à 6 Lærlinge . . . . .	1 465 Spd. 20 β		
Godsexpeditionen:			
2 à 3 Contoirbetjente . . . . .	654 Spd. " β		
4 à 6 Pakhusformænd . . . . .	1 119 — 40 -		
7 à 8 Sjouere og 1 Bud . . . . .	1 421 — 24 -		
Extra-Arbeidere . . . . .	345 — 45 -		
		3 539 — 109 -	
Stationsbetjening:			
Stationsmesteren . . . . .	640 Spd. " β		
Do. Procenter . . . . .	267 — 77 -		
Understationsmesteren . . . . .	312 — " -		
1 Vogntæller . . . . .	320 — " -		
Lateris	1 539 Spd. 77 β	5 005 Spd. 9 β	10 483 Spd. 27 β

Transport	1 539 Spd. 77 β	5 005 Spd. 9 β	10 483 Spd. 27 β
4 à 6 Sjouere og 3 Sporskiftere	1 394 — " -		
4 Kjørere	860 — 12 -		
Reengjøring	192 — " -		
Dag- og Nattevagt med Inspection	672 — " -		
1 Vagtmænd ved Sør- engen	224 — " -	4 881 — 89 -	9 886 Spd. 98 β
<b>Bryn Station.</b>			
Stationsmesteren	240 Spd. " β		
2 Telegrafister	142 — " -		382 — " -
<b>Grorud Station.</b>			
Stationsmesteren	240 Spd. " β		
1 Sjouer	160 — 72 -		400 — 72 -
<b>Robsrud Sidebane.</b>			
1 Vagtmænd		192 — " -	
<b>Strømmens Station og Sidebane.</b>			
Stationsmesteren	320 Spd. " β		
1 Telegrafist og 2 Sjouere	469 — 22 -		
2 Kjørere	352 — " -		1 141 — 22 -
<b>Lillestrøm Station.</b>			
Stationsmesteren	480 Spd. " β		
Procenter, 1% af Sta- tionens Nettoindtægt med Fradrag af 10% af samtlige Statio- nens Udgifter	129 — 88 -	609 Spd. 88 β	
2 Telegrafister	240 — " -		
1 à 2 Formænd	392 — " -		
3 Sjouere	576 — " -		
		1 817 Spd. 88 β	
Fragaaer Kongsvingerbanens Andeel af Lønninger for denne Driftsperiode	844 — " -		973 — 88 -
<b>Leersund Station.</b>			
Stationsmesteren	192 Spd. " -		
Extra-Arbeidere	1 — 36 -		193 — 36 -
			<b>Lateris 13 169 Spd. 76 β 10 483 Spd. 27 β</b>

Transport 13 169 Spd. 76 β 10 483 Spd. 27 β  
 Frogner Station.

Stationsmesteren . . . . .	264 Spd. „ β		
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt	5 — 106 -		
		269 Spd. 106 β	
1 Telegrafist . . . . .	130 — 80 -		
Extra-Arbejdere . . . . .	40 — 18 -		
			440 — 84 -

Kløften Station.

Stationsmesteren . . . . .	240 Spd. „ β		
1 Telegrafist og 1 Sjouer . . . . .	320 — „ -		
Extra-Arbejdere . . . . .	24 — 88 -		
			584 — 88 -

Trøgstad Station.

Stationsmesteren . . . . .	312 Spd. „ β		
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 8000 Spd. . . . .	22 — 67 -		
		334 Spd. 67 β	
1 Telegrafist . . . . .	122 — 60 -		
1 à 2 Sjouere . . . . .	252 — 43 -		
Extra-Arbejdere . . . . .	22 — 119 -		
			732 — 49 -

Hauersæter Sidebane.

1 Vagtmand . . . . .			224 — „ -
----------------------	--	--	-----------

Dahl Station.

Stationsmesteren . . . . .	312 Spd. „ β		
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 8000 Spd. . . . .	93 — 6 -		
		405 Spd. 6 β	
1 Telegrafist og 2 Sjouere . . . . .	512 — „ -		
Extra Arbejdere . . . . .	17 — 39 -		
			934 — 45 -

Eidsvold Station.

Stationsmesteren . . . . .	528 Spd. „ β		
Procenter, 1% af Stationens Nettoindtægt over 20000 Spd. . . . .	240 — 63 -		
		768 Spd. 63 β	
2 Contoirbetjente . . . . .	476 — „ -		
1 Telegrafist og 1 Bud . . . . .	208 — „ -		
4 à 6 Pakhusformænd . . . . .	947 — „ -		
10 à 11 Sjouere . . . . .	2 069 — 33 -		
Extra-Arbejdere og Nattevagt . . . . .	95 — 108 -		
			4 564 — 84 -

Lateris 20 650 Spd. 66 β 10 483 Spd. 27 β

	Transport	20 650 Spd.	66 β	10 483 Spd.	27 β
<b>Conductører:</b>					
18 Over- og Underconductører samt					
4 à 6 Extraconductører og 2 Bil-					
	letcontrollører . . . . .	5 612 Spd.	48 β		
	Milepenge à $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$ β pr. Vognmiil	1 330	—	43 $\frac{1}{2}$	—
	Søndagstillæg . . . . .	717	—	72	—
		<hr/>		7 660 Spd.	43 $\frac{1}{2}$ β
	10 Grindvogtere og Sporskiftere langs Linien . . . . .	880	—	"	—
	Sneeskufning ved Stationerne . . . . .	890	—	109	—
		<hr/>		30 081 Spd.	98 $\frac{1}{2}$ β
Fradrages Mjøs-Dampskibenes Godtgjørelse for Læsning					
og Ladning af Varer ved Eidsvold Station . . . . .					
		4 690	—	60	—
		<hr/>		25 391	— 38 $\frac{1}{2}$
Det bemærkes at Stationsmesterens Procenter					
ikke vare opgjorte da Regnskabet var afsluttet, hvor-					
for hertil afsattes . . . . .					
		786 Spd.	73 β		
Hertil kommer Differencen fra forrige Regnskabsaar . . . . .					
		413	—	47	—
		<hr/>		1200 Spd.	"
Tilsammen					
Procenterne have efter senere Opgjør udgjort . . . . .					
		759	—	47	—
og vil Differencen . . . . .					
		440 Spd.	73 β		
blive afsat til næste Regnskabsaar.					
		<hr/>		35 874 Spd.	65 $\frac{1}{2}$ β

**Ingenieurdepartementet.**

1. Assistent og 1 Contorist . . . . .	967 Spd.	52 β
1 Overbanemester . . . . .	960	— "
15 Formænd langs Linien . . . . .	4 171	— 46
44 faste Skinnelæggere . . . . .	5 283	— 116
Extra-Arbejdere ved Banelegemet . . . . .	1 771	— 73 $\frac{1}{2}$
Lønninger til Gjærders Istandsættelse, Planering m.v.	3 307	— 33
Arbeidsløn for Linien i Locomotivværkstedet . . . . .	1 295	— 91 $\frac{1}{2}$
Lønninger til Broernes Vedligeholdelse . . . . .	897	— 12 $\frac{1}{2}$
Do. Do. i Værkstedet . . . . .	50	— 35
	<hr/>	18 704 — 99 $\frac{1}{2}$

**Locomotivdepartementet.**

Maskin-Ingenieuren . . . . .	985 Spd.	24 β
Værksmesteren . . . . .	863	— 112
Locomotivmesteren . . . . .	490	—
1 Formand . . . . .	404	— "

Lateris 2 743 Spd. 16 β 54 579 Spd. 45 β



	Transport	2 743 Spd.	16 β	54 579 Spd.	45 β
Materialforvalteren . . . . .		693	—	"	—
3 Contoirbetjente . . . . .		611	—	56	—
10 à 12 Locomotivførere, 8 à 10 Fyrbødere		9 520 Spd.	18 β		
Præmier for Besparelse af Coke, Kul &c.		512	—	59	—
		10 032	—	77	—
5 à 6 Pudserne, 4 Cokesmænd, 4 Vandpumpere, og 2 Vagtmænd . . . . .		4 197	—	51	—
Omtrent 70 Værkstedsarbejdere, Arbejds løn under dette Departement i Forbindelse med Vognværkstedets Arbejds løn under samme . . . . .		7 411	—	30	—
				25 688	— 110 —

**Vogndepartementet.**

1 Formand . . . . .		310 Spd.	"	β	
3 à 4 Vognvisitører . . . . .		1 092	—	101	—
Omtrent 25 Snedkere, 3 Malere, 2 Hjulskifere 2 Pudserne, 2 Smørere og 2 Sjouere. Arbejds løn under dette Departement i Forbindelse med Locomotivværkstedets Arbejds løn under samme . . . . .		5 916	—	30	—
				7 319	— 11 —
				Tilsammen	87 587 Spd. 46 β

**Oplysninger om Passageerbefordringen.**

Med de ordinaire Passageertrain ere befordrede	239 691 Passagerer	med Indtægt	58 226 Spd.	104 β
Med Extratrain og som militair Transport . . . . .	3 785	—	"	— 649 — 58 —
Som Excess (Indtægt for længere Befordring eller bedre Klasse end Billetten lyder paa o. d. l.) er indkommet . . . . .				406 — 118 —
For 10 Saisonbilletter:				
4 for 1 Aar, 3 for ½ Aar og 1 for ¼ Aar mellem Christiania og Lillestrøm, 1 for ¼ Aar mellem Christiania og Kløften og 1 for 1 Aar mellem Christiania og Dahl . . . . .				180 — 2 —
For 1 Coupeebillet				
2den Klasse fra Christiania til Eidsvold . . . . .	8			4 — 96 —

Tilsammen som i Indtægtsregnskabet 243 484 Passagerer med Indtægt 59 468 Spd. 18 β  
 Efterstaaende Tabel vil udvise Antallet af Passagerer, som med de ordinaire Train ere befordrede mellem de forskjellige Stationer.

Fra	Classé	Til											Total.	
		Christi- ania.	Bryn.	Grorud.	Strøm- men.	Lille- strøm.	Lille- strøm, Kongs- vinger- ban. Sta- tioner.	Leer- sund.	Frog- ner.	Kløften.	Trog- stad.	Dahl.		Eids- vold.
Christi- ania.	1		124	94	283	301	967	113	3	185	160	234	1 345	3 809
	2		1 771	1 576	1 340	2 707	6 796	1 040	251	1 418	1 424	1 055	6 228	25 606
	3		2 453	4 898	4 901	7 465	22 150	1 106	2 012	3 968	6 107	4 141	14 162	73 368
			4 348	6 568	6 524	10 473	29 913	2 259	2 266	5 571	7 691	5 430	21 735	102 778
Bryn.	1	56		"	"		4	"	"	"	"	"	10	70
	2	955		8	4	17	19	6	12	7	7	3	41	1 079
	3	1 557		242	219	265	470	30	69	86	67	44	131	3 180
		2 568		250	223	282	493	36	81	93	74	47	182	4 329
Grorud.	1	46			"	1	7	"	"	1	5	12	7	74
	2	1 371	6		2	18	25	"	"	1	5	3	11	1 442
	3	3 827	249		166	344	646	88	71	72	103	91	112	5 769
		5 244	255		168	363	678	88	71	74	106	106	130	7 285
Strøm- men.	1	56		"		1	5	"	"	"	"	"	3	65
	2	968	11	5		67	37	9	"	16	7	10	17	1 147
	3	3 993	177	149		159	101	66	60	27	77	28	42	4 879
		5 017	188	154		227	143	75	60	43	38	62	6 091	
Lille- strøm.	1	119		"	5			7	"	"	4	8	143	
	2	1 971	9	29	46			89	27	40	30	65	2 362	
	3	7 808	276	334	214			801	509	210	185	331	11 151	
		9 898	285	363	265			897	536	250	219	404	13 656	
Lillestrøm, Kongsvin- gerbanens Stationer.	1	837	2	5	7			3	1	3	7	26	892	
	2	8 328	20	18	58			47	13	51	63	213	8 879	
	3	21 831	460	553	156			306	168	265	442	535	24 947	
		30 996	482	576	221			356	182	319	306	774	34 718	

Leersund.	1	76	"	17	"	1	5	"	99
	2	845	6	57	63	14	69	1	1 094
	3	1 075	28	677	262	136	210	54	2 742
		1 996	34	751	325	151	284	55	3 935
Frogner.	1	7	"	28	"	"	43	"	8
	2	557	12	420	18	"	370	3	706
	3	1 829	79	448	150	126	413	44	3 403
		2 393	91	448	168	154	47	90	4 117
Kløften.	1	81	"	"	2	"	5	4	97
	2	1 782	16	37	43	53	139	36	2 297
	3	3 769	74	192	258	284	1 100	388	6 839
		5 632	90	229	303	337	1 244	428	9 283
Trøgstad.	1	131	"	2	2	"	5	"	152
	2	1 342	11	52	72	4	135	38	1 771
	3	6 122	59	569	433	135	1 090	800	10 152
		7 595	70	623	507	139	1 230	838	12 075
Dahl.	1	160	"	4	8	"	1	4	202
	2	1 246	4	22	63	1	27	54	1 661
	3	4 779	42	209	259	63	428	748	10 070
		6 185	46	235	330	64	456	806	11 933
Eidsvold.	1	1 148	14	8	34	1	6	15	1 260
	2	5 934	34	47	218	12	87	106	6 694
	3	15 526	106	298	634	61	401	665	21 587
		22 608	154	353	886	74	494	786	29 541
Total.	1	2 717	140	334	1 029	6	206	185	6 871
	2	25 299	1 900	3 052	7 354	387	1 894	1 873	54 738
	3	72 116	4 003	10 598	25 363	3 568	7 127	10 070	178 082
		100 132	6 043	13 984	33 746	3 961	9 227	12 128	289 691

**Tabel,**

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

	Antal Passagerer.	
	I Retningen OP.	I Retningen NED.
Mellem Christiania og Bryn . . . . .	102 778	100 132
— Bryn " Grorud . . . . .	100 191	99 259
— Grorud " Strømmen . . . . .	95 159	95 405
— Strømmen " Lillestrøm . . . . .	88 976	90 954
— Lillestrøm " Leersund . . . . .	51 692	53 026
— Leersund " Frogner . . . . .	48 667	50 418
— Frogner " Kløften . . . . .	46 040	47 635
— Kløften " Trøgstad . . . . .	41 178	42 767
— Trøgstad " Dahl . . . . .	32 306	33 948
— Dahl " Eidsvold . . . . .	28 405	29 541

Fordelingen af de med de ordinaire Passageertrain befordrede 239 691 Personer paa de forskjellige Vognclasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling &c., sees af følgende Tabel.

	1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.	For alle Classer.
Antal befordrede Passagerer . . . . .	6 871	54 738	178 082	239 691
Antal Personmile . . . . .	25 091	162 634	491 469	679 194
Antal Personer, reduceret til den hele Banelængde . . . . .	4 182	27 106	81 911	113 199
Hver Person har i Gjennemsnit reist Miil	3,7	3,0	2,8	2,8
Antal benyttede Passageervogne . . . . .	2 009	4 167	8 102	14 278
Antal Pladse . . . . .	48 216	133 344	304 635	486 195
Antal Vognmile . . . . .	11 672	24 103	46 293	82 068
Antal Pladsmile . . . . .	280 128	771 296	1 740 617	2 792 041

	1ste Classe.	2den Classe	3die Classe.	For alle Classer.
Enhver Vogn rummer Personer . . . . .	24	32	37,6	34,1
Enhver Vogn i Gjennemsnit besat med Personer . . . . .	9,1	6,7	10,6	8,3
Procent af Vognenens Pladse benyttede . .	8,9 %	21,1 %	28,2 %	24,3
Vægten af en Vogn i Centner . . . . .	102	97	96	97,1
Vognenes Centnermil . . . . .	1 190 544	2 337 991	4 444 128	7 972 663
Hver Person antages at veie 1½ Centner, giver Centnermil . . . . .	37 636	243 951	737 204	1 018 791
Samlet Bruttolast bevæget 1 Mil . . . . .	1 228 180	2 581 942	5 181 332	8 991 454
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Person . . . . . Centner	47,4	14,4	9,0	11,7
Nettolasten i Procent af Bruttolasten . .	3,1 %	9,4 %	14,2 %	11,3 %
Gjennemsnitlig Vægt af enhver belastet Vogn Centner	104,4	107,1	111,9	109,6
	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß	Spd. ß
Indtægt af hver Classe . . . . .	4 287 29	16 746 59	37 193 16	58 226 104
— — — — Vogn befordret 1 Mil . .	" 44,1	" 83,4	" 96,4	" 85,1
— — — — Passageer . . . . .	" 74,9	" 36,7	" 25,1	" 29,1
— — — — Passageer befordret 1 Mil	" 20,5	" 12,4	" 9,1	" 10,3
Antal Personer med hver Classe i Procent af det samlede Antal . . . . .	2,9 %	22,9 %	74,2 %	100,0 %
Indtægt af hver Classe i Procent af den samlede Indtægt . . . . .	7,3 %	28,8 %	63,9 %	100,0 %

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

Løbe-No.	Varernes Art.	Til						
		Bryn.	Grønd.	Strømmen.	Lillestrøm	Lillestrøm, Kongsvinger- banens Stationer.	Leersund.	
1	Been . . . . .	Vogne	1	—	—	—	—	—
2	Brændeviin . . . . .	Centn.	—	—	5	15	2 348	1
3	Bygningsmaterialier . . . . .	Vogne	—	—	—	—	2	—
4	Cinders . . . . .	do.	—	—	—	—	6	—
5	Coke . . . . .	do.	—	—	—	—	—	2
6	Foustager, tomme . . . . .	Potter	—	—	—	1 920	27 073	—
7	Gjødsel . . . . .	Vogne	4	387	74	5	241	—
8	do. Poudrette . . . . .	do.	—	1	—	10	26	—
9	Glasskaar . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—
10	Glasvarer . . . . .	Centn.	—	14	12	24	133	1
11	Høe & Halm . . . . .	do.	49	—	—	—	238	—
12	do. do. . . . .	Vogne	—	1	4	—	12	—
13	Jernvarer, 1 & 2 Cl. . . . .	Centn.	—	7	2	17	271	5
14	do. 3 & 4 Cl. . . . .	do.	1	175	149	1 160	27 309	78
15	Kalk . . . . .	Vogne	—	1	—	3	18	—
16	Kjød . . . . .	Centn.	—	—	26	83	209	5
17	Kornvarer . . . . .	Töndr.	10	28	2 395	2 854	41 561	176
18	Kridt & Bidsel . . . . .	Vogne	119	—	—	—	—	—
19	Kul . . . . .	do.	64	5	11	64	256	—
20	do. . . . .	Centn.	—	—	—	—	20	—
21	Leer, ildfast . . . . .	Vogne	—	—	—	—	3	—
22	Militairbagage . . . . .	do.	—	—	—	—	4	—
23	Muur- & Tagsteen . . . . .	do.	—	—	—	4	6	—
24	Möbler & Flyttegods . . . . .	do.	—	2	2	1	17	—
25	Ost . . . . .	Centn.	—	—	2	19	13	—
26	Poteter . . . . .	Vogne	5	—	—	—	—	—
27	do. . . . .	Töndr.	1	—	24	1	10	—
28	Salt . . . . .	do.	—	2	70	495	5 429	40
29	do. . . . .	Vogne	4	—	2	1	71	—
30	Sand . . . . .	do.	—	1	—	—	20	—
31	Sild . . . . .	Töndr.	—	19	60	258	7 875	15
32	Slibe & Möllestene . . . . .	Centn.	—	34	25	104	1 363	—
33	Smör . . . . .	do.	—	—	11	61	59	7
34	Steen . . . . .	Vogne	—	—	—	—	1	—
35	do. Battens . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—
36	do. Bord . . . . .	do.	—	1	—	—	—	—
37	do. Planker . . . . .	do.	—	1	—	—	—	—
38	do. Tømmer, rundt . . . . .	do.	—	—	—	1	—	—
39	do. firkantet . . . . .	do.	—	—	—	—	2	—
40	Trævarer, simple . . . . .	do.	—	2	—	—	1	1
41	do. 1 Classe . . . . .	Centn.	—	65	480	1 586	22 320	97
42	do. 2 do. . . . .	do.	2	245	503	1 712	15 108	185
43	do. 3 do. . . . .	do.	—	13	26	271	1 817	1
44	do. 4 do. . . . .	do.	9	26	91	1 522	2 723	125
45	do. 1 do. . . . .	Töndr.	—	3	8	4	117	11
46	do. 2 do. . . . .	do.	—	22	100	161	685	56
47	do. 1 do. . . . .	Cubikfod	—	51	502	705	5 900	53
48	do. 2 do. . . . .	do.	33	254	247	603	5 302	122
49	Öl . . . . .	Centn.	15	509	1 191	3 984	6 919	182
50	Frgtfrt Gods . . . . .	Vogne	3	13	108	361	217	7
51	do. . . . .	Centn.	182	130	363	2 606	440	122
Redueeret til Centner . . . . .			16 304	46 823	29 409	69 951	290 847	2 486

paa Jernbanen fra Christiania til de forskjellige Stationer.

Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Dahl.	Eidsvold.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	—	1	Vogn à 80 Cent.	80	1
1	15	337	180	1 164	4 066	Centner.	4 066	2
—	—	—	—	—	2	Vogne à 60 Cent.	120	3
—	—	—	—	34	40	do. à 110 —	4 400	4
—	—	—	—	—	2	do. à 110 —	220	5
—	740	1 500	116 475	3 812 016	3 959 724	Potter (200 = 1 Ct.)	19 798	6
—	—	11	3	5	730	Vogne à 110 Cent.	80 300	7
—	3	—	3	22	65	do. à 80 —	5 200	8
—	—	—	15	17	32	do. à 110 —	3 520	9
1	10	12	20	410	637	Centner.	637	10
—	—	—	25	41	353	do.	353	11
—	—	—	—	1	18	Vogne a 40 Cent.	720	12
—	4	7	14	393	720	Centner.	720	13
28	195	651	683	11 279	41 703	do.	41 703	14
—	—	3	1	3	29	Vogne à 110 Cent.	3 190	15
—	10	575	29	1 086	2 023	Centner.	2 023	16
347	641	2 068	3 592	26 827	80 499	Tønder à 1,65 Cent.	132 823	17
—	—	—	—	12	131	Vogne a 60 —	7 860	18
—	9	10	8	1 117	1 544	do. à 110 —	169 840	19
1	—	—	—	19	40	Centner.	40	20
—	—	—	18	16	37	Vogne à 110 Cent.	4 070	21
—	—	14	—	1	19	do. à 60 —	1 140	22
—	—	1	—	6	17	do. à 110 —	1 870	23
—	3	2	2	20	49	do. à 60 —	2 940	24
—	—	70	2	16	122	Centner.	122	25
—	—	—	—	—	5	Vogne à 110 Cent.	550	26
—	—	1	—	—	37	Tønder à 2 —	74	27
116	131	381	1 210	33 847	41 721	do. à 3 —	125 163	28
—	7	17	16	154	272	Vogne à 110 —	29 920	29
—	—	—	32	17	70	do. à 110 —	7 700	30
43	137	329	824	17 416	26 976	Tønder à 3 —	80 928	31
2	39	215	82	2 427	4 291	Centner.	4 291	32
—	5	148	17	18	326	do.	326	33
—	—	—	—	1	2	Vogne à 110 Cent.	220	34
—	—	2	—	—	2	do. à 120 —	240	35
—	—	—	—	—	1	do. à 120 —	120	36
—	—	—	—	—	3	do. à 120 —	360	37
—	—	2	—	—	1	do. à 110 —	110	38
—	—	—	—	—	2	do. à 110 —	220	39
—	—	—	—	—	4	do. à 60 —	240	40
212	819	3 291	3 928	64 751	97 549	Centner.	97 549	41
432	1 155	4 867	3 276	27 621	55 106	do.	55 106	42
19	20	105	3 787	2 846	8 905	do.	8 905	43
64	153	329	375	2 245	7 662	do.	7 662	44
5	7	6	19	100	280	Tønder à 2 Cent.	560	45
46	13	60	70	260	1 473	do. à 2 —	2 946	46
200	491	1 410	806	7 688	17 806	Cubikfod (4=1 Ct.)	4 451	47
136	179	1 811	1 107	18 395	28 189	do. ( do. )	7 047	48
704	1 065	6 173	3 658	4 137	27 938	Centner.	27 938	49
44	3	26	7	30	819	Vogne à 110 Cent.	90 090	50
359	119	263	97	1 470	6 151	Centner.	6 151	51
<b>7 898</b>	<b>8 192</b>	<b>32 452</b>	<b>40 203</b>	<b>502 057</b>			<b>1 046 622</b>	

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

Løbe-No.	Varenes Art.	Fra																
		Bryn.		Gorud.		Robsrud.		Laasby.	Fjeldhammer.	Strømmen Sidebane.		Strømmen.		Lillestrøm.		Lillestrøm Kongsvingerbanens Stationer.		
		Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	
1	Arbejdsredskaber . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Bark . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
3	Been . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
4	Brændeviin . . . . .	Centn.	—	732	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Drainsrør . . . . .	Vogne	2	—	—	—	—	—	—	—	7	1	—	—	—	—	—	—
6	Flasker, ledige . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
7	Foustage, tomme . . . . .	Potter	—	—	—	220	—	—	—	—	—	3440	—	3989	19300	164853	—	—
8	Fyrstikker . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
9	Gjødsel . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
10	Glasvarer . . . . .	Centn.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	3245
11	Høe & Halm . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—
12	do. do. . . . .	Vogne	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
13	do. do. . . . .	do.	—	55	—	—	—	282	29	—	—	1	—	—	—	—	—	—
14	Jernvarer, 1 & 2 Cl. . . . .	Centn.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	130
15	do. 3 & 4 Cl. . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	27	12227	—	22680
16	Kjød . . . . .	do.	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1851
17	Kornvarer . . . . .	Tøndr.	293	—	546	190	—	—	—	—	1222	220	3	3171	14	—	—	11201
18	Kul . . . . .	Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	—	—	5	—	1
19	Melk . . . . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	750	—	1403	—	—	—	24260
20	Maur- & Tagsteen . . . . .	Vogne	6	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	5	1	—	—	—
21	Møbler & Flyttegods . . . . .	do.	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	4	—	—	21
22	Ost . . . . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
23	Poteter . . . . .	Vogne	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
24	do. . . . .	Tøndr.	—	22	4	—	—	—	—	—	—	6	—	115	5	—	—	605
25	Salt . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—
26	Sand . . . . .	Vogne.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Saugflis . . . . .	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	3	—	11	—	—	—	—	—	—	—
28	Sild . . . . .	Tøndr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	24
29	Slibe- & Møllesten . . . . .	Centn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	1
30	Smør . . . . .	do.	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1266
31	Steen . . . . .	Vogne	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
32	do. Granit . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
33	Tobakkasker . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
34	Planker . . . . .	Vogne	—	—	—	3	—	103	50	—	543	—	4	824	1	—	—	1241
35	Battens . . . . .	do.	—	—	—	1	—	362	29	—	158	—	2	1877	—	—	—	3240
36	Bord . . . . .	do.	—	—	—	58	—	707	335	2	2234	—	8	3570	—	—	—	2702
37	Tømmer, firkantet . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	494
38	do. rundt . . . . .	do.	—	—	—	3	—	—	9	—	—	5	—	3901	12	—	—	379
39	Bjælker . . . . .	do.	—	—	—	—	—	69	4	—	—	14	—	636	—	—	—	1887
40	Spirer & Stik . . . . .	do.	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	1250
41	Kult, Pitprops, Stør & Stønger . . . . .	do.	—	—	—	11	—	8	—	—	—	—	—	—	6	—	—	1949
42	Juffers . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	324
43	Sleepers . . . . .	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
44	Brænde & Baghuun . . . . .	do.	1	—	—	5	—	32	265	53	5	435	—	19	17	1520	1	590
45	Tøndestaver . . . . .	Favne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	1 Classe . . . . .	Centn.	5	2	30	59	—	—	—	—	—	21	40	32	208	426	—	5421
47	2 do. . . . .	do.	3075	3	101	1361	—	—	—	—	—	47	191	321	408	127	—	6987
48	3 do. . . . .	do.	—	3	—	6	—	—	—	—	—	—	5	—	17	—	—	498
49	4 do. . . . .	do.	—	5	31	342	—	—	—	—	—	83	741	40	2852	889	—	17991
50	1 do. . . . .	Tøndr.	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	189	204	—	147
51	2 do. . . . .	do.	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	1003
52	1 do. . . . .	Cubikfod	148	—	63	36	—	—	—	—	—	7	81	—	342	321	—	4954
53	2 do. . . . .	do.	133	—	205	162	—	—	—	—	—	112	636	618	1586	223	—	5773
54	Frugtfrit Gods . . . . .	Vogne	1005	126	49	9	3	4	—	11	1	12	13	15	47	128	1	40
55	do. do. . . . .	Centn.	4	6	10	23	—	7	—	—	—	—	—	—	697	—	—	24
Reduceret til Centner . . . . .			115238	20814	6601	17851	610	5837	208400	60750	900	402360	4914	7928	11713	1465460	17068	1735638





Det vil af disse Tabeller sees, at Vægten af den samlede Varemasse, som er befordret paa Jernbanen, har været 6 677 395 Centner, hvoraf 5 468 842 Centner har været befordret i Retningen ned til Christiania, og 1 208 553 Centner i Retningen op fra Christiania. Transporten af Varer ned har altsaa været 4,5 Gange saa stor som op.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet til 4 881 030 Centner, hvoraf 4 873 500 Centner i Retningen ned og 7 530 Centner i Retningen op. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa udgjort tilsammen 73,1 pCt. af den samlede Godsbefordring; i Retningen ned 89,1 pCt., i Retningen op 0,6 pCt.

Vægten af det øvrige Gods er beregnet til 1 796 365 Centner, hvoraf 595 342 Centner i Retningen ned og 1 201 023 i Retningen op. Af andre Varer end Trælast og Brænde er der altsaa befordret 2,0 saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 821 Reisevogne og Slæder, samt 3 588 levende Dyr.

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

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

Fra Stationerne.	Til Stationerne.															Til-sam-men.				
	Christiania.	Bryn.	Grorud.	Robsrud.	Laasby.	Fjeldhammer.	Strømmen.	Lillestrøm.	Lillestrøm, Kongsvingerban-Stationer.	Leersund.	Frogner.	Kløften.	Trøgstad.	Hauersæter.	Elstadmoen.		Dahl.	Heiret.	Finstad.	Eidsvold.
Christiania . . .	—	212	506	37	24	53	458	1311	5416	124	259	349	732	—	—	766	—	—	6584	16831
Bryn . . . . .	68	—	26	—	—	—	15	353	45	41	457	1	—	—	—	21	—	—	132	1159
Grorud . . . . .	224	1	—	—	—	—	1	1	23	—	55	—	—	—	—	5	—	—	4	314
Robsrud . . . . .	56	—	—	—	—	—	—	3	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68
Laasby . . . . .	1774	18	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1793
Fjeldhammer . . . . .	531	—	3	1	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	539
Strømmen . . . . .	3337	103	—	—	—	—	—	12	27	—	4	7	1	—	—	—	—	—	27	3518
Lillestrøm . . . . .	12565	64	61	—	—	99	97	—	—	8	8	23	24	—	—	3	—	—	24	12976
Lillestrøm, K. B. Stationer	16845	53	23	—	—	—	4	—	—	—	3	9	14	—	—	10	—	—	199	17160
Leersund . . . . .	105	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	110
Frogner . . . . .	153	—	—	—	—	—	7	7	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	9	180
Kløften . . . . .	473	—	3	—	—	—	—	8	24	—	—	—	2	—	—	2	—	—	6	518
Trøgstad . . . . .	1201	1	9	—	—	—	1	15	6	8	5	10	—	—	—	3	—	—	8	1267
Hauersæter . . . . .	248	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	248
Elstadmoen . . . . .	295	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	295
Dahl . . . . .	6690	2	4	—	—	—	3	7	7	—	4	7	6	—	—	—	—	—	17	6747
Heiret . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finstad . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eidsvold . . . . .	6638	25	16	—	—	—	13	71	47	5	39	39	45	—	—	26	—	—	—	6964
Tilsammen	51203	479	651	38	24	152	601	1791	5605	187	834	445	824	—	—	842	—	—	7011	70687

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 . . . . 70 687 med 213 234 Vognmile.  
 Tomme do. . . . . 48 479 — 105 841 —

Tilsammen 119 166 med 319 075 Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 53 179, hvoraf læssede 35 539 og tomme 17 640.

Af de 70 687 læssede Vogne er 52 202 bevægede i Retningen ned mod Christiania og 18 485 i Retningen op fra Christiania.

Antallet af Godsvogne, hvorpaa er fremført Reisevogne og levende Dyr, har været 974 hvoraf 674 i Retningen ned og 300 i Retningen op. Fradrages disse, sees den egentlige Godsbefordring at have benyttet 69 713 Vogne, hvoraf 51 528 i Retningen ned og 18 185 i Retningen op. Antallet af læssede Vogne har altsaa været 2,7 Gange saa stort ned som op.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Trælast og Brænde, har været 42 273, hvoraf 42 207 i Retningen ned og 66 i Retningen op. Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vogne har altsaa tilsammen været 59,8 pCt. af samtlige Vogne og særskilt i Retningen ned 80,8, i Retningen op 0,4 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 27 440 hvoraf 9 321 i Retningen ned og 18 119 i Retningen op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 2,0 saa stort i Retningen op som i Retningen ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal 48 479 hvoraf 8 103 i Retningen ned og 40 376 i Retningen op.

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

	Med Krenturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samtlige Vogne.
Antal Vogne op . . . . .	300	66	18 119	40 376	58 861
Antal Vogne ned . . . . .	674	42 207	9 321	8 103	60 305
Tilsammen Vogne . . . . .	974	42 273	27 440	48 479	119 166
Antal Vognmile op . . . . .	1 261	111	64 665	93 824	159 861
Antal Vognmile ned . . . . .	3 042	107 379	36 776	12 017	159 214
Tilsammen Antal Vognmile . . .	4 303	107 490	101 441	105 841	319 075
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæ- get hver Gang . . . . .	4,2 Miil	1,7 Miil	3,6 Miil	2,3 Miil	2,7 Miil
Hver Vogn ned i Gjennemsnit be- væget hver Gang . . . . .	4,5 —	2,5 —	3,9 Miil	1,5 —	2,6 —
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang . . . . .	4,4 —	2,5 —	3,7 Miil	2,2 —	2,7 —
Antal Centner op . . . . .	c. 6 000	7 530	1 201 023	—	1 214 553
Antal Centner ned . . . . .	c.13 500	4 873 500	595 342	—	5 482 342
Tilsammen Antal Centner . . . .	c.19 500	4 881 030	1 796 365	—	6 696 895

	Med Kreaturer og Reisevogne.	Med Trælast og Brænde.	Med andet andet Gods.	Tomme.	Tilsammen eller i Gjennemsnit af samt- lige Vogne.
Antal Centnermile op . . . . .	c. 25 200	12 468	4 520 268	—	4 557 936
Antal Centnermile ned . . . . .	c. 60 800	12 391 742	2 341 446	—	14 793 988
Tilsammen Antal Centnermile . .	c. 86 000	12 404 210	6 861 714	—	19 351 924
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde op . . . . .	4 200	2 078	753 378	—	759 656
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde ned . . . . .	10 133	2 065 290	390 241	—	2 465 664
Tilsammen . . . . .	14 333	2 067 368	1 143 619	—	3 225 320
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver Vogn op	20,0	114,1	66,3	—	20,6
Do. Do. ned	20,0	115,4	63,9	—	90,9
Do. for alle Vogne	20,0	115,5	65,5	—	56,2
Voggenes Vægt er gjennemsnitlig 68 Centner. Herefter findes					
Bruttolast i Centner op . . . . .	26 400	12 018	2 433 115	2 745 568	5 217 101
Do. ned . . . . .	59 332	7 743 576	1 229 170	551 004	9 583 082
Tilsammen . . . . .	85 732	7 755 594	3 662 285	3 296 572	14 800 183
Bruttolast Centnermile op . . . . .	110 948	20 016	8 917 488	6 380 032	15 428 484
Do. ned	267 656	19 693 514	4 842 214	817 156	25 620 540
Tilsammen . . . . .	378 604	19 713 530	13 759 702	7 197 188	41 049 024

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa

Varer op.	1te	2det	3die	4de
	Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Ang. 1855.	Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.	Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.	Driftsaar. 1 Septb 1857 til 31 Aug. 1858.
Brændeviin . . . . . Centner	25	325	288	1 754
Foustager, tomme . . . . . —	10 750	11 716	11 744	9 852
Fragtfrit Gods . . . . . Vogne	—	—	—	—
do. do. . . . . Centner	—	—	—	—
Gjødsel . . . . . Vogne	101	29	41	208
Glasvarer . . . . . Centner	—	1 875	1 735	4 082
Jernbaneskinner . . . . . —	—	—	400	240
Jernvarer . . . . . —	3 009	3 641	6 122	11 644
Hø og Halm . . . . . Vogne	—	—	8	12
do do . . . . . Centner	—	—	—	—
Kalk, Kridt, Bridsel, Leer, Sand, Steen, Muursteen, Tagsteen, Drainsrør . . . . . Vogne	38	48	191	46
Kornvarer . . . . . Tønder	4 396	20 847	110 399	25 265
Kul og Cinders . . . . . Centner	2 854	8 113	33 057	40 550
Møbler, Flyttegoods, Militairbagage . . . . . Vogne	173	102	77	89
Poteter . . . . . Tønder	—	1 007	57	1 761
Salt . . . . . —	21 975	32 278	32 281	28 258
Sild . . . . . —	11 432	11 879	19 277	17 766
Slibe- og Møllestene . . . . . Centner	4 682	5 670	3 010	3 570
Træløst, Brænde og Bygningsmaterialier . . . . . Vogne	3	115	88	94
Øl i Kasser . . . . . Centner	332	7 558	12 457	18 766
Øvrige Varer . . . . . —	97 816	124 299	117 014	89 173
Tilsammen Centner op	256 083	352 508	549 269	389 842

Jernbanen i de forløbne 12 Driftsaar.

5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.	7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.	9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.	10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.	11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.	12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Maaneder)
1 209	1 656	1 635	1 375	2 692	3 242	3 206	066
12 510	13 716	1 332	11 384	8 750	13 594	13 176	19 897
—	—	—	—	—	—	2 077	1 953
—	—	—	—	—	—	5 819	6 165
171	167	200	261	436	423	520	796
4 276	1 678	5 959	5 404	1 755	1 643	841	945
84 280	53 020	12 410	5 830	26 700	55 790	—	—
21 022	20 366	27 120	19 754	17 555	33 517	38 989	54 714
11	—	29	4	—	1	—	26
—	—	—	—	—	—	299	353
122	267	656	149	393	687	196	308
17 502	18 837	180 522	92 217	71 872	135 391	94 991	82 799
37 794	56 611	77 922	118 781	166 412	147 810	111 182	177 580
88	82	112	327	169	203	42	73
445	825	813	1 290	492	316	137	324
28 878	35 747	30 723	38 840	30 572	35 688	27 599	51 725
16 814	18 141	25 749	24 747	25 575	19 913	18 594	26 998
3 757	3 162	2 283	2 251	2 960	2 917	4 164	4 336
56	75	122	157	289	184	26	68
26 509	28 268	27 590	26 192	24 118	22 766	21 010	27 938
110 295	144 086	132 773	170 669	193 825	134 824	176 585	198 283
499 303	553 429	854 767	772 130	844 736	954 843	980 429	1 208 553

Sammenligning mellem Godsbefordringen paa

Varer ned.	1te	2det	3die	4de	
	Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.	Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.	Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.	Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.	
Brændeviin . . . . . Centner	33 239	30 132	23 337	24 931	
Foustage, tomme . . . . . —	300	940	2 220	1 752	
Fragtfrit Gods . . . . . Vogne	—	—	—	—	
do. do. . . . . Centner	—	—	—	—	
Glasvarer . . . . . —	4 535	8 925	15 533	15 279	
Hø og Halm . . . . . —	—	—	440	200	
Iis . . . . . Vogne	—	—	—	—	
Jernbaneskiner . . . . . Centner	—	—	240	400	
Jernvarer, Malm, Nikkel . . . . . —	11 284	14 409	19 914	16 797	
Kalk, Sand, Steen, Muur- og Tag- steen, Drainsrør, Bygningsmaterialier	Vogne	8	—	13	67
Kjød . . . . . Centner	2 343	2 045	1 545	2 002	
Korn . . . . . Tønder	27 042	14 651	1 638	3 595	
Melk . . . . . Centner	—	—	—	4 520	
Møbler, Flyttegods, Militairbagage . . . . . Vogne	7	100	42	44	
Poteter . . . . . Tønder	24 418	17 747	23 402	29 307	
Smør og Ost . . . . . Centner	6 755	3 189	2 030	4 052	
Trælast og Brænde . . . . . Vogne	10 753	15 962	17 853	19 694	
Tøndestaver . . . . . Favne	—	—	—	—	
Ølflasker, tomme . . . . . Centner	200	4 724	7 786	11 710	
Øvrige Varer . . . . . —	19 477	19 062	39 193	39 585	
Tilsammen Centner ned	1 409 463	1 997 724	2 236 194	2 462 283	



**Jernbanen i de foreløbne 12 Driftsaar.**

5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.	7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.	8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.	9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.	10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.	11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.	12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Maaned)
32 518	40 711	1 581	30 952	24 044	21 486	34 836	79 463
1 924	1 924	2 726	2 598	2 202	2 708	1 488	1 740
—	—	—	—	—	—	674	908
—	—	—	—	—	—	597	917
16 751	9 143	8 814	7 700	5 332	7 321	9 507	13 828
—	560	—	—	40	—	—	864
1	—	—	—	252	—	—	366
1 040	160	960	1 200	2 720	2 080	—	—
18 001	18 239	13 862	13 620	15 717	18 271	24 072	36 641
124	651	34	53	75	68	53	33
1 505	4 285	1 291	2 917	2 248	2 929	4 182	9 807
6 267	13 112	1 159	1 990	8 940	2 358	7 967	29 435
8 434	9 508	11 984	15 433	16 257	20 087	22 728	52 705
84	65	63	79	294	69	8	41
22 192	27 285	18 510	25 527	17 967	10 545	4 593	17 182
5 186	3 726	1 731	3 038	2 070	2 342	16 619	29 702
20 728	17 713	21 869	25 578	26 101	28 717	24 733	42 207
—	—	—	—	—	—	393	429
16 536	5 040	8 040	8 640	9 420	8 040	7 860	14 400
38 868	58 368	52 740	56 033	44 884	35 762	59 658	115 817
<b>2 602 207</b>	<b>2 340 418</b>	<b>2 632 111</b>	<b>3 161 759</b>	<b>3 266 319</b>	<b>3 485 828</b>	<b>3 165 591</b>	<b>5 468 842</b>

Sammenligning mellem Jernbanens

Indtægter.	1te Driftsaar. 1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.		2det Driftsaar. 1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.		3die Driftsaar. 1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.		4de Driftsaar. 1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.		5te Driftsaar. 1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	
	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
Af Passagerer . . . . .	35 425	70	40 977	29	44 146	48	42 553	42	43 146	95½
- Voiturer . . . . .	541	106	793	60	759	100	619	42	703	97
- levende Dyr . . . . .	915	22	1 099	108	974	40	971	28	1 211	42
- Bagage . . . . .	1 464	85	2 034	107	2 205	97½	2 559	11	3 681	54½
- Pakker . . . . .										
- Melk . . . . .										
- Kjød . . . . .										
- Varer . . . . .	75 661	31	94 305	54	121 981	101	111 906	97	124 869	34½
- Telegrafen . . . . .	760	108	788	30	799	20½	779	76	823	74
- Posten . . . . .	482	90	813	„	821	36	824	96	823	96
- Pakhuus- og Huusleie . . . . .	350	83	1 113	18	1 876	36	2 085	42	1 024	40
- Tomteleie . . . . .										
- Bryggeleie . . . . .										
- Leie af Driftsmidler .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Øvrige Indtægter . . . . .	1 726	114	1 266	36	2 230	68	5 081	79	918	63
Tilsammen Indtægter . . .	117 591	87	143 682	6	176 528	28	167 996	62	179 526	115½

**Indtægter for de forløbne 12 Driftsaar.**

6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.		7de Driftsaar. 1-Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.		8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.		9de Driftsaar. 1 Septb 1862 til 31 Aug. 1863.		10de Driftsaar. 1 Septb 1863 til 31 Aug. 1864.		11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.		12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Maaneder)	
Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
40 167	1	41 822	20½	46 194	97	44 716	101½	45 959	90	40 992	100	59 468	18
938	60	664	98	744	40	673	80	642	24	524	42	679	84
951	72	548	64	778	20	808	13	934	72	814	104	1 182	38
3 580	118½	4 365	38½	4 885	30½	4 773	"	4 913	13	4 829	24	2 015	39½
												2 380	97
												3 963	98½
												230	56½
118 163	73	155 309	77	166 876	113½	168 278	73	183 874	25	167 870	58	232 614	116½
918	103	904	16	825	36	782	30½	1 030	27½	905	114	1 274	52
824	36	827	96	869	40½	1 053	96	1 206	108	1 224	"	1 690	"
1 279	5	1 474	45½	1 127	118	1 203	45½	1 324	102	1 346	32	1 131	96
1 222	57½	1 684	105	2 044	114	2 827	25	5 017	19	6 183	79	6 594	16
1 094	40	538	55	—	—	9	71	467	76	498	59	1 238	96
—	—	—	—	—	—	814	9	2 865	75	3 808	37	8 737	93
343	57	3 869	100	1 147	90	416	3	527	77½	463	38½	230	31½
169 484	23	212 009	115½	225 494	99½	226 356	67½	248 763	109	229 461	87½	323 432	92½

Sammenligning mellem Jernbanens

Udgifter.	1ste Driftsaar.		2det Driftsaar.		3die Driftsaar.		4de Driftsaar.		5te Driftsaar.	
	1 Septb. 1854 til 31 Aug. 1855.		1 Septb. 1855 til 31 Aug. 1856.		1 Septb. 1856 til 31 Aug. 1857.		1 Septb. 1857 til 31 Aug. 1858.		1 Septb. 1858 til 31 Aug. 1859.	
	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Til Directionen . . . . .	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„	2 000	„
- Hovedcontoiret . . . . .	7 168	18	7 027	20	7 637	29	6 906	5	7 001	96½
- Stationerne . . . . .	22 266	80	19 636	70	19 635	44½	20 228	21	22 195	74
- Locomotivdepartementet . . . . .	27 788	67	27 867	45	33 045	18	29 769	22½	30 243	48
- Vogndepartementet . . . . .	6 476	59	4 544	29	6 270	92	5 709	115	5 879	105
- Ingenieurdepartementet . . . . .	10 069	21	10 371	113	11 642	28	12 550	68	12 156	109
- Vedligeholdelse af Bygninger . . . . .	—		192	58	1 332	68	8 290	50½	2 949	109½
- Vedligeholdelse af Stationspladse . . . . .	—		—		—		—		—	
- Vedligeholdelse af Telegrafan . . . . .	181	21	63	55	205	80	47	91	448	106½
- Større Arbejder, saasom Ombygning af Broer, Omlægning af Linien med Vignolskinner &c. . . . .	—		—		—		—		—	
- Leie af fremmede Driftsmidler . . . . .	—		—		—		—		—	
- Uniformer . . . . .	1 262	36	1 215	44	1 143	52	2 081	99	1 415	64
- Omkostninger ved Dividendens Udbetaling . . . . .	—		361	103	313	28	404	93	325	106
- Jernbanebetjenternes Procenter . . . . .	—		—		995	13	550	6	793	113
- Erstatninger . . . . .	195	29	264	79	111	116	—		74	79
- Renter . . . . .	—		225	96	—		—		—	
Øvrige Udgifter . . . . .	347	64	1 221	88	101	101½	1 128	112½	1 022	103½
<b>Tilsammen Udgifter</b>	<b>77 755</b>	<b>35</b>	<b>74 992</b>	<b>80</b>	<b>84 434</b>	<b>70</b>	<b>89 667</b>	<b>83½</b>	<b>86 509</b>	<b>34</b>
<b>Overskud</b>	<b>39 836</b>	<b>52</b>	<b>68 689</b>	<b>46</b>	<b>92 093</b>	<b>78</b>	<b>78 328</b>	<b>98½</b>	<b>93 017</b>	<b>81½</b>

Udgifter för de forløbne 12 Driftsaar.

6te Driftsaar. 1 Septb. 1859 til 31 Aug. 1860.		7de Driftsaar. 1 Septb. 1860 til 31 Aug. 1861.		8de Driftsaar. 1 Septb. 1861 til 31 Aug. 1862.		9de Driftsaar. 1 Septb. 1862 til 31 Aug. 1863.		10de Driftsaar. 1 Septb. 1863 til 31 Aug. 1864.		11te Driftsaar. 1 Septb. 1864 til 31 Aug. 1865.		12te Driftsaar. 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866. (16 Maaneder)	
Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß	Spd.	ß
2 000	"	2 000	"	2 000	"	1 726	40	1 408	71	1 437	8	3 153	25
5 126	95½	5 341	62½	5 292	83½	5 035	16½	4 006	81½	4 645	95	8 126	111½
22 683	85½	22 584	52	24 411	22½	22 488	82½	21 232	56	22 572	1	29 617	4
30 255	90	42 082	12	43 858	74½	34 495	116	31 927	73½	28 666	118½	37 190	115
7 727	"	11 780	6½	15 438	101	11 911	108	6 438	35½	7 675	52	12 888	64½
31 419	30	43 123	109½	44 662	101½	39 736	3	28 803	105	24 028	101½	32 095	108½
4 596	113	4 497	1	4 465	41½	3 763	87½	3 947	117½	2 678	9	9 154	105
263	20½	430	3	1 137	68	2 106	61	649	22	1 418	60½	5 438	23
685	30	108	101	407	33½	414	103½	304	51½	378	43	723	87½
—		12 185	32	—		15 619	91	16 732	48½	—		—	
—		457	91	294	80	3 299	"	4 591	42	4 655	62	9 010	90
1 601	75	1 437	25	1 679	69	1 888	51	1 782	55	1 757	53	2 604	31
399	17	482	31	523	108	491	84	491	47	506	81	1 012	13½
223	78	300	"	1 000	"	800	"	1 119	32	681	34	786	73
80	110	205	31	57	73	136	11	29	105	48	29½	71	19
911	3	2 380	41	5 097	73	9 056	"	11 725	113	8 471	81	13 658	41
2 584	31½	2 249	82½	3 943	30	3 495	88	2 073	91	2 759	89½	2 684	52
110 558	59	151 645	81	154 270	119	156 465	103	137 265	67	112 381	78½	168 217	3½
58 925	84	60 364	34½	71 223	100½	69 690	84½	111 498	42	117 080	9	155 215	89

### Oplysninger om Locomotivernes Drift.

Locomotiverne have i Regnskabsaaret fra 1 Septb. 1865 til 31 Decbr. 1866 tilbagelagt 32 103,8 norske Mile, hvortil for deres Arbeide ved Stationerne med Trainenes Indskiftning etc. lægges 5 pCt. af 24 531,6 Mile og 15 pCt. af 7 572,2 Mile eller 2 362,4 altsaa i det Hele tilbagelagt 34 466,2 norske Mile, hvoraf 24 102,6 med Passagerer og Gods, 8 386,3 som Hjælpekraft og 1 977,3 med Ballast og med Fyld til Viadukter.

Dette Antal Mile er saaledes fordeelt paa Locomotiverne:

Locomotivernes No.	Trainmile.	Assisterende Mile.	Mile. Ballast og Fyld til Viadukterne.	Tilsammen i Regnskabsaaret.	Ideforegaende Driftsaar.	falt efter Jernbanens Aabning.
1	1 621,2	1 205,9	349,9	3 177,0	23 878	27 055,0
2	1 139,5	415,0	1 077,0	2 631,5	26 261	28 892,5
3	1 689,5	1 789,4	—	3 478,9	26 213	29 691,9
4	3 067,0	258,7	—	3 325,7	24 115	27 440,7
5	1 753,2	126,0	392,0	2 271,2	27 181	29 452,2
6	229,1	457,5	157,4	844,0	8 669	9 513,0
7	562,2	669,1	—	1 231,3	10 258	11 489,3
8	1 305,9	908,7	—	2 214,6	8 979	11 193,6
9	976,9	683,4	—	1 660,3	7 917	9 577,3
10	1 572,7	1 184,6	1,0	2 758,3	9 111	11 869,3
11	5 144,5	121,1	—	5 265,6	15 991	21 256,6
12	5 040,9	566,9	—	5 607,8	14 992	20 599,8
	24 102,6	8 386,3	1 977,3	34 466,2	203 565,0	238 031,7



Til Locomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, foruden gamle Sleepers, der ikke er opført i Regnskabet, i Pengeværdi	40 Spd.	" /β
Kul 9 390 650 ₧ . . . . .		18 781 — 36 -
Olie . . . . . 6 417 Potter	til Locomotivførerne	1 604 Spd. 2 /β
do. . . . . 752 —	til Pudsere- og Vandstationerne	188 — " -
	7 169 Potter . . . . .	1 792 — 2 -
Talg og Fedt . . . . . 5 140 ₧ . . . . .		641 — 62 -
Hamp- og Pakningsgarn . . . . . 943 - . . . . .		165 — 116 -
Pudsegarn . . . . . 3 717 - . . . . .		421 — 84 -
Smørelse . . . . . 572 - . . . . .		39 — 12 -
		<hr/> 21 881 Spd. 72 /β

Divideres disse Omkostningers Beløb med Trainmilenes Antal 24 102,6 findes Locomotivernes Drift at have kostet i Brænde, Smørelse og Pakning for hver Trainmiil, 108,9 Sk., divideret med Locomotivmilenes Antal, 34 466,2, blive disse Omkostninger 76,1 Sk. for hver Locomotivmiil.

De øvrige Locomotiverne vedkommende Udgifter, Lønninger-til Locomotivførerne, Fyrbøderne, Kularbeidere, Vandpumpere, Udgifter ved Reparation o. d. l. have med Fradrag af 41 227 Spd. 113 Sk., der i Driftsaaret er betalt af Kongsvingerbanen for Vedligeholdelsen og Driften af dens Locomotiver, beløbet sig til 16 038 Spd. 5 /β. Locomotivernes Drift har altsaa ialt kostet 37 908 Spd. 77 /β, eller for hver Trainmiil 1 Spd. 68,7 for hver Locomotivmiil 1 Spd. 12 /β.

Samtlige Jernbanens Udgifter, 168 217 Spd. 3½ /β fordeelte paa Trainmilene give for hver gjennemløben norsk Miil 6 Spd. 117 /β.

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

<b>Passageervogne.</b>	Disse ere forhen fundne at udgjøre . . . . .	Centnermile 7 972 663.
<b>Passagerer.</b>	679 194 Personmile. Antages hver Person at veie 1½ Centner erholdes . . . . .	— 1 018 791.
<b>Stoppevogne.</b>	Disse have gjennemløbet 38 864 Mile. Enhver af disse Vogne veier i Gjennemsnit 107 Centner læsset i Gjennemsnit 112 Centner . . . . .	— 4 352 768.
<b>Godsvogne.</b>	Disse ere forhen fundne at udgjøre . . . . .	— 21 697 100.
<b>Gods.</b>	Er forhen fundet at udgjøre . . . . .	— 19 351 924.

Tilsammen har altsaa Locomotiverne foruden sin egen Vægt bevæget Centnermile 54 393 246.

Locomotivernes og Tenderens egen Vægt kan med Vand og Kul i Gjennemsnit ansættes for Locomotiverne No. 1—5, 11 og 12 til 670 Centner, for No. 6 og 7 til 770 Centner og for No. 8—10 til 600 Centner. Heraf findes Locomotivernes og Tenderens Centnermile Ballastmilene ikke medregnet . . . . .

— 21 495 190.

Tilsammen Brutto Centnermile 75 888 436.

Da Trainmilenes Antal var 24 102,6 findes ved at dividere ovenstaaende Resultat hermed, i Gjennemsnit med hvert Train at være bevæget en Bruttolast af 2 672 Centner foruden Locomotivernes og Tenderens egen Vægt.



Divideres med Locomotivmilenes samlede Antal, med Undtagelse af Ballastmilene, 32 489 Mile, findes hvert Locomotiv i Gjennemsnit at have ført med sig en Bruttolast af 1 674 Centner.

Nettovægten af Gods og Passagerer bliver 20 370 715 Centnermile, hvilket i Gjennemsnit for hvert Train giver 845 Centner og for hvert Locomotiv 627 Centner.

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

1ste Classes Personvogne . . . . .	0,53
2den Do. Do. . . . .	0,96
3die Do. Do. . . . .	1,90
Stoppevogne . . . . .	1,86
Godsvogne . . . . .	11,87

Tilsammen i Gjennemsnit 17,12 Vogne.

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

Maaned.	Locomotivmil.	Kulforbrug.	Kulforbrug pr. Locomotivmil.
September 1865 . . . . .	2 193,9	572 300	261
October — . . . . .	1 850,4	500 300	270
November — . . . . .	1 700,9	441 000	259
December — . . . . .	1,673,4	452 100	270
Januar 1866 . . . . .	1 463,7	390 600	267
Februar — . . . . .	1 814,6	561 200	309
Marts — . . . . .	2 601,8	860 500	408
April — . . . . .	2 275,5	663 050	291
Mai — . . . . .	2 334,1	646 700	277
Juni — . . . . .	2 711,1	748 500	276
Juli — . . . . .	3 132,3	788 000	252
August — . . . . .	2 702,6	702 600	260
September — . . . . .	2 047,9	506 900	248
October — . . . . .	2 158,2	550 100	255
November — . . . . .	2 127,2	559 200	263
December — . . . . .	1 678,6	447 600	267
Tilsammen	34466,2	9 390 650 ₰	272 ₰

Antallet af Passageertrain har stadig været 2 op og 2 ned daglig den hele Linie, og i Tiden fra 18de Juni til 18de August 1866, 3 op og 3 ned. Desuden fra 1 Decbr. 1866 et Train fra Lillestrøm til Christiania i Forbindelse med Kongsvingerbanens Ned-Eftermiddags-Passager-Train.

Af Godstrain har hver Søgnedag hele Aaret gennem gaaet 1 op og 1 ned den hele Linie, og desuden 2 op og 2 ned mellem Christiania og Lillestrøm.

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

Af følgende Tabel kan Locomotivernes Nyttevirkning i det forløbne Driftsaar sammenlignes med samme i de 8 foregaaende Driftsaar. (Ballastkjøringen udeladt af Beregningen).

Driftsaar.	Locomotivmil.	Bevægede Centnermil, Locomotivernes og Tenderens egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kul-Forbrug.				Last pr. Locomotivmil i Centner.	Nyttevirkning pr. Centnerkul i Centnermil, Virkningen af Coke og Kul antagen lige.
			Total.	pr. Locomotivmil.	Total ₤	pr. Locomotivmil. ₤	pr. Centnermil. ₤	pr. Time med Fyr paa.		
4de	14850	34 222 686	17 328	1,167	4 178 100 Coke	281	0,1221	241	2 305	8,191
5te	15 924	36 687 868	18 555	1,165	4 232 850 Coke og 535 700 Kul.	299	0,1300	257	2 304	7,694
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
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
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
9de	20 977	49 531 067	24 400	1,163	120 400 Coke og 5 865 600 Kul.	285	0,101	245	2 361	8,275
10de	21 625	53 618 174	27 592	1,276	6 278 350 Kul.	267	0,117	227	2 479	8,540
11te	21 485	50 658 877	25 816	1,202	6 357 350 Kul.	290	0,125	246	2 410	7,969
12te*)	32 488,9	75 888 436	35 538	1,093	8 849 950 Kul.	272	0,103	241	2 336	8,575

De væsentligste Arbejder, som i Driftsperioden har været udført ved Locomotiverne og Vognene ere:

Fuldført Forandringen af det 2det og sidste af de store 6hjulede Tanklocomotiver til Tenderlocomotiver (No. 6) med Bygning af Tender for samme. Foretaget Hovedreparation paa et af de 4hjulede Locomotiver (No. 8) og et af de smaa 6hjulede (No. 2). Efterseet, skrabet og repareret Kjelder og Fyrkasser. Paa sidstnævnte anvendt 42 Stkr. Kobberbolte tildeels til Lapper og 15 Stk. Kobberstagbolte.

Til samtlige Locomotivers Vedligeholdelse er anvendt 413 Stkr. nye Messingrør, hvoraf endeel til Opskjødning af gamle. Opskjødt og indsat 378 Stkr. gamle Rør. Paalagt 8 Stkr. store og 20 Stkr. smaa Hjulringe af Staal, samt 2 Stkr. store og 2 Stkr. smaa Do. af Jern. Skiftet og omdreiet 12 Par store og 32 Par smaa Hjul. Ombyttet 8 Stkr. Stempelstænger med nye, hvoraf 2 Stkr. med Støbejerns-Pakningsringe. Anbragt 8 Stkr. nye Stempelpakningsringe, 6 Stkr. Stempelforingsringe, 5 nye Axellagere for Locomotiver og 5 Stkr. do. for Tendere. Indsat 2 Stkr. nye Krumtappinder af Bessemerstaal. Anbragt 1 ny Injector, 1 ny Regulator, 4 nye Sleider, 5 nye Exenterstroppe, 1 ny Axelkasse, 7 nye Sidestanglagere, 8 nye Linkeblokke med Bolte, 4 nye Storendelagere, 2 Fjederballancer for Drivhjulene, 5 nye Locomotivfjædre, 1 ny Røgekasse, 4 nye Skorsteenspiber med Støbejerns-Kraver og Krands, 2 nye Rørplader af Jern, 3 nye Gnistfængerpiber, 2 nye Blæstpiber. Endvidere ere Stempler opsatte og Stempelstænger afdreiede, Regulatorsleider opsatte og afrettede, samt Excenterstroppe og forskellige Lagere opsatte og afpuddede. Desuden forskellige andre Reparationer foruden Maskinernes Reengjøring og Opmalning.

\*) 16 Maaneder.

Af Ovenstaaende er for Locomotiverne 1—5 og 11—12 indsat 276 Stkr. nye og 251 Stkr. opskjødte Rør, paalagt 6 Stkr. store og 14 Stkr. smaa Hjulringe, samt skiftet og omdreiet 6 Par store og 21 Par smaa Hjul.

For Locomotiverne 6—10 er indsat 137 Stkr. nye og 127 Stkr. opskjødte Rør, paalagt 4 Stkr. store og 8 Stkr. smaa Hjulringe, samt skiftet og omdreiet 21 Par smaa Hjul.

For Kongsvingerbanens Locomotiver er desuden i samme Tidsrum paalagt 12 Stkr. store, 4 Stkr.  $3\frac{1}{2}$  Fods (for Tender No. 19), og 8 Stkr. smaa Hjulringe af Staal. Omlagt og dreiet 1 Par store, samt dreiet 6 Par store og 6 Par smaa Hjulringe af Staal. Ombyttet 1 stor Hjulring og dreiet 6 Par store, 6 Par  $3\frac{1}{2}$  Fods og 2 Par smaa Hjulringe af Jern; Altsaa ialt dreiet 19 Par store, 10 Par  $3\frac{1}{2}$  Fods og 12 Par smaa Hjul. Udtaget og opskjødte 433 Stkr. Messingrør, hvortil brugt 28 Stkr. nye Rør. Afrettet 4 Sleidefjæs, tilpasset 8 nye Sleider og dreiet 6 Sleidestænger og opskjødte 4 saadanne, hvoraf 3 med Paaskjødning af Bessemerstaal. Boret 4 Cylindere, anbragt 4 nye Stempler med Pakningsringe af Støbejern og 4 nye Stempelstænger af Bessemerstaal. Indsat 8 nye Krumtappinder af Bessemerstaal. Tilpasset 8 Stkr. nye Exenterstroppe og afdreiet og opforet 2 Stkr. saadanne, samt tilpasset 1 Cylinderlaag. Anbragt 5 nye Gnistfængerpiber og 5 nye Stoppeindretninger for Reverseerbægelsen, opskjødte 1 Koblingstang og diverse Reverseerarme. Ombyttet 14 Stkr. Luftrør i Fyrkasser med nye. Tilpasset 8 Stkr. Axellagere og 10 Stkr. Sidestanglagere, samt 8 Stkr. Fjederringe af Staal for Stempler. Opsat og afrettet Regulatorsleider. Tilpasset og anbragt 1 nyt Ventilhuus med Ventilkugle. Lappet Fyrkasser, opsat Stempler og Lagere. Repareret Skorstenspiber, opfilet Linker, opforet Pakningsbøssinger. Desuden forskellige andre Reparationer foruden Locomotivernes Reengjøring og Opmaling.

Ved Vognværkstedet er bygget færdig 2 Stkr. Melkevogne med dobbelte Vægge, Gulv og Tag, complet Understel som for Passageer-Stoppevogne samt med Indretning for Opvarmning om Vinteren og Afkøling ved Iis om Sommeren; de have Rum for ca. 80 Stkr. Melkespand med 80 à 100 Centners Last. Endvidere bygget en Passageer-Stoppevogn for Kongsvingerbanen og paabegyndt Ombygning af en af Kongsvingerbanens 2den Plads Vogne til Salonvogn. 2 Stkr. blandede, 4 Stkr. 2den Plads, 2 Stkr. 3die Plads og 2 Stkr. Passageer-Stoppevogne af Hovedbanens skrabede, malede og fernisserede. Anbragt Indretning for Forsyning af Drikkevand i største Delen af Passageer-Vognene. Foretaget indvendig Reparation og Oppudsning af 1ste Plads-Vognene. 4 Stkr. Godsvogne ere blevne forsynede med dobbelte Sidedøre af Egetræ. Endelig er anbragt 212 Stkr. Hjulringe af Staal under Passageer- og Stoppe-Vogne, hvoraf 48 Stkr. Støbestaalringe, 135 Stkr. Bessemerstaalringe og 40 Stkr. Puddelstaalringe, heraf for Kongsvingerbanen 8 Stkr. Støbestaalringe og 76 Stkr. Bessemerstaalringe. Ved Kongsvingerbanens Passageer-Stoppevogne er desuden foretaget diverse Oppudsning, Skrabning, Maling og Fernisering.

**Øversigt over Omkostningerne ved Locomotivdriften i de forløbne 12 Driftsaar.**

Driftsaar.	Locomotiv-mile.			Locomotivernes Istandholdelse.						Locomotivernes Drift						Contoirdgifter																												
	mo-	tiv-	mile.	Materialforbrug, Reservestykker og Inventarium.		Lønninger og Arbejdsløn.		Tilsammen.		Forbrugsjenstande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp, Pudse-garn etc.		Driftspersonalet: d. c. Førere, Fyr-bødere, Pudserne og Vandpumpere.		Tilsammen.		Total.	Pr. Miil.	Tilsammen.	Total.	Pr. Miil.																								
				Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.																													
	Spd.	β	β	Spd.	β	β	Spd.	β	β	Spd.	β	β	Spd.	β	β	Spd.	β	β	Spd.	β	β																							
1ste	13769	1 269 111	11	2800	24	4 069 111	35	15 069 90	11	6 616 13	58	21 685 103	1	69	25 755 94	1	104	27 322 24	1	109	31 473 50	2	12																					
2det	14333	2 856 51	24	2 506 57	21	5 362 108	45	16 178 46	16	5 780 110	48	21 959 36	1	64	29 769 22½	1	104	29 395 29½	1	97	29 069 74½	1	96																					
3dre	15011	4 909 47	40	4 002 12	32	8 911 59	72	17 636 55	21	4 925 56	39	22 561 111	1	60	37 939 1	1	91	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68																					
4de	15955	2 547 80	19	4 014 35½	30	6 561 115½	49	17 509 111	12	5 697 36	43	23 207 27	1	55	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2									
5te	16258	3 729 70	28	4 144 106½	31	7 874 56½	58	15 632 23	115	5 888 70	43	21 520 93	1	39	6 988 104	6	481 295	52	1	77,0	293 209,2	72 961 73½	29,9	75 798 26	31,0	148 759 99½	60,0	238 301 82	97,0	87 245 6½	35,7	325 546 88½	1	13,2										
6te	16166	3 048 77	23	4 335 17½	32	7 383 94½	55	15 439 36	115	6 246 64	46	21 685 100	1	41	37 939 1	1	91	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2
7de	21 518	4 720 96	26	7 594 8	42	12 314 104	68	18 997 47	106	6 626 90	37	25 624 17	1	23	37 939 1	1	91	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2
8de	21 937	7 659 85	42	10 022 48	55	17 682 13	97	17 693 54	97	6 125 56	34	23 818 110	1	11	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2			
9de*)	30 454	11 112 117½	44	7 978 93	31	19 091 90½	75	20 511 93	81	8 131 41	32	28 643 14	113		41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2			
10de*)	35 219	10 021 48½	34,1	8 820 44	30,1	18 841 92½	64,2	22 846 65½	77,8	8 721 87½	29,7	31 568 33	107,0		41 501 3	1	91	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2
11te*)	33 330	7 727 38	27,8	8 120 102½	29,2	15 848 20½	57	23 687 110	85,2	8 254 95	29,7	31 922 85	114,6		41 501 3	1	91	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2
12te*)	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0		41 501 3	1	91	41 501 3	1	107	47 734 104½	1	68	53 045 86½	1	60,7	59 259,2	13 357 92½	27,0	11 458 102	23,2	24 816 74½	50,2	37 118 71½	75,2	14 230 8	28,8	51 348 79½	104,0	2 971 36	6	79 136 70	1	40,2
Tilsamm.	293 209,2	72 961 73½	29,9	75 798 26	31,0	148 759 99½	60,0	238 301 82	97,0	87 245 6½	35,7	325 546 88½	1	13,2	6 988 104	6	481 295	52	1	77,0	293 209,2	72 961 73½	29,9	75 798 26	31,0	148 759 99½	60,0	238 301 82	97,0	87 245 6½	35,7	325 546 88½	1	13,2	6 988 104	6	481 295	52	1	77,0				

\*) For 9de, 10de, 11te og 12te Driftsaar er Kongsvingerbanens Locomotivmile medregnet med respektive 7209, 11736, 11440 og 24793,0 Mile.

**Fordeling af Locomotivdepartementets Udgifter i 12te Driftsperiode fra 1ste September 1865 til 31te December 1866.**

	Locomotiv-Mile.	Locomotivernes Istandholdelse.			Locomotivernes Drift.			Diverse.			Total.
		Materialforbrug Reservestykker og Inventarium.	Lønninger og Arbejdsløn.	Tilsammen.	Forbrugs-gjenstande: Coke, Kul, Olie, Talg, Hamp og Pudssegarn.	Driftspersonalet: Førere, Fyrbødere, Pudsere og Vandpumpere.	Tilsammen.	Leie af Kongsvingerbanens Locomotiver.	Contorudgifter, Gas, Brænde og forskellige Udgifter.	Tilsammen.	
Hovedbanen . . . . .	34 466,5	Spd. / β 5 835 112	Spd. / β 5 594 28	Spd. / β 11 430 20	Spd. / β 22 493 4½	Spd. / β 9 338 66	Spd. / β 31 831 70½	Spd. / β 717 82	Spd. / β 717 82	Spd. / β 717 82	Spd. / β 43 979 52½
Kongsvingerbanen	24 793,0	2 625 4	1 848 41	4 473 45	12 114 86	4 891 62	17 006 28	" "	" "	" "	21 479 73
Fælles for begge Baner . . . . .		4 896 96½	4 016 33	8 913 9½	2 510 101	" "	2 510 101	" "	2 253 74	2 253 74	13 677 64½
Tilsammen . . . . .	59 259,5	13 357 92½	11 458 102	24 816 74½	37 118 71½	14 230 8	51 348 79½	717 82	2 253 74	2 971 36	79 136 70

**Tabel**

over Tjenesten af Hovedbanens og Kongsvingerbanens Vogne saavel paa Hovedbanen som paa Kongsvingerbanen, og Vogndepartementets Udgifter for 12te Driftsperiode.

Vognsort.	Antal Vogne.	Antal Vognmile paa Hovedbanen.	Antal Vognmile paa Kongsvingerbanen	Sum af Vognmile paa begge Baner.	Antal Reparationsdage.		Antal Vognmile for hver Reparationsdag.	Antal Vogne under Reparation mere end Middeltiden.	Antal Vogne under Reparation mindre end Middeltiden.	Antal Vogne, der ikke have været under Reparation.
					Total.	Gjennemsnit for hver Vogn.				
<b>A. Hovedbanen tilhørende.</b>										
Den kongelige Vogn . . . . .	1	9 952	467	10 419	111	27,8	94	2	2	"
Pasageervogne 1ste Classe . . . . .	3									
Do. blandede . . . . .	2	4 875	36	4 911	45	22,5	109	1	1	"
Do. 2den Classe . . . . .	8	20 646	134	20 780	114	14,3	182	5	3	"
Do. 3die Do. . . . .	20	45 567	207	45 774	204	10,2	224	4	13	3
Do. Stoppevogne . . . . .	6	38 635	6 090	44 725	203	33,8	105	4	2	"
Gods Stoppevogne . . . . .	10									
Plankevogne . . . . .	231	221 197	64 891	286 088	1 951	8,4	108	98	111	22
Kassevogne . . . . .	81									
Tilsammen . . . . .	362	340 872	71 825	412 697	3 555	9,8	116	155	176	31
<b>B. Kongsvingerbanen tilhørende.</b>										
Den kongelige Vogn . . . . .	1	7	43	50						
Passageervogne 1ste og 2den Cl.	4	265	20 365	20 630						
Do. 2den Do. . . . .	5	30	1 866	1 896						
Do. 3die Do. . . . .	12	726	42 516	43 242						
Do. Stoppevogne . . . . .	4	229	33 996	34 225						
Gods Stoppevogne . . . . .	5									
Plankevogne . . . . .	205	97 878	157 041	254 919						
Dækkede Godsvogne . . . . .	5									
Kassevogne . . . . .	40									
Tilsammen . . . . .	281	99 135	255 827	354 962						

Udgifter til Vognenes Vedligeholdelse og Drift. (NB. Conducteurernes Lønninger heri ikke indbefattet).

A. Hovedbanens Vogne alene.

1. Omdreining og Befæstelse af 609 Par Hjulringe . . . . .	1 218 Spd.	„	β
2. Nye Hjulringe med Paasætning 358 Stk. . . . .	7 493	—	14 -
3. Nye Hjul uden Axler med Paasætning 28 Stk. . . . .	1 000	—	„ -
4. Forskjellige nye Trædele . . . . .	367	—	31 -
			<hr/>
			10 078 Spd. 45 β

B. Kongsvingerbanens Vogne alene.

1. Smørelse for K. B. Vognes Olieboxer 1 018 Potter Olie . . . . .	265 Spd.	57	β
2. Omdreining og Befæstelse af 690 Par Hjulringe . . . . .	1 380	—	„ -
3. Nye Hjulringe med Paasætning 163 Stk. . . . .	3 441	—	87 -
4. Forskjellige nye Trædele . . . . .	58	—	86 -
			<hr/>
			5 145 — 110 -

Fælleds Udgifter for begge Baners Vogne.

1. Smørelse 32 380 ₤ . . . . .	2 357 Spd.	27	β
2. Forskjellige Reparationer, Jernbeslag, Materialtransport og Sjauerarbeide . . . . .	5 268	—	59½ -
3. 5 Vognvisiteurer . . . . .	1 092	—	101 -
			<hr/>
			8 718 — 67½ -
			<hr/>
			Tilsammen 23 942 Spd. 102½ β

**Om Vedligeholdelse af Jernbanelinien.**  
 Nedenstaaende Tabel viser Ombytningen af Skinner og Sleepers paa de forskellige Afdelinger af Banen for 12te Driftsaar.

Afdeling af Banen og dens Sidespor.	Ved Udgangen af 12te Driftsaar.														
	Christiania Station indtil Foden af Stigningen 2 <sup>o</sup> .	Løbet ved Bryn Station og Sidespor der.	Derfra til Veitovergangen ved nordre Ende af Grovd Station og Sidespor der.	Derfra til søndre Spor- skifte ved Kobrud.	Derfra til nordre Ende af Strømmens Platom med Sidesporerne ved Kobrud.	Derfra til søndre Ende af Jernbroen ved Lillestrøm.	Derfra til søndre Ende af Børke Bro.	Derfra til Bjørndalen med Sidesporerne ved Frogner.	Derfra til Sporskiftet ved Hauersøter med Sidespo- rene ved Kløften, Trøg- stad og Hauersøter.	Derfra til Heitres Teglværk med Sidesporerne ved Dahl.	Derfra til og med Eids- vold Station.	Sidebanerne ved Strøm- men.	Hovedbanens Sidebaner ved Lillestrømmen.	Fælledstationen ved Lillestrømmen.	Tilsammen.
Skin- ne- læng- de i. Fod	Broskinner, 60 Ø pr. Yard	1 867	2 336	"	24 339	"	50 198	34 290	110 239	72 906	54 876	4 410	9 505	6 289	423 711
	Vignol. do. 60 " " do.	2 923*)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 480	3 323	"	15 726
Antal —	do. do. 72 " " do.	5 891	43 824	24 145	2 280	16 012	"	585	"	504	3 719	"	"	513	118 938
	Tilsammen	61 270	23 332	46 160	24 145	16 012	50 198	34 875	110 239	73 410	58 595	13 890	12 828	6 802	558 375
Løbende Fod.	do. do. 60 " " do.	295	74	110	1 247	"	2 789	1 853	5 972	3 636	2 640	49	160	350	19 175
	do. do. 72 " " do.	9 327	3 852	7 640	3 813	2 669	6 972	4 890	15 387	10 240	7 100	2 292	2 058	960	81 224
I Procent af Skin- nælæng- den.	Broskinner, 60 Ø pr. Yard.	1 039	"	"	4 825	3 344	1 506	1 188	4 293	2 774	1 799	"	473	456	21 697
	Vignol. do. 60 " " do.	303	"	"	"	"	"	"	"	"	"	147	"	"	450
I Procent af Skin- nælæng- den.	do. do. 72 " " do.	1 557	1 353	1 914	1 938	18	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780
	do. do. 60 " " do.	1,998	"	"	19,331	21,711	3,000	3,446	3,889	3,800	3,227	"	4,917	7,326	5,113
I Procent af Antallet	do. do. 72 " " do.	10,336	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,666	"	"	2,186
	do. do. 60 " " do.	20,644	4,337	8,005	"	2,191	"	"	"	"	"	"	"	"	5,710
I Procent af Antallet	do. do. 72 " " do.	9	2	12	30	10	97	92	668	152	174	14	114	15	1 389
	do. do. 60 " " do.	3,005	2,71	10,9	2,4	1,2	3,5	5,0	11,3	4,2	6,6	28,6	71,2	4,8	7,124
I Procent af Antallet	do. do. 72 " " do.	216	"	23	98	"	236	277	1 778	747	1 091	24	254	31	4 775
	do. do. 60 " " do.	2,3	"	0,3	2,5	"	3,4	5,7	11,6	7,8	15,4	1,0	13,3	3,3	5,68

\*) Heraf er 331 Fod a 36 Ø pr. Yard.



Foruden de i Tabellen opførte Materialier er ombyttet 40 Stkr. Crossings, 4 Sæt Skifteskiner, 409 Stkr. Underlagsplader, 18 810 Stkr. Skinnebolte, 800 Stkr. Trækbolte og 60 Par Laskejern.

Af Ballast er udkjørt til Linien 6 124 Vogne mod 1 651 Vogne forrige Aar; heraf er 305 Vogne fra Linderud og 5 819 Vogne fra Hauersæter.

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

Til Materialier . . . . .	10 093 Spd. 53 $\beta$
„ Arbejdsløn i Jernbanens Værksted . . . . .	1 295 — 91 $\frac{1}{2}$ -
„ Do. paa Linien til Ombytning, til Liniens Be- vogtning og til Ballastkjøring . . . . .	14 348 — 55 -
Tilsammen . . . . .	25 737 Spd. 79 $\frac{1}{2}$ $\beta$

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

- 1) Kjørsel af Leer ud af de snevreste Skjæringer i Alt 415 Vogne mod 424 Vogne foregaaende Driftsaar; Kjørsel af 1 313 Vogne Steen og 708 Vogne Sand til Bankernes Beklædning og Udfyldning.
- 2) Fortsat med Opførelse af Støttemure i de trangeste Leerkutninger, nemlig ved Heireth i Eidsvold en Muur 195 Fod lang, 4 Fod tyk, indeholdende 22 Kubikfavne og ved Tunnelen i Eidsvold en Muur 104 Fod lang, 5 Fod tyk, indeholdende 19 $\frac{1}{2}$  Favne.
- 3) Ombygget 4 Stkr. Stikrender, 2 à 62 Fod, 1 à 64 Fod og 1 à 28 Fods Længde.
- 4) Sløifet en Deel gammel Strandklædning af Tømmer langs Andelven til en Længde af 150 Fod og i sammes Sted opført en Strandklædning af Steenjete, hvortil medgaaet 248 Vogne Steen.
- 5) Opført et 400 Fod langt, 8 Fod høit tæt Gjærde paa nordre Side af Hovedlinien paa Christiania Station, imod Trælasthandlernes Fællestomt.
- 6) Paa Christiania Station anlagt følgende nye Sidebaner:
  - a) Forlænget den i forrige Driftsberetning Pag. 40 Punkt 5 b nævnte Sidebane med 360 løbende Fod Bane.
  - b) Forlænget Banen langs det gamle Cokshuus paa nordre Side af Hovedlinien med 360 løbende Fod Bane
  - c) Anlagt en 40 Fod lang ny Bane til Havnevæsenets Brygge af Vignolskiner à 36  $\text{R}$  pr. Yard paa Tversleepers.
  - d) Til det nye Vognværksted anlagt 3 nye Sidebaner af tilsammen 2 000 Fods Banelængde med tilhørende 3 Sæt Skifteskiner og Crossings. Disse Baner med Undtagelse af den under c nævnte ere byggede af gamle Broskiner paa Tversleepers.
- 7) Ombyttet 288 Fod gammel Bane paa Langsleepers paa Christiania Station med Vignolskiner af 72  $\text{R}$  pr. Yard, lagt paa Tversleepers.
- 8) Planeret Bank for en ny Sidebane ved Bryn af 1 450 Fods Længde, hvortil medgaaet 470 Kubikfavne Fyldmaterial, udkjørt fra Linderud Ballasttag.

Lateris 25 737 Spd. 79 $\frac{1}{2}$   $\beta$

Transport 25 737 Spd. 79½ β

Udgifterne til samtlige disse Arbeider have udgjort:

Til Materialier . . . . .	1 800 Spd. „ β
„ Arbeidsløn . . . . .	1 145 — 93½ -

Tilsammen . . . . . 2 945 — 93½ -

Vedligeholdelse af Broer.

Ved Træbroerne er ombyttet 26 Stkr. Master og 19 Stkr. Kapstokke; desuden anvendt 111 Stkr. forskjelligt Tømmer til Pæleskjødninger, Afstivninger af Master, Dragere og Kapstokke etc. med Tilbehør af Bolter.

Udgifterne hertil have udgjort:

Til Materialier . . . . .	209 Spd. 60 β
„ Arbeidsløn, hvorunder er indbefattet det daglige Tilsyn og de daglige mange Slags Reparationer ved de gamle Træbroer . . . . .	897 — 12½ -
„ Arbeidsløn i Værkstedet . . . . .	50 — 35 -

Tilsammen . . . . . 1 156 — 107½ -

Tilsammen 29 840 Spd. 40½ β

Endvidere udført følgende Arbeider, hvis Omkostninger ere førte til Udgift af Reservefondet:

- 1) Fortsat Ombygningen af den i forrige Driftsberetning Pag. 41 Punkt 2 nævnte Bro over Leerelven i Nærheden af Frogner Station (Børkebro). Broen er fuldført med Undtagelse af en Deel af Opfyldningerne paa begge Ender. Af Omkostningerne, der i det Hele have udgjort 20 320 Spd. 98 β, er i forrige Driftsaar ført paa Capitalconto 9 500 Spd. og til Udgift 2 889 Spd. 39 β og i dette Driftsaar til Capitalconto 1 320 Spd. 98 β og til Udgift . . . . . 6 610 Spd. 81 β
  - 2) Sløifet den gamle 150 Fod lange, 23 Fod høje Træbroe over Postveien ved Frogner Station og erstattet denne med en Steenbro, bestaaende af et Teglsteenshvælv paa 20 Fods Spænd paa Landkar af Brudsteen, med Dæksplade og Rækværk af huggen Granit. Broen indeholder 116 Kub.-Favne Brudsteensmuur i Kalk, og til Udfyldning af Bank paa begge Ender er medgaaet ca. 200 Kub.-Favne Fyldmaterial. Samtlige Omkostninger have udgjort 2 833 — 49 -
  - 3) Omlægning af Hovedlinien mellem Strømmen og Lillestrøm i en Længde af 7 860 Fod. Omlægningen er udført med nye Vignolskinner vægtig 72 ø pr. Yard paa Tværslapers af 10toms Kløvninger, preservevet ved 3 Ugers Nedlægning i Kobbervitriolopløsning. Den har kostet i Arbeidsløn 628 Spd. 94 β, og i Materialier med Fradrag af Værdien for de optagne 4 020 Spd. 106 β; tilsammen . . . . . 4 649 — 80 -
- Af Ballast hertil er medgaaet ca. 1 050 Vogne, for hvilken Udgiften imidlertid er opført under den almindelige Vedligeholdelse af Linien.
- 4) Opført en eenetages Muursteensbygning i Nærheden af Locomotivværkstedet i Christiania, for Reparation af Vogne. Bygningen er 102 Fod lang, 98 Fod bred, har 24 Fag Vinduer, 2 store Porte, 2 store Oyne af

Lateris 14 093 Spd. 90 β

Transport 14 093 Spd. 90  $\beta$   
 ildfast Steen samt en større Afdeling over Tagbjælkerne, der er indrettet  
 til Malerværksted, forsynet med almindelig Kakkelovn. Omkostningerne  
 hertil have udgjort . . . . . 3 683 — 89 —

Tilsammen 17 777 Spd. 59  $\beta$

---

### Vedligeholdelse af Jernbanens Bygninger.

#### Christiania Station.

Forandret underste Étage af Stationsbygningen ved at sløife Coridøren langs Bygningens Facade og indtaget denne til Værelserne, hvorved for disse tilsammen er indvundet et Areal af ca. 1 600  $\square$  Fod; Etagen er tillige bleven forsynet med nye Gulve, Døre og Vinduer og tildeels Ovne samt forøvrigt oppudset; i samme Bygning udvidet Locallet for Portneren, oppudset samme og lagt nyt Gulv.

Disse Arbejder have tilsammen kostet . . . . .	4 911 Spd. 85 $\beta$
Opsat en 3 Tons Svingkran, der havdes som Inventarium fra Eidsvold, paa Granitfundament i Cement . . . . .	135 — 105 —
Opført en Bufferindretning under Platformbygningen, af huggen Granit, i Cement og Kalk ca. 10 Kub.-Favne, beklædt med Tømmer, hvorpaa er boltet almindelige Locomotivbuffere . . . . .	216 — " —
Udvidelse af Gasledningen ved Stationsbygningen med tilhørende Lygter, og Omlægning af Ledningen paa Stationspladsen . . . . .	544 — 52 —
Forskjellige Reparationer ved Locomotivværkstedet . . . . .	414 — 79 $\frac{1}{2}$ —
Do. Do. ved Godshuset og Pakboderne ved Søen . . . . .	126 — 117 —

Er = 6 349 Spd. 78  $\frac{1}{2}$   $\beta$

#### Mellemstationerne.

Indrettet Kjælder, og opmalet Bryns Stationsbygning indvendig ca. 200 Spd. " $\beta$	
Panelet og malet et Værelse paa Strømmen Station og opført en Udhusbygning ved Robsrud Sidebane, 10 Al. lang, 5 Al. bred ca. . . . .	150 — " —
Paa Lillestrøm Station indrettet et Apparat for Præparation af Tversleepers med Kobbervitriolopløsning, samt istandsat Kreosotpræparationsapparatet ca. 350 Spd. " $\beta$	
Opført en Brygge paa Pæle, forsynet med en Svingkran samt indrettet en Platform for Afæsning af Kul til Dampskibet paa Øieren ca. . . . .	200 — " —
Opført et lidet Iishuus ca. . . . .	20 — " —
	570 — " —

Lateris 920 Spd. "  $\beta$  6 349 Spd. 78  $\frac{1}{2}$   $\beta$

Transport 920 Spd. „  $\beta$  6 349 Spd. 78½  $\beta$

Paa Leersund Station opført et Udhuus, 10 Al. langt og 6 Al. bredt, udvendig malet, samt indrettet et Qvistværelse i Stationsbygningen . . . . .

291 Spd. 101  $\beta$

Opført en Platform af Steen, 125

Al. lang, 5 Al. bred, dækket med Plankegulv 150 — „ —

441 — 101 -

Forøvrigt almindelige Reparationer ved alle Mel-

lemstationer . . . . .

475 — 77½ -

Er = 1 837 — 58½ -

**Eidsvold Station.**

Opført en Materialbod, 52 Fod lang, 32 Fod bred med Gulv over Loftbjælkerne, og Loftet afdeelt i Rum for Opbevaring af lettere Gjenstande; ved Siden af samme indrettet en Platform paa Pæle, 60 Fod lang og 50 Fod bred for Oplag af grovere Materialier vedkommende Dampskibene og Slæbebaadene. Udgift hertil . . . . .

350 Spd. „  $\beta$

Anbragt Underlagsstene af huggen Granit paa de gamle Graasteensfundamenter under Platformbygningen, og forlænget denne Bygning med 20 Fod . . . . .

250 — „ -

Forøvrigt almindeligt Reparationsarbeide paa Bygningerne, Dampskibsbryggen og Præparationskummen . . . . .

367 — 88 -

967 — 88 -

Tilsammen 9 154 Spd. 105  $\beta$

**Vedligeholdelse af Stationspladsene.**

Lønninger til Gartner og Arbeidere med ham . . . . . 352 Spd. 90  $\beta$

Brolægning af Fortouget udenfor Stationsbygningen i Christiania . 148 — 18 -

Anlagt en Vei fra Værkstedet i Christiania til Oslo Hovedgade, samt lagt en lukket Rende af 18toms glacerede Rør, 460 Fod lang til Afledning af Vand fra Værkstedets Tomt . . . . . 383 — 119 -

Planering af Tomten ved Værkstedet i Christiania ved Modtagelse af Fyld af Kjørere fra Byen . . . . . 134 — 21 -

Udvidet og oprenset Kanalerne i Lillestrøm for Bordbaadene og for Øierdampskibet, samt nedrammet Pæle langs Dampskibskanalen . . . 100 — 48 -

Planering af Tomten ved Leersund Station . . . . . 120 — „ -

Paa Eidsvold Station ere de paa Stranden foran Stationen paa

Lateris 1 239 Spd. 56  $\beta$

Transport 1 239 Spd. 56 β

søndre Side af Broen over Vormen beliggende, Landhandler Larsen forhen tilhørende Huse, bevirkede bortflyttede, Grunden ryddiggjort, og paa samme anlagt en Bedding paa nedrammede Pæle for Reparation eller Bygning af nye Slæbebaade. Beddingen har en Længde af 180 Fod og en Bredde af 130 Fod, et Fald af  $\frac{1}{8}$  og kan optage 6 Baade til samtidig Reparation. Hele Beddingens Areal er udfyldt med Jord, dækket paa hele Overfladen og i Foden mod Elven med Kampesteen. I Forbindelse med denne Udfyldning er til Udvidelse af Stationstomten mellem Broen over Vormen og Jernbanebroen ved Tunnelen Udfyldningen fortsat videre fra Beddingen hen til Tunnelbroen, hvorved den hele Fyldning faar en Længde af 600 Fod, og et Areal af i det Hele 10 850 □ Alen er indvundet. Banken er dækket mod Udvaskning af Elven ved et udenpaa samme anbragt dobbelt Lag Baghun, og derudenpaa et ca. 3 Fod tykt Lag af Kampesteen. Til Fyldningen er medgaaet 2 517 Kub.-Favne, taget af Bakken langs Læssevolden paa nordre Side af Stationen og 804 Vogne Steen, taget fra Hauersæter Sidebane.

Dette Arbeide har kostet:

Til Planeringsarbeidet . . . . .	2 013 Spd. 72 β		
„ Tømmermandsarbeidet med Materialier til Beddingen samt Beklædningen af Skraaningen med Baghun og Steen tilsammen . . . . .	1 673	— 111 -	
			3 687 — 63 -
Forskjellige Arbeider ved forskellige Stationer . . . . .			511 — 24 -
			<hr/>
			Er = 5 438 Spd. 23 β

### Vedligeholdelse af Inventariet.

#### A. Stationsinventarium.

Anskaffet et Apparat for Contratrykning . . .	70 Spd. 116 β		
Forskjellige nye Meubler til de oppudsede Venteværelser og Portnerværelset i Christiania samt til Vedligeholdelse af Meubler ved samtlige Stationer . . . . .	518	— 110 -	
Til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Uhre . . .	157	— 1 -	
2de Vagthuse . . . . .	101	— 27 -	
En ny Pakkevogn 152 Spd., 1 Arbeidskjærre og 1 Langslæde 27 Spd. . . . .	179	— „ -	
Anskaffelse af 3 nye Bagagevægte 157 Spd. 81 β og forøvrigt Vedligeholdelse af Vægte og Kraner 85 Spd. 86 β, tilsammen . . . . .	243	— 47 -	
			<hr/>
	Lateris	1 270 Spd	61 β

	Transport	1 270 Spd.	61 β
Til Lygter, Lamper, Glasse og forskjelligt Blik-			
kenslagerarbeide samt til Anskaffelse af Vandflasker i Pas-			
sageervognene . . . . .	359	—	107 -
Til Pudse- og Reenholdelsessager . . . . .	112	—	106 -
„ Platformtrillebører, Bagagebænke og Pakke-			
kasser etc. . . . .	199	—	73 -
„ forskjelligt Inventarium . . . . .	319	—	49 -

Er = 2 262 Spd. 36 β

**B. Under Locomotivdepartementet.**

**a. Maskiner:** Anskaffet 1 nye Withworths Dreierbænk for Vognhjulringe med 2 Planskiver, 2 Sleider, Selvbevægelse, Remme og Remskiver  
2 273 Spd. 84 β

Anskaffet en Sharp & Stewarts 6			
toms Høvlmaskine med Selvbeyæ-			
gelse, Remme og Remskiver . . . . .	254	—	24 -
Maskinremme, Syremme etc. . . . .	159	—	27 -
Arbejds løn til Sammensætning af			
og Fundamentering for de nye Ma-			
skiner . . . . .	81	—	25 -
Diverse Reparationer paa Stikma-			
skinen, Skrueskjæremaskinen med			
sammes Flytning samt paa Cirkel-			
saugen m. m. . . . .	104	—	94 -
Lønning til Værkstedets Maskinist	268	—	90 -

3 141 Spd. 104 β

**b. Maskinværktøi:** Anskaffet 2de Planskiver med Ridsemaal, 2 Skruestikker, 2 Sæt Bor for Boremaskinen, 1 stort Skruesnit med Tapper og Bækker, 1 Borstilling, 1 Westons Differentialblok med Kjetting, 1 Donkraft; forøvrigt File, Hammere, Meisler etc. . . . .

278 Spd. 78 β

Arbejds løn til de ovennævnte Red-			
skabers Anskaffelse og til Vedlige-			
holdelse af Værktøi forøvrigt. . . . .	106	—	77 -

385 — 35 -

**c. Smedeværktøi:** Staal og Jern til almindelig Vedligeholdelse og Forfærdigelse af nyt Værktøi . . . . .

85 Spd. 33 β

Arbejds løn dertil . . . . .	245	—	12 -
------------------------------	-----	---	------

330 — 45 -

**d. Snedkerværktøi:** Materialier til Vedligeholdelse deraf

27 — 93 -

Lateris 3 885 Spd. 37 β 2 262 Spd. 36 β

	Transport	3 885 Spd. 37 β	2 262 Spd. 36 β
e. Malerværktøi: Materialier til Pensler, Sparkler, Farvespand etc. . . . .		12 —	11 -
f. Metalstøberiet: Digler, Støbesand og Formekasser . . . . .	68 Spd. 84 β		
Arbeidsløn . . . . .	3 — 6 -		
		71 —	90 -
g. Smøre- og Pudsematerialier samt til Belysning i Arbeidslamper, Bomolie til Værkstedsmaskinerne . . . . .	253 Spd. 77 β		
Pudsegarn til Do. . . . .	139 — 88 -		
Lampeolie til Belysning og Skrueskjæring . . . . .	255 — 44 -		
		648 —	89 -
h. Diverse: Anskaffet 2de Vægtmaskiner . . . . .	105 Spd. 32 β		
Smergellærred, Muttere, Staal, Jern, Blikplader, Bly etc. til forskjelligt Værktøi . . . . .	99 — 12 -		
Arbeidsløn til Lygter, Oliekander, Kulkasser og Cointoirinventarium . . . . .	74 — 65½ -		
		278 —	109½ -
		Er = 4 896 — 96½ -	

C. Under Ingenieurdepartementet.

Bygget en Sneploug af Jern paa 4 Hjul med Axelkasser, Axelguards og Bufferindretning i den ene Ende. Plougens Længde er 14 Fod, Høide 8½ Fod, Bredde nedentil 9 og oventil 11 Fod. Den er bygget væsentlig af ¾ toms Plader og 2" × 1½" Vinkeljern, beklædt med 1/8 toms Plader. Dens Kostende har udgjort i Materialier 260 Spd. 12 β og i Arbeidsløn 161 Spd. 33 β, tilsammen . . . . . 421 Spd. 45 β

Til almindelige Veisneeplogue . . . . .	38 — 64 -
Anskaffet 1 Svingkran med Kjetting . . . . .	122 — 112 -
Anskaffet 2de nye Tipvogne 90 Spd., Anskaffelse og Vedligeholdelse af Trillebøre og Traller, samt Vedligeholdelse af Ballast- og Tipvogne 286 Spd. 25 β, tilsammen	376 — 25 -
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Hakker, Spidt, Sauge, Bor og øvrigt Skinnelæggerværktøi . . . . .	329 — 10 -

Er = 1 288 — 16 -

Tilsammen 8 447 Spd. 28½ β

### Om Coke- og Kulbeholdningen.

Beholdningen udgjorde ved forrige Regnskabsaars Udgang (31te August 1865):

Coke 1 247 Cent., Kul 29 073 Cent.

I Tidsrummet fra 1ste Septbr. 1865 til 31te Decbr.

1866 er indkjøbt . . . . . — 1 244 — — 280 871 —

Tilsammen Coke 2 491 Cent., Kul 309,944 Cent.

I samme Tidsrum er forbrugt:

	Coke.	Kul.
1. Til Hoved- & Kongsvingerbanens Locomotiver . . . . .	Cent., 143 264	Cent.
2. Do. Do. Vandstationer 305	—	3 387 —
3. " Værkstedet . . . . . 680	—	12 450 —
4. " Christiania Station . . . . .	—	156 —
5. " Kehraden i Lillestrøm . . . . .	—	1 512 —
6. " Eidsvold St. (Dampkran) 363	—	" —
7. " Mjøsdampskibene . . . . .	—	40 848 —
8. " Damskibet „Strømmen“ . 65	—	5 322 —
9. " Gjøvig St. (Dampkran). . . . .	—	111 —
10. " Lillehammer St. (Do.) . . . . .	—	111 —
11. " Gasværket i Lillestrøm. . . . .	—	446 —
12. " Hamarbanen, solgt . . . . .	—	7 957 —
13. " Forskjellige do. . . . .	—	6 524 —
		— 1 413 — — 222 088 —

Beholdning den 1ste Januar 1867 . . . . . Coke 1 078 Cent., Kul 87 856 Cent.

De indkjøbte 280 871 Cent. Kul har kostet 53 090 Spd. 31 β d. e. 22,7 β pr. Centner. Beholdningens Pengeværdi er opført med 13 645 Spd. 55½ β, medens den beregnet efter Indkjøbspriis 22,7 β pr. Cent Kul og 40 β pr. Cent Coke, i Virkeligheden udgjorde 17 090 Spd. 51 β.

### Oplysning om Forandringen af Jernbanens Capitalcontoer i Driftsaaret.

I Driftsperioden ere Capitalcontoerne forøgede med følgende Beløb:

1. Til Udvidelse af Ballastsidebanerne ved Linderud og Hauersæter . . . . . 388 Spd. 30 β
2. Sørengen. Indkjøbt af Nylands Værksted den udenfor Jernbanens Grund mod Søen og Loelven beliggende Tomt, hvis Areal udgjør ca. 40 000 □ Alen beliggende over Christiania Middelvandstand, og ca. 37 000 □ Alen beliggende indtil i det Høieste 3 Fod under samme Vandstand. Ved denne Anskaffelse er Jernbanens Strandlinie forøget med ca. 830 løbende Fod mod Søen og 300 Fod mod Loelven, og kan ved Udfyldning af den

Lateris 388 Spd. 30 β



	Transport	388 Spd. 30 β
Grund, der ligger under Middelvand yderligere forøges indtil i det Hele ca. 1 000 Fod mod Søen og 550 Fod mod Loelven. Kjøbesummen udgjorde, foruden 160 Spd. i aarlig Afgift til den foregaaende Eier og dennes Arvinger, 5 000 Spd. contant med 5% Renter og Omkostninger, tilsammen . . . . .		
		5 651 — 115 -
3. Brygge ved Lillehammer. Til en Forandring ved den derværende Staldbygning . . . . .		118 — 82 -
4. Anlæg ved Bjørgevolden. Forandring af Staldens Indredning . . . . .		26 — " -
5. Dampskibet paa Øieren. Som forklaret i 11te Driftsberetning Pag. 45 var hertil calculeret 6 000 Spd., og derpaa udbetalt 2 020 Spd. 79 β. I det forløbne Driftsaar er Skibet leveret færdigt, og har været i Drift siden September 1865. Til Anskaffelse af 2de Slæbebaade tilligemed forskjelligt Skibsinventarium samt til nogle Forandringer ved Skibets Indretning er medgaaet et noget større Beløb end oprindelig anslaaet, saa at dets Capitalconto nu er afsluttet med 6 530 Spd. 83 β. Forøgelsen af denne Conto i Driftsperioden har altsaa udgjort . . . . .		4 510 — 4 -
6. Ved Høiesteretsdom af 22de April 1865 tilpligtedes Jernbanen at udrede Erstatning efter Skjøn til DHrr. Hans Gulbranson, Thv. Meyer, J. Timm og Gerh. Hansen & Co., fordi Adgangen til nogle disse Herrer tilhørende Tomter beliggende mellem Reberbanen og Agerselven var besværliggjort ved den ved Jernbanens Anlæg opførte Broe over Veien til disse Tomter, beliggende langs den østre Side af Reberbanen.		
Erstatningen er ifølge Indredepartementets Skrivelse af 19de April 1866 ført til Capitalconto, og udgjorde . . . . .		
		3 557 — 5 -
7. Børkebroe. Som oplyst i 11te Driftsberetning Pag. 41 skal af Omkostningerne til Ombygningen af denne Broe, calculerede til 19 000 Spd. de 9 500 Spd. føres til Udgift for Driften og Resten opføres paa Capitalconto. Broarbeidet er i den forløbne Driftsperiode paa det Nærmeste fuldført, men er Overslagssummen overskredet med 1 320 Spd. 98 β, hvorfor er ført til Capitalconto . . . . .		10 820 — 98 -

Tilsammen 25 072 Spd. 94 β

Herfra bliver at drage:

1. Resten af Cokesovnenes Capitalconto, der er afskrevet	3 000 Spd. " β
2. Baarliddalens Vandfald do., do. do.	300 — " -
3. Jordstykker langs Andelven og Bretvedt do. do.	1 635 — 55 -
4. Lundberg Skov, afskrevet . . . . .	7 — 116½ -

Er = 4 943 — 51½ -

Capitalcontoeerne er altsaa i Driftsperioden forøgede med 20 129 Spd. 42½β

### Meyergaardens Gevinst- & Tabs-Conto

1ste September 1865—31te December 1866.

		<b>Debet.</b>			<b>Credit.</b>
		Spd.	ß		
An Bygningernes Vedligeholdelse	.	205	68	Pr. Balance 31te August 1865	. . . 1 243 77
- Skatter &c.	. . . . .	189	74	- Hestehold. Leie af Stald	440. "
- Pantecreditorer, Renter	. . . . .	930	"	- Leie af 2 Rum	. . . . . 112. "
		<u>1 325</u>	<u>22</u>	- Jernbanens Interesse-Conto	. . . . . 79. 45
				- Huusleie af Betjente	
					564. "
				- Do. af Andre	1 033. 90
					<u>1 597. 90</u>
- Balance	. . . . .	2 147	70		<u>2 229 15</u>
		<u>Spd. 3 472</u>	<u>92</u>		<u>Spd. 3 472 92</u>

### Betjentboligers Gevinst- & Tabs-Conto

1ste September 1865—31te December 1866.

		<b>Debet.</b>			<b>Credit.</b>
		Spd.	ß		
An Balance 31te August 1865	. . . . .	255	15½	Pr. Huusleie af Jernbanens Betjente	754 118
- Reparationsarbeide	. . . . .	404	13½		
- Brandcontingent	. . . . .	30	4		
- Jernbanens Interesse-Conto	. . . . .	496	112	- Balance	. . . . . 431 27
		<u>Spd. 1 186</u>	<u>25</u>		<u>Spd. 1 186 25</u>



Af Passagerer har Skibet i det Hele havt ombord 18 671, hvoraf 871 Børn. I Gjennemsnit af alle Skibets 616 enkelte Ture mellem Lillestrøm og Mørkfos har der altså været 30 Passagerer, og har Indtægten af hver Passageer udgjort i Gjennemsnit 13,8  $\beta$ .

Af Gods har været transporteret 24 267 Centner, hvoraf 16 762 Centner i Retning til Christiania og 7505 Centner i Retning fra Christiania. Af Slæbebaade har været trukket mellem Lillestrøm og Mørkfos 34 Stkr. ladede og 16 Stkr. tomme. Gjennemsnitsindtægten pr. Centner Gods har udgjort 3,9  $\beta$ .

Følgende Tabel viser Antallet af Mile gaaet i de forskjellige Maaneder samt Antallet af de paa de forskjellige Stationer medtagne og efterladte Passagerer.

Maaned.	Norske Mile.	Antal af Passagerer.														Total.
		Lillestrøm.		Aarnæs.		Fladebye.		Præstaaen.		Sæterlandet.		Sandstangen.		Mørkfos.		
		Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	
1865																
September.	71,4	240	247	14	21	38	28	80	82	76	80	87	72	67	72	602
October . .	175,1	515	599	48	60	98	84	188	168	211	170	193	164	183	191	1436
November .	62,4	105	125	9	8	21	19	37	29	34	31	50	49	28	23	284
1866																
Mai . . . .	248,2	944	962	120	150	200	249	278	274	229	219	331	296	346	298	2448
Juni . . . .	320,8	1313	1169	122	124	204	242	316	366	359	373	453	384	342	451	3109
Juli . . . .	364,5	1507	1314	136	156	302	282	323	337	417	443	365	465	403	456	3453
August . .	367,2	1347	1435	118	136	235	237	341	314	320	278	357	336	408	390	3126
September.	183,6	764	761	52	47	129	118	144	161	134	149	150	151	175	161	1548
October . .	183,6	755	791	31	42	119	116	197	229	219	215	248	213	218	181	1787
November .	102,0	348	277	19	19	66	69	101	95	134	154	131	199	79	65	878
Tilsammen	2078,8	7838	7680	669	763	1412	1444	2005	2055	2133	2112	2365	2329	2249	2288	18671



**Tabel**  
**over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskjellige Øier-Stationer som Gjennemgangsfragt til Christiania**  
 fra 1ste September 1865—31te December 1866.

Stationer.	Varernes Art.													Til- sammen.  Centner.	
	Fonstager, tomme.	Korn- varer.	Melk.	Poteter.	Varer diverse.						B.		C.		
					A.			4de Classe.	1ste Classe.	2den Classe.	Tønder à 2 Centner.	1ste Classe.	2den Classe.		
					1ste Classe.	2den Classe.	3die Classe.								Centner.
Mørkfos . . . . .	25	240		27	30	34		274	53			16	294	972	
Sandstangen . . . . .	750	1 623		37	65	121		43	96			227	340	3 318	
Sæterlandet . . . . .	200	656		3	35	18		41	35			10	24	1 262	
Præstaaen . . . . .		77	1 400	2	5	108		36				26	16	1 691	
Fladebye . . . . .		22		1	2	5		16	1				4	64	
Aarnæstangen . . . . .	150				1	5		6					10	16	
Reduceeret til Centner . . . . .	6	4 320	1 400	140	138	291		416	370			70	172	7 323	

## Tabel

over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskellige Øier-Stationer som Localfragt  
fra 1ste September 1865—31te December 1866.

Stationer.	Varenes Art.														Til- sammen. Centner.
	Jern- varer. 3 & 4 Classe.	Kjød. Centner.	Korn- varer. Tønder a 1, 60 Centner.	Melk. Centner.	Poteter. Tønder a 2 Centner.	Slibe- & Mølle- stene. Centner.	Varer diverse.						Æg. Centner.		
							A.			B.		C.			
Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	1ste Cl.	2den Cl.	3die Cl.	4de Cl.	1ste Cl.	2den Cl.	1ste Cl.	2den Cl.	Centner. (4 = 1 Centner).	
Fra Lillestrøm . . .			14			14	20	299	189	21	66	158		643	
Fetsund . . .	114				4		8	2	2		59	180		217	
Aarnæstangen							6							6	
Flådebye . . .		3			2		33	1	1			31		50	
Præstaaen . . .		4	9	169	3		8	92	20	1		276	765	1 152	
Sæterlandet . . .		1 209	28		15		22	12	4	3		4	1 860	3 190	
Sandstangen . . .	10	4 664	10		20		15	7	7	2		70	150	4 932	
Mørkfos . . .	5	16					13					300		109	
Reduceret til Centner . . . . .	129	5 896	101	169	88	14	92	445	1	223	54	26	31	2 775	10 299





Dampskibene have i Driftsaaret tilsammen gaaet 7622 norske Mile og havt Damp oppe i 7454 Timer.

Pr. Miil have de altsaa brugt 6,20 Cent Kul, 0,12 Potter Olie; 0,17  $\text{⊘}$  Talg og 0,11  $\text{⊘}$  Pudsegarn og Hamp.

Pr. Miil med Damp oppe 6,34 Cent Kul, 0,20 Potter Olie, 0,17  $\text{⊘}$  Talg og 0,12  $\text{⊘}$  Pudsegarn og Hamp.

Pr. Time med Damp oppe have de gaaet 1,02 Miil.

I Tidsrummet fra 6te Marts til 21de April 1866 vare Skibene ikke i Fart paa Grund af Iis.

Den hele transporterede Varemasse har som sees af følgende Tabeller over Godstransporten udgjort 615 831 Centner mod 393 588 Centner i forrige Driftsaar; heraf har Trælast og Brænde udgjort 85 390 Centner mod 55 330 Centner i forrige Driftsaar, det øvrige Gods altsaa 530 441 Centner mod 338 258 Centner i forrige Driftsaar.

Skibene have tilsammen trukket 1 395 ladede og 251 tomme Slæbebaade, hver af de ladede Baade har altsaa i Gjennemsnit været lastet med 441 Centner.

**Følgende Tabel viser Antallet af tilbagelagte Mile gaaet i de forskjellige Maaneder**

	Mile.	Antal Pas											
		Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til
		Eidsvold.	Minde.	Stigersand.	Fjeldhoug.	Gillund.	Hamar.						
1865.													
September . . .	363,5	3	9	1	—	1	2	3	2	12	3	5	7
October . . .	443,5	3	6	—	1	—	1	1	—	3	1	5	6
November . . .	364,5	—	8	1	—	1	4	3	1	3	2	4	8
December . . .	321,5	25	10	2	—	—	1	4	4	4	1	3	27
1866.													
Januar . . .	292,5	145	131	9	5	1	8	11	14	14	17	142	84
Februar . . .	383,0	282	257	6	19	7	5	21	27	14	30	190	211
Marts . . .	69,0	—	16	123	5	2	2	4	7	—	5	18	109
April . . .	113,5	224	999	12	16	18	11	40	14	99	27	395	145
Mai . . .	805,5	476	1249	—	3	49	52	108	91	160	170	1102	620
Juni . . .	811,0	759	731	—	—	93	72	103	107	248	185	992	796
Juli . . .	841,0	1335	444	—	—	94	106	75	96	175	190	731	1017
August . . .	837,0	596	582	—	—	61	67	65	57	140	118	692	573
September . . .	622,0	212	200	—	—	45	36	22	32	49	84	352	271
October . . .	502,5	137	249	—	—	25	21	27	29	45	47	476	372
November . . .	467,5	81	152	—	—	13	18	26	32	43	41	140	195
December . . .	384,5	132	112	—	—	9	30	15	31	18	37	122	98
Tilsammen . . .	7622,0	4410	5155	154	49	419	436	528	544	1027	958	5369	4539

**Tabel, der viser Antallet af de i de sidste**

Driftsaar.	Befordret af „Jernbar													
	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til
	Eidsvold.	Minde.	Moer- stue.	Stigersand	Fjeldhoug	Gillund.	Hamar.							
1. Septbr. 1861—31. Aug. 1862 . .	4185	3619	230	339	68	78	333	320	460	504	818	959	3940	3823
1. Septbr. 1862—31. Aug. 1863 . .	5622	4707	187	225	5	6	255	273	464	557	675	777	4443	3884
1. Septbr. 1863—31. Aug. 1864 . .	2599	2574	69	120	—	—	108	115	219	250	249	268	1791	1581
1. Septbr. 1864—31. Aug. 1865 . .	2698	1426	50	51	—	—	24	34	196	190	195	193	1167	1469
1. Septbr. 1865—31. Decbr. 1866 . .	4410	5155	154	49	—	—	419	436	528	544	1027	958	5369	4539
Tilsammen . . .	19514	17481	690	784	73	84	1139	1178	1867	2045	2964	3155	16710	15296

samt Antallet af de paa de forskjellige Stationer medtagne og efterladte Passagerer.

sagerer.																Tilsammen.
Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	
Næss.	Smørvigen.	Gjøvik.	Heggen- hougen.	Ringsaker.	Biri.	Freng- stuen.	Lille- hammer.									
1	4	—	1	7	2	—	—	—	3	2	2	—	—	4	4	39
3	3	3	3	—	1	1	—	1	—	—	—	3	—	3	4	26
5	1	—	1	8	1	—	1	1	—	6	—	—	1	1	5	33
2	8	8	2	6	10	—	3	11	2	—	6	—	—	10	1	75
23	33	35	30	73	82	1	5	19	70	—	—	4	—	2	—	479
39	44	34	48	184	91	7	19	25	58	—	—	—	—	—	—	809
3	3	3	16	6	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	163
36	47	116	67	376	78	31	27	130	46	—	—	—	—	—	—	1477
272	261	279	240	512	313	52	48	219	178	63	67	43	43	150	150	3485
239	260	231	311	389	378	26	54	163	217	68	93	55	83	229	308	3595
220	241	199	324	381	515	32	62	177	281	86	141	96	74	304	414	3905
195	212	178	231	317	348	20	50	123	132	61	72	46	54	255	253	2749
148	160	107	99	157	207	18	25	68	90	31	55	28	34	159	103	1396
223	254	76	77	168	137	5	15	43	35	28	51	22	35	123	76	1398
137	38	30	32	88	28	7	11	17	21	23	19	7	11	35	49	647
42	21	42	29	33	62	1	4	7	11	7	3	20	5	11	16	459
1588	1590	1341	1511	2705	2253	203	324	1006	1144	375	509	324	340	1286	1383	20735

5 Driftsaar paa Mjøsen befordrede Passagerer.

den“ og „Dronningen“.																Befordret af de oplandske Damp- skibe.	Til- sammen Antal Passa- gerer.	
Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Fra	Til	Til- sammen.				
Næss.	Smørvigen	Gjøvik.	Heggen- hougen.	Ringsaker	Biri.	Freng- stuen.	Lille- hammer.											
900	935	1477	1678	1939	1858	234	292	709	938	453	496	236	252	1916	1807	17898	22957	40855
1000	1103	1130	1137	2003	2654	218	277	511	586	332	321	338	290	956	1342	18139	33256	51395
304	369	450	407	1033	646	39	57	85	111	59	63	39	13	508	978	7552	38889	46441
204	199	234	319	534	833	35	44	184	195	123	133	65	40	587	1170	6296	40452	46748
1588	1590	1341	1511	2705	2253	203	324	1006	1144	375	509	324	340	1286	1383	20735	42904	63639
3996	4196	4632	5052	8214	8244	729	994	2495	2974	1342	1522	1002	935	5253	6680	70620	178458	249078

over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede til de forskellige  
Gudbrandsdals Kjørsel-Stationer som

1ste September 1865—

Stationer.	Varer																				
	Brændé- viin.	Cin- ders.	Fou- stager, tomme.	Glas- varer.	Gods, fragtfrit.		Høe.	Jernvarer.		Kalk.	Kjød.	Korn- varer.	Kul.		Meub- ler & Flytte- gods.						
					Vogne à 110 Cent- ner.	Potter (200 = 1 Centner).		Vogne à 110 Cent- ner.	Cent- ner.				1 & 2	3 & 4		Vogne à 110 Cent- ner.	Cent- ner.	Tønder à 1,66 Cent- ner.	Vogne à 110 Cent- ner.	Cent- ner.	Vogne à 60 Cent- ner.
													Classe.	Classe.							
<b>A. Mjøs-Stationerne:</b>																					
Stigersand . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	6	3	—	—						
Fjeldhoug . . .	2	—	79 065	5	—	—	—	—	92	—	—	133	—	—	—						
Gillund . . .	3	—	—	1	—	—	—	—	32	—	7	155	2	—	2						
Hamar . . .	266	—	368 580	94	1	36	—	20	764	—	91	3 738	148	—	4						
Næss . . .	—	—	144 390	—	—	—	—	—	52	—	1	35	6	—	—						
Smørvigen . . .	—	—	418 403	10	—	—	—	—	189	—	—	537	2	—	3						
Gjøvik . . .	145	6	344 449	61	2	400	8	63	3 072	—	83	2 227	36	—	4						
Heggenhougen . . .	—	—	234 348	—	—	—	—	—	27	—	—	21	—	—	—						
Ringsaker . . .	—	—	221 471	9	—	—	—	—	70	—	10	107	18	—	—						
Biri . . .	2	—	—	7	—	—	—	13	117	—	—	358	—	—	—						
Frengstuen . . .	—	—	600	1	—	—	—	—	1	—	—	16	—	—	—						
Lillehammer . . .	435	8	145 198	108	2	208	—	194	1 746	—	9	6 393	24	—	1						
<b>B. Hamarbanens Stationer:</b>																					
Ager . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
Hjellum . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	—	—	—						
Ihlseng . . .	7	—	—	1	—	—	—	—	32	—	10	108	—	—	—						
Hørsand . . .	—	—	191 523	—	—	—	—	—	7	—	—	136	2	—	—						
Løken . . .	—	18	17 550	—	1	—	—	10	3 905	—	4	1 741	11	—	—						
Berg . . .	—	—	138 174	2	2	—	—	25	28	—	—	74	—	—	—						
Midtskog . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—						
Elverum . . .	87	—	6 230	66	7	—	—	12	341	—	425	3 848	—	—	—						
Grundseth . . .	80	—	100	34	8	—	—	6	266	—	300	2 788	—	—	—						
<b>C. Odnæs i Land . . .</b>																					
	59	—	—	—	—	12	34	7	281	—	14	691	2	—	—						
<b>D. Lillehammer-Gudbrandsdals-Stationer:</b>																					
Jevne . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	4	133	—	—	—						
Stav . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	43	—	—	—						
Björgevolden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	43	—	—	—						
Vaalebros . . .	—	—	—	—	—	—	—	2	68	—	11	62	6	—	—						
<b>Reduceret til Centn.</b>	<b>1 088</b>	<b>3 520</b>	<b>11 550</b>	<b>399</b>	<b>550</b>	<b>674</b>	<b>42</b>	<b>353</b>	<b>11 125</b>	<b>—</b>	<b>969</b>	<b>38 600</b>	<b>28 600</b>	<b>—</b>	<b>840</b>						

bel

Mjös-Stationer, Hamarbanens-Stationer, Odnæs i Land og til Lillehammer-Gjennemgangsfragt fra Christiania.

31te December 1866.

nes Art.										Varer diverse.								Öl. Centner.	Redu- ceret til Cent- ner.
Ost.	Poudre- tte.	Salt.	Sand	Sild.	Muur- & Tag- steen.	Slibe- & Mölle- stene.	Smör.	Steen, ildfast.	Stöbe- sand.	A.				B.		C.			
										1	2	3	4	1	2	1	2		
										Classe.	Classe.	Classe	Classe.	Cl.	Cl.	Classe.	Classe.		
Centner.	Vogne à 80 Centner.	Tönder à 3 Cent- ner.	Vogne à 110 Centn.	Tönder à 3 Cent- ner.	Vogne à 110 Cent- ner.	Centner.	Centner.	Vogne à 110 Cent- ner.	Vogne à 110 Cent- ner.	Centner.				Tönder à 2 Centner.	Cubikfod (4=1 Centn.)	Centner.			
—	—	78	—	48	—	4	—	—	—	115	132	—	—	—	1	6	4	—	983
—	—	321	—	337	—	15	—	—	—	939	254	2	49	1	6	22	1 333	—	4 298
—	—	557	—	376	—	3	—	—	—	1 045	632	63	38	2	7	409	1 271	2	5 658
9	10	4 867	—	3 053	—	337	3	—	—	12 421	5 280	236	185	17	—	1 924	4 358	22	70 570
—	—	253	—	200	—	2	—	—	—	132	167	49	8	—	9	20	560	—	3 373
—	—	1 221	—	746	—	76	—	—	—	2 511	1 905	58	65	8	25	407	2 653	—	14 924
2	—	5 529	—	2 621	1	584	—	1	—	7 487	3 633	161	455	6	23	422	1 208	57	51 823
—	—	606	—	164	—	—	—	—	—	224	145	1	124	—	—	7	188	3	4 089
—	—	1 944	—	1 665	—	—	—	—	—	1 751	968	21	50	4	34	152	1 187	11	17 393
—	—	359	—	266	—	—	—	—	—	878	398	72	14	3	—	84	504	3	4 122
—	—	342	—	234	—	—	—	—	—	212	92	4	4	—	—	12	114	—	2 102
2	—	11 812	—	1 066	—	375	—	—	1	14 990	5 739	428	326	4	2	1 296	1 135	7	79 005
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2	—	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	18	143	—	—	—	—	24	25	—	198
—	—	39	—	39	—	94	—	—	—	44	52	50	3	11	12	56	842	—	976
—	—	223	—	195	—	—	—	—	—	449	191	25	10	1	—	31	686	—	3 518
—	—	10	5	58	1	243	2	1	1	185	109	—	189	4	—	16	13	—	11 898
—	—	49	—	83	—	27	—	—	—	522	218	15	22	3	4	42	86	—	2 118
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	2	2 431	—	3 002	—	303	8	—	—	6 203	3 209	233	163	16	1	607	254	13	34 158
—	—	1 224	—	411	—	89	—	—	—	4 289	1 305	14	152	6	—	470	256	—	16 243
1	—	1 048	—	743	—	116	—	—	—	2 946	953	28	82	—	100	639	446	27	11 764
—	—	—	—	54	—	—	—	—	—	476	55	—	—	—	—	27	109	—	964
—	—	—	—	15	—	6	—	—	—	115	31	—	—	—	6	—	—	—	281
—	—	11	—	16	—	—	—	—	—	239	55	—	5	—	—	—	244	—	519
—	—	10	—	7	—	—	—	—	—	381	119	—	31	—	—	103	30	—	1 458
14	960	98 802	550	46 215	220	2 274	13	220	220	58 584	25 787	1 460	1 975	172	460	1 694	4 376	145	342 451

over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede fra de forskjellige  
Gudbrandsdals Kjørsel-Stationer som

1ste September 1865—

Stationer.	Varer														
	Brændeviin.	Fou- stager, tomme	Gjød- sel.	Glas- varer.	Gods, fragt- frit.	Jertvarer.		Kjød.	Korn- varer.	Melk.	Meub- ler & Flyte- gods.	Ost.	Poteter.		Sild.
						1 & 2 Classe.	3 & 4 Classe.						Vogne à 110 Cent- ner.	Tønder à 2 Cent- ner.	
<b>A. Mjøs-Stationerne:</b>	Centner.	Potter. (200 = 1 Cent- ner.	Vogne à 110 Cent- ner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.	Tønder à 1,66 Cent- ner.	Centner.	Vogne à 60 Cent- ner.	Centner.	Vogne à 110 Cent- ner.	Tønder à 2 Cent- ner.	Tønder à 3 Cent- ner.
Lillehammer . . .	3 860	34 244	—	39	—	10	39	1 818	198	—	5	5 505	—	2	1
Frengstuen . . .	—	640	—	—	—	—	12	101	29	—	—	355	—	2	—
Biri . . . . .	—	275	—	60	—	—	11	62	19	—	—	96	—	6	—
Ringsaker . . .	6 088	5 450	—	—	—	—	—	171	123	15	—	322	29	146	—
Heggenhougen .	3 538	—	—	—	—	11	147	64	9	3	—	60	—	35	—
Gjøvik . . . . .	7 171	14 950	—	1	100	1 164	7 127	815	120	2	—	728	—	291	2
Smørvigen . . .	6 433	3 500	—	—	—	—	10	103	594	—	—	292	2	346	—
Næss . . . . .	3 753	100	—	—	—	—	—	22	225	—	—	73	64	574	—
Hamar . . . . .	7 389	23 947	—	11	—	—	208	480	558	19	2	1 090	17	521	—
Gillund . . . . .	—	500	—	—	—	—	—	102	452	—	—	117	8	572	1
Fjeldhoug . . .	1 487	620	—	—	—	—	8	127	1 036	—	—	132	—	58	—
Stigersand . . .	—	—	—	—	—	—	—	8	74	—	—	19	—	55	—
<b>B. Hamarbanens Stationer:</b>															
Grundseth . . .	—	3 150	—	2	—	—	38	18	—	—	—	88	—	—	—
Elverum . . . . .	—	10 040	—	—	—	216	1 481	1	20	—	—	34	—	—	—
Midtskog . . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Berg . . . . .	4 164	750	—	—	—	59	8	2	4	—	—	54	—	4	—
Løken . . . . .	—	200	—	—	—	261	987	—	25	—	—	8	—	—	20
Hørsand . . . . .	3 442	1 150	—	—	—	—	—	8	19	—	—	88	—	18	—
Ihlseng . . . . .	—	950	—	—	—	—	—	17	94	—	—	126	—	21	—
Hjellum . . . . .	—	40	—	—	—	—	—	10	13	—	—	—	—	6	—
<b>C. Odnæs i Land :</b>	—	17 910	3	2	—	23	107	46	4	—	—	200	—	—	—
<b>D. Lillehammer- Gudbrands- dals-Stationer:</b>															
Vaalebros . . . .	—	1 530	—	—	—	—	—	61	—	—	—	765	—	—	—
Bjørgevolden . .	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	329	—	—	—
Stav . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	19	—	—	302	—	—	—
Jevne . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	31	1	—	—	139	—	—	—
<b>Reduceret til Centn.</b>	<b>47 325</b>	<b>600</b>	<b>330</b>	<b>116</b>	<b>100</b>	<b>1 744</b>	<b>10 185</b>	<b>4 067</b>	<b>6 018</b>	<b>39</b>	<b>420</b>	<b>10 922</b>	<b>13 200</b>	<b>5 314</b>	<b>72</b>

bel

Mjøs-Stationer, Hamarbanens-Stationer, Odnæs i Land og fra Lillehammer-Gjennemgangsfragt til Chrisiania.

31te December 1866.

nes Art.															Reduceret til Centner.	
Smør.	Tönde- Staver.	Trælast.					Varer, diverse.									
		Plan- ker.	Bat- tens.	Bord.	Töm- mer, rundi.	Bræn- de & Bag- hun.	A.				B.		C.			
							1 Classe.	2 Classe.	3 Classe.	4 Classe.	1 Classe.	2 Classe.	1 Classe.	2 Classe.		
Centner.	Favne à 24 Cent- ner.	Vogne à 120 Centner.			Vogne à 110 Centner.		Centner.				Tönder à 2 Centner.		Cubikfod. (4 = 1 Centn.)			
6 070	—	80	246	5	1	146	1 245	1 356	1 744	652	6	—	167	387	79 184	
253	—	—	—	—	—	—	63	46	10	364	—	—	—	8	1 261	
111	—	9	14	—	—	—	46	119	—	298	14	—	100	12	3 663	
420	—	4	3	—	—	—	377	215	—	4	—	—	226	43	12 231	
79	—	—	—	—	—	—	49	12	—	2	—	—	—	2	4 052	
1 078	338	6	24	1	—	—	1 018	1 741	50	562	7	—	2 499	1 034	35 147	
734	—	—	8	—	—	—	359	207	16	66	—	—	681	399	11 359	
107	—	1	—	—	—	—	64	113	—	342	44	—	38	12	13 253	
1 626	—	—	—	—	—	—	1 379	961	24	245	19	1	2 305	1 494	18 494	
228	—	—	—	—	—	—	176	219	—	134	—	—	771	204	3 995	
297	—	1	—	—	—	—	165	278	—	7	—	—	171	39	4 501	
4	—	—	—	—	—	—	15	10	—	11	—	—	27	8	308	
1 030	—	—	—	—	—	—	484	98	—	9	—	—	—	150	1 821	
128	—	—	—	—	—	—	174	246	13	328	—	—	91	52	2 740	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
45	—	—	8	—	—	—	35	218	—	4	—	—	67	217	5 639	
5	—	—	—	—	—	—	10	18	—	5	—	—	3	28	1 403	
144	—	—	—	—	—	—	42	62	—	12	—	—	42	18	3 885	
155	—	—	—	—	—	—	27	25	—	1	—	—	78	—	575	
5	—	—	—	—	—	—	15	13	—	223	—	—	70	151	354	
243	96	—	—	—	—	—	274	221	1	165	—	—	167	170	4 099	
866	—	—	—	—	—	—	41	31	—	—	—	—	—	—	1 771	
379	—	—	—	—	—	—	21	30	—	—	—	—	—	12	780	
315	—	—	—	—	—	—	2	27	—	6	—	—	—	—	684	
154	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	331	
14 476	10 416	12 120	36 360	720	110	16 060	6 084	6 268	1 858	3 440	180	2	1 876	1 110	211 532	







**Classification af det fragtede Gods mellem Gjøvik og Odnæs i Driftsaaret fra  
1ste September 1865 til 31te December 1866.**

		Staver.	Sild.	Salt.	Korn-	Po-	Ledige	Møb-	Kul.	Diverse	Gjød-	Alt omgjort
		Favne.	Tønder.	Tønder.	varer.	teter.	Fousta-	ler.	Cent-	Varer.	sel.	til Centner
					Tønder.	Tøn-	ger.	Cub-	ner.	Centner.	Vog-	udgjør.
						der.	Antal.	fod.			ne.	
Localfragt	Fra Odnæs	—	1	—	—	1	54	97	—	1 052	—	1 189
	Til Odnæs	—	60	30	520	4	2	257	22	1 823	—	3 049
Gjennem-	Fra Odnæs	100	—	—	4	—	45	—	—	1 366	3	4 193
	gangsfra- Til Odnæs	—	743	1 048	691	—	—	—	220	5 031	—	11 764
Tilsammen		100	804	1 078	1 215	5	101	354	242	9 272	3	20 195 Ctr.

Desuden har været fragtet 47 Personer fra Odnæs til Gjøvik og 5 Personer fra Gjøvik til Odnæs.

Kjøreredskaberne have været benyttede som følger:

3 Stkr. Vogne paa Fjedre, hver vægtig 15 Centner, tilbagelagt tilsammen	1186	Mile
1 do. ———	16	—
2 do. Kjærrer	3,5	—
Slæder ———	2,7	—
	517	—
	62	—
	874	—

Det af Hestene udførte Arbeide har saaledes udgjort:

Passagerer transporterede, 52 Personer, antages hver Person at veie $1\frac{1}{2}$ Centner		
	= 78 Centner i $3\frac{1}{4}$ Miil gjør	253,5 Centnermile.
Varer transporterede . . . . .	20 195	—
Vogne ——— tilsammen . . . . .		65 633,7
Slæder ——— ——— . . . . .		26 279,0
		2,359,8

Tilsammen . 94,526,0 Centnermile.

d. e. pr. Hest daglig i Gjennemsnit for alle Driftsperiodens 457 Dage i Retningen op 37,2 Centnermile og i Retningen ned 19,2 Centnermile eller i Middeltal af begge Retninger 28,2 Centnermile. Antallet af samtlige Hestemile har udgjort 6700 eller i Gjennemsnit pr. Hest daglig 2,0 Mile.

Hver Hest har i Gjennemsnit trukket Nettolast i Retningen op 14,4 Centner, og i Retningen ned 5,3 Centner, samt i begge Retninger Vægt af Vogn eller Slæde 4,3 Centner.

Nettolasten har i Gjennemsnit udgjort i Procent af Bruttolasten i Retningen op 77,1 pCt., i Retningen ned 55,3 pCt. og i Middeltal af begge Retninger 69,7 pCt.

## Lillehammer-Gudbrandsdalens Kjørsel-Conto.

1ste September 1865—31te December 1866.

		<b>Debet.</b>		<b>Credit.</b>	
		Spd.	ß	Spd.	ß
<b>An Lønninger:</b>				<b>Pr. Indtægt af Fragt.</b>	1 097 72
	Spd. ß				
Til Commissionairerne	312 "				
- fast lønnede Kudske	289 "				
- Extra do.	15 99				
		616	99		
	Spd. ß				
- Høe, 249 Sk <sup>99</sup> 99	725 95½				
- Meel, 41 259	605 66				
- Havre, 12 Tønder	24 84				
		1 356	5½		
- Skoening af Heste		77	104		
- Dyrlæge og Medicin		7	34		
- Vedligeholdelse af Vogne		3	60		
- do. - Sæletøi		40	110		
- do. - Inventarium		15	113		
- do. - Bygninger		134	118		
- Leie af Stalde		4	40		
	Spd. ß				
- Lampeolie, 357½ Potter	67 102				
- Bomolie, 2½ do.	77				
- Væger	2 "				
		70	59		
- Uniformer		33	24		
- Diverse, d. e. Skrivesager, Reise- udgifter, Annoncer etc.		20	5		
- Leiet Kjørsel		7	39		
		Spd. 2 388	90½		
				Spd. 2 388	90½
				1 291	18½

Det samlede Antal Hesteholds dage har udgjort 2 460 d. e. 5,05 Heste daglig for de 16 Maaneder.

Den transporterede Varemasse har udgjort ifølge nedenstaaende Tabeller 4 591 Centner i Retningen op og 4 043 Centner i Retningen ned; tilsammen 8 634 Centner.

**Classification af det fragtede Gods fra Lillehammer i Retningen op.**

	Kul. Vogne.	Sild. Tønder à 3 Centner.	Salt. Tønder à 3 Centner.	Kornvarer Tønder à 1,6 Centn.	Diverse Varer. Centner.	Tilsammen Centner.	Centnermile.
<b>Gjennemgangsfragt fra Christiania til</b>							
Jevne . . . . .	—	54	—	133	583	964	1 639
Stav . . . . .	—	15	—	43	165	281	815
Bjørgevolden . . . . .	—	16	11	43	367	519	1 920
Vaalebro . . . . .	6	7	10	62	645	1 458	7 873
<b>Localfragt fra Lillehammer til</b>							
Jevne . . . . . 1,7 Mile	—	1	—	8	77	93	158
Stav . . . . . 2,9 —	—	—	—	15	105	130	377
Bjørgevolden . 3,7 —	—	2	23	42	166	310	1 147
Vaalebro . . . 5,4 —	—	1	11	90	651	836	4 514
<b>Tilsammen</b>	6	96	55	436	2 759	4 591	18 443

**Classification af det fragtede Gods i Retningen ned.**

	Kjød. Centner.	Smør. Centner.	Ost. Centner.	Diverse Varer. Centner.	Tilsammen. Centner.	Centnermile.
<b>Gjennemgangsfragt til Christiania fra</b>						
Jevne . . . . .	31	154	139	7	331	563
Stav . . . . .	—	315	302	67	684	1 984
Bjørgevolden . . . . .	—	379	329	72	780	2 886
Vaalebro . . . . .	61	866	765	80	1 772	9 569
<b>Localfragt til Lillehammer fra</b>						
Jevne . . . . .	—	—	—	84	84	143
Stav . . . . .	—	—	—	177	177	513
Bjørgevolden . . . . .	—	—	—	91	91	337
Vaalebro . . . . .	—	—	—	124	124	670
<b>Tilsammen</b>	92	1 714	1 535	702	4 043	16 665

Til Transporten har været benyttet 2de Vogne paa Fjedre à 24 Centners Vægt, som tilsammen have tilbagelagt 733 Mile, 1 Vogn uden Fjedre vægtig 12 Centner, 172 Mile og 10 Slæder à 3 Centner, tilsammen 894 Mile.

Det af Hestene udførte Arbejde har saaledes udgjort:

Varer transporterede: 8634 Centner à gennemsnitlig 4,07 Mile, eller . . . . .	35 140	Centnermile.
Vogne tilsammen . . . . .	19 656	—
Slæder . . . . .	2 682	—

Tilsammen . . . . . 57 478 Centnermile,

d. e. 23,4 Centnermile daglig pr. Hest for Driftsperiodens 457 Dage. Antallet af Hestemilene har udgjort 3475, eller i Gjennemsnit daglig pr. Hest 1,413 Mile.

Hver Hest har i Gjennemsnit trukket Nettolast i Retningen op 10,6 Centner, i Retningen ned 9,6 Centner samt i begge Retninger Vægt af Vogn eller Slæde 6,4 Centner. Nettolasten har i Gjennemsnit udgjort i Procent af Bruttolasten: i Retningen op 62,3 pCt., i Retningen ned 59,9 pCt. og i Middeltal af begge Retninger 61,1 pCt.

## Uheld og Standsninger.

### Vogne af Skinnerne:

Den 18de September 1865 gik en Vogn i Op-Lillestrøm-Godstrain af Skinnerne paa Strømmen Station.

Den 7de Februar 1866 gik en Vogn i Ned-Lillestrøm-Godstrain af Sporet med 2 Hjul i Crossingen paa Lillestrøm Station.

Den 31te Marts 1866 gik 2 læssede Vogne i Ned-Lillestrøm-Godstrain af Sporet under Skiftning paa Lillestrøm Station.

Den 7de Mai 1866 gik en tom Kassevogn i Ned-Lillestrøm-Godstrain af Sporet i Sidebanen ved Robsrud.

### Vogne blevne i Ustand:

Den 28de Februar 1866 kløvnede en Hjulring paa Stoppevogn No. 5 i Ned-Eidsvold-Passagertrain, hvorfor Vognen maatte igjensættes paa Trøgstad Station.

Den 3die Mai 1866 sprang en Axel paa en Plankevogn i Ned-Eidsvold-Gods-train paa Nordbymoen; Vognen, der var læsset med Bjælker, maatte aflæsses og bringes af Linien.

Den 15de August 1866. I Op-Eidsvold-Passagertrain gik Trækfjederen paa en Godsvogn itu; Vognen maatte efterlades paa Bryn.

Den 1ste December 1866 sprang en Hjulring paa en Plankevogn i Ned-Eidsvold-Godstrain mellem Børkebro og Leersund; Vognen blev aflæsset og medtoges til Lillestrøm.

### Locomotiver og Tendere blevne i Ustand under Gangen, hvorved mindre Standsninger ere forårsagede:

Indtruffet 22 Gange hovedsagelig ved Sprængning af Messingrør i Kjedlerne.

### Kreaturer paa Linien:

Den 31te Juli 1866 blev en Kalv overkjørt og dræbt af Ned-Eidsvold-Passagertrain mellem Dragvold og Kløften.

### Snedrev forårsaget Standsning:

Den 13de Februar 1866 maatte Op-Eidsvold-Passagertrain stoppe ved Dragvold og gaa to Gange til Trøgstad, først med Locomotivet og derefter med 3 Godsvogne før Trainet kunde bringes frem; senere stoppet paa Elstadmoen, hvor Locomotivet maatte frakobles for at kjøre Vei.

Den 13de Februar 1866 maatte Ned-Eidsvold-Passagertrain stoppe 2 Gange paa Elstadmoen; Locomotivet maatte frakobles for at kjøre Vei.

Den 14de Februar 1866 standsedes Ned-Eidsvold-Passagertrain lidt ovenfor Baarliddalen; begge Locomotiver maatte frakobles og kjøre Vei.

Den 14de Februar 1866 maatte Op-Eidsvold-Passagertrain stoppe mellem Dahl og Løken Tunnel; Locomotivet maatte frakobles for at kjøre Vei.

Den 14de Februar 1866 maatte Op-Eidsvold-Passagertrains Locomotiv frakobles Trainet ved Trøgstad og sendes til Hauersæter for at hjælpe Godstrainet, der sad fast i Sneen, tilbage til Trøgstad.

Den 14de Februar 1866 maatte Op-Lillestrøm-Godstrain stoppe ved Haugenstucuttingen og gaa tilbage til Grorud, hvorfra et andet Locomotiv assisterede til Robsrud.

Den 17de Februar 1866 maatte Op-Lillestrøm-Godstrain stoppe ved Alna og begge Locomotiver frakobles for at kjøre Vei.

Den 24de Februar 1866 maatte Op-Lillestrøm-Godstrain stoppe i Brynsbakken og senere ved Alna, hvor 6 Vogne gik af Skinnerne. Trainet maatte gaae tilbage til Bryn og Locomotiverne gik til Christiania.

Den 24de Februar 1866 maatte Ned-Eidsvold-Passagertrain stoppe ved Leer-sund; Locomotivet maatte frakobles og sendes til Lillestrøm for at faae et Locomotiv til Assistance.

Den 27de Februar 1866 maatte Op-Eidsvold-Godstrain stoppe ved Alna og gaae tilbage til Bryn, hvorfra Trainet blev assisteret af et andet Locomotiv indtil Linderud.

Den 27de Februar 1866 maatte Ned-Eidsvold-Passagertrain stoppe paa Elstad-moen og kippe 7 læssede Vogne til Hauersæter.

Den 1ste Marts 1866 forsinkedes Op-Eidsvold-Passagertrains Afgang fra Chri-stiania 4 Timer 15 Minutter. Ved Ankomsten til Grorud maatte Trainet standses, da Askekassen paa Locomotivet var fuld af Sne. Desuden maatte der standses i Haugenstubakken, hvor begge Locomotiver maatte frakobles og kjøre et Stykke frem for at bane Vei.

Den 13de Marts 1866 standsedes Op-Lillestrøm-Godstrain i Haugenstubakken; Locomotivet maatte frakobles for at kjøre Vei.

Den 3die December 1866 maatte Op-Eidsvold-Godstrain stoppe i Haugenstu-cuttingen og gaae tilbage til Grorud indtil Strømmenstrains Locomotiv kom til Assistance.

Den 8de December 1866 maatte Op-Eidsvold-Godstrain stoppe ved Alna og gaa 2de Gange extra til Grorud.

#### Mennesker dræbte eller komne til Skade:

Den 15de November 1865, under Skiftning ved Værkstedet paa Christiania Station kom en Sjouerformand mellem Vognene; han blev dog kun ubetydelig be-skadiget.

Den 19de December 1865. Fra Ned-Eidsvold-Passagertrain faldt Conducteur O. Engebretsen ud af Stoppevognen i Fjeldhammercuttingen, idet Døren var sprunget op uden at han bemærkede det. Han blev kun ubetydelig forslaaet.

Den 7de Februar 1866. I Ned-Lillestrøm-Godstrain fik Underconducteur B. Olsen sin ene Haand klemt mellem Bufferne under Skiftning paa Strømmen Station.

Den 7de April 1866 kom en døvstum Mand, E. Smedstad af Rælingen, saa nær Locomotiv No. 8 idet det gik ud fra Turntablet paa Lillestrøm Station, at Maskinen stødte til ham, saa at han faldt over Skinnerne, og det ene Hjul skubbede ham foran sig omtrent en Skinnelængde. Manden døde efter 10 à 15 Minutters Forløb.

Den 30te Juli 1866 faldt Ned-Lillestrøm-Godstrains Conducteur P. Baltzersen under Skiftning paa Christiania Station ned mellem Vognene og kom under Tenderen; hans ene Ben beskadiges noget; han er senere fuldkommen helbredet.

Den 19de November 1866 under Skiftning med Ballastrainet ved Linderud faldt en Mand, Hans Bjerkerud, ned mellem Vognene og blev overkjørt, han døde efter en halv Times Forløb.

## Stene etc. lagt paa Skinnerne:

Den 17de April 1866 omtrent Kl. 4 $\frac{3}{4}$  Efterm. var der lagt 2 Stene paa Skinnegangen ved Overkjørselen til Sannerud — lidt ovenfor Grorud. Stenene vare lagt en paa hver Skinne og belagt med et lille Stykke Baghun.

Den 5te Mai 1866 fandtes lagt endeel gamle Bolte paa Skinnerne ovenfor nordre Points ved Kløften.

Den 7de Juli 1866 var lagt en Medtrykker paa Bro No. 8 mellem Dahl og Eidsvold. Op-Middagstrinet havde gaaet over den, uden at nogen Skade foraarsagedes.

Den 9de Juli 1866. For Ned-Eidsvold Middagstrain, lidt nedenfor Bryn, var der lagt en gammel Langslepers over den ene Skinne; Locomotivet trykkede den tilside. Ingen Skade foraarsagedes.

## Standsning af forskjellige Aarsager:

Den 5te December 1865. Ved Kipning til Bryn med 2de Locomotiver stødtes mod 3 paa Hovedlinien staaende Kassevogne ved Kuloplaget ved Værkstedet. Det ene Locomotiv og 3 Vogne gik derved af Skinnerne; Locomotivet og en Kassevogn ramponeredes noget.

Den 17de Januar 1866. Fra Ned-Eidsvold-Passageretrain hoppede en Oxe ud af Vognen i Baarliddalen; Trainet maatte standses og Dyret blev bragt i uskadt Stand tilbage til Eidsvold.

Den 17de April 1866 var et lidet Jordskred gledet ud ved Brynscuttingen, hvilket foraarsagede Kippevendingen fra Christiania til Bryn 20 à 30 Minutters Ophold.

Den 13de Mai 1866. For Op-Eidsvold-Passageretrain var en Pitpropshoug faldt ned da Trainet passerede ved Løken Tunnel. Fodtrinet paa den ene Brækvogn blev noget beskadiget.

Den 11te August 1866 sprang en Koblelænke paa en Plankevogn i Ned-Eidsvold Godstrain i Groruddalen.

Den 17de September 1866 mødtes Op-Eidsvold-Passageretrain af Ned-Ballasttrain paa Elstadmoen. Trainene bleve standsede itide, saa at intet Sammenstød indtraf. Ballasttrainet maatte gaa tilbage til Dahl.

Den 17de October 1866. For Op-Eidsvold-Passageretrain stod en Bondevogn ved Finstad Bro saa nær Skinnegangen, at Fodtrinet paa Locomotivet tog fat i Vognen og svingede Draget frem paa Linien. Fodtrinet paa Locomotivet gik itu.

*Christiania, i Directionen for den norske Hovedjernbane, den 11te October 1867.*

**Dr. O. J. Broch. Halvor Schou.**

**T. H. Aschehoug.**

Som Repræsentant for de britiske Directeurer:

**J. R. Crowe.**

**J. Engelstad.**

# Anhang.

## A. Angaaende Anskaffelse af et Dampskib paa Øieren.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 20de December 1864.

Directionen har oftere modtaget Opfordringer fra Mænd, bosatte i de Indsøen Øieren omgivende Districter, om at oprette en regelmæssig Dampskibsfart til Befordring af Passagerer og Gods i Forbindelse med Jernbanen. At en saadan maatte være til stor Fordeel for disse Districter, og betydelig lette deres Forbindelse med Christiania er en Selvfølge. De nærmest Øierens sydlige Deel beliggende Præstegælde Thrygstad, Askim, Enebak og tildeels Høland have nu en saa besværlig Landcommunication med Jernbanen, at de sædvanlig foretrække den directe Landevei til Christiania, idet Communicationen med Robaade selvfølgelig kun er brugbar for Godstransport og for de umiddelbart til Søen stødende Gaarde.

Et Forsøg paa Oprettelse af en saadan Dampskibsfart for privat Regning fandt Sted i foregaaende Aar med det tidligere til Buxering af Tømmerflaader benyttede Dampskib Kong Hakon, men gav et yderst uheldigt Resultat. Efter et Directionen velvillig meddelt Regnskab beløbe nemlig dette Skibs Indtægter sig til 999 Spd. 41  $\beta$ , hvoraf 795 Spd. 82  $\beta$  for Passagerer og 203 Spd. 79  $\beta$  for Gods, medens Udgifterne, heri ikke medregnet Omkostningerne ved den første Udrustning af Skibet, beløbe sig til 2133 Spd. 18  $\beta$ . Dampskibets Interessentskab har paa Grund heraf ikke fortsat Forsøget, men agter at sælge Skibet, enten til Tømmerdirectionen som Reserveskib ved Tømmertrækning eller til Andre til Ophugning.

Det kan heller ikke vække særdeles Forundring, at det med dette Skib anstillede Forsøg gav et saa uheldigt Resultat. Skibet er nemlig yderst uskikket til en Fart som den, hvorom her er Spørgsmaal, idet samme er meget langsomt gaaende, bruger desuagtet meget Brændsel og styrer slet. Men paa Øieren kommer det utvivlsomt særdeles an paa Hurtigheden, ligesom om Høsten Fetsund maa kunne anløbes istedetfor Lillestrøm, hvilket kræver et let styret Skib.

Dampskibet Kong Hakon gik blot to Gange ugentlig i Forbindelse med Morgentoget fra og Eftermiddagstoget til Christiania, medens en Passageerroute, der skal kunne ventes at ville lønne sig, maa være daglig og fortrinsviis staa i Forbindelse med Morgentoget til og Eftermiddagstoget fra Christiania.

Desuden vil et Dampskib i en saa kort Route som denne og med en saa indskrænket Virksomhed neppe nogensinde hensigtsmæssig kunne bestyres uden i Forbindelse med Jernbanen og af dennes Direction, idet denne alene har til sin Raadighed, og uden særegne Udgifter kan benytte, den Administrationskyndighed og tekniske Kundskab, som dertil fornødiges, samt kan let i sit Værksted udføre forefaldende Reparationer.



Directionen er derfor af den Overbeviisning, at en Dampskibsfart paa Øieren blot kan hensigtsmæssig blive drevet og bestyret af Jernbanen.

Vi ansee det ogsaa som en Pligt for Jernbanen mod Almeenheten, hvor dette uden Opoffrelser i andre Henseender kan skee, at søge Jernbanedriftens Omraade og den almindelige Nytte, som Forbindelse med denne medfører, udvidet.

Vi have derfor undersøgt hvorledes Forholdet sandsynligt vilde stille sig om Jernbanen ved et særskilt dertil bygget hensigtsmæssigere Skib optog den nu nedlagte Dampskibsfart paa Øieren.

Et Skib af en hertil passende Størrelse vil kunne erholdes for 5700 Spd. Med nogle Udgifter ved de forskjellige Stoppesteder vil Anlægscapitalen blive med et rundt Tal 6000 Spd. Skibet vilde kunne gjøre en Fart af 10 Mile i Vagten eller  $1\frac{3}{4}$  norsk Mil i Timen, og altsaa i to Timer kunne gaa fra Øierens sydlige Ende til Lillestrømmen, eller naar Hensyn tages til noget Op- hold ved Stoppesteder underveis, udføre den enkelte Route i  $2\frac{1}{4}$  Time.

Skibet vil saaledes, ialfald med Undtagelse af den sidste Høstmaaned, uden Vanskelighed kunne gjøre to Toure daglig i Forbindelse saavel med Jernbanens Morgentrain, som med dens Aften- train. Antages det at gjøre to Toure daglig op og ned i 3 Maaneder, og en Tour daglig op og ned i 4 Maaneder, ville Driftsudgifterne formeentlig blive:

Løn til Capitain og Maskinist, regnet for det hele Aar . . . . .	540 Spd.
3 Mænd i 7 Maaneder à 15 Spd. maanedlig . . . . .	315 —
Kul à 6 Tdr. pr Tour frem og tilbage, i 300 Toure, 1800 Tdr. à 48 $\beta$	720 —
Olie, Talg og øvrige Forbrugsgjenstande $\frac{1}{8}$ heraf . . . . .	120 —
Commissionairer ved Stoppestederne m. m. . . . .	105 —

1 800 Spd.

Lægges nu hertil som Renter og Amortisation af Anlægscapitalen

10 % af 6000 Spd. . . . .	600 —
---------------------------	-------

erholdes en samlet Udgift af 2 400 Spd.

eller gennemsnitlig 8 Spd. pr. Tour op og ned. Skulde Trafikken ikke blive større, end at den kunde udføres med en Tour daglig i 7 Maaneder, nedsættes herved de samlede Udgifter fra 2400 Spd. til 2148 Spd. eller 10 Spd. pr. Tour op og ned.

Dampskibet Kong Hakon udførte neppe over 40 Toure og havde saaledes en Indtægt af omtrent 25 Spd. pr. Tour.

Da navnlig Passageerbefordringen ialfald til en vis Grad næsten kan antages at staa i ligefremt Forhold til Tourernes Antal, idet neppe Nogen udsætter sin Reise paa en saa kort Veilængde, som den, hvorom her er Spørgsmaal, for om en eller flere Dage at kunne benytte den bekvemmere og billigere Transportmaade, saa nærer Directionen ingen Frygt for at den ovenfor beregnede Udgift ialfald om kort Tid vil blive mere end dækket af Indtægterne, og den foreslaade Udvidelse af Driften ialfald kunne udføres uden Tab.

Directionen tillader sig i Henhold til Ovenstaaende at andrage om det ærede Departements Medvirkning til, at den maa tillades for Hovedjernbanens Regning at anskaffe et Dampskib til Fart paa Indsøen Øieren samt opføre Omkostningerne hertil og til Indretning af de fornødne Stoppesteder ved Øieren paa Capitalconto.

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

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction  
af 24de Januar 1865.**

At den i Departementets Skrivelse af 31te f. M. omhandlede underdanigste Indstilling angaaende Bemyndigelse for Directionen til at anskaffe et Dampskib til Fart paa Indsøen Øieren samt til at lade de hertil og til Indretning af de fornødne Stoppesteder medgaaende Udgifter opføre paa Hovedbanens Capitalconto, ved Kongelig Resolution af 14de d. M. er naadigst bifaldt, meddeles herved.

**Bretteville.**

N. Bonnevie.

**B. Angaaende de Foranstaltninger, der ansees fornødne saavel fra det norske som det svenske Toldvæsens Side med Hensyn til Toldundersøgelse, naar Jernbanelinien fra Kongsvinger til Sverige bliver aabnet.**

**Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 19de Januar 1865.**

Directionen tillader sig herved at henlede det ærede Departements Opmærksomhed paa de Foranstaltninger, som, naar Jernbanelinien fra Kongsvinger til Sverige til Høsten d. A. bliver aabnet, ville fornødiges saavel fra det norske som det svenske Toldvæsens Side for at Transporten til og fra Sverige saavel af Passagerer som af Gods med Hensyn til Toldundersøgelsen og Toldbehandling kan foregaa med den mindst mulige Uleilighed og Tidsspilde saavel for Passagererne som for Afsenderne og Modtagerne af Godset.

I denne Henseende skal man tillade sig at oplyse, at der ingen Station bliver anlagt lige paa Rigsgrænsen, hvorimod de nærmeste Stationer blive paa norsk Side Rastad og paa svensk Side Charlottenberg, enhver omtrent  $\frac{1}{2}$  Miil fra Grænsen, og at det fra Trafikkens Side vilde være ønskeligt, at intet længere Ophold foregaaer, hverken ved Rastad eller ved nogen af de mellem samme og Kongsvinger beliggende Stationer; derimod vil antagelig et noget længere Ophold finde Sted paa Kongsvinger, ialfald saalænge Jernbanelinien gjennem Sverige ikke er fuldført til sit Forbindelsespunkt med de store svenske Stambaner.

Hvad nu først Transporten fra Sverige angaaer, da maa denne, saavel hvad Passagerer som hvad Gods angaaer, i Regelen antages at ville gaae til eller forbi Kongsvinger, og kun i meget ringe Grad til de mellem Charlottenberg og Kongsvinger liggende Stationer Rastad, Eidsskog og Aabogen.

Naar da en Toldbetjent stadig medfulgte ethvert Jernbanetog fra Charlottenberg til Kongsvinger, og tog sin Plads i den Stoppevogn, hvori Passageertøiet medførtes, vilde han allerede under Farten kunne i fornødent Fald undersøge det Passageergods og de Varer, som maatte være bestemte til disse Stationer, og hvorom Opgave regelmæssig kunne gives ham af den medfølgende Conducteur. Ligeledes vilde han paa de nævnte tre Stationer kunne paasee at intet Gods, der tiltrængte yderligere Toldbehandling, blev afsat.

Da, ifølge Lov af 4de August 1827, de toldpligtige Varer skulle være forsynede med

Passeerseddel, som skal være stilet til et af de nærmest Grændsen beliggende Steder, hvor Toldopsyn er anordnet, hvilket i nærværende Tilfælde paa norsk Side er Kongsvinger, vil der efter den nu bestaaende Ordning af disse Forholde ikke kunne være Tale om nogen Transport af toldbare Varer fra Sverige til de ovennævnte tre Mellem-Stationer.

Det vil dog være ønskeligt, at det kunde tillades at indføre toldbare Varer ogsaa til disse tre Stationer. Der maatte da selvfølgelig ogsaa for disse medfølge Toldpas, og da disse Varer i Regelen vil medfølge en Passageer, og i Regelen omfatte Ubetydeligheder, vil Toldbehandlingen uden Vanskelighed kunne foregaa under Farten. Toldbart Gods, der ikke medfulgte nogen Passageer, maatte vel derimod stedse føres med til Kongsvinger for der at toldbehandles.

Hvad det Gods angaaer, der ikke medfølger som Passageergods, da har Directionen tænkt sig at dette, forsaavidt det er emballeret Gods, eller uemballeret toldbart Gods, stedse bør føres i lukkede, og til Plombering paa en hensigtsmæssig Maade indrettede Vogne. En Plombering af disse Vogne paa Rastad Station kunde da træde istedetfor Plomberingen af de enkelte Collys, og vilde med Lethéd kunde udføres under det korte Ophold dersteds.

De medfølgende Toldpas samt Afskrifter af Jernbanens Facturaer vedkommende disse Vogne vilde da blive afgivne til vedkommende Toldbetjent.

Om at det i aabne Vogne medfølgende uemballerede Gods var toldfrit, vilde ogsaa formeentlig den Toget medfølgende Toldbetjent under Farten og under de kortere Ophold paa Rastad, Eidsskogen og Aabogen kunne overbevise sig.

I Regelen vil ogsaa saadant Gods være bestemt til Kongsvinger eller fjernere Stationer, og altsaa kunne, om det skulde ønskes, nærmere undersøges under det længere Ophold, som paa Kongsvinger vil finde Sted. Og skulde det hælde sig, at en enkelt til de nævnte to Mellemstationer bestemt aabne Vogn ønskedes nærmere undersøgt, kunde denne Vogn enten, saavidt gjørligt, ombindes og plomberes indtil Toldopsyn kunde ankomme til sammes Undersøgelse, eller den Toget medfølgende Toldbetjent kunde afstige ved vedkommende Station og pr. Telegraf afgive Indberetning derom til Kongsvinger Toldstation.

Ulige vigtigere vil imidlertid Transporten til Sverige blive. Ikke alene vil en uden Sammenligning større Masse af toldbare Varer afgaae til Sverige, end der vil ankomme fra samme, men medens de til Norge bestemte toldbare Varer, forsaavidt de ikke medfølge Passagerer, i Regelen kun vil være adresserede til Kongsvinger eller Christiania, vil det være af den høieste Vigtighed, saavel for Jernbanetrafikken, som for den lovlige Samhandel mellem Rigerne, at toldbare Varer til Sverige kunne adresseres til enhver af de svenske Jernbaners Stationer, altsaa for det første til Charlottenberg Station. Og her kan det ikke forudsættes, at Varerne medfølge nogen Passageer, eller endog at der ved vedkommende svenske Jernbanestation, altsaa for det første ved Charlottenberg, vil være Nogen tilstede for paa Modtagerens Vegne at lade Varerne fortolde. Om saaledes endog det svenske Toldvæsen skulde være villig til at etablere en Toldstation og Toldbehandling i Charlottenberg, vil dette ikke være tilstrækkeligt, da en Samhandel, der nødvendig forudsætter at Modtageren af Varerne mødte eller lod møde paa Charlottenberg Station eller endog senere paa en hvilken som helst svensk Station, for der at lade sine Varer toldbehandle, vil blive for byrdefuld og besværlig til at kunne udvikle sig til nogen Betydenhed.

Skal en Samhandel af nogen Betydenhed med toldbare Varer kunne udvikles, da maa Afsenderen kunne i Modtagerens Sted lade vedkommende Varer toldbehandle ved det svenske Toldvæsen. Og herved indtræder en Omstændighed, der betydelig letter en saadan Ordning, nemlig at antagelig saa godt som udelukkende alt toldbart Gods, som vil benytte Jernbanen til Sverige, vil afgaa fra Christiania.

Den simpleste Ordning vil derfor være den, at det svenske Toldvæsen ansatte ved Chri-

Christiania Jernbanestation et svensk Toldopsyn, hos hvem alle til Sverige bestemte toldbare Varer samt ligeledes alle emballerede Varer kunde blive toldbehandlede. Disse Varer maatte da i det svenske Toldvæsens Paasyn læsses i lukkede Jernbanevogne, der af Toldvæsenet plomberedes. Naar da en Angivelse over disse Vognes Nummer og Indhold medfulgte Toget, og ved Charlottenberg Station overleveredes en der stationeret svensk Toldbetjent, vilde denne blot behøve at forvisse sig om at Plomeringen var ubeskadiget, for strax at kunne frigive disse Vogne, og de i dem indesluttede Varer. Ønskedes til Control enkelt Gang en nærmere Undersøgelse, kunde denne udføres, og Overeensstemmelsen med den medfølgende af vedkommende svenske Tolbdetjente i Christiania udfærdigede Indholdsfortegnelse blive constateret.

Saasnart Jernbanen bliver fortsat fra Charlottenberg videre ind i Sverige, vilde de aabnede Vogne med indehavende Gods uhindret kunne blive transporterede videre til deres Bestemmelsessted, og Godset der uden videre blive udleveret.

Undersøgelse af det i aabne Vogne medfølgende Gods, der altsaa skal være toldfrit, ligesom toldbare og med Passeerseddel forsynede Varer, der vare afsendte fra nogen anden Station end Christiania, vilde kunne foregaa paa Charlottenberg Station, hvor da i sidstnævnte sjeldnere forekommende Tilfælde enten Afsenderen eller Modtageren maatte lade møde.

Det er øiensynligt, at den her beskrevne Fremgangsmaade paa en ganske anderledes betryggende Maade end den nærværende ofte meget vanskelige og utilstrækkelige Plomberen af enkelte Colly vilde sikre det svenske Toldvæsen, ligesom selvfølgelig den størst mulige Lettelse af den lovlige Færdsel er den eneste Maade, hvorpaa ulovlig Smuglen kan modarbeides. At en saadan nu finder Sted, og dette fornemmelig fra Norge til Sverige, er nok uimodsigeligt, og intet Toldopsyn vil formeentlig kunne afværge samme, med mindre at alle unødige og hæmmende Baand paa den lovlige Færdsel bliver bortryddede.

Til Toldbehandlingen paa Christiania Station ved svenske Toldbetjente vilde det være nødvendigt, at et særskilt Pakhuus eller Afdeling af saadant opførtes, hvor Toldbehandlingen og Paa-læsningen af Vognene kunde foregaa med al fornøden Bekvemmelighed og Sikkerhed. For det Tilfælde, en Ordning som ovenfor forklaret, maatte kunne erholdes, antager Directionen det som en Selvfølge, at fuldstændigt Locale, til hvis Indretning Planen vilde blive at forelægge den svenske Toldbestyrelse til Bifald, vilde blive frit at afgive af Hovedjernbanen med fornøden Belysning og Opvarmning.

Men uagtet Directionen antager, at allerede ovenstaaende Forslag, hvis Iværksættelse man har Grund til at haabe ikke vil støde paa nogen Vanskelighed, betydelig vil lette og udvide Benyttelsen af Jernbanen til Godstransport og overhovedet Samhandelen mellem de forenede Riger over Christiania, troer Directionen dog allerede nu tillige at burde bringe paa Bane en anden Foranstaltning, som forhaabentlig i endnu højere Grad vil lette en særdeles vigtig Gren af denne Handel, nemlig Transithandelen af udenlandske Varer over Christiania til Sverige, samt ene kan til en vis Grad muliggjøre disse Varers forudgaaende Forædling i Christiania.

Dette er Oprettelsen af et Frilager paa Christiania Station.

Ved et saadant Frilager forstaaes en med passende Omhægning forsynet Strækning, som i enhver Henseende behandles som Udland. Indførselen til samme bliver saaledes aldeles fri, og Toldopsynet indskrænker sig kun til at paasee, at Intet bringes ud af samme uden først at være toldbehandlet enten til Indførsel eller til Transit.

Indenfor et saadant Frilager ere de indførte Varer aldeles fri til Disposition for deres Eiere, kunne der ompakkes, sorteres og paa en hvilken som helst Maade, som det indskrænkede Locale og overhovedet andre Hensyn end Toldbeskatningen tillader, forædles.

I og for sig alene og uden Hensyn til Transithandelen har et saadant Frilager allerede Fordele fremfor det hos os benyttede Credittooldsystem, hvilke dog neppe ere saa store, at de alene kunne opveie de med Frilagerets Oprettelse forbundne særegne Omkostninger. Medens saaledes Drawbacksystemet hos os ikke er indført og i andre Lande, hvor det existerer, snarere søges indskrænket end udvidet, giver Frilagersystemet en fuldstændig Erstatning for samme, der, afseet fra de særegne Omkostninger dets Oprettelse medfører, er fri for det før nævnte Systems Misligheder. Det tillader saaledes de Handlende at remittere til Udlandet endog de mindste Rester af indførte Varer, som ikke her maatte finde fordeelig Afsætning, uden derfor at have erlagt en Told, som ikke bliver dem godtgjort ved Udførselen, naar denne ikke finder Sted i uforandret Tilstand af Collyerne. Det sætter Handelsmanden istand til at sikre sig mod Virkningerne af den med enhver Toldbeskatning uundgaaelige Følge, at Varer eller Dele af saadanue af høist forskjellig Kvalitet og Værd, men som ved Bestillingen fra Udlandet af forskjellige Grunde ikke kunne adskilles, underkastes samme Told.

Men fornemmelig vise Frilagersystemets Fordele sig ved Transithandelen, hvis fuldkomne Frigivelse og fuldstændige Benyttelse ved den alene kan finde Sted.

Ved dette Systems Anvendelse paa den herværende Jernbanestation i Forbindelse med det ovenfor foreslaaede System af svensk Toldbehandling sammesteds, vilde Frilageret blive at betragte som en af Sveriges Indførselshavne hvorigjennem Varer indførtes og toldbehandlede til Sverige, uden det norske Toldvæsens Mellekomst i nogensomhelst Henseende, altsaa uden de Bekostninger og Ulemper, som den nærværende Transitlov af 18de Mai 1860 § 4, § 6 og § 7 medfører. Det norske Toldvæsens Virksomhed vilde, hvad denne Transit angaaer, indskrænke sig til at aflaae og plumbere de fra Frilageret udgaaende til Sverige bestemte Jernbanevogne, samt ved deres Overgang over Rigsgrænsen overbevise sig om, at disse vare ubrudte, uden at behøve at bekymre sig om Indholdet. Allerede disse Besparelser ere ikke uvigtige, fornemmelig hvor det som her kan antages, at Handelen under lettere Forhold tildeels vilde foregaa i Detail, og for enkelte Afsenders og Modtageres Vedkommende omfatte ganske smaa Varecolly.

De med disses foreløbige Transport til den norske Toldbod, for der efter anstillet Undersøgelse at meddeles en detailleret Passeerseddel og med Cautionsstillen for, at de transiterende Varer inden en vis Tid skulle være fremkomne, forbundne Udgifter og fornemmelig Tidstab ville sandsynligviis hindre enhver Anvendelse af Transithandelen paa smaa Varecolly og de mindre Handlendes Deeltagelse i samme. Men en endnu større Virkning vil et Frilager udøve ved den Adgang der gives til i Frilageret at ompakke, sortere, fordele og til en vis Grad forædle de indførte Varer, forinden de af Lageret udføres, efter den enkelte Kjøbers Ønske, uden herved stadig at maatte have de norske Toldsatser og disses hæmmende Indflydelse for Øie.

Af den Grund er ogsaa i Danmark Frilagere oprettede og i den seneste Tid søgt udvidede. Paa Kjøbenhavns Toldbod har saaledes i noget længere Tid bestaaet et fornemmelig paa Transithandel til Sverige beregnet Frilager for Manufactur- og Fabrikvarer, der dog tillige benyttes ikke saalidet til almindelig Indførsel i Creditoplagenes Sted; og dette har, uagtet sit meget indskrænkede Rumomfang, den derved nødvendiggjorte indskrænkede Benyttelsesmaade, og den temmelig høje Leie, som Staten beregner for samme, været særdeles søgt. Ligesaa er i den seneste Tid et særeget Frilager for Vine og Spirituosa indrettet i Helsingør og et lignende er under Opførelse i Kjøbenhavn.

Directionen, hvis ene Medlem under et Ophold i Kjøbenhavn sidste Høst havde Anledning til personlig at gjøre sig bekendt med Forholdene ved disse Frilagere, tillader sig at vedlægge de samme vedkommende Love og Instruxer.

Med Systemet saavel i dets Anvendelse paa Transithandelen, som paa Indførselen til

Landet selv vare dersteds baade vedkommende Autoriteter og de Handlende, der benyttede samme, særdeles tilfredse, og man beklagede kun den indskrænkede Plads, som ikke fortiden tilstedede Systemets fulde Udvikling.

I England er som bekjendt Frilagersystemet meget anvendt, og søger man ved dets Udvikling at indskrænke det for saamange [Misligheder udsatte Drawbacksystem. Frilagersystemet er der som oftest ogsaa forbundet med det saakaldte „warrant“ System, en Forbindelse, som man ogsaa i Danmark nylig officielt har taget under Overveielse, men hvilket Directionen ikke her nærmere skal indlade sig paa, da det ikke staaer i nogen nødvendig Forbindelse med Frilagersystemet, og navnlig Intet har med dettes Anvendelse paa Lettelse af Transithandelen at gjøre.

Beliggenheden af den Tomt, Jernbanen vilde kunne afsee til det omhandlede Frilager, vil sees af medfølgende Kart. Dens Størrelse udgjør ca. 21,400 □ Alen, eller om en i Forbindelse med Salget af Jernbanens Strand ved Bjørviken til Christiania Havnevæsen staaende Vedtagelse af et Gadeanlæg langs Reberbanen kunde bortfalde ca. 22,600 □ Alen. Men denne Tomt vilde ved Indkjøb af Reberbanen og af de mellem denne og Akers-Elven liggende Tomter yderligere kunne udvides, ja om det maatte ønskes kunne udstrækkes længere syd over mellem Akers-Elven og Bjørviken. Det er dog ikke Directionens Mening, at en saadan Udvidelse skulle søges tilveiebragt for Jernbanens Regning, men forsaavidt den skulde ansees ønskelig for Frilagerets større Udvikling og Nytte, vil der Intet være iveien for at Frilagerets Tomt var deelt mellem flere Eiere.

Frilageret maatte selvfølgelig omgives med et passende Hegn og ved alle Porte Toldopsyn være indrettet. De hermed forbundne Omkosninger vilde selvfølgelig blive at bære af Frilagerets Eier.

De her omhandlede Foranstaltninger, svensk Toldbehandling paa Christiania Jernbanestation og Oprettelsen af et Frilager, udkræve Opførelsen af Bygninger og overhovedet Foranstaltninger fra Jernbanens Side, der maa udføres i den mildere Aarstid, og hvis Fuldførelse vil medtage længere Tid. Det vilde derfor være ønskeligt, om Directionen snart kunde blive underrettet om Ideen til disse Foranstaltninger bifaldtes af den norske Regjering og af vedkommende Autoriteter i Sverige, for at den kunde tage de forud fornødne mere detaillerede Anlægsplaner, Omkostningoverslag, og overhovedet de nærmere Detailler ved Foranstaltningernes Udførelse under Overveielse.

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

---

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 2den Januar 1866.**

Den hidtil i Jernbanestationen i Forbindelse med Venteværelserne for 1ste og 2den Classe bortleiede Restauration er af Directionen bleven opsagt og vil i Løbet af indeværende Maaned blive ryddiggjort.

Det Locale, som herved erholdes til Disposition, vil tildeels blive benyttet til Pakkeexpeditionen, der efter den i det sidstforløbne Aar stedfundne Ordning har taget et stærkt Opsving. Tildeels vil det ogsaa kunne give Anledning til en bekvemmere Expedition fra Toldvæsenets Side af Gods til og fra Sverige, som indtil den i Directionens Forestilling af 19de Januar 1865 foreslaaede Ordning heraf maatte kunne blive udført, i nogen Grad vilde lette denne Expedition saavel for Toldvæsenet, som fornemmelig for Afsendere og Modtagere af saadant Gods. Directionen vil nemlig af de nu til Restauration benyttede Værelser see sig istand til indtil videre at stille det ene til Toldvæsenets Disposition, og tillader sig at andrage om det ærede Departements Medvirkning til at isaa-fald en regelmæssig daglig Toldexpedition for Gods og Pakker til og fra Sverige kunde blive ordnet sammesteds, saaledes at Alt, som skulde forsendes til Sverige, kunde bringes umiddelbart til Jernbanen og der erholde fornøden Passeersedel, Attester, Toldforsegling, Plombering m. m., og at ligeledes Pakker og Gods fra Sverige kunde blive toldbehandlede og fuldstændig expederede paa Jernbanen. Det Rum, Directionen seer sig istand til at stille til Toldvæsenets Disposition i denne Anledning er vistnok ikke meget stort, men antages dog at være tilstrækkeligt til, at ikke alene alle ved Toldexpeditionen nødvendige Contoirforretninger sammesteds kunne udføres, men endog Gods, der ikke indtager altfor megen Plads eller er for besværlig at transportere, om fornødiges kan opbevares sammesteds for en kortere Tid under Toldvæsenets Laas. Grovere og mindre let transportabelt Gods maatte vistnok toldbehandles paa Jernbanens Godspakhuus, men ogsaa dette vilde formeentlig lettes for Toldvæsenet ved den her tilbudne Afgivelse af et særegt Contoirlocale, saaledes at den som midlertidig Foranstaltning maatte kunne findes tilfredsstillende.

Det er en Selvfølge at med Locallet vil følge fri Forsyning med Gas og frit Brænde.

For Directionen

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

---

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction  
af 10de Januar 1866.**

Ved at oversende hoslagte Gjenpart af en Skrivelse fra Finantsdepartementet af 22de December f. A. med Bilage skulde man anmode Directionen om at træffe de i Skrivelsen omhandlede Forføjninger, der af bemeldte Departement ansees nødvendige for Toldvæsenets Control med den paa Jernbanen foregaaende Vareindførsel fra Sverige.

Directionens Skrivelse af 2den d. M. angaaende Indrettelse af Toldexpedition ved Jernbanen er oversendt til Finantsdepartementets Behandling.

**A. Manthey.**

---

N. Bonnevie.

**Gjenpart af en Skrivelse fra Finantsdepartementet til Indredepartementet,  
dateret 22de December 1865.**

Ved hoslagt at oversende Gjenpart af en Skrivelse fra Bestyreren af Kongsvinger Toldkammer, dateret 9de November sidstleden, samt af en Skrivelse fra Christiania Toldkammer, dateret 30te s. M., skulde dette Departement, der maa ansee den i bemeldte Skrivelser omhandlede Foranstaltning nødvendig til Overholdelse af en saavidt mulig paalidelig Control med Vareindførselen fra Sverige, henstille til det ærede Departement at foranledige, at Varer, som under Ledsagelse af Passeerseddel agtes indførte med Jernbanen fra Sverige, ved Charlottenbergs Station blive henlagte i egne dertil indrettede Vogne, eller ialfald saaledes afsondrede fra andet Gods, at de kunne blive let tilgængelige for Toldopsynet i Kongsvinger.

Man skal derhos henlede Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at der ved Jernbanestationen hersteds overlades Toldopsynet et passende Rum til Opbevaring af toldpligtige Varer, som maatte ankomme med Jernbanen.

Om hvad det ærede Departement i denne Henseende maatte foretage, tillader man sig at udbede sig Underretning.

---

**Gjenpart af en Skrivelse fra Christiania Toldkammer til Finants- & Tolddepartementet,  
dateret 30te November 1865.**

Det kongelige Departement har i Skrivelse af 20de dennes forlangt dette Toldkammers Forslag om hvorledes Controllen med Varer, indførte til Toldstedet paa Jernbanen fra Sverige, for Fremtiden antages paa hensigtsmæssigste Maade at burde udføres.

Anledningen hertil er en Skrivelse fra Bestyreren af Kongsvinger Toldkammer, Undertoldbetjent Stang, til det kongelige Departement, dateret 3die dennes, hvori han forespørger, om han herefter som hidtil skal paasee overholdt Bestemmelsen i § 54 i den gjældende Toldlov med Hensyn til Varer, som blive forsendte hertil Riget paa Jernbane fra Sverige.

Ved at tilbagesende denne sidstnævnte Skrivelse med 1 Bilag skal Toldkammeret ærbødigst bemærke Følgende.

Naar en fuldstændig og paalidelig Control skulde finde Sted med Hensyn til Vareførsler fra Sverige paa Jernbane, vilde det være nødvendigt at oprette en Toldstation (Toldkammer) lige ved Grændsen, hvor Varerne kunde blive undersøgte eller toldforsegledede og derfra, fortoldede eller ufortoldede, forpassede videre ind i Riget; men nogen saadan Ordning har man i de hidtil udkommende Bestemmelser angaaende Vareførselen ialmindelighed landværts fra Sverige — Lov af 4de August 1827 og 18de Mai 1860 — ikke tænkt sig, hvorimod det nu er tilladt fra Sverige at forpasse ufortoldede Varer directe til ethvert Sted her i Riget, hvor Toldopsyn findes anordnet og hvor Fortoldning kan foregaa, samt fortoldede Varer og endeel svenske Varer endogsaa til et almindeligt Marked ved Grændsen. Under saadanne Forhold, kan det da heller ikke ansees nødvendigt at opholde Jernbanetrainet enten ved nogen Station fra Grændsen ind til Kongsvinger eller ved selve Kongsvinger Toldkammer, for der at faa undersøgt de Varer, som skulle hid. Det antages derimod tilstrækkeligt, at Jernbanebestyrelsen paalægges, saaledes som Toldbetjent Stang har tilskrevet Professor Broch, at lade alle toldpligtige eller rettere alle med Toldpas og Passeerseddel ledsagede Varer fra Sverige føres i særskilte Vogne, der kun maa aabnes af Toldopsynet. Paa Kongsvinger kunde da alene udtages de Varer, som skulde forblive der, imedens Resten gik hid. Maaske kunde



det derhos være nyttigt at paalægge Bestyreren af Kongsvinger Toldkammer at adressere hertil i forseglede Omslag samtlige hertil stiledede Passeersedler, for her at sammenholdes med Varerne. Under Iagttagelse heraf, og naar Undersøgelsen her udføres som den bør, synes efter de i Lov af 18de Mai 1860 paabudne Regler for Omgang med Passeersedler, i det Store ingen Utilbørlighed at kunne blive uopdaget, imedens i det Smaa og med Hensyn til Passageergods saagodtsom enhver tænkelig Control er ugjørlig. Der vil isaahenseende finde omtrent samme Forhold Sted som med det Passageergods, der ankommer fra Udlandet søværts med Dampskib. En gjennemgribende Undersøgelse vil genere de Reisende formeget til at kunne udføres, og haves heller ikke til Hensigt efter det liberale Princip, hvorpaa Bestemmelsen i § 8 i Lov af 4de August 1827 er bygget.

Det vil imidlertid, hvis Trafikken med Varer paa Jernbanen over Grændsen bliver, som det er at formode, meget livlig, vistnok blive Spørgsmaal om hvorledes der paa letvinteste Maade skaf kunne forholdes med Undersøgelsen af Varerne her ved Toldstedet, da hertil synes at udfordres et eget Locale i Nærheden af Jernbanen til Varernes Opbevaring, og med Vægter etc. til deres Behandling, men forinden Tiden har nogenlunde viist, hvad der isaahenseende tiltrænges, er det ikke let for Toldkammeret i denne Anledning at indgive noget hensigtsmæssigt Forslag.

For nærværende hidkommer Jernbanetrainet fra Charlottenberg hver Aften Kl. 7, men Godset udleveres ikke fra Jernbanestationen førend den næste Dags Morgen. Altsaa henligger de muligens ankommende svenske Varer uden Eftersyn eller Control fra Toldvæsenets Side Natten over. Det ville saaledes ikke være til nogen Nytte om en Toldvagt beordredes at medfølge Trainet fra Kongsvinger til Christiania.

---

#### Gjenpart af en Skrivelse fra Kongsvinger Toldkammer til Finants- & Tolddepartementet, dateret 9de November 1865.

Under D. D. har jeg tilskrevet Hr. Professor Broch, der er Jernbanedirecteur, saaledes:

„Den 7de dennes ankom med Jernbanetrainet fra Charlottenberg 3de toldpligtige Varepartier — vævede Tøier af Bomuld og Uld — de 2de Partier forpassede til Christiania og det 3die Parti forpasset til Throndhjem, tilsammen vægtige 3273 svenske  $\mathcal{R}$ , der ledsagedes hertil af leiet Betjent Clausen. Videre gik Varerne herfra til Christiania uden Undersøgelse af Varernes Overeensstemmelse med de svenske Toldpas og uden Toldvagt.

Denne Feil, som ikke oftere maa kunne indtræffe, skal hidrøre fra at de toldpligtige Varer ankom, under min Fraværelse i Embedsforretninger, i den samme Vogn, hvori andet Gods, Spigere, Jern m. m. førtes, saa at Eftersyn ikke med Nytte kunde foretages.

Hvad enten nu dette forholder sig saaledes eller ikke, saa maa jeg indstændigt anmode Dem om, at beordre vedkommende Stationsmester paa Charlottenberg til at læsse toldpligtige Varer enten i en egen Vogn, der stilles til Toldvæsenets Disposition, eller ialfald paalæsses saaledes, at Varerne hurtigt og let blive tilgjængelige for Toldvæsenets Betjente paa Kongsvinger, da jeg i modsat Fald bliver nødsaget til at forlange udskudt af Trainet den Vogn, hvori toldpligtige Varer forefindes.“

Copi af nærværende Skrivelse har jeg tilstillet det Kongelige Finants- og Told-Departement.

Jeg tillader mig at bemærke, at jeg efter tidligere Conference med Hr. Professor Broch maa antage, at den begjærte Instruction til Stationsmesteren paa Charlottenberg vil blive meddeelt, men jeg har dog troet at burde meddele det Kongelige Departement Afskrift af min Skrivelse til Professor Broch.

### C. Angaaende Indkjøb af den Nylands mekaniske Værksted tilhørende Tomt paa Sørengen.

Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 28de August 1865.

Directionen tillader sig herved i Henhold til Kongelig Resolution af 27de December 1862 Punct 3 at andrage om det ærede Departements Medvirkning til at naadigst Samtykke maa blive meddeelt til Indkjøb for Jernbanen af den Nylands mekaniske Værksted tilhørende Tomt paa Sørengen i Oslo og til at Kjøbesummen for samme maa blive opført paa Hovedjernbanens Capitalconto.

Som af medfølgende Rids vil sees, grændser Tomten paa den ene Side til Jernbanens Eiendom og paa de 3 andre Sider til Loelven eller Søen. Den Del af samme som ved Middelvand ligger tør, udgjør et Areal af ca. 40000  Alen, hvorhos der ved Udfyldning i Søen paa 3 Fods største Dybde under Middelvand er Adgang til yderligere at indvinde et Areal af ca. 37,000  Alen; Strandlinien som vil beholdes udgjør i første Tilfælde 830 løbende Fod mod Søen og 300 Fod mod Loelven og i sidste Tilfælde ca. 1000 løbende Fod mod Søen og 550 Fod mod Loelven.

Kjøbesummen er fastsat til 5000 Spd. med 5% Rente fra 20de Marts d. A., hvorhos overtages en aarlig Afgift af 160 Spd. til den forrige Eier eller dennes Arvinger. Hertil kommer Omkostninger ved det Arbeide, som udfordres til at gjøre Tomten skikket til Jernbanens Brug, hvilket for de førstnævnte 40,000  Alens Vedkommende vil bestaa i ca. 60,000 Cub. Alens Opfyldning, 1130 Løbende Fod Strandklædning af Tømmer og Planker og 600 løbende Fod Jernbane; og kan anslaaes til at ville koste ca. 4500 Spd.

De Arbeider, der ville udfordres for at indvinde til Brug de øvrige 36,000  Alen, bestaa i ca. 108,000 Cubik Alen Fyldning, 1550 løbende Fod Strandklædning og ca. 500 løbende Fod Skinnegang, og vilde Omkostningerne hertil udgjøre ca. 7500 Spd., men om Udførelsen af disse sidste Arbeider bør der formeentlig ikke blive Spørgsmaal, forinden Trafikkens Behov kræver det, hvilket ialfald for Tiden ikke antages at være Tilfældet. For den nærmeste Fremtid formenes den Udvidelse i Tomteplads og Udvælningsplads, som vindes ved Erholdelsen af de ovennævnte 40,000  Alen at være tilstrækkelig. Men denne er ogsaa allerede ved Trafikkens nærværende Udvikling ganske fornøden, da alle Jernbanens Strandtomter, hvor Tømmervæltning kan foregaae, i afvigte Vaar vare optagne, saaledes at en Deel af Nylands Tomt allerede da maatte benyttes, ligesom der ogsaa maatte benyttes en til Loelven grændsende Tomt, uagtet denne langtfra var saa bekvem som ønskelig, fordi den fornødne Opmuddring af denne Elv endda ikke var foretaget.

Den største Deel af de Jernbanen tilhørende Tomter ere forøvrigt fast bortleiede, og beholdes deraf en Afgift, der staaer i passende Forhold til Tomternes Værdi; en mindre Deel Tomt maa dog altid have til fri Disposition for Sendere, der drive en mindre regelmæssig Trafik; men ogsaa for denne Deel beregnes der Leie, saafremt Tomten optages i uforholdsmæssig lang Tid.

Endelig formenes det at være af høieste Vigtighed for Jernbanerne af Hensyn til den størst mulige Udvikling af Trafikken, at der til deres udelukkende Disposition have tilstrækkelige Tomter ved Søen i Christiania, saa at deres Virksomhed ikke lettelig kan blive udsat for Hæmmelse ved privat Speculation i denne Anledning.

I Haab om at det ærede Departement bifalder den saaledes foreslaaede Udvidelse af Stationspladsen i Christiania, tillader Directionen sig at bede udvirket naadigst Samtykke dertil meddeelt.

For Directionen:

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

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction  
af 9de October 1865.**

Ved Kongelig Resolution af 30te f. M. er det naadigst bestemt:

„At Directionen for Hovedjernbanen bemyndiges til at indkjøbe den Nylands mekaniske Værksted tilhørende Tomt paa Sørensen i Oslo samt til at postere Kjøbesummen for samme, 5,000 Spd., paa Hovedjernbanens Capitalconto.

Hvilket herved meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse af 28de August sidstleden.

**A. Manthey.**

N. Bonnevie.

**D. Angaaende idømt Erstatning til Bordtomteierne for Viaducten over Veien paa  
vestre Side af Akerselven.**

**Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 6te Marts 1866.**

Under 14de Januar 1862 anlagde H. Gulbranson m. Fl. Sag mod den Norske Hovedjernbane og det Kongelige Departement paa Statscassens Vegne i Anledning af, at der ved Jernbanens Anlæg blev anlagt en Viaduct over en Vei, som paa vestre Side af Akerselven fører fra lille Tomtegade til fire Citanterne tilhørende Bordtomter, og hvilken Viaduct paastodes at besværliggjøre Færdselen paa den omhandlede Vei. Ved Høiesteretsdom af 22de April forrige Aar blev det Kongelige Departement for Tiden frifunden for Citanternes Tiltale i Sagen, hvorimod Jernbanen blev dømt til efter uvillige Mænds Skjøn at erstatte den Skade, der indtil Skjønnets optoges, var paaført Citanterne ved den nævnte Viaduct, samt inden 4 Maaneder efter Dommens Forkyndelse enten at have gjort saadanne Forandringer ved Adgangen under Viaducten, at den ved Skjøn kjendtes at afgive forsvarlig og tilstrækkelig Adkomst for Færdsel mellem Byen og Tomterne, eller erstatte Citanterne den Skade, der ved samme Skjøn eragtedes at paaføre deres Tomter derved, at Adkomsten forbliver i den Stand, hvori den befandtes at være paa Skjønstiden.

Efterat Jernbanens Direction havde ladet Adkomsten udbedre saavidt dette uden Skade for Jernbanen kunde skee, blev Skjønnsforretning afholdt den 9de Januar d. A., hvorved Skjønsmændene eragtede, af Viaducten endog efter disse Arbeiders Udførelse ikke leynede tilstrækkelig Adkomst til Tomterne, og fastsatte den varige Skade, disse derved lede, til 2190 Spd. 57  $\beta$ , hvilket Skjøn Jernbanedirectionen for sit Vedkommende ikke agter at paaanke.

Efter Jernbanedirectionens Formening bør denne Udgift i alt Fald for en Deel bæres af Statscassen. Contract af 17de Decbr. 1850 § 3 bestemmer nemlig i første Passus, at den norske Regjering skal levere Grunden til Jernveien med tilhørende Bygninger; andet Passus af samme § viser, at denne Bestemmelse ikke skal være anvendelig paa Grundstykker, hvis Erhvervelse, efterat Værket er fuldført, maatte besluttes for at udvide samme eller anlægge nye Bygninger, altsaa godtgjør den indirecte, at Bestemmelsen skal komme til Anvendelse paa Grund, som allerede ved Jernbanens første Anlæg er tagen i Besiddelse, men som dog ikke er bleven exproprieret inden Anlægget fuldførtes.

Dette er netop her Tilfælde. Strengt juridisk taget maa den Deel af Veien, som overbyggedes med Viaducten, siges at være tagen i Medbesiddelse af Jernbanen, idet en Bygning over ligesaaavel som paa en anden Mands Grund indeholder en delvis Bemægtigelse af samme. Citanterne have derfor fra først af ogsaa paastaet Viaducten ganske borttagen, og naar denne Paastand af Retterne forkastedes, saa var det som Dommenes Præmisses og Voteringen i Høiesteret (Ugeblad for Lovkyndighed 4de Aargang Side 407 og navnlig 409) vise, ikke fordi de forkastede Citanternes Paastand om at være eiendomsberettigede til Veien, men fordi Jernbanen i den Kongelige Resolution af 31te Januar 1851 har lovlig Hjemmel til at have Viaducten over den Citanterne tilhørende Vei. Den af Høiesteret stadfæstede Overrettsdom viser ogsaa, at Expropriationsforretning efter Retternes Mening, allerede forinden Jernbaneanlægget foretoges, egentlig burde have været afholdt, og at Grunden til at dette undlodes, alene var, at man troede, at Viaducten vilde lade en tilstækkelig og forsvarlig Communication aaben paa Veien, jfr. Overretsacten Side 60. Var nu Expropriationsforretning virkelig i rette Tid bleven afholdt, vilde Sagen have været klar, men den Omstændighed, at dette er forsømt, kan formeentlig ikke tilintetgjøre Statscassens Forpligtelse til at udrede Expropriationsbeløbet, naar dette senere paa lovlig Maade er bleven bestemt.

Anderledes vilde Sagen stille sig, hvis det maatte antages, at Jernbanen uden Fravigelse af den i Kraft af Contractens § 4 bestemte Plan kunde have været bygget saaledes, at Viaducten ingen Skade havde medført for Tomteeierne. Men dette maa i alt Fald i een Henseende benægtes. Thi Jernbanelegemets horizontale Beliggenhed er, som Departementet bekjendt, bestemt af rette Vedkommende nemlig Hr. Stephenson.

I det første Udkast var det bragt i Forslag at lægge Jernbanen høiere paa dette Sted, men Stephenson forkastede dette Forslag og bestemte ved sin skriftlige Approbation paa de Profil-karter, hvorefter Jernbanen er bygget, og hvilke ere beroende hos Directionen, middelbart men ufravigeligt Jernbanens Høide, der gjorde nærværende Viaducts Lavhed nødvendig, og efter den 24de Mai 1862 afholdte, usvækkede Skjøn, maa det antages, at det væsentlig er Viaductens Lavhed, ikke Veiens Smalhed, der har forvoldt Tomteeierne Skade. Det maa imidlertid erkjendes, at denne maaske kunde have været formindsket, hvis Viaducten havde været længere, saaledes at Veien kunde have været gjort bredere, hvilket formodentlig er Grundnn til, at de tvende overordnede Retter, idet de nægtede at afgjøre det Spørgsmaal, hvorvidt Jernbanen havde Regres til Statscassen, erklærede Spørgsmaalet derom for tvivlsomt. Directionen tillader sig derfor at foreslaae Sagen ordnet paa den Maade, at det ved Skjøn afgjøres, hvor stor Deel af den Tomteeierne forvoldte Skade, der hidrører fra den Omstændighed, at Viaducten er for lav, og at Statscassen udreder denne Deel af Erstatningsbeløbet med Renter fra 5te November 1852.

Hvis Departementet skulde finde denne Ordning af Sagen hensigtsmæssig, henstiller Directionen til det at bevirke den fornødne Proposition fremsat for Stortinget.

**Dr. O. J. Broch.    J. R. Crowe.    Halvor Schou.    T. H. Aschehoug.**

---

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction  
af 19de April 1866.**

I Anledning af Directionens Skrivelse af 6te f. M. angaaende den Grosserer Gulbranson m. Fl. hos Hovedjernbanen tilkjendte Erstatning i Anledning af Jernbanens Viaduct over den til disse Mænds Bordtomter ved Akerselven førende Vei meddeles, at Departementet efter fra Regjeringsadvocaten at have indhentet en Beretning, hvori Spørgsmaalet om Statskassens Forpligtelse til at udrede nogen Deel af denne Erstatning besvares benægtende, ikke tør tilraade den af Directionen foreslaaede Ordning af denne Sag. Derimod finder Departementet Intet at erindre imod, at der meddeles naadigst Tilladelse til at postere det Beløb, som Jernbanen ifølge Skjønnet vil have at udrede, paa Capitalconto, hvis Directionen hertil maatte finde Anledning, hvorom Meddelse imødesees.

**A. Mauthey.**

---

N. Bonnevie.

**Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 5te Mai 1866.**

I Anledning Departementets Ærede af 19de April d. A. tilbagemeldes at Directionen, der finder i en Sag af denne Beskaffenhed at burde underordne sin Mening under Departementet, samtykker i at Erstatningsbeløbet angaaende Viaducten paa østre Side af Reberbanen hersteds udrædes udeelt af Jernbanen mod at det bliver tilladt, at Beløbet, som man saasnart Udbetaling har fundet Sted, skal tillade sig nærmere at opgive, opføres paa Jernbanens Capitalconto.

For Directionen  
**Dr. O. J. Broch.**

---

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 11te Mai 1866.**

I Forbindelse med Directionens Skrivelse til det ærede Departement af 5te dennes skal man meddele, at Erstatningsbeløbet angaaende Viaducten paa østre Side af Reberbanen hersteds er efter Skjønnsforretningen af 9de Januar d. A. under 8de dennes udbetalt med et samlet Beløb af 3,557 Spdlr. 5 β.

For Directionen  
**Dr. O. J. Broch.**

---

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction  
af 21de Juli 1866.**

Ved Kongelig Resolution af 12te dennes er det naadigst bestemt:

„At det af Hovedjernbanen i Henhold til Skjønnsforretning af 9de Januar 1866 udbetalte Erstatningsbeløb i Anledning af Anlægget af Viaducten over den fra Gulbransons med Fleres Bordtomter førende Vei, 3,557 Spd. 5  $\beta$ , tillades posteret paa nævnte Jernbanes Capitalconto.“

Hvilket herved meddeles i Anledning af Directionens Skrivelse af 5te og 11te Mai d. A.

**A. Manthey.**

N. Bonnevie.

**E. Angaaende Anskaffelsen af et nyt hurtiggaaende Dampskib paa Mjøsen og Oplysninger om Hovedjernbanens samlede Capitalcontoer.**

**Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre  
af 8de October 1866.**

Som det Kongelige Departement bekjendt blev fra 1ste November 1859 Mjøs dampskibene Jernbarden og Dronningen med Slæbebaade og øvrigt Tilbehør indkjøbt af Jernbanen, og have siden stadigen været i Drift for sammes Regning. Købesummen udgjorde 16160 Spd., hvilket Beløb ved en i 1859 og 60 foretagen Hovedreparation ved begge Skibe samt ved Anskaffelse af flere nye Slæbebaade ved Udgangen af Driftsaaret den 31te August 1862 var steget til 30,000 Spdlr., men som senere ikke er forøget, idet alle følgende Udvidelser navnlig Anskaffelse af nye Slæbebaade ere førte til Udgift for Driften.

Skibene have i den forløbne Tid indtil Udgangen af Driftsaaret 31te August 1866 foruden at have baaret alle sine Driftsudgifter, herunder indbefattet Renter af Købesummen, Jernbanefragt af alle Forbrugsartikler, navnlig Kul, samt Godtgjørelse til Jernbanen for Omlastning i Eidsvold Station, hvilken sidste alene har udgjort i Gjennemsnit af de sidste 4 Driftsaar ca. 2500 Spd. aarlig, desuden opsparet et Overskud af ca. 6500 Spd. og bidraget til Udgifterne ved Fragtkjørselen fra Gjøvik og fra Lillehammer med tilsammen ca. 5800 Spdlr. i de 5 Aar denne Kjørsel har været i Gang. Skibene ere dertil med Tilbehør meget vel vedligeholdte, navnlig blev Dronningen i forrige Aar underkastet Hovedreparation paa Maskine, Kjelder og Skrog, der førtes til Udgift med over 7000 Spdlr., hvorhos blandt Andet Slæbebaadens Antal er bleven forøget fra 7 Stykker af 1780 Tønders Drægtighed til 17 Stykker af 6430 Tønders Drægtighed. (NB. Tønder Salt.)

Den hidtil stedfundne Drift af Dampskibene tør ifølge det anførte ansees at have været ret godt directe lønnende, og Jernbanen har saaledes nydt de forskjellige Fordele af tildeels meget væsentlig Betydning, som ere en Følge af at Dampskibenes Virksomhed har været ordnet med udelukkende Hensyn til Jernbanens Interesse, uden derfor at yde nogetsomhelst Tilskud eller Bidrag.

Jernbanens Skibe have i de senere Aar hovedsagelig været beskjeftigede med Udførelsen af Godstrafikken, medens den mere lønnende Persontrafik har været overtaget af det Oplandske Selskabs Dampskibe Skibladner og Færdesmanden, deels fordi navnlig det førstnævnte af disse Skibe er bedst skikket for denne Trafik og deels fordi Gjennemgangstrafikken med Gods, hvis Ordning og

Drift altid medfører flere Vanskeligheder og mere Besvær, meget lettere kan udføres, naar den er beroende af en enkelt fremfor af tvende sideordnede Bestyrelser. Jernbanens Skibe har i de senere Aar derfor kun havt nogen Passageertrafik i Vintermaanederne fra Udgangen af December til Medio Mai Maaned, i hvilken Tid nemlig de Oplandske Skibe, selv om Farvandet har været aabent, ganske have indstillet deres Fart, fordi den paa denne Aarstid i Almindelighed ikke er lønnende for dem, men hvilken Omstændighed ikke har afholdt Jernbanens Skibe fra at vedblive med Farten, idet som oven antydtes Hensigten til Jernbanens Interesse har været afgjørende ved Bestemmelsen af disse Skibes Drift.

Det er indlysende at Jernbanens Trafik i særdeles høi Grad er afhængig af Adkomsten til Eidsvold Station fra Egnene omkring Mjøsen og de til disse grændsende fjernere liggende Districter, og at det derfor maa være en Hovedopgave for Jernbanen at søge tilveiebragt den størst mulige Lettelse og Bequemmelighed for denne Adkomst. Det har derfor været Directionen magtpaaliggende at vedligeholde Dampskibsrouuten over Mjøsen saalænge udover Vinteren, som dette paa nogen Maade har været gjørligt, ligesom den har bevirket en hyppigere Fart om Sommeren ved at formaa det private Dampskibsselskab til at lade dets hurtiggaaende Skib gaa daglig op og ned hele Mjøsen i de 2de bedste Sommermaaned; derhos ere Taxterne for Gods- og Pakkebefordring over Mjøsen efterhaanden blevne nedsatte, hvorimod passende Nedsættelse for Passageerbefordringen ikke har kunnet opnaaes i ønskelig Grad paa Grund af Uvilligheden dertil fra det private Selskabs Side og af Mangel paa et til Passageerbefordring velskikket Skib til Disposition for Jernbanen.

En for Jernbanens og Oplandets fælleds Interesser hensigtsmæssig Ordning af Dampskibsfarten paa Mjøsen ansees imidlertid at være af saa afgjørende Vigtighed, at Directionen ikke kan finde det forsvarligt at lade saadan Ordning længere være afhængig af det private Dampskibsselskabs Opfatningsmaade af dettes Interesse og Hensigt, ligesom det i sig selv maa ansees urimeligt, at Jernbanen med en udlagt Capital af over  $2\frac{1}{4}$  Mill. Spdlr., i sin Virksomhed skulde paa nogen Maade være afhængig eller hindret af Mangel paa en yderligere Capitalanvendelse af kun 33,000 Spdlr. For omtrentlig denne Sum vil nemlig et nyt hurtiggaaende Passageerdampskib kunne erholdes paa Mjøsen og Directionen vil derved blive sat istand til fuldstændigen at ordne Trafikken med Hensyn til Router, Taxter og øvrige Regler, saaledes som det ansees bedst tjenligt for Jernbanen og dens Opland.

Det kunde synes at den samme Fordeel kunde opnaaes derved at Jernbanen indkjøbte det private Selskabs Dampskibe; men dette er ingenlunde eller ialfald kun for en Deel Tilfældet; nogen væsentlig Udvidelse af den hidtil stedfundne Dampfart blev nemlig ikke derved muliggjort medens dog en saadan Udvidelse ansees i høi Grad ønskelig og nødvendig for tilbørligen at kunne tilfredsstille Trafikkens Krav og Jernbanens Interesser. Med det hidtil værende Antal af 4 Skibe paa Mjøsen, hvoraf kun det ene er velskikket for Passageerbefordring, har man nemlig ikke kunnet opnaa at faa mere end et Skib daglig op og et daglig ned med Passagerer alene, medens de andre 2de Skibe ere optagne af Godsbefordringen; i Tiden fra Medio Juni til Medio August har det ene Passageerskib været benyttet til Tømmertrækning, saa at der da kun har været det hurtiggaaende Dampskib, som alene har besørget Passageertrafikken ved at gaa daglig op og ned, hvilken Route imidlertid passer mindre godt for den ovenfor Gjøvik liggende Deel af Mjøsen. Med fem Skibe, hvoraf de 2de hurtiggaaende, vil man derimod i den bedste Sommertid, d. e. fra Fartens Aabning til Medio September, kunne have 2de Skibe daglig op og 2de daglig ned med Passagerer alene, nemlig 2de Skibe til at correspondere med Morgentrainet til og Aftentrainet fra Eidsvold, og et af de hurtiggaaende til alene at correspondere med Middagstrinet til og fra Eidsvold ved at gaa daglig op og ned hele Mjøsen, de øvrige 2de Skibe ville i denne Tid have fuld Beskjæftigelse med Udførelsen af Godstrafik og Tømmertrækning. Efter Medio September vil man have 2de hurtiggaaende

Skibe til at udføre Passageerbefordringen i Forbindelse med Morgentrainet til og Aftentrainet fra Eidsvold, 2de af de øvrige Skibe ville være fuldt beskjæftigede i Godstrafikken som paa denne Aarstid er livligst, og det 5te Skib vil kunne oplægges til Reserve eller Reparation. — Hidtil har der været ganske Mangel paa Reserveskib, saa at Trafikken vilde lide i Tilfælde af Uheld paa noget af Skibene; ingen Reparation har kunnet foretages uden i den for samme mindst beleilige Tid navnlig om Vinteren, medens Landsætning med Reengjøring og Maling af Skibene i Bunden, der kun kan skee ved en vis Vandstand om Sommeren, saagodtsom slet ikke har kunnet udføres, fordi det paa denne Aarstid ikke vel har ladet sig gjøre at tage noget Skib ud af Trafikken. — Hertil kommer at de 2de Skibe Jernbarden og Færdesmanden ikke kunne ansees velskikkede til at bruges om Vinteren, da man ofte kan blive nødsaget til at slaa sig frem gennem Iis af ikke ubetydelig Styrke; det førstnævnte Skib, tilhørende Jernbanen, er vistnok Skrog af Jern under Vand, men paa Grund af dets betydelige Ælde, det begyndte sin Fart i Høsten 1840, ansees det for svagt til at burde udsættes for de med en større Iisbrydningforbundne Rystelser og Stød; det andet Skib, tilhørende Oplandske Selskab, der begyndte sin Fart i Juli 1856, har Skrog af Træ paa Jernspandt, og er af denne Grund utjentligt til at bryde Iis. Disse 2de Skibe maa derfor i den Aarstid, da man er udsat for Iis, helst lægges op til Reserve eller Reparation, hvilket ogsaa kan skee uden Skade for Trafikken, der nemlig paa denne Tid eller ialfald efter Januar Maanedes Begyndelse er saa betydelig mindre end om Sommeren og Høsten. — Angaaende de 2de øvrige Skibe oplyses at de begge ere byggede udelukkende af Jern, det ene, Dronningen, tilhørende Jernbanen, sattes i Fart i Høsten 1848; men er af en saa solid og stærk Construction, at det ansees bedst af alle skikket for Iisbrydning; det andet, Skibladner, tilhørende Oplandske Selskab, sattes i Fart i August 1856 og ansees at være i enhver Henseende i meget god og brugbar Stand

Det vil efter det Anførte forhaabentlig erkjendes, at der for tilfredsstillende at kunne udføre Dampskibstrafikken over Mjøsen allerede nu er fuldt Behov for et nyt hurtiggaaende Skib, samt at det i ethvert Fald er fornødent for Ivaretagelsen af Jernbanens Interesser, at denne er forsynet med et saavidt Antal Skibe, at den med disse er sat istand til at foreskrive en saadan Ordning af Dampskibstrafikken som den finder fordeelagtigst. Det maa dertil bemærkes, at Jernbanen er istand til at vedligeholde og drive Dampskibene meget billigere end ethvert privat Selskab, ligesom denne ikke af Skibenes Trafik behøver at fordre større Overskud end hvad der fornødiges til Forrentning af Anlægscapitalen med 5% og til en passende Amortisation, at derfor Jernbanen kan være istand til at holde billigere Fragttaxter over Mjøsen end enhver Anden, hvilken aabenbarligen er til Oplandets ikke mindre end til Jernbanens egen Fordeel.

Directionen har efter Henvendelse til Nylands mek. Værksted hersteds modtaget Anbud paa Leverance af et første Classes Hjuldampskib af Jern 150 Fod langt, 15 Fod bredt og af 5½ Fods Dybgaende beregnet til mindst 12 Miles Hurtighed i Vagten, elegant indrettet for Passageertrafik og for en Kjøbesum af 33,000 Spdlr.; nogen væsentlig Formindskelse af dette Beløb antages ikke at kunne opnaaes ved Henvendelse til andre Værksteder uden paa Bekostning af Soliditet i Fartøiets Bygning og Udrustning. Der vil saaledes foruden det opsparede Overskud udfordres til den omhandlede Anskaffelse et Beløb af 27,000 Spdlr., hvilket Beløb Directionen i Henhold til Kongelig Resolution af 27de December 1862 maa andrage om Tilladelse til at opføre til Mjøsdampskibenes Capitalconto.

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

**J. R. Crowe.**

**Halvor Schou.**

---

J. Engelstad.



## Skrivelse fra Hovedjernbanens Direction til Departementet for det Indre af 5te November 1866.

I Forbindelse med Directionens Skrivelse til det ærede Departement af 8de October d. A. tillader man sig at meddele følgende Oplysninger om Hovedjernbanens samlede Capitalcontoer og det til sammes Dækkelse i 1863 optagne Laan.

Ved kongl. Resolution af 27de December 1862 blev Directionen bemyndiget til at optage et Laan indtil 225,000 Spd. samt i Henhold til det af Stortinget ved Beslutning af 13de Juni 1863 givne Samtykke herfor at pantsætte Jernbanen og i Henhold til Lov af 22de Juni 1863 for Laanet udstede Obligationer lydende paa Ihændeleveren, og forøvrigt paa de Betingelser, som senere maatte vorde naadigst bestemte

I Henhold hertil blev der ved kongl. Resolution af 26de September 1863 i Overensstemmelse med Directionens Andragende af 6te August 1863 blandt andet bestemt, at Obligationerne skulde være uopsigelige i de første 10 Aar efter deres Udstedelse og derefter amortiseres med  $\frac{1}{40}$  aarlig, ligesom Directionen blev bemyndiget til at afhænde disse Obligationer efterhaanden som det maatte tiltrænges.

Af disse 225,000 Spd. Obligationer ere derpaa under 9de November 1863 et Beløb af 175,000 Spd. solgte, medens Resten, som Directionen ved Opfordringen til Anbud paa Kjøbet af de 175,000. Spd. forpligtede sig til ikke at sælge inden 1ste September 1864, fremdeles ere usolgte, og deponerede til Opbevaring i Norges Bank.

Indfrielsen af de udstedte Obligationer, heri medregnet de endnu ikke solgte 50,000 Spd., vil saaledes efterhaanden foregaae inden det ved Loven af 22de Juni 1863 fastsatte Tidsrum af 50 Aar, og tilsvarende Beløb blive efterhaanden at afskrive paa Capitalcontoerne.

Det var som forklaret i Directionens Skrivelse af 6te August 1863, for at der kunde være saa stor Sandsynlighed som muligt for at denne Afskriven paa Capitalcontoerne kunde ramme ligeligt de to Classer af Actieieiere, der danne Hovedjernbanens Interessentskab, at Amortisationen af Obligationerne bleve udsat i de første 10 Aar efter deres Udstedelse.

Da imidlertid Hovedjernbanens Indtægter have tilladt allerede tidligere at udbetale Actieieierne det Udbytte af respective 5 pCt. og 4 pCt. udover hvilket Udbyttet skal fordeles lige mellem begge Classer af Actier, saa har Directionen ogsaa allerede ved Udgangen af 11te Driftsaar begyndt at anvende en Deel af Jernbanens Overskud til Afskriven paa Capitalcontoerne, og haaber man ogsaa for det Driftaar, der vil sluttes den 31te December førstkommende, i endnu stærkere Grad at kunne fortsætte hermed. Capitalcontoerne ville saaledes forhaabentlig kunne afdrages hurtigere end oprindeligt paatænkt.

At Afskrivningen foregaaer paa enkelte bestemte Capitalcontoer er grundet paa, at der for disse ikke føres nogen fælleds Conto men specielle Contoer for hver enkelt. Det er selvfølgelig i Regelen ligegyldigt paa hvilken af disse Capitalcontoer Afskrivningen foregaaer.

Beløbet af disse Capitalcontoer udgjorde den 31te September 1865 193,309 Spd. 60  $\beta$ . De udgjorde den 31te September 1866 efter Jernbanens Bøger, der dog ikke ere endelig afsluttede til denne Dato, eller fuldstændig reviderede, 204,230 Spd. 94 $\frac{1}{2}$   $\beta$ , hvorpaa dog som nævnt ved Aarets Udgang en Afskrivning vil finde Sted.

I disse Summer er ogsaa indbefattet Jernbanens Dampskibe paa Øieren og Mjøsen tilsammen 36,530 Spd. 83  $\beta$ , hvilke imidlertid have sine særskilte Gevinst- og Tabscontoer, der debiteres for Renter til Jernbanen af hele deres Capitalcontoer.

De ovennævnte endnu usolgte 50,000 Spd. Jernbaneobligationer finder Directionen det rigtigst fortiden ikke at sælge, da den med Undtagelse af nogen Tid efter Udbetalingen af Aars

udbyttet har kunnet undvære Laan og det hidtil har været fordeeltigere for kortere Tid at erlægge 5 pCt. eller 6 pCt. for Gjæld, end i længere Tid af Aaret at sidde inde med en Cassebeholdning, som ikke kan gjøres frugtbringende til de 5 pCt., hvorpaa Obligationerne lyde. Naar det fornødiges er imidlertid Directionen ved den kongl. Resolution af 26de September 1863 bemyndiget til at sælge samme.

Med Hensyn til den i Directionens Skrivelse af 8de [October d. A. nævnte Sum af 33,000 Spd., hvorfor er modtaget Anbud paa et passende Dampskib fra Nylands Værksted, bemærkes, at dette Skib i alle væsentlige Dimensioner skulde være aldeles eensartet med et, samme Værksted har paataget sig at levere til det Fredrikshaldske Dampskibsselskab for 30,000 Spd. Sidstnævnte Selskab har i Sommer ved kyndige Mænd ladet anstille [Undersøgelser ved forskellige andre Værksteder om Leverance af saadant Dampskib, og Directionen tror derfor ogsaa i dette Selskabs endelige Valg af Nylands Værksted at have en Garanti for at Værkstedets Priser ere passende. Det for Mjøsen foreslaaede Dampskib er af Værkstedet beregnet leveret her til 29,000 Spd., og Tillægget 4,000 Spd. er for Skibets Bygning ved Eidsvold. Directionen har forøvrigt fra Værkstedet modtaget forskellige alternative Tilbud om Maaden hvorpaa dette Tillæg kunde blive at beregne. Den i Directionens Skrivelse af 8de Octbr. nævnte Sum af 33,000 Spd. er forøvrigt blot nævnt som en Overslagssum, medens Directionen selvfølgelig, naar den erholder den ansøgte Bemyndigelse, nærmere vil undersøge samme og specificere sine Vilkaar.

**Dr. O. J. Broch. Halvor Schou.**

---

J. Engelstad.

---

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Hovedjernbanens Direction  
af 17de December 1866.**

Ved Kongelig Resolution af 8de d. M. er det naadigst bestemt:

- 1) At Directionen for Jernbanen mellem Christiania og Eidsvoldbakken bemyndiges til for Jernbanens Regning at anskaffe et nyt, hurtiggaaende Dampskib paa Mjøsen.
- 2) At af de hertil medgaaende Udgifter, beregnede til 33,000 Spd., et Beløb af indtil 27,000 Spd. tillades opført paa Jernbanens Capitalconto, dog kun forsaavidt dette kan skee uden at det samlede Beløb af Jernbanens Capitalconto derved kommer til at overstige 225,000 Spd.

Hvilket herved meddeles i Anledning af Directionens Forestillinger af 8de October og 5te November d. A.

**Bretteville.**

---

N. Bonnevie.

## F. Angaaende Revision af Contracten af 19de Januar 1863 mellem Hovedbanen og Kongsvingerbanen.

Skrivelse fra Directionen for Hovedjernbanen til Departementet for det Indre af 5te November 1866.

Efter at Regnskabet for Hovedbanens 12te Driftsaar, der endte sidstleden 31te August, nu er bleven opgjort, har Directionen foretaget en Revision af den Beregning, som blev lagt til Grund for Fastsættelsen af den Priis pr. Locomotivmiil, for hvilken Hovedbanen ifølge Contract af 19de Januar 1863 har overtaget Driften og Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotiver.

Denne Beregning, der indeholdes i Directionens Skrivelse til det kongelige Departement af 7de September 1861, indtaget i 8de Driftsberetning Pag. 60 og videre, gik, som det vil erindres, ud fra den Erfaring, som da havde om Bekostningerne ved Driften og Vedligeholdelsen af Hovedbanens Locomotiver, idet der i disse Udgifter blev foretaget en Reduction for Kongsvingerbanens lettere Locomotiver, i Forhold efter disses Vægt sammenlignet med Hovedbanens; en yderligere Reduction troede man dengang ikke at kunne tilbyde, da man manglede sikker Kundskab, om hvorledes Drifts- og Vedligeholdelsesudgifterne i Virkeligheden vilde stille sig for disse lettere Locomotiver, samt om hvorledes Forøgelsen af Locomotivernes Antal vilde influere paa Udgifterne pr. Miil.

Efterat imidlertid nu begge Slags Locomotiver have været drevne fælles i et Tidsrum af  $3\frac{2}{3}$  Aar, og Locomotivmilenes Antal er saa betydelig forøget, disse ere nemlig stegne for Hovedbanens Vedkommende fra 16,166 Mile i 6te til 26,462 i 12te Driftsaar og i Forbindelse med Kongsvingerbanens Locomotivmiil tilsammen til 43,723 Mile, antages det at tilstrækkelig Erfaring er vundet i begge Henseender, og at derfor det Resultat, som vindes ved at foretage en lignende Beregning, som oprindeligt foretaget, udelukkende for det Tidsrum, da begge Slags Locomotiver have været drevne samtidig, maa blive af den ønskeligste Paalidelighed.

Directionen skal derfor i det Følgende tillade sig at opstille saadan Beregning for Tidsrummet fra 1ste September 1862 til 31te August 1866, under hvilket Tidsrum de  $3\frac{2}{3}$  første Kongsvingerbanens Driftsaar falder.

De til Locomotivdriften fornødne Udgifter antages at burde fordeles under følgende Hovedafdelinger, nemlig:

- Til Istandholdelse af Locomotiverne med Tilbehør, hvortil hører Forbrug af Reservestykker og Materialier samt Vedligeholdelse af Locomotivernes og Værkstedets Inventarium tilligemed Lønninger og Arbeidsløn i det sidste. Disse Udgifter antages at staa i Forhold efter Vægten af Maskinerne med deres Tendere.
- Til Locomotivernes Drift, hvortil hører Forbrugsgjenstandene nemlig Kul, Olie, Talg, Pudsegarn, Brænde m. v. samt Lønninger til Driftspersonalet nemlig Førere, Fyrbødere, Pudserne, Vandpumperne og Kullempere. Af disse Udgifter antages Forbrugsgjenstandene at staa i Forhold efter Locomotivernes Drivhjultryk altsaa deres Trækkeevne, hvorimod Lønninger til Driftspersonalet antages at staa nærmest i Forhold efter Locomotivmilenes Antal.



Aar.	Hovedbanen. Locomotiv-mill.	Kongsvingerb. Locomotiv-mill.	Til-sammen. Locomotiv-mill.	Hovedbanen. Locomotiv-Centner-mill.	Kongsvingerb. Locomotiv-Centner-mill.	Til-sammen. Locomotiv-Centner-mill.	Hovedbanen. Drivhjul-Centner-mill.	Kongsvingerb. Drivhjul-Centner-mill.	Til-sammen. Drivhjul-Centner-mill.	Directe Udgifter i Spd.	Bygnings-Vedligeholdelse, Renter, Assurance etc. Spd.	Til-sammen Udgifter i Spd.
1/62 — 1/63	23 245	—	30 479	14 885 590	—	18 745 353	9 216 740	—	11 151 540	47 595	4 884	52 479
1863	—	10 851	—	—	5 789 645	—	—	2 902 220	—	—	—	—
1/63 — 1/64	23 483	—	34 962	16 583 685	—	22 615 970	8 695 600	—	11 798 340	52 381	4 884	57 265
1864	—	11 793	—	—	6 153 604	—	—	3 202 980	—	—	—	—
1/64 — 1/65	21 890	—	34 212	14 571 530	—	21 075 097	8 244 540	—	11 604 020	48 539	4 884	53 423
1865	—	12 587	—	—	6 678 549	—	—	3 437 740	—	—	—	—
1/65 — 1/66	26 462	—	43 723	17 542 880	—	27 430 994	9 896 600	—	15 078 100	58 894	4 884	63 778
1/2 af 1866	—	13 065	—	—	7 661 931	—	—	4 035 580	—	—	—	—
Til-sammen .	95 080	48 296	143 376	63 583 685	26 283 729	89 867 414	36 053 480	13 578 520	49 632 000	207 409	19 536	226 945

Det bemærkes, at de directe Udgifter for 9de, 10de og 11te Driftsaar er taget efter 11te Driftsberetning Pag. 36 med Fradrag af Locomotivleien for disse Aar, og at Udgifterne til Bygninger Renter etc. er regnet paa samme Maade som i den ovenfor nævnte Directionens Skrivelse til Departementet af 7de September 1861, med Undtagelse hvad angaar Renter af Beholdninger; disse er nemlig beregnet efter Beholdningsværdien af Gjenstande vedkommende Locomotiverne ved 10de Driftsaars Udgang, der udgjorde 19 400 Spd. med Tillæg af 12 000 Spd. for Værdien af den gennemsnitlige Kulbeholdning, tilsammen 31 400 Spd., heraf 6 % gjør 1 884 Spd. aarlig istedetfor som forhen beregnet kun 750 Spd. aarlig. For 12te Driftsaar ere Udgifterne tagne efter de opgjorte men endnu ikke offentliggjorte Regnskaber.

Hvorledes Udgifterne til Locomotivdriften har været fordeelt under de ovenfor nævnte Underafdelinger sees af 11te Driftsberetning Pag 36, nemlig:

a.	For 9de, 10de og 11te Driftsaar tilsammen til Locomotivernes Istandholdelse	53 782 Spd.	
	Hertil kommer for 12te Driftsaar . . . . .	20 104 —	
			73 886 Spd.
b.	- 9de, 10de og 11te Driftsaar tilsammen til Forbrugsgjenstande for Driften . . . . .	67 026 Spd.	
	Hertil kommer for 12te Driftsaar . . . . .	26 506 —	
			93 532 —
c.	- 9de, 10de og 11te Driftsaar tilsammen til Driftspersonale, Contoirudgifter etc. . . . .	27 707 Spd.	
	Hertil kommer for 12te Driftsaar . . . . .	12 284 —	
	Til Bygninger, Renter og Assurance for alle 4 Aar . . . . .	19 536 —	
			59 527 —

Er = 226 945 Spd.

Disse Beløb bør dog rettes saaledes, at der fra Litr. a til Litr. c gaaer ca. 900 Spd. for Contoirudgifter etc. i 9de Driftsaar, og at der ligeledes for den øverste Administration overgaaer paa samme Maade ca. 700 Spd. aarlig, altsaa tilsammen at overføre 3700 Spd.; herved bliver altsaa Udgifterne til Istandholdelsen . . . . . 70 186 Spd.

do.	- Forbrugsgjenstande for Driften . . . . .	93 532 —
do.	- Driftspersonale, Contoir, Renter etc. . . . .	63 227 —

226 945 Spd.

Udgifterne have saaledes udgjort	$\frac{70\ 186\ \text{Spd.}}{89\ 867\ 414} = 0,094\ \beta$	pr. Locomotivcentnermil
"	$\frac{93\ 532\ \text{Spd.}}{49\ 632\ 000} = 0,238$	" " Drivhjulcentnermil
"	$\frac{63\ 227\ \text{Spd.}}{143\ 376} = 52,9$	" " Locomotivmil.

Altsaa for Kongsvingerbanens Locomotiver:

No. 13, 14 og 18 været	$= 440 \times 0,094\ \beta + 300 \times 0,238\ \beta + 52,9\ \beta = 41,36 + 71,4 + 52,9 = 165,66\ \beta$
" 15, 16 og 17 "	$= 555 \times 0,094 - + 260 \times 0,238 - + 52,9 - = 52,17 + 61,88 + 52,9 = 166,95 -$
" 19 "	$= 670 \times 0,094 - + 340 \times 0,238 - + 52,9 - = 62,98 + 80,92 + 52,9 = 196,8 -$

Hvis den tredie Udgiftspost, 63227 Spd., fordeles efter Locomotivernes Antal aarlig, saa vil, da Hovedbanen har havt 12 Stykker aarlig og Kongsvingerbanen ( $5 \times 3\frac{2}{3} + 2 \times \frac{4}{3}$ ):  $3\frac{2}{3} = 20 : \frac{1}{3} = 5\frac{4}{11}$  Locomotiver aarlig, paa Kongsvingerbanens Locomotiver falde  $\frac{5\frac{4}{11}}{17\frac{5}{11}} \times 63\ 227\ \text{Spd.} = 19\ 758,5\ \text{Spd.}$ ,

hvilket Beløb, fordeelt paa Locomotivmilene, giver  $\frac{19\ 758,5\ \text{Spd.}}{48\ 296} = 49,1\ \beta$  pr. Mil, altsaa 3,8  $\beta$  pr. Mil mindre, end under den første Forudsætning.

Directionen antager det billigt, at denne Forskjel halveres, og naar yderligere regnes en Moderation af 6  $\beta$  pr. Locomotivmiil, af Hensyn til Hjulringenes mindre Slitage paa den fladere Bane, paa Grund af mindre Bremsing, samt naar tillægges 4  $\beta$  pr. Locomotivmiil for Fragt af Kul fra Christiania til Lillestrøm, begge Dele saaledes som beregnet i Directionens ovennævnte Skrivelse af 7de September 1861, samt endelig naar Godtgjørelsen for de 6 mindre Locomotiver fastsættes eens samt Afrunding til nærmeste lige Antal Skillinger finder Sted, skulde Godtgjørelsen komme til at udgjøre:

For Locomotiverne No. 13, 14, 15, 16, 17 og 18 pr. Locomotivmiil  $162 \beta = 1$  Spd.  $42 \beta$   
" do. No. 19 - do.  $192 - = 1 - 72 -$

For Brugen af fremmede Locomotiver antages Godtgjørelsen fremdeles at maatte bestemmes ved til Udgifterne for Drift og Vedligeholdelse at lægge 10 pCt. af Locomotivets Værdi som Renter og Amortisation, fordeelt paa Middeltallet af Locomotivmilene aarlig. Hovedbanens 7 mindste Locomotiver have i de 4 sidstforløbne Aar løbet tilsammen 71,428 Mile, d. e. 2408 Mile aarlig pr. Locomotiv, Kongsvingerbanens 5 ældste Locomotiver have i de 3 første Aar løbet tilsammen 36,266 d. e. 2418 Mile aarlig pr. Locomotiv; Værdien af de første ansættes til 10,000 Spd., af de sidste til 8000 Spd. pr. Stk., Rente og Amortisation bliver saaledes af de første  $\frac{1,000 \text{ Spd.}}{\text{ca. } 2400} = 50 \beta$  pr. Miil og af de sidste  $\frac{800 \text{ Spd.}}{\text{ca. } 2400} = 40 \beta$  pr. Miil.

Som det Tidspunkt, fra hvilket de her fundne reviderede Priser maatte blive at beregne, ansees 1ste September d. A. at være det passende, idet nemlig Regnskaberne indtil denne Tid ere opgjorte for begge Baner.

I Henhold til det Anførte tillader Directionen sig at foreslaae, at Contracten af 19de Januar 1863 mellem det kongelige Departement og Directionen maa blive forandret som følger fra 1ste September d. A.

Litr. A. § 3. kommer til at lyde:

For gjensidig Leie af Locomotiver med tilhørende Personale og Forbrugsartikler erlægges: for de Kongsvingerbanen tilhørende smaa Locomotiver 1 Spd.  $82 \beta$ , for Hovedbanens smaa Locomotiver og for de Kongsvingerbanen tilhørende Locomotiver af samme Størrelse 2 Spd.  $2 \beta$  for hver Locomotivmiil, hvad enten Locomotivet gaaer med eller uden Train med Tillæg af 5 pCt. for Skiftning.

I Litr. C. § 8 forandres Afsnittet om Locomotivgodtgjørelsen til:

For de smaa Locomotiver 1 Spd.  $42 \beta$  og for Locomotiver af samme Vægt som Hovedbanens 7 smaa, 1 Spd.  $72 \beta$  pr. Locomotivmiil, med Tillæg af 5 pCt. for Skiftning.

En lignende Revision, som her foretaget for Locomotiverne, skal ogsaa finde Sted for Vognenes Vedkommende, og skal Directionen tillade sig at forelægge Resultatet deraf for det kongelige Departement, saasnaart alle dertil fornødne Oplysninger ere tilveiebragte; imidlertid har man ikke troet at burde udsætte med nærværende Forslag, da det altid vil medtage nogen Tid, inden Vognrevisionen kan blive udført, medens det paa den anden Side ikke antages, at denne vil lede til nogen mærkelig Forandring af den oprindelig bestaaende Contract.

Directionen tillader sig endelig ved nærværende Leilighed at meddele til foreløbig Underretning, at dens norske Medlemmer, paa en Henvendelse fra den svenske Trafikstyrelse til Directionen for de søndenfjeldske Statsbaner, om at erholde overladt Locomotiver og Vogne med fornødent Personale til Drift af Banen mellem Charlottenberg og Arvika, har erklæret sig villig til at indgaae derpaa under Forbehold af det kongelige Departements Approbation, og at Godtgjørelsen, som derfor er

forlangt, er opgivet efter den ovenfor stedfundne Revision for Locomotivernes Vedkommende. — I Tilfælde den svenske Styrelse indlader sig paa denne Ordning, vil den derom oprettendes Contract i sin Tid selvfølgelig blive forelagt det kongelige Departement til endelig Afgjørelse.

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

**Halvor Schou.**

---

J. Engelstad.

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Directionen for Hovedjernbanen  
af 3die December 1866.**

Da der nu er hengaaet en saa lang Tid, siden den Ordning, der etableredes ved den mellem Directionen og Departementet under 19de Januar 1863 afsluttede Contract angaaende Bestyrelsen og Driften af de søndenfjeldske Statsjernbaner m. V., traadte i Virksomhed, at der formeentlig maa kunne opgjøres en paa tilstrækkelig Erfaring grundet Formening angaaende de vedtagne Overeenskomsters Hensigtsmæssighed, har Departementet — i Overeensstemmelse med, hvad der ogsaa er bleven tilraadet af Jernbanedirectøren — troet, at denne Contract nu i dens Heelhed bør undergives en Revision, hvorunder de i Directionens Skrivelse af 5te f. M. gjorde Forslag om Forandringer i enkelte Bestemmelser ogsaa kunne komme under Behandling.

Det Hverv, at anstille de for en saadan Revision fornødne Undersøgelser, samt afgive en derpaa grundet Betænkning angaaende Sagen, har Departementet overdraget til en Commission, bestaaende af DHrr. Expeditionsecretair Nielsen, Havnedirectør Roll samt Lieutenant i Ingeniørbrigaden Segelcke, og anmoder man Directionen om velvilligen at lade Commissionen eller de enkelte af dens Medlemmer komme tilhaande de Oplysninger, som til Opfyldelsen af det ovennævnte Hverv maatte begjæres.

En lignende Anmodning har man rettet til Jernbanedirectøren om at bistaa med Oplysninger, som fra ham maatte paakræves.

**Bretteville.**

---

N. Bonnevie.

**Skrivelse fra Directionen for Hovedjernbanen til Departementet for det Indre  
af 28de December 1866.**

I Forbindelse med sit Ærbødige af 5te November d. A. tillader Directionen sig herved at forelægge en Revision af Contracten mellem det kongelige Departement og Directionen af 19de Januar 1863, forsaavidt vedkommer Godtgjørelse til Hovedbanen for Vedligeholdelse og Drift af Kongsvingerbanens Vogne og den gjensidige Godtgjørelse for Leie af Vogne.

Til Grund for Undersøgelsen lægges det Tidsrum, i hvilket Contracten har været gjældende, nemlig Hovedbanens 9de, 10de, 11te og 12te Driftsaar, hvorunder falder Kongsvingerbanens første 3 $\frac{1}{2}$  Driftsaar, og udføres Beregningen efter samme Princip, som opstillet i Directionens Skrivelse til Departementet af 7de September 1861 (see 8de Driftsberetning Pag. 65).

Ifølge de udkomne Driftsberetninger have Udgifterne til Vedligeholdelse og Drift af Hoved- og Kongsvingerbanens Vogne, herunder indbefattet Vedligeholdelse af Presenninger, men ikke Leie af Vogne, udgjort:



I 9de Driftsaar, d. e. fra $\frac{1}{9}$ 62 til $\frac{1}{9}$ 63 . . . . .	15 673 Spd. 73 $\beta$
" 10de do. — " $\frac{1}{9}$ 63 - $\frac{1}{9}$ 64 . . . . .	12 396 — 20 $\frac{1}{2}$ -
" 11te do. — " $\frac{1}{9}$ 64 - $\frac{1}{9}$ 65 . . . . .	13 273 — 33 -
" 12te do. — " $\frac{1}{9}$ 65 - $\frac{1}{9}$ 66 . . . . .	20 939 — 72 $\frac{1}{2}$ -

Tilsammen 62 282 Spd. 79  $\beta$

Hertil kommer:

Til Renter og Assurance af Vognværkstedet ansættes ligesom forhen 6 pCt. aarlig af 5000 Spd., hvilket gjør for 4 Aar . . . . .	1 200 — " -
Til Vedligeholdelse af Bygninger vedkommende Vognværkstedet ansættes aarlig 200 Spd. . . . .	800 — " -
Til Rente og Assurance af Beholdninger vedkommende Vognene. Værdien deraf udgjorde ved Udgangen af 10de Driftsaar 15 150 Spd., 6 pCt. deraf i 4 Aar gjør . . . . .	3 636 — " -
Til Lønning til Conducteurer:	
9de Driftsaar . . . . .	4 280 Spd. 115 $\beta$
10de do. . . . .	5 182 — 83 -
11te do. . . . .	4 818 — 61 -
12te do. . . . .	5 761 — 41 $\frac{1}{2}$ -

Til Uniform til Conducteurer:

Tilsammen for alle 4 Aar, 32 Overconducteur-, 25 Underconducteur- og 11 Extraconducteur-Klædninger à 26 $\frac{1}{3}$ Spd., 23 Spd. og 9 $\frac{1}{2}$ Spd. pr. Stk. . . . .	1 545 — 20 - = 21 588 — 80 $\frac{1}{2}$ -
--	--

Tilsammen Udgift = 89 507 Spd. 39 $\frac{1}{2}$   $\beta$

Herfra drages:

Af de til Vedligeholdelse opførte Udgifter under 12te Driftsaar Omkostningerne til Bygningen af en ny Passageerstoppevogn og til 2de nye Melkevogne tilsammen . . . . .	2 444 — 8 $\frac{1}{2}$ -
---	---------------------------

Rest = 87 063 Spd. 31  $\beta$

Vognmilene have udgjort:

	For Hovedbanens Vogne	For Kongsvingerbanens Vogne	Tilsammen
I 9de Driftsaar . . . . .	261 006	115 988	376 994
" 10de do. . . . .	289 216	178 837	468 053
" 11te do. . . . .	272 837	157 653	430 490
" 12te do. . . . .	319 942	270 854	590 796

Tilsammen = 1 866 333.

Divideres hermed de ovenanførte samlede Udgifter for Vedligeholdelse af Drift og Vogne, faaes Udgiften pr. Vognmil at have udgjort 5,598  $\beta$ . Det sees saaledes, at Udgifterne allerede for den forløbne Tid have været meget nær lige med den contraherede Godtgjørelse til Hovedbanen, og da det er uden Tvivl, at Udgifterne til Vognenes Vedligeholdelse i de nærmest herpaa følgende Aar vil stige betydelig paa Kongsvingerbanen, hvor nemlig Vognenes værste Slidningsperiode forestaaer, medens denne derimod for Hovedbanens Vedkommende maa ansees for længere Tid siden overstaaet, samt da den mulige Gevinst, som Hovedbanen vil kunne have paa Vognenes Drift og Vedligeholdelse, i ethvert Fald vil blive ubetydelig, forholdsviis til den større Risico, som Hovedbanen i denne Anledning i Realiteten overtager, vover Directionen ikke at foreslaa for den nærmeste Fremtid nogen Nedsættelse i den oprindelig bestemte Priis af 6  $\beta$  pr. Vognmil.

Directionen skal forøvrigt i Anledning den her omhandlede Undersøgelse ikke undlade at gjøre opmærksom paa den tilsyneladende Uoverensstemmelse, som finder Sted mellem sammes Resultat og hvad der i Hovedbanens Driftsberetninger under Redegjørelsen for de væsentligste Udgifter til Vognvæsenet findes opført som vedkommende Kongsvingerbanens Vogne alene. Det vil saaledes f. Ex. af 11te Driftsberetning Pag. 38 sees, at der som vedkommende Hovedbanens Vogne alene staar opført, med Fradrag af Leien, en Udgift af 11 340 Spd. 54  $\beta$ , medens der som vedkommende Kongsvingerbanens Vogne alene kun staar opført en Udgift af 1933 Spd. 99  $\beta$ , og lignende ved de 2de foregaaende Driftsberetninger.

Denne Opgave er imidlertid mindre rigtig og sammes Overskrift vildledende, idet samstedts samtlige Fællesudgifter for begge Baners Vogne ved Værkstedet i Christiania, er opført alene som vedkommende Hovedbanen, medens der som vedkommende Kongsvingerbanen kun staar opført Udgifterne til de større Arbejder ved Værkstedet i Christiania, som specielt ere bogførte paa Kongsvingerbanens Vogne og forøvrigt kun de Udgifter, som udfordres udenfor Christiania paa Kongsvingerbanens Stationer. Denne Redegjørelse for de væsentligste Udgifter skulde rigtigere have været affattet saaledes for 11te Driftsaar:

A. Hovedbanens Vogne alene.

1. Omdreining og Befæstelse af 420 Par Hjulringe . . . . .	840 Spd.	„ $\beta$	
2. Nye Hjulringe med Paasætning, 169 Stkr. . . . .	4 432	— 56	-
3. Forskjellige nye Trædele . . . . .	459	— 80	-
			<hr/>
			5 732 Spd. 16 $\beta$

B. Kongsvingerbanens Vogne alene.

1. Omdreining og Befæstelse af 221 Par Hjulringe . . . . .	442 Spd.	„ $\beta$	
2. Nye Hjulringe med Paasætning, 28 Stkr. . . . .	414	— 29	-
3. Forskjellige nye Trædele . . . . .	9	— 55	-
			<hr/>
			865 — 84 -

C. Fællesudgifter for begge Slags Vogne.

1. Smørelse 15 598 $\text{P}$ . . . . .	1 202 Spd.	45 $\beta$	
2. Forskjellige Reparationer og Jernbeslag, Materialtransport og Sjouerarbejde . . . . .	4 010	— 54½	-
3. Vognvisiteurer, 4 Stkr. . . . .	818	— 54	-
4. Vedligeholdelse af Presenninger . . . . .	644	— 19½	-
			<hr/>
			6 675 — 53 -

og saaledes for 12te Driftsaar:

A. Hovedbanens Vogne alene.

1. Omdreining og Befæstelse af 435 Par Hjulringe . . . . .	870 Spd.	„ $\beta$	
2. Nye Hjulringe med Paasætning, 248 Stkr. . . . .	5 524	— 58	-
3. Nye Hjul uden Axler med Paasætning, 28 Stkr. . . . .	1 000	— „	-
4. Forskjellige nye Trædele . . . . .	290	— 103	-
			<hr/>
			7 685 Spd. 41 -

B. Kongsvingerbanens Vogne alene.

1. Smørelse for Kongsvingerbanens Vognes Olieboxer 709 Pot. Olie	184 Spd.	78 $\beta$	
2. Omdreining og Befæstelse af 577 Par Hjulringe . . . . .	1 154	— „	-
3. Nye Hjulringe med Paasætning, 119 Stkr. . . . .	2 520	— 45	-
4. Forskjellige nye Trædele . . . . .	46	— 60	-
			<hr/>
			3 905 — 63 -

C. Fællesudgifter for begge Slags Vogne.

1. Smørelse 25 294 $\text{R}$ . . . . .	1 825 Spd. 89 $\beta$	
2. Forskjellige Reparationer, Jernbeslag, Materialtransport og Sjouerarbeide . . . . .	4 132 — 50 -	
3. Vognvisiteurer, 4 Stkr. . . . .	836 — 88 -	
	<hr/>	6 794 Spd. 107 $\beta$

En lignende Unøiagtighed, som her forklaret angaaende Vognene, finder ogsaa Sted for Locomotivernes Vedkommende i den i Kongsvingerbanens Driftsberetninger givne Oversigt over Udgifterne til disses Drift og Vedligeholdelse, idet der som Udgifter kun er indtaget, hvad der specielt er bogført som anvendt til Kongsvingerbanens Locomotiver, hvorimod samtlige Fællesudgifter til Værkstedets Drift og Vedligeholdelse, og hvad Andet der kan forefalde, er ført udelukkende som Udgift for Hovedbanens Locomotiver.

Angaaende den gjensidige Leie, som begge Baner skulde svare for Brugen af hinandens Vogne, maa Directionen for Godsvognenes Vedkommende fremdeles vedblive, hvad den derom har anført i sin ovennævnte Skrivelse af 7de September 1861 (see 8de Driftsberetning Pag. 66), idet den til Underretning skal tilføie, at i de forløbne sidste 4 Hovedbanens Driftsaar have Kongsvingerbanens Godsvogne hver løbet i Gjennemsnit 720 Mile aarlig, hvilket Miletal rimeligviis noget vil kunne forøges, eftersom Trafikken tiltager; den til Renter og Amortissation af Vognenes Værdie anslaaede Godtgjørelse af 6  $\beta$  pr. Vognmiil ansees derfor fremdeles passende.

Hvad derimod Passageer- og Stoppevogne angaar, skal Directionen tillade sig at bemærke, at den finder den ved Contracten af 19de Januar 1863 bestemte Leie af 15  $\beta$  pr. Miil for en Stoppevogn eller 2den Classe Passageervogn og 24  $\beta$  pr. Miil for en 1ste Classe eller blandet 1ste og 2den Classe Passageervogn noget for høi. — Imidlertid, saalænge der kun bliver Spørgsmaal om gjensidig Leie af Vogne mellem Hoved- og Kongsvingerbanen, kan denne Leiepriis ansees omtrent betydningsløs, eftersom begge Baner hver for sig benytter sine egne Passageer- og Stoppevogne; og i Regelen vil være forsynet med hvad Vogne af denne Slags, der til enhver Tid behøves; saaledes har i de 3 første Driftsaar tilsammen Hovedbanen leiet kun 851 Vognmile af Kongsvingerbanen og denne omvendt af Hovedbanen i samme Tidsrum kun 1149 Mile, altsaa Differentens 298 Mile; i det sidste Driftsaar stiller derimod Forskjellen sig betydelig, idet Hovedbanen kun har leiet 297 Mile af Kongsvingerbanen, medens denne omvendt har leiet af Hovedbanen 4 383 Mile, hvoraf de 3 760 Mile er for Stoppevogne; denne Ulighed er foraarsaget derved, at Kongsvingerbanen manglede det fornødne Antal Vogne til det forøgede Antal Train efter Grændsebanens Aabning, men vil den herefter blive saameget mindre, da 1 ny Passageer-Stoppevogn i afvigte Sommer er anskaffet for Kongsvingerbanen og 1 ny til ventes leveret.

Anderledes forholder det sig derimod med Fastsættelsen af Prisen for Vognleien, naar der opstaar Spørgsmaal om for en Bane stadig at leie bort Vogne til en anden Bane, mod derfor at erholde Godtgjørelse udelukkende i Penge; Prisen maa selvfølgelig da søges saavidt mulig nøiagtig bestemt, og antages det, at man i denne Henseende vil komme til et rimeligt Resultat ved ligesom for Godsvognene at fastsætte tilsammen 11 pCt. i Rente og Amortissation af Vognværdien, hvorefter Prisen pr. Miil bestemmes af det Antal Mile en Vogn antages gjennemsnitlig at kunne løbe om Aaret. Da der, som nævnt i Directionens Skrivelse af 5te November d. A., indløb Forespørgsel fra de svenske Jernbaners Trafikstyrelse om for hvilken Priis pr. Miil Locomotiver og Vogne til Driften af Banen mellem Grændsen og Arvika muligens kunde erholdes leiet af de norske Statsjernbaner, troede derfor Directionen ikke at burde foreslaa den mellem Hoved- og Kongsvingerbanen gjældende Leiepriis for Stoppevogne og 1ste og 2den Classes Passageervogne, idet nemlig denne Priis antages at ville blive for høi af Hensyn til den stadige Benyttelse, hvorom der her var Spørgsmaal. Disse Vogne ville nemlig kunne tilbagelægge et meget betydeligt større Miletal om Aaret end Godsvognene, eftersom de intet Ophold lide ved Paa- og Aflæsning eller ved at afsættes paa Mellestationer, men kun i de Tilfælde, de tiltrænge Reparation. For Driften af Banen mellem Charlottenberg og Arvika, en

Længde af 4,14 norske Mile, udfordres, naar daglig regnes 2de Train i begge Retninger, og hvert Train at bestaae af 2de Stoppevogne og 1 blandet 1ste og 2den Classe Passageervogn foruden af 3die Plads- og Godsvogne, aarlig 6044 Vognmile 1ste og 2den Classe Vogn og 12 088 Vognmile Stoppevogne; hertil kan antages i det Høieste at behøves 3 Stkr. blandede 1ste og 2den Classe Vogne og 6 Stkr. Stoppevogne, d. e. Besætning til begge daglig gaaende Train, og 1 Train til Reserve og Reparation, og det tør saaledes paaregnes, at hver af disse Vogne mindst vil komme til at gaa 2000 Mile aarlig; ansættes Værdien af den første Slags Vogne til 1500 Spd. og af Stoppevognene i Gjennemsnit til 1050 Spd., skulde saaledes Leien pr. Miil for første Slags udgjøre 9,9  $\beta$  og for Stoppevognene 6,9  $\beta$ . I sit Tilbud til den svenske Jernbanebestyrelse i denne Anledning har Directionen for de søndenfjeldske Statsjernbaner opført respective 12  $\beta$  og 8  $\beta$  pr. Miil for disse 2de Vognsorter samt ligeledes 8  $\beta$  pr. Miil for en 2den Classe Passageervogn, foruden de 6  $\beta$  pr. Miil som af Statsbanerne erlægges til Hovedbanen for Vognenes Drift og Vedligeholdelse, og antager undertegnede Direction at den samme Leiepriis ogsaa passende kunde fastsættes mellem Hoved- og Kongsvingerbanen ved Opgjøret af disses Mellemværende for den gjensidige Leie af det omhandlede Slags Vogne.

I Henhold til, hvad der ovenfor er anført, tillader Directionen sig at foreslaa, at der at regne fra 1ste September indeværende Aar foretages følgende Forandring i Contracten af 19de Januar 1863, dens Litr. A § 2:

15  $\beta$  for en Stoppevogn og 2den Classes Passageervogn forandres til 12  $\beta$ , og  
24  $\beta$  for en 1ste Classes eller af 1ste og 2den Classes sammensat Vogn til 16  $\beta$ ,  
hvilke 12  $\beta$  og 16  $\beta$  da ligesaavel som de tidligere opførte 15  $\beta$  og 24  $\beta$  indeslutte de i Litr. C § 8 nævnte 4  $\beta$  for Vognenes Vedligeholdelse, men ikke de for Driften opførte 2  $\beta$ , Alt pr. Miil.

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

**J. R. Crowe.**

**T. H. Aschehoug.**

**Halvor Schou.**

---

J. Engelstad.

---

**Skrivelse fra Departementet for det Indre til Directionen for Hovedjernbanen  
af 19de Februar 1867.**

Den i Departementets Skrivelse til Directionen af 3die December f. A. omhandlede, til at anstille Undersøgelser angaaende Contractsforholdet mellem Hovedbanen og de søndenfjeldske Statsjernbaner nedsatte Commission har under 14de f. M. afgivet sin Betænkning i Sagen, hvilken Betænkning herved oversendes, idet man henstiller til Directionen at udtale sig i Anledning af samme.

**Bretteville.**

---

N. Bonnevie.

**Betænkning angaaende Contractsforholdet mellem Hovedbanen og Kongsvingerbanen, afgiven til Departementet for det Indre af den nedsatte Commission, dateret 14de Januar 1867.**

Det Kongelige Departement har i Skrivelse af 3die f. M. anmodet os om at anstille Undersøgelser med Hensyn til en Revision af den mellem Hovedjernbanens Direction og Departementet under 19de Januar 1863 afsluttede Contract angaaende Bestyrelsen og Driften af de søndenfjeldske Statsjernbaner m. V. samt afgive en herpaa grundet Betænkning, om hvilke Forandringer i samme maatte være hensigtsmæssige. Blandt Sagens Bilage, der vedlagt remitteres, have vi modtaget tvende Skrivelser til Departementet fra Hovedbanens Direction af 5te November og 28de December f. A., vedrørende Nedsættelse i den Godtgjørelse, som Kongsvingerbanen ifølge ovennævnte Contract betaler til Hovedbanen for Drift og Vedligeholdelse af Locomotiver og Vogne, samt en Skrivelse til Departementet fra Jernbanedirecteuren af 29de November f. A., hvori denne anbefaler, at Contracten med Hovedbanen i sin Heelhed undergives Revision, og med Hensyn til Materiellets Drift og Vedligeholdelse antyder som en Gjenstand for denne Revisions Overveielse, hvorvidt det maatte være hensigtsmæssigt at samme enten i sin Heelhed eller for en væsentlig Deel overtages af Kongsvingerbanen selv, en Forandring, som Jernbanedirecteuren antager, at Forholdenes Udvikling sandsynligviis maa medføre i en ikke fjern Fremtid.

Forøvrigt have vi til Sagens Oplysning gennemgaaet den forberedende Correspondance til Contracten af 19de Januar 1863, der for den væsentligste Deel findes aftrykt i Hovedbanens 8de Driftsberetning, fremdeles sammenstillet Resultaterne efter de udkomne Driftsberetninger for de respective Baner og saavidt fornødent erholdt disse supplerede med Oplysninger fra Hovedcontoiret. Endelig have vi ogsaa til Sammenligning i enkelte Retninger benyttet Driftsresultaterne fra de svenske Statsbaner efter Trafik-Styrelsens Beretninger for Aarene fra 1862 til 65.

Omhandlede Contract er deelt i trede af hinanden i det Væsentlige uafhængige Hovedafsnit, hvoraf det første:

- Litr. A.* indeholder Bestemmelse for Gjennemgangsfragt paa Kongsvinger- og Hovedjernbanen, medens det næste
- Litr. B.* angaaer Foreningen af Hovedjernbanens, Kongsvingerbanens og Hamarbanens Bestyrelse, og endelig det sidste
- Litr. C.* angaaer Hovedjernbanens Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne.

Med Hensyn til *Litr. A* for Gjennemgangsfragten, da indeholdes den for Kongsvingerbanen væsentligste Bestemmelse i § 7, idet denne ikke indrømmer nogen Moderation i Fragten mellem Lillestrøm og Christiania for de Befordringsgjenstande, der passere over begge Baner. Af den Sammenligning mellem Driftsresultaterne for Hovedjernbanen, Kongsvingerbanen, Hamarbanen og de svenske Statsbaner, der findes indtaget i Kongsvingerbanens 3die Driftsberetning Pag. 45 og fig., vil sees, at Kongsvingerbanen af samtlige disse Baner har havt den mindste Indtægt pr. Personmiil og Centnermiil af Gods, medens den, med Undtagelse af den korte og smalsporede Hamarbane har havt den største Udgift pr. befordret Bruttocentnermiil.

Da Kongsvingerbanens væsentligste Indtægt falder under Gjennemgangsfragt til og fra Christiania, og der sandsynligviis ikke er hensigtsmæssig Adgang til i nogen væsentlig Grad at forbedre dette Forhold ved Forhøielse af nærværende Fragtpriser, et Spørgsmaal, der ligger udenfor denne Revisionsopgave, saa kunde dette paa Indtægtsiden kun opnaaes ved, at Kongsvingerbanen fik Moderation for sin Gjennemgangsfragt, eller med andre Ord, Andeel i Hovedbanens Udbytte af Gjennemgangsfragten over denne. Dette Spørgsmaal er tidligere behandlet under de Forhandlinger, der gik forud for Afslutningen af nærværende Contract, men faldt, da Hovedbanens Direction til Vederlag fordrede en Fordeling af de fælles Administrationsudgifter, som man fandt uantagelig, nemlig efter respective Banelængder istedetfor, som nu er Tilfældet, efter hver Banes Trafikindtægt.

De under Contracten *Litra C* henhørende Spørgsmaal om Hovedbanens Godtgjørelse for Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Vogne og Locomotiver berøre ogsaa den i *Litra A* § 2 og § 3 omhandlede Vognleie og Locomotivleie, hvorfor vi senere skulle komme tilbage til disse §§.

Ved de øvrige §§ under dette Afsnit finde vi Intet at bemærke.

Efter Contractens *Litra B* § 7 har saaledes Kongsvingerbanen til den fælles Administration deeltaget i Forhold som Trafikindtægterne, og derved, som ovennævnte Sammenstilling af de forskjellige Baners Driftsresultater, see Kongsvingerbanens 3die Driftsberetning Pag. 47, udviser, havt denne forholdsvis meget billig, nemlig kun for ca. en Trediedeel af Hovedbanens Andeel, fordeelt paa respective Banelængder, og kun for ca. det Halve af de svenske Statsbaners Udgift paa denne Conto.

Hamarbanen har ifølge § 6 kun deeltaget i Udgifterne til det fælles Hovedcontoir i Christiania med 300 Spd. aarlig.

Imidlertid har denne økonomiske Fordeel for Statsbanerne i Forhold til Hovedbanen, som ovennævnt i Virkeligheden medført et tilsvarende Tab i Andeel af Gjennemgangstrafikkens Udbytte, som det staaer sidstnævnte Banes Direction frit at tilstaa eller nægte.

Da Kongsvingerliniens Banelængde senere har været forøget med 3,8 Miil, vove vi, væsentlig fordi vi ikke see os istand til at erhverve fornøden Oversigt over den Indflydelse paa Gjennemgangstrafikken, som denne Forlængning over Grændsen i nærmeste Fremtid vil medføre, ikke ubetinget at anbefale, at dette Spørgsmaal gjenoptages paa Basis af Hovedjernbanens oprindelige Tilbud, om vi end ansee det utvivlsomt, at det med samme endelige økonomiske Resultat burde være foretrukket for Statsbanerne at have havt større Andeel i Administrationsudgifterne. Vi kunne derfor kun henlede Departementets Opmærksomhed paa denne Side af Forholdet mellem Banerne, idet vi i Statsbanernes Interesse maa ansee det ønskeligt, om nærværende Ordning ved denne Anledning eller ved næste Contract-Revision maatte kunne modificeres i ovennævnte Retning.

*Litra B* § 9 har i Forholdet mellem Hovedjernbanen og Hamarbanen været gennemført saaledes, at Hamarbanen har været debiteret fra Afsendelsesdagen den Hovedjernbanen og dens Dampskibe tilkommende Fragt, der skulle indkræves gennem Hamarbanen, og omvendt været krediteret for denne tilkommende Fragtandeele gennem Hovedbanen.

Da Hamarbanens Andeel af det fælles Fragtbetøb i dette Forhold bliver det mindste, og der sendes ulige mere Gods fra Hovedbanen til Hamarbanen end omvendt, har dette for sidstnævnte Bane medført et aarligt Rentetab, der efter Billighed neppe tilkommer den, idet det i Virkeligheden paaføres den ved Inkassation for Hovedbanen. Imidlertid have vi ved Undersøgelse af denne Conto i Hovedbogen fundet, at den kuns dreier sig om mindre betydelige Betøb. Efter samme *Litra* § 20 fordeles Udgifterne til Vedligeholdelse af Telegrafen, herunder indbefattet Overtelegrafistens Løn, mellem de tre Baner i Forhold til Ledningernes Længde. Foruden denne Lønning bestaa disse Udgifter væsentlig i Batteriernes Rensning og Fyldning. Da Hamarbanens Telegraf ikke har Batterier, og formentlig kun undtagelsesvis vil tiltrænge det Tilsyn, der skulde tilsvare dens Andeel i Overtelegrafistens Løn, vilde det vistnok være Besparelse for samme, om den kun stilledes under Ingeniørens Tilsyn og bar sine egne Udgifter, saaledes at den i §en omhandlede fælles Udgift kun kom til Fordeling mellem Hoved- og Kongsvingerbanen, hvis Forlængelse til Grændsen maa have medført, at Hovedbanen i Virkeligheden ikke dermed skulde paaføres større Andeel, end Tilfældet har været hidtil. Det gjælder vistnok ogsaa her, som næstovenfor under § 9 anført, at det gjælder mindre betydelige Betøb, men de blive dog ikke uden nogen Betydning for en Bane med mindre Driftsforholde som Hamarbanen.

#### Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse.

Efter Contractens *Litra C* § 8 har Kongsvingerbanen betalt 1 Spd. 89  $\beta$  pr. Locomotivmiil med Tillæg af 5 % for Skiftning for sine Locomotivers Drift og Vedligeholdelse.

Ifølge Skrivelse til Departementet fra Hovedbanens Direction af 7de September 1861, ind-

tagen i 8de Driftsberetning Side 60 og følg., er Størrelsen af denne Godtgjørelse beregnet paa den Maade, at samtlige Udgifter under Locomotivdepartementet for Hovedbanens 6 første Driftsaar have været fordeelte paa tilhørende præsterede Locomotivmiil, hvorefter Kvotienten har været reduceret til Fordeel for Kongsvingerlinien, saavel med Hensyn til dennes gunstigere Stigningsforhold, som formentlig i Forhold til dens Locomotivers mindre Vægt.

I den os oversendte Skrivelse fra Hovedbanens Direction til Departementet af 5te November sidstleden, tilbydes efter Erfaring fra forløbne 3 $\frac{3}{4}$  Aars Fællesdrift denne Godtgjørelse pr. Locomotivmiil for Drift og Vedligeholdelse nedsat til 1 Spd. 42  $\beta$  for Kongsvingerbanens 6 Locomotiver No. 13—18 og til 1 Spd. 72  $\beta$  for dens sidst anskaffede tungere Locomotiv No. 19.

Det skulde synes, at det naturligste Udgangspunkt for det nye Tilbud vilde have været Erfaringen om, hvad den specielle Drift og Vedligeholdelse for Kongsvingerbanens Regning i det forløbne Tidsrum i Virkeligheden havde kostet; thi om man end ikke udelukkende vilde have bygget paa denne, fordi Tilfældigheder ikke have havt saameget Spillerum til gjensidig Udjevning i de specielle som i de fælles Driftsresultater, saa findes der dog paa den anden Side i de afvigende Driftsforholde Momenter, hvis samlede Indflydelse ikke lade sig udskille med de fælles Driftsresultater som Udgangspunkt; saadanne er foruden Liniernes meget forskellige Stigningsforhold tildeels forskjelligt Skinnesystem, Locomotivernes ulige Construction, Vægt og Alder m. m. Imidlertid har under den forløbne Fællesdrift Omkostningerne ikke været og muligens tildeels vanskeligt kunnet være holdte saaledes fra hinanden under samtlige her henhørende Contoer, hvorfor den i Kongsvingerbanens Driftsberetninger givne Oversigt over Udgifterne til Drift og Vedligeholdelse af Locomotiver og Vogne tildeels er vildledende, idet samtlige Fællesudgifter til Værkstedets Drift og Vedligeholdelse m. m. ere forblevne udeelte paa Hovedbanens Contoer.

Directionen har kun baseret sit nye Tilbud paa Resultaterne af Fællesdriften, men benyttet disse paa den Maade, der maa ansees bedst skikket til saavidt muligt at lade de for begge Baner afvigende Momenter, der med dette Udgangspunkt kunne tages med i Beregningen, komme til sin Ret; disse ere da Locomotivernes forskellige Vægt og Drivhjultryk. Saaledes fordeles Udgifterne til Locomotivernes Vedligeholdelse i Forhold som deres Vægt, Udgifterne til Forbrugsgjenstande for Driften i Forhold som deres Drivhjultryk, der svarer til deres Trækkeevne, medens Driftspersonale, Værkstedadministration, Bygningers Vedligeholdelse, Renter og Assurance af Bygninger, Maskiner og Beholdninger m. m. fordeles saavel med Hensyn til begge Baners Locomotivantal som tilhørende Locomotivmiil.

Udføres den af Directionen opstillede Beregning for de enkelte Poster med opførte Moderation af 6  $\beta$  pr. Locomotivmiil for Vedligeholdelsen, af Hensyn til Hjulringenes mindre Slitage paa den fladere Linie, og Tillæg af Fragt for Kul fra Christiania til Lillestrømmen under Forbrugsgjenstande, faaer man for de 6 Stkr. mindre Locomotiver No. 13—18, hvis Vægt i Middelt er 500 Centner og Drivhjultryk 280 Centner:

	Pr. Locomotivmiil.
1. Locomotivernes Vedligeholdelse, hvorunder indbefattet Arbejdsløn og Forbrug af Materiale og Reservestykker = $500 \times 0,082 \beta$ . . . . .	" Spd. 41 $\beta$
2. Forbrugsgjenstande til Locomotivernes Drift: Kul, Olie, Talg, Hamp, Pudsegarn o. s. v. = $280 \times 0,252 \beta$ . . . . .	" — 70 -
3. Driftspersonale d. e. Førere, Fyrbødere, Pudsere og Vandpumpere . . . . .	" — 30 -
4. Værkstedbestyrelse, Contoirudgifter, Gas og Brænde aarlig 1800 Spd., Vedligeholdelse af Bygninger 1000 Spd., Renter og Assurance af Bygninger og Maskiner 1500 Spd., Maskiners Værdiforringelse 500 Spd. og endelig Rente og Assurance af Beholdninger, vedkommende Locomotivdepartementet 1884 Spd., gjør tilsammen . . . . .	" — 21 -
Sum	1 Spd. 42 $\beta$

For Locomotiv No. 19 med Vægt 670 Centner og Drivhjultryk 340 Centner bliver:

	Pr. Locomotivmil.
1. Vedligeholdelse = $670 \times 0,082 \beta$ . . . . .	" Spd. 55 $\beta$
2. Forbrugsgjenstande = $340 \times 0,252 \beta$ . . . . .	" — 86 -
3. Driftspersonale, som ovenfor . . . . .	" — 30 -
4. Værkstedsbestyrelse, Renter og Assurance o. s. v. . . . .	" — 21 -
	Sum 1 Spd. 72 $\beta$

Jernbanedirecteuren har i ovennævnte Skrivelse til Departementet af 29de November sidstleden sammenstillet Hovedbanens Tilbud med Driftsresultaterne fra de svenske Statsbaner og anført, at disses Locomotivstok i Alt væsentligt kunne sættes ved Siden af Kongsvingerbanens No. 19, medens de svenske Baners Overbygning er analog med Kongsvingerbanens, hvorimod Trainhastigheden i det Hele er større og derfor mindre gunstig for Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse end hos os.

Efter Trafik-Styrelsens Berettelse for 1865 Pag 46 og 47 faaer man ved at reducere til norske Maal og Skilling, fra Trainmil til Locomotivmil, og endelig ved at postere paa samme Maade som ovenfor, at Udgifterne blive i Skilling:

	1863.	1864.	1865.	Middel.	For Locomotiv No. 19.
1. Locomotivernes Vedligeholdelse . . . . .	27	32	33	31	55
2. Forbrugsgjenstande for Driften . . . . .	100	93	68	84	86
3. Driftspersonale . . . . .	39	40	43	41	30
	Sum 166	165	144	156	171

Det vil af denne Sammenstilling med Hovedbanens Tilbud sees, at de svenske Baner i Middel have havt større Udgift til Driftspersonale, mindre paa Vedligeholdelse og næsten overensstemmende Udgift paa Forbrugsconto. Udgifterne til Vedligeholdelsen have været i svagt Tiltagende, medens Udgifterne til Forbrugsgjenstande have været i stærkt Aftagende, hvilket for en væsentlig Deel skriver sig fra Overgang fra Cokes til Kul.

Det maa dog med Hensyn til de svenske Driftsresultater indrømmes, at det uden fuldstændigere Oplysninger, end der kan inddrages af vedkommende Driftsberetninger, er umuligt at anstille en fuldkommen paalidelig Sammenstilling, væsentlig fordi Driftsforholdene ere forskellige. Saaledes er vel, som anført, paa den ene Side Trainhastigheden større ved de svenske Statsbaner, men paa den anden Side tilbagelægges ved disse for hver Gang større Distancer med mindre Train, hvilket maa falde billigere paa Locomotivmilene, om end de mindre Train maa forøge Udgiften, fordeelt paa frembragt Centnermil. Fremdeles er den svenske Trafik væsentlig Person- og almindelig Godstrafik, som er mere jevn Aaret rundt, end vor, der for en stor Deel bestaaer i den meget uregelmæssige Trælast-Trafik. Endelig kan man heller ikke bygge paa fuldkommsn eensartet Postering under de forskellige Contoer. Imidlertid ansee vi dog for en omtrentlig Sandsynlighedsberegning Sammenstillingen ikke uberettiget, idet vi antage, at disse Uligheder i det Væsentlige indbyrdes kunne ophæve hinanden, og at derved kan lægges Vægt paa, at Kongsvingerbanen indtræder i den nye Driftsperiode med 50 % Forøgelse i sin Driftslængde ved Forlængningen til Charlottenberg.

Middeltallet af hvad der i de trende Driftsberetninger 1863—65 har været posteret som Udgifter vedkommende Kongsvingerbanen, giver for Locomotivernes Vedligeholdelse 28,3, for Forbrugsgjenstande, 57,7, og Driftspersonale 21,0; men da det kun ere de 6 smaae Locomotiver, der have været i Drift, maa disse Tal for Sammenstilling her overføres efter Forhold af Vægt og Drivhjultryk paa det vægtigere Locomotiv No. 19, og faaer man da:



	Udgift efter Driftsberetninger, overført paa Locomotiv No. 19.	Erfaring for svenske Statsbaner.	Hovedbanens Tilbud for Locomotiv No. 19.
1. Locomotivernes Vedligeholdelse . . . . .	38	31	55
2. Forbrugsgjenstande for Driften . . . . .	70	84	86
3. Driftspersonale . . . . .	21	41	30
	Sum 129	156	171

Vi skulle noget nærmere behandle enhver af disse Poster og først:

ad 1. Locomotivernes Vedligeholdelse. Det vil sees, at denne efter Værkstedsposteringen for Treaaret 1863—65 har været forholdsvis 7 Skilling højere end ved de svenske Statsbaner, men 17 Skilling lavere end Hovedbanens Tilbud. Dette er baseret paa Fællesudgifterne for de sidste 3 $\frac{1}{2}$  Driftsaar, fordeelte paa Locomotiv-Centnermiil med Fradrag af 6 Skilling pr. Locomotivmiil med Hensyn til supponeret Forhold af mindre Slitage af Hjulringe paa Kongsvingerbanen. I disse Fællesudgifter er imidlertid iberegnet enkelte Værkstedarbejder, vedkommende Hovedbanens Locomotivstok, som ikke kunne henføres til Vedligeholdelsen, og hvorefter de væsentligste ere Bygning af Tendere for Locomotiver No. 6, 7, 8, 9 og 10, der have været forandrede fra Tankmaskiner. Disse fem Tendere have efter meddeelt Opgave fra Værkstedet tilsammen kostet 5027 Spd. 107  $\beta$ , og have saaledes forøget Vedligeholdelsesposten med 0,0067  $\beta$  pr. Locomotiv-Centnermiil, der giver pr. Locomotivmiil  $500 \times 0,0067 = 3,36 \beta$  for Kongsvingerbanens mindre Maskiner, og  $670 \times 0,0067 = 4,50 \beta$  for den større Maskine No. 19, hvorefter man muligens nogenlunde vilde træffe det sande Forhold ved at antage, at Ombygningen i Værkstedet udenfor den egentlige Vedligeholdelse har forhøjet den paa Kongsvingerbanens Locomotiver udlignede Vedligeholdelse med respective ca. 4 og 5  $\beta$  for de mindre og det større Locomotiv, hvilket vil gjøre ca. 700 Spd. aarlig med stipponerede 20 000 Locomotivmiil, der efter Opgivende er det omtrentlige Miletal for sidste Driftsaar, altsaa efter Forlængningen til Charlottenberg. Men dette er kun en mindre Deel af den Different af  $55 \div 38 = 17 \beta$ , som man finder ved at sammenligne Hovedbanens Tilbud med Resultaterne af Driftsberetningerne for Kongsvingerbanen for Treaaret 1863—65, eller den Different af  $55 \div 31 = 24 \beta$ , som man finder ved Sammenligning med Resultaterne fra de svenske Statsbaner.

Da Hovedbanens Tilbud er baseret paa Resultaterne af Fællesdriften, maa det efter Omstændighederne blive en Skjønssag, hvorvidt man vil ansee disse Differentser for en mere eller mindre væsentlig Deel til Fordeel for Kongsvingerbanen, motiverede i Momenter, der burde være, men ikke ere komne til Indfyldelse ved Udligningen af Vedligeholdelses-Omkostningerne, saasom Beskaffenheden af dens Overbygning, heelt nye og hensigtsmæssige Locomotivstok, forholdsvis mindre Stationstjeneste m. m. Gaaer man imidlertid ud fra, at der ikke er Grund til at antage, at Vedligeholdelsen af Kongsvingerbanens Locomotivstok nødvendigvis maa blive væsentlig dyrere end Forholdet har været ved de svenske Statsbaner, saa skulde man kunne opføre Differenten mellem Hovedbanens Tilbud og Resultatet derfra som et omtrentligt Beløb, der i Tilfælde af, at Vedligeholdelsen dreves for egen Regning, muligens kunde indspares. Differenten er 24  $\beta$  for det store, og bliver for de mindre Locomotiver ca. 18  $\beta$ , proportioneret efter Vægtsforholdet. For 20 000 Locomotivmiil vilde den aarlig andrage til vel 3000 Spd.

Da Middelvægten af den svenske Locomotivstok er 737 Centner, medens det for Sammenstillingen benyttede Kongsvingerbanens No. 19 kun veier 670 Centner, skulde egentlig denne Sammenligning have faldt endnu Noget gunstigere ud for denne Bane, men da den svenske Vedligeholdelse paa den anden Side har vist sig Noget stigende i de trede Driftsaar, have vi undladt denne Correction.

Idet vi maa antage, at de tidligere omhandlede ulige Driftsforhold ved de svenske Baner

ialfald ikke kunne komme til Besparelse paa denne Conto, saa er det dog en Omstændighed med Hensyn til hvilken vi maa gjøre fornødent Forbehold. Som ovenfor opført, fandtes nemlig Udgifterne til Driftspersonale forholdsvis høie i Sverige; hvis dette skulde skrive sig fra, at man der holder en større Stok af Locomotivpersonale, hvis Værkstedsarbeide i højere Grad, end her er Tilfældet, kommer Vedligeholdelsescontoen tilgode, saa kan dette ikke blive uden Indflydelse paa den postvise Sammenstilling. Man kunde saaledes ikke paa den anden Side ansee det mindre motiveret, om Hovedbanens Direction ikke i nogen væsentlig Grad vilde vove at fjerne sig fra sit Udgangspunkt i Resultaterne af Fællesdriften, saalænge der ikke haves nogle bestemte Data for Indflydelsen af de Momenter, som ikke kunde medtages i de Beregninger, der ligge til Grund for dens Tilbud, hvortil kommer, at Hovedbanen ifølge Contractens § 7 ligeoverfor Kongsvingerbanen, assurerer denne for den Skade paa Locomotiver og Vogne, som ere Locomotivværkstedet og Locomotivpersonalet alene tilregnelige.

Ovenstaaende Beregning maa derfor ikke opfattes som givende Forskjellen imellem, hvad Hovedbanen tilbyder, og hvad den i Virkeligheden kunde paatage sig at gjøre det for, men som en Different, der paa denne Post muligens kunde indvindes, saafremt Kongsvingerbanen selv havde Værksted og overtog egen Vedligeholdelse og Risiko.

ad 2. Forbrugsgjenstande for Driften. Hovedbanens Tilbud bliver for Locomotiv No. 19 under denne Post pr. Locomotivmil 86  $\beta$ , medens Middelresultatet efter Kongsvingerliniens trede Driftsberetninger, overført paa denne Maskines Drivhjultryk er 70  $\beta$ , hvortil dog maa lægges 4  $\beta$  Godtgjørelse til Hovedbanen for Kulfragt fra Christiania til Lillestrømmen. Differenten bliver saaledes paa denne Post 12  $\beta$ .

Tilbudsbeløbet er, som ovenfor anført, fremkommet ved at udligne Resultatet af Fællesdriften paa Drivhjulcentnermile, og Spørgsmaalet bliver nu ogsaa her, hvorvidt en væsentlig Deel af denne Different, der bliver ca. 10  $\beta$  for de 6 mindre Locomotiver og med 20 000 Locomotivmil vilde gjøre omkring 1700 Spd. aarlig, er begrundet i gunstigere Forhold ved Kongsvingerlinien, der ikke ere eller vil kunne medtages i denne Udligning, og da væsentlig de samme Momenter, som ovenfor under Vedligeholdelsen antydet, hvoriblandt forholdsvis mere Stations-tjeneste paa Hovedbanen.

Kongsvingerlinien, der er bleven forsynet af Hovedbanens Beholdninger, kan dog i ethvert Fald ikke godskrives for den hele Different, da uundgaaelig Svinding i Beholdninger ved Transport, Lempning og Udlevering i Detaille m. m. er tilfaldt denne udeelt; men nogen forholdsvis væsentlig Indflydelse kan vel heller ikke dette Hensyn tillægges.

Ved Resultatet fra de svenske Statsbaner er at mærke, at denne Udgiftspost, der har været i stærkt Aftagende fra 100  $\beta$  i 1863 til 93  $\beta$  i 1864 og til 68  $\beta$  i 1865, hvilket efter Trafik-Styrelsens Beretning for 1865 Pag. 10 væsentligt tilskrives Overgangen fra Cokes til Kul og Indførelsen af Besparelses-Præmier.

Begge Dele ere gennemførte ved Kongsvingerbanen, hvor Trainhastigheden er noget mindre end ved de svenske Baner, en Fordeel, der dog muligens igjen, som ovenfor antydet, ophæves for denne Sammenligning derved, at de daglig gennemløbne Distancer, der i Middel ere Noget større, og Trainene i Middel lettere. Benytte vi saaledes det sidste svenske Driftsaars Resultat for Sammenligningen, saa bør disse 68  $\beta$  henføres til Drivhjultryk for Locomotiv No. 19, hvilket giver  $68 \times 340 : 298 = 77\frac{1}{2}$   $\beta$ , hvortil for Sammenstilling med Hovedbanens Tilbud maa lægges 4  $\beta$ , for Fragt til Lillestrømmen; Resultatet bliver saaledes  $81\frac{1}{2}$   $\beta$ , og Differenten til Fordeel for Kongsvingerbanen kun  $4\frac{1}{2}$   $\beta$ , der med 20 000 Locomotivmil, som ovenfor, vilde gjøre aarlig 750 Spd., hvori intet Hensyn er taget til Omkostninger ved Bestyrelse, Renter og Assurance af Beholdninger, idet disse Udgifter ere indtagne under 4de Post.

ad 3. Driftspersonale. Under denne Post fordeler Hovedbanens Tilbud efter Fællesdriftens Resultater sig med 30  $\beta$  Locomotivmil, medens Middelresultatet af de trede Driftsaar for Kongsvingerlinien er 21  $\beta$ . Det følger af sig selv, at Kongsvingerlinien ogsaa kom til at lønne

sit eget Driftspersonale, hvis den forøvrigt overtog Drift og Vedligeholdelse af sin rullende Stok, men Muligheden af Besparelse paa denne Conto er neppe tilstede i den Grad, som ovenstaaende Tal synes at antyde.

Ved de svenske Statsbaner er Middeltallet ikke ubetydeligt høiere, nemlig som tidligere opført, 41  $\beta$ , og vi have ovenfor under 1ste Post omnævnt, at endeel af dette Overskud for Sammenstillingen muligens skulde overføres paa Vedligeholdelsen.

Førerne af Hovedbanens Locomotiver ere tildeels ældre og staa paa forholdsvis høiere Aflønning, forholdsvis mere har der været optjent i Besparelsepriemier, og Hovedbanens Driftsforholde medføre, som ovennævnt, at deres Locomotiver faa forholdsvis mere Stationstjeneste, hvorved Udgifterne falde tungere paa Locomotivmilene, men sandsynligvis maa den Omstændighed tillige have ikke uvæsentlig Deel i Differentsten, at der har været undladt at postere paa Kongsvingerbanens Andeel i Lønninger af fælles Betjente under denne Conto.

ad 4. Kongsvingerbanens Andeel i de fælles Udgifter til Værkstedbestyrelse, Vedligeholdelse, Renter og Assurance af tilhørende Bygninger, Maskiner og Beholdninger er i Hovedbanens Tilbud udlignet med 21  $\beta$  pr. Locomotivmil, der med ovenfor benyttede Supportion af 20 000 Mile giver i aarligt Bidrag 3500 Spd. Den fælles Udgift under denne Post er, som ovenfor specificeret, anslaaet til 6684 Spd. aarlig og maa ansees forholdsvis kun ubetydeligt voxende med tiltagende Antal Locomotivmil, hvoraf følger, at Kongsvingerbanen vil komme til at yde forholdsvis større Bidrag til samme, jo mere dens aarlige Locomotivmileantal fjerne sig fra Middeltallet for de  $3\frac{2}{3}$  Driftsaar, der er lagt til Grund for Fordelingen, dette er 13 172 Mile aarlig, der kun giver aarligt Bidrag af 2305 Spd.

#### Vognenes Drift og Vedligeholdelse.

Efter Contractens Litra C § 8 har Kongsvingerbanen betalt til Hovedbanen 4  $\beta$  pr. Vognmil for Vognenes Vedligeholdelse og 2  $\beta$  pr. Vognmil for deres Drift, saaledes, at de 4  $\beta$  i Vedligeholdelsesomkostninger beregnes for hver Mil, som dens Vogne have løbet paa begge Baner, medens de 2 Skilling i Driftsomkostninger beregnes for hver Mil, der af begge Baners Vogne har været løbet paa Kongsvingerbanen.

Hovedbanens Direction oplyser i den os oversendte Skrivelse til Departementet af 28de December sidstleden, at Resultaterne af Fællesdriften i Hovedbanens 9de til 12te Driftsaar udviser at Drift og Vedligeholdelse i disse 4 Aar, har kostet tilsammen 5,598 Skilling pr. Vognmil. Da Udgifterne saaledes for den forløbne Tid have været meget nær lige med den contraherede Godtgørelse til Hovedbanen, og da det antages uden Tvivl, at Udgifterne til Vognenes Vedligeholdelse i de nærmeste herpaa følgende Aar ville stige betydeligt paa Kongsvingerbanen, hvor nemlig Vognenes værste Slidningsperiode ansees forestaaende, medens denne derimod for Hovedbanens Vedkommende antages for længere Tid siden overstaaet, og da Hovedbanens mulige Gevinst i ethvert Fald antages ubetydelig forholdsvis til den større Risiko, som Hovedbanen i Realiteten antager, har Directionen ikke vovet for den nærmeste Fremtid at foreslaa nogen Nedsættelse i den oprindelig bestemte Priis af tilsammen 6  $\beta$  pr. Vognmil. Den foreslaaer derimod nogle Modifikationer i den gjensidige Vognleie, omhandlet i Contractens Litr. A § 2, nemlig 12 istedetfor 15  $\beta$  for en Stoppevogn og 2den Classe Passageervogn, og 16 istedetfor 24  $\beta$  for en 1ste Classe eller sammensat 1ste og 2den Classe-Vogn.

I høiere Grad, end tidligere under Locomotiv-Spørgsmaalet berørt, gjælder det, efter af Directionen Oplyste, her, at Driftsberetningernes Postering er vildledende med Hensyn til Hovedbanens Udgifter til Vedligeholdelse og Drift af Kongsvingerbanens Vognpark, og der findes her neppe nogen Veiledning til Spørgsmalets Bedømmelse udenfor Fællesdriftens Resultater. Da Kongsvingerbanens Godsvogne for den største Deel tillige gaa over den besværligste Strækning af Hovedbanen, nemlig mellem Lillestrømmen og Christiania, hvilket muligens ogsaa kan blive Tilfældet med en væsentlig Deel af dens Passageervogne, saa er der formentlig heller ingen Grund til at antage, at Kongsvingerbanen skulde

tabe ved, at Resultaterne fra Fællesdriften lægges til Grund. Det skulde da være, fordi dens Vognpark er nyere, hvilket ogsaa uden Tvivl i de hidtil forløbne fælles Driftsaar har medført en forholdsvis mindre Vedligeholdelse; men paa den anden Side gaar Hovedbanens Direction ud fra, at der netop af denne Grund sandsynligviis nu forestaaer en kostbarere Vedligeholdelsesperiode, som Hovedbanens Vognpark allerede har gennemgaaet. Med Hensyn til dette Punct vil det sees af følgende Tabel for Vognenes Vedligeholdelse i Hovedbanens 12 Driftsaar, fordeelt paa tilhørende Vognmil, at dens 7de og 8de Driftsaar viser en Stigning, der ligger over, hvad Kongsvingerbanen vilde have at betale paa denne Conto, nemlig 3,638  $\beta$ , naar fra de 4  $\beta$  i Vedligeholdelsesomkostninger trækkes 0,362  $\beta$ , som efter Directionens Beregning bliver dens paa Vognmilen udlignede Bidrag til Vedligeholdelse, Renter og Assurance af Vognværksted samt Renter og Assurance af tilhørende Beholdninger. I de fordeelte Vedligeholdelses-Omkostninger er fratrukket Ombygningsarbejder i Værkstedet, men iberegnet Aflønnning af Vognmestere og Værkstedes-Formænd.

Driftsaar.	Antal Vogne.	Vognmile.	Vedligeholdelses-Udgifter.	Vedligeholdelse fordeelt paa Vognmil	Anmærkninger.
1ste	262	163 915	5 877	4,302	} Vedligeholdelse paa Contract i 1ste Driftsaar.
2det	262	179 051	3 889	2,606	
3die	302	195 035	5 649	3,476	
4de	302	200 733	4 911	2,935	
5te	302	215 324	3 609	2,011	
6te	302	201 898	5 679	3,375	
7de	330	241 519	8 570	4,258	
8de	332	275 921	9 262	4,028	
9de	567	376 994	9 072	2,888	} Fællesdrift af Hovedbanen og Kongsvingerbanen.
10de	568	468 063	9 772	2,505	
11te	642	430 490	11 252	3,137	
12te	642	590 796	15 539	3,156	

Fordeles Erfaring-Resultaterne fra de 4 Aars Fællesdrift særskilt paa Vedligeholdelse og Drift med Hensyn til, at der ved Opgjøret for Kongsvingerbanen haves forskjelligt Udgangspunct for Miletallet, nemlig for Vedligeholdelsen Kongsvingerbanens Vognmile paa begge Baner, og for Driften begge Baners Vognmile paa Kongsvingerbanen, saa maa til Vedligeholdelsen henføres:

1. Arbejdsløn og Forbrugsgjenstande ved Vedligeholdelsen af Vogne og Presseninger, hvori iberegnet Løn til Værkstedesformænd og Vognmestere, bliver, naar Ombygningen udenfor den egentlige Vedligeholdelse udskilles, i de 4 Aar 45 635 Spd. fordeelte paa 1 866 343 Vognmile, der giver pr. Vognmil. . . . . 2,934  $\beta$
2. Vedligeholdelse af Værkstedesbygning aarlig . . . . . 200 Spd.
3. Renter og Assurance af Værksted med Inventarium, 6 % af 5000 Spd. 300 —
4. Renter og Assurance af Beholdninger tilhørende Vogndepartementet er 6 % af 15 150 Spd. . . . . 909 —

Tilsammen 1 409 Spd.

Gjør for 4 Aar  $4 \times 1409$  Spd. = 5636 Spd., der fordeelte paa 1 866 343

Vognmil giver . . . . . 0,362 —

Til sammen 3,296  $\beta$

Transport 3,296 β

Under Driften kommer da:

5. Lønning af Conducteurer, der for de 4 Driftsaar har udgjort . . .	20 044 Spd.
6. Lønning af Vognvisiteurer . . . . .	3 836 —
7. Uniformer til Conducteurer . . . . .	1 545 —
8. Smørelse til Vognene . . . . .	5 997 —

Tilsammen 31 422 Spd.

der fordeelte paa 1 866 343 Vognmile giver . . . . . 2,020 -

Tilsammen for Drift og Vedligeholdelse 5,316 β

Efter Hovedbanens Directions Beregning skulde denne Sum være 5,596 β, altsaa 0,282 β høiere. Denne Differents skriver sig hovedsagelig derifra, at her er udskilt et Beløb af 4 259 Spd. 56 β, som Hovedbanen i 9de Driftsaar har anvendt paa Ombygning af 37 Stkr. Plankevogne og 7 Stkr. Kassevogne, hvilket formodes at burde holdes udenfor den egentlige Vedligeholdelse, da det i Hovedjernbanens Directions Skrivelse til Departementet af 12te Marts 1862 er anført, at den Vedligeholdelse, som man paatager sig, ikke omfatter Vognenes Ombyggen, der er regnet under Amortisationen. See 8de Driftsberetning Pag. 83.

Det vil sees, at Fællesdriften egentlig har kostet en Ubetydelighed mere, end Kongsvingerbanen betaler, men denne Udgift har paa den anden Side været i Aftagende, nemlig

fra 2,218 β i 9de Driftsaar	
til 2,104 - i 10de —	
- 2,018 - i 11te —	
- 1,830 - i 12te —	

Da vi maa være enige i Sandsynligheden af, at Vedligeholdelsesomkostningerne for Kongsvingerbanens Vognpark i den nærmeste Fremtid vil blive større, end i de forløbne Driftsaar, og vi heller ikke kunne have Noget at erindre mod det af Directionen Anførte med Hensyn til den Risico, som Hovedbanen i Realiteten overtager, ansee vi det rimeligt, at der ikke kan tilbydes Nedsættelse i den Godtgjærelse for Vognenes Vedligeholdelse og Drift.

Paa den anden Side maa vi antage, at der saafremt man skulde bestemme sig til selv at overtage Vedligeholdelse og Drift af egne Locomotiver, ikke vilde være nogen Grund til ikke at gennemføre dette for Vognene tillige, om end mulig Adgang til Besparelse paa denne Conto ved egen Overtagelse af Risico maa blive forholdsviis mindre end under Locomotivdepartementet. Med Hensyn til denne Side af Sagen skal anføres, at Kongsvingerbanens aarlige Bidrag til Vedligeholdelse, Renter og Assurance af Vognværksted, samt til Rente og Assurance af Beholdninger under Vogndepartementet bliver ca. 800 Spd. aarlig, naar man efter sidste Driftsaars Resultat supponerer for denne Linie 271 000 Vognmile aarlig.

Vi have i det Foregaaende postviis gennemgaaet Spørgsmaalet om Vedligeholdelse og Drift af Kongsvingerbanens Locomotiver og Vogne, og med Hensyn til det Alternativ, at overtage samme for egen Regning paaviist, hvad derved muligens kunde indspares, sammenholdt med Hovedbanens Tilbud. Under Forudsætning af 20 000 Locomotivmiil og 271 000 Vognmiil aarlig, vilde Kongsvingerbanens Tilskud til Vedligeholdelse, Renter og Assurance af Værksted med Inventarium, Rente og Assurance af tilhørende Beholdninger, og endelig til Værkstedsbestyrelse udgjøre 3500 Spd. aarlig, og det tilsvarende Tilskud vedkommende Værksted og Beholdninger under Vogndepartementet udgjøre 800 Spd. aarlig, tilsammen 4300 Spd. Idet vi gaa ud fra, at man af Hensyn til Capitaludlæg vilde nøie sig med et mindre Værkstedsanlæg, kun udstyret for den jevne daglige Vedligeholdelse, da man i Christiania enten ved Overenskomst med Hovedbanens eller et andet mekanisk Værksted maatte kunne sikre sig Adgang til at faa udført indtræffende extraordinaire Arbejder, ansee vi det sandsynligt, at denne Sum overhovedet vilde være tilstrækkelig til at dække tilhørende Udgifter, og Kongsvingerbanen vilde da have sin Chance til at indspare den hele mulige Fordeel under de øvrige Poster, som ellers med

Risicoen tilfalder Hovedbanen, og vi have paaviist at det med de Forbehold med Hensyn til Sammenstillingens Berettigelse, som vi tidligere have anført, efter vor Opfatning med Sandsynlighed kan gjælde forholdsviis ikke ubetydelige Beløb, maaske indtil omkring 3000 Spd. aarlig, under Locomotivernes Vedligeholdelse, muligens indtil omkring 750 a 1700 Spd. under Forbrugsgjenstande for dens Drift, og vilde man ogsaa hertil for Vognene supponere indtil f. Ex.  $\frac{1}{2}$   $\beta$  pr. Vognmil, saa vilde der i det Hele blive Spørgsmaal om et Beløb over 5000 Spd. aarlig ved at gaa ud fra sidste Driftsaars omtrentlige Miletal. Dette Beløb vil være i Stigende i Forhold, som Trafikken maatte være i Tiltagende i kommende Driftsperiode, eller egentlig i noget stærkere Proportion, da enkelte Udgiftposter, som tidligere udviklet, ikke vilde forøges i samme Forhold som Antallet af de gjennemløbne Locomotivmile og Vognmile. Hertil kommer ogsaa et Hensyn, der ved Jernbanevesenets Udvikling har viist sig ikke uvæsentligt, nemlig, at Kongsvingerbanen umiddelbart vil kunne drage Fordeel af mulige Forbedringer, der imidlertid maatte gjøre sig gjældende i Retning af Besparelse i Slitage eller Forbrug. Vistnok vil nemlig Hovedbanen, forsaavidt saadanne ikke maatte være forbundne med forholdsviis for betydelige Capitaludlæg, sandsynligviis heller ikke undlade at gennemføre dem ved Kongsvingerbanens Driftsmidler. Saaledes har f. Ex. allerede uden særegen Godtgjørelse endeel Smedejerns-Hjulringe under denne Banes Stok været ombyttet med Staalringe; men Fordelen herved kan dog i Virkeligheden neppe ansees at være kommen Kongsvingerbanen tilgode; thi enten Hovedbanen beholder dens Driftsmidlers Vedligeholdelse, indtil disse Staalringe have udtjent, eller den afleverer den forinden, saa vil Besparelsen tilfalde den selv, saafremt vi med Rimelighed kunne gaa ud fra, at den i sidste Tilfælde ikke vil undlade at gjøre Fordring paa, og med Billighed blive tilkjendt Erstatning for at have afleveret Material i denne Henseende i fuldkomnere Stand, end den modtog samme. I første Tilfælde kan Fordelen kun komme Kongsvingerbanen tilgode, forsaavidt den ved en senere Contractrevision maatte faa Andeel i Besparelsen.

Imidlertid have vi ovenfor indrømmet, at den Godtgjørelse, hvorfor Hovedbanens Direction nu tilbyder fortsat Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens rullende Stok, maa ansees motiveret fra dens Standpunkt i Fællesdriftens Resultater, dog med den mindre væsentlige Reduction af 4 og 5  $\beta$ , der under Vedligeholdelsen af Locomotiverne ere tilkomne ved Ombygninger, som udenfor den egentlige Vedligeholdelse have været udførte i Hovedbanens Værksted.

Naar vi desuagtet antage, at der kunde blive Tale om yderligere Nedsættelse, gaa vi ud fra, at der ved denne Udligning fra Fællesdriftens Resultater ikke har kunnet være taget Hensyn til flere Momenter i Kongsvingerbanens Favør, som vi tro at burde tillægge ikke uvæsentlig Indflydelse, og hvoraf vi ville udhæve dens Driftslængdes væsentlige Forøgelse i Forhold til Hovedbanens ved Forlængelsen over Grænsen.

Spørgsmaalet for Kongsvingerbanen om egen Overtagelse af Drift og Vedligeholdelse er imidlertid ikke udelukkende økonomisk, men ogsaa administrativt, og kan derfor ikke løses ved kun at opstille Overslags-Udgifter for egne Værksteder og Beholdninger med tilhørende Personal ligeoverfor Hovedbanens nærværende eller muligens reducerede Tilbud, hvorfor vi med disse Data til dets Belysning maa henstille det til videre Behandling af vedkommende Authoriteter.

Mod den Maade, hvorpaa Hovedjernbanens Direction har beregnet den i dens Tilbud om fremtidig Drift og Vedligeholdelse af Kongsvingerbanens Locomotiver tilsvarende, modificerede, gjensidige Leie under Litra A § 3, finde vi Intet at bemærke. Disse Beløb af respective 1 Spd. 82  $\beta$  for Kongsvingerbanens mindre og 2 Spd. 9  $\beta$  for Hovedbanens mindste og de Kongsvingerbanen tilhørende Locomotiver af samme Størrelse ere fremkomne ved til Drifts- og Vedligeholdelsesomkostninger at lægge 10% af Locomotivets Værdi som Renter og Amortisation fordeelt paa aarlig tilbagelagte 2400 Mile.

Skulde imidlertid ovenfor behandlede Spørgsmaal om Drift og Vedligeholdelse medføre Modification i det Tilbud, der ligger til Grund, ville disse Beløb i Overensstemmelse blive at forandre.

Heller ikke finde vi Noget at erindre, ved de af Directionen foreslaaede Modificationer i Litra A § 2, hvorefter Leien af en Stoppevogn og en anden Classe Passagevogn skulde nedsættes fra 15 til 12  $\beta$ , og af en første Classe eller sammensat første og anden Classe fra 24 til 16  $\beta$  pr.

Vognmiil, hvilke Beløb fremkomme ved til 6  $\beta$  for Drift og Vedligeholdelse at lægge 11 % af Værdien i Renter og Amortisation, fordeelt paa 2000 Vognmiil aarlig.

I Forholdet til Hovedbanen vil denne Nedsættelse sandsynligviis blive Afgang i Vognleie til Kongsvingerbanen, idet Udviklingen af Passageertrafikken over Grændsen maa forudsættes at ville lede til gennemgaaende Trains til Christiania, hvilket allerede for en Deel er indført og under Forudsætning af, at Kongsvingerbanen i det Hele taget dertil selv vil have fornøden Vognpark.

**B. A. Nielsen.**

**Oluf N. Roll.**

**L. Segelcke.**

**Skrivelse fra Directionen for Hovedjernbanen til Departementet for det Indre  
af 6te April 1867.**

Tilfølgende det Kongelige Departements Skrivelse af 19de Februar skal Directionen i Anledning hvad der af Undersøgelsescommissionen af Contractsforholdet mellem Hoved- og Kongsvingerbanen er ytret, tillade sig at bemærke Følgende:

At Kongsvingerbanens Indtægt pr. Personmiil er mindre end Hovedbanens, har sin Grund ikke deri alene, at Taxterne pr. Miil er mindre for de fjernere fra Christiania liggende Banedele, men ogsaa deri at Forholdet mellem de forskjellige Vognclasser er fordeeltigere paa Hovedbanen end paa Kongsvingerbanen; ved den første udgjorde nemlig i 11te Driftsaar Indtægten af hver Vognklasse i Procent af den hele Passageerindtægt respective

7,6 % for 1ste Classe, 25,4 % for 2den Classe og 66,0 % for 3die Classe, ved den sidste derimod 6,4 % - 1ste — 24,1 % - 2den — - 69,5 % - 3die —

Det samme er Tilfældet med Godstransporten. Hvad det Gods angaaer, der er classificeret efter Vægt eller Maal, befordredes i 11te Driftsaar paa Hovedbanen 575 715 Centner Gods classificeret i de bedre Classer A 1 & 2, B 1 og C 1, mod 118 448 Centner, classificeret i de slettere Classer A 3 & 4, B 2 og C 2, altsaa næsten 5 Gange saa meget af bedre Classer som af de slettere. Ved Kongsvingerbanen udgjorde i dens 3die Driftsaar Transporten af de bedre Classer 125 530 Centner og af de slettere 73 872 Centner, altsaa kun  $1\frac{3}{4}$  Gange saameget af de bedre Classer som af slettere.

Af Gods, der er classificeret i hele Vognladninger, fremførtes paa Hovedbanen i dens 11te Driftsaar 22 267 af 1ste, 2den, 3die & 4de Classe mod 5056 af 5te Classe, altsaa  $4\frac{1}{2}$  Gange saameget af de første bedre Classer end af den sidste sletteste Classe. Paa Kongsvingerbanen befordredes i dens 3die Driftsaar af de førstnævnte bedre Classer 6779 Vogne mod 1834 Vogne af den sletteste Classe, altsaa blot  $3\frac{2}{3}$  Gange saameget af de bedre end af den sletteste Classe.

At Udgiften pr. Bruttocentnermiil har været større ved Kongsvingerbanen end ved Hovedbanen og de svenske Statsbaner har nærmest sin Grund deri, at Trafikken paa Kongsvingerbanen er saameget mindre end ved disse, og at den derfor har saameget færre Bruttocentnermile at fordele den hele Udgift paa, medens denne Udgift lider en forholdsviis meget ringe eller saagodtsom ingen Forøgelse, om Bruttocentnermilene forøges derved, at der kjøres forholdsviis mere læssede Vogne, og Forøgelsen heller ikke voxer paa langt nær i Forhold efter Bruttocentnermilene, om disses Tal forøges derved, at der kjøres flere Trains. Af Kongsvingerbanens 3die Driftsberetning Pag. 45 og følgende sees det saaledes, at Bruttocentnermilene i det sidste Driftsaar, hvormed Beretning haves, har udgjort pr. Miil Bane: ved Hovedbanen 8 443 146, ved de svenske Baner 5 539 562, men ved Kongsvingerbanen kun 3 117 373, og pr. Trainmiil: ved Hovedbanen 2932, ved de svenske Baner 2491, men ved Kongsvingerbanen kun 2047. Af samme Grund, nemlig af Mangel paa Trafik, viser ogsaa Udgifterne pr. Bruttocentnermiil sig størst ved Hamarbanen, uagtet denne forsøges drevet med den yderste Økonomi.

Sammenlignes Banernes Driftsudgifter med Hensyn til Trainmilene, hvilket er det sædvanligste, sees at Kongsvingerbanens Udgifter har været mindre end Hovedbanens, men derimod større end de svenske Baners. At Udgifterne pr. Trainmiil ved Kongsvingerbanen burde være noget mindre end de vare ved Hovedbanen, medens denne endnu var ny, ligesom Kongsvingerbanen, følger kun deraf, at ved den første ikke behøves at benyttes saameget assisterende Locomotiver, at Locomotiverne i sig selv er mindre, og at Slitagen af Hjulringe og Skinner paa Grund deraf og af Banens større Fladhed maa være noget mindre. Udgiften pr. Trainmiil, i Gjennemsnit for de 3 første Driftsaar, var ved Hovedbanen 6,38 Spd. og har ved Kongsvingerbanen været 5,80 Spd., medens Trainmilenes Antal i Gjennemsnit aarlig pr. Miil Banelængde var ved Hovedbanen 2066, ved Kongsvingerbanen derimod kun 1501; havde Kongsvingerbanen havt ligesaa mange Trainmile som Hovedbanen, vilde følgelig Forholdet mellem Udgifterne viist sig endnu gunstigere for Kongsvingerbanen; Directionen er derfor af den Formening, at Kongsvingerbanens Driftsudgifter i det Hele vilde være blevet større end hidtil, hvis dens Drift ikke var skeet i Forening med Hovedbanens, saaledes som det har været Tilfældet.

At Udgifterne pr. Trainmiil ved de svenske Baner ere saa betydelig mindre end ved Kongsvingerbanen, maa formentlig for en Deel have sin Grund i en forskjellig Posteringsmaade af begge Baners Udgifter og forøvrigt følge af, at Trainmilenes Antal er saameget større, nemlig i Gjennemsnit af alle 3 Aar 1954 pr. Miil Bane ved de svenske Baner og kun 1501 ved Kongsvingerbanen.

Havde Kongsvingerbanen havt samme Trainmile som de svenske Baner, f. Ex. i Banernes 3die Driftsaar, nemlig 2224 Trainmile pr. Banemiil eller 16 902 Trainmile i det Hele d. e. 5326 Mile flere end den havde, vilde de derved foraarsagede forøgede Udgifter sandsynlig kun have udgjort for Locomotiver  $5326 \times 1\frac{3}{4}$  Spd. d. e. 9321 Spd. og for Vognene  $6 \beta \times 13 \times 5326$  d. e. 3462 Spd., tilsammen  $1\frac{1}{2}$  783 Spd.; de samlede Udgifter i 3die Aar vilde saaledes have udgjort 80 601 Spd. d. e. 4,77 Spd. pr. Trainmiil. De svenske Baners Udgifter udgjorde i samme Aar kun 3,95 Spd. pr. Trainmiil; men dette er endog mindre end hvad de have udgjort ved Hamarbanen, og det kan neppe betvivles, at de vilde have viist sig større, om Regnskabet havde været ført aldeles overeensstemmende med hvad her finder Sted.

At det ikke med Billighed kan forlanges, at Hovedbanen skulde afstaa til Kongsvingerbanen nogen Andeel af Gjennemgangstrafikken fra denne Bane, haaber Directionen at have godtgjort i sin Skrivelse til det kongelige Departement af 12te Marts 1862, indtaget i Hovedbanens 8de Driftsberetning Pag 73, til hvilken Skrivelse den fremdeles i Et og Alt maa henholde sig.

Den kan saaledes heller ikke indgaae paa den af Commissionen antydede Revision af Contractsforholdet mellem begge Baner, hvorved en Sammenblanding af Contractens Hovedpunkter skulde finde Sted i Retning af Directionens oprindelige Forslag.

Ønsker Staten at forbedre Udbyttet for Kongsvingerbanen paa Hovedjernbanens Bekostning, kan dette kun skee, ved at Staten opkøber den sidstnævnte Jernbanes Actier, hvilket fortiden kan skee adskilligt under Pari, og hvorefter det naturligviis vilde staa Staten frit for at slaa begge Baners Regnskaber sammen, men ikke ved at forlange, at Hovedbanens Actionærer skulde afgive nogen Deel af deres lovlige Indtægt til Kongsvingerbanen. Noget ganske andet, end saadan Afgiven af Indtægt fra den ene Jernbane til den anden, er Fragnedsættelser, der kommer det trafikkerende Publikum til gode, og saadanne ere gjentagende blevne udførte ved Hovedbanen til Fordeel saavel for dens egen som for Kongsvingerbanens Trafik, og herpaa har Directionen fremdeles sin Opmærksomhed henvendt.

Derimod bør formentlig ved Betragtninger over Contracten mellem Hovedjernbanen og Kongsvingerbanen haves for Øie, at den sidstnævnte Jernbane paa denne Maade har erholdt en ganske overordentlig billig Administration. Saaledes har i de  $4\frac{1}{2}$  Aar fra 1ste September 1862 til 31te December 1866, Hovedbanens Udgifter til Directionen været 7925 Spd. 24  $\beta$  eller i Gjennemsnit pr. Aar 1828 Spd. 103  $\beta$ , dens Udgifter til Hovedcontoiret 18 797 Spd. 84 $\frac{1}{2}$   $\beta$ , eller i Gjennemsnit pr. Aar 4337 Spd. 103  $\beta$ , medens Kongsvingerbanens Udgifter i de 4 Aar fra 1ste Januar 1863 til 31te December 1866 have udgjort til Directionen 903 Spd. 16  $\beta$ , eller i Gjennemsnit aarlig 225 Spd. 94  $\beta$



og til Hovedcontoiret 7710 Spd. 77  $\beta$ , eller i Gjennemsnit aarlig 1927 Spd. 79  $\beta$ . Medens Hovedjernbanen hertil bidrager i Gjennemsnit aarlig 6166 Spd. 90  $\beta$ , bidrager altsaa Kongsvingerbanen blot aarlig 2153 Spd. 53  $\beta$ , eller 4013 Spd. 37  $\beta$  mindre, foruden at Hovedbanen leverer Locale til Hovedcontoir og Driftsbestyrerens Bolig. Thronhjemsbanen, hvis Længde blot er mellem  $\frac{1}{2}$  og  $\frac{1}{3}$  af Kongsvingerbanens og hvis Indtægter er mellem  $\frac{1}{3}$  og  $\frac{1}{4}$  af samme Banes, har en ligesaa stor Udgift hertil nemlig for 1ste Driftsaar 2157 Spd. 85  $\beta$ .

Til Commissionens Bemærkning angaaende Contractens Litr. B § 9 oplyses, at Mellemregnskabet for Gjennemgangsfragten neppe kan føres anderledes end som hidtil, nemlig at Hamarbanen bliver debiteret for den samme ikke tilkommende Fragtandeel, som er at betale der, og at den crediteres for den samme tilhørende Fragtandeel, som er at betale her eller ved nogen anden udenfor Hamarbanen liggende Station; Alt fra den Dag Varen indleveres, fragtberegnes og indføres i Bøgerne. Det Rentetab, som følger deraf, at Fragten ikke kan erholdes betalt førend en 6 à 10 Dage efterat den er bleven debiteret, kan saaledes ikke undgaaes, medmindre der for Gjennemgangsfragtens Vedkommende gjøres den Indskrækning, at al saadan Fragt skal være betalt paa Afsendelsesstationen, en Indskrækning, som Directionen imidlertid ikke finder anbefalelsesværdig, da den kun vilde være til Gene for Trafikken, uden at medføre nogen tilsvarende Nytte hverken for Hamarbanen eller de andre Jernbaner eller Dampskibene. Det Rentetab, hvorom her er Tale, bestemmes for Driftsperioden fra 1ste September 1865 til 31te December 1866 paa det Allernærmeste ved at tage Forskjellen mellem Hovedbanens og Dampskibenes Fragtandeel for alt fra Christiania Afsendt, som er at betale ved Hamarbanen, og Hamarbanens Fragtandeel for alt fra Hamarbanen Afsendt, som er at betale her, og af denne Forskjel at beregne 5 % aarlig Rente for ca. 8 Dage; hvad der er sendt med Gjennemgangsfragt mellem Hamarbanen og de øvrige Stationer er nemlig en reen Ubetydelighed. Hovedbanens og Dampskibenes Fragtandeel for Afsendt herfra at betale ved Hamarbanen udgjorde i det nævnte Tidsrum 16 593 Spd. 18  $\beta$ , og Hamarbanens Fragtandeel for Afsendt fra Hamarbanen at betale her 1037 Spd. 43  $\beta$ ; 5 % aarlig Rente af Differentsten for 8 Dage udgjør 17 Spd. 5  $\beta$ , som reduceret til 1 Aar bliver 12 Spd. 94 $\frac{1}{2}$   $\beta$ , hvilket altsaa skulde være Hamarbanens Tab.

En forandret Forretningsorden vilde medføre et Bryderi og en Bekostning, der mange Gange vilde overstige dette ubetydelige Beløb.

Angaaende Bemærkningen Litr. B § 20 oplyses, at Udgifterne til Telegrafens Vedligeholdelse ikke — foruden Overtelegrafistens Løn — væsentlig bestaaer i Batteriernes Rensning og Fyldning, men for en større Deel af Tilsyn med Ledningen og Vedligeholdelse af Isolatorer og Pæle. Batteriernes Rensning og Fyldning fordrer nemlig for Telegrafens nuværende Udstrækning kun ca. 140 Spd. aarlig med Arbeidsløn og Materialier, hvorimod Ledningens Vedligeholdelse i Gjennemsnit af de forløbne 4 Kongsvingerbanens Driftsaar for alle Telegrafer har kostet ca. 698 Spd. aarlig foruden Overtelegrafistens Løn. Exempelviis maa anføres, at til Ledningens Vedligeholdelse er i Kongsvingerbanens 4de Driftsaar alene medgaaet ca. 500 Spd. til Ombygning af Linien med nye Pæle og Isolatorer paa hele Strækningen mellem Kongsvinger og Sæterstøen, foruden ca. 100 Spd. til den øvrige Deel af Kongsvingerbanen, uagtet denne Linie dog ikke er gammel.

Hamarbanens Telegraf har vistnok ingen Batterier at vedligeholde, ligesaalidt som den antages at behøve Overtelegrafistens Tilsyn uden ved ganske enkelte Leiligheder, og den burde derfor maaske heller ikke deeltage i Udgifterne dertil; men paa den anden Side har Hamarbanen kostbare Instrumenter foruden sin Ledning at istandholde, saa det kan blive uvist, om ikke Hamarbanen i Længden staar sig bedre ved at Forholdet forbliver uforandret, end ved for sin Regning alene at overtage Vedligeholdelsen. Som Forholdet nu er, falder der paa Hamarbanen en Andeel af  $\frac{3,4}{40,6}$  af samtlige Telegrafudgifter; den har saaledes nogen Fordeel af, at Ledningen beregnes som enkelt, uagtet den dog har ligesaa mange Pæle pr. Miil som de øvrige Baner, ligesom dens Bidrag af ca. 35 Spd. aarlig til Overtelegrafistens Lønning neppe kan ansees for stort for den specielle Kyndighed, som for dette Bidrag stilles til dens Disposition. Skulde det imidlertid ansees ønskeligt

for Hamarbanen, at dette Forhold forandres, som af Commissionen foreslaaet, har Directionen intet Væsentligt derimod at indvende.

Angaaende hvad der af Commissionen er anført om Vedligeholdelsen og Driften af Locomotiverne bemærkes:

Der kan ikke dømmes efter hvad der i Kongsvingerbanens Driftsberetninger har været posteret til Locomotivernes Vedligeholdelse; dette er nemlig kun hvad der directe har været anvendt paa Kongsvingerbanens Locomotiver og indbefatter ikke de Lønninger eller de Materialier, som daglig medgaae i Værkstedet til dettes Drift og Vedligeholdelse, uden at kunne debiteres paa noget bestemt Locomotiv; under Forudsætning, at alle Locomotiver trænge omtrent lige meget til Eftersyn og Reparation, formener Directionen, at der er givet tilbørlig Moderation til Kongsvingerbanen, ved saaledes som skeet er, at fordele samtlige Udgifter i Forhold efter Locomotivernes Vægt og eftersom de benyttes meget eller lidet, d. e. efter Locomotiv-Centnermilene. Commissionen synes ikke tilfulde at erkjende denne Forudsætnings Rimelighed, men antyder, at foruden de forskjellige Stigningsforholde ved begge Baner, skulde tillige Skinnesystemet, Locomotivernes ulige Construction, Vægt og Alder m. m. tages i Betragtning, idet den formener, at i disse Henseender har Kongsvingerbanen Fordele, som ikke ere givne den tilbørlige Vægt ved Udligningen af Vedligeholdelsesomkostningerne. Herimod skal Directionen tillade sig at bemærke, at Hensyn til Stigningsforholdene formenes tilfulde at være taget derved, at man har reduceret Prisen pr. Miil med 6  $\beta$  for Hjulringenes mindre Slitage paa den fladere Bane, hvilken Reduction udgjør ikke mindre end Halvdelen af den hele Udgift til Hjulringenes Vedligeholdelse efter Erfaring fra Hovedbanens 6 første Driftsaar. Hensyn til Locomotivernes Vægt formenes ogsaa fuldelig at være taget derved, at Prisen pr. Miil for de forskjellige tunge Locomotiver er proportioneret netop efter deres Vægt; herved antages Kongsvingerbanen snarere at have Fordeel end Tab.

Angaaende Locomotivernes Construction bemærkes, at denne er i alt Væsentligt lige med Hovedbanens Maskiner, og vides der ialfald ingen Forskjel, som kan skjønnes at give Anledning til Besparelse; tvertimod er der fra Maskiningenieuren ført Anke over, at flere af Maskindelene paa de 6 smaa Kongsvingerlocomotiver ere for svage, saa de hyppig ere udsatte for at gaa itu under Gangen, ligesom hverken Materialet eller Arbeidet paa Maskinerne ere roste for at besidde den Grad af Soliditet og Godhed, som Tilfældet er ialfald ved de 9 af Hovedbanens 12 Maskiner; ved de 2 senest til Kongsvingerbanen leverede Locomotiver No. 18 og 19, der vare forsynede med de saakaldte Springtyres, viste det sig snart, at disse vare upraktiske, ialfald hertilands, og at de derfor maatte ombyttes med nye af den sædvanlige Construction, længe forinden de havde gaaet det for en almindelig god Jernring paaregnelige Antal Mile; disse Springtyres have saaledes været Aarsag til, at man her for Hovedjernbanens Bekostning har maattet anskaffe egne Hjulringe for disse 2 Maskiner, idet nemlig disses Hjuldiameter er noget mindre end de andre Locomotivers, ligeledes vare Tenderhjulene for No. 19 ca. 6 Tommer større i Diameter end alle andre herværende Tenderhjul, saa det blev nødvendigt for denne ene Tender paa Hovedbanens Bekostning at anskaffe en egen Sort af Reserveringe; i den her omhandlede Henseende antager derfor Directionen, at Kongsvingerbanen langtfra har Noget at paaberaabe til Fordeel for sig.

Med Hensyn til Locomotivernes Alder bemærkes, at denne ikke har nogen væsentlig Indflydelse paa Vedligeholdelsesudgifterne, forinden den bliver saa stor, at desformedelst Hovedreparationer, navnlig Anskaffelse af complet ny Kjedel, udfordres. Hjulringe, Messingrør og Maskindele slides lige meget, og kan ofte lige saa let gaa itu ved en ny som ved en ældre Maskine; den første kan vise nogen Fordeel i denne Henseende det første Aar den benyttes; men denne Fordeel bliver siden forsvindende. I Gjennemsnit af Hovedbanens 6 første Driftsaar har saaledes Vedligeholdelsesudgifterne udgjort 53  $\beta$  pr. Miil, udgjorde i 1ste Driftsaar kun 35  $\beta$ , men derimod i 3die Driftsaar 72  $\beta$ , i 6te Driftsaar 55  $\beta$ ; de følgende Driftsaar have Udgifterne vistnok været betydelig større, men er dette nærmest foraarsaget ved en stor Ombytning af Messingrør i 8de Driftsaar med Materialudgift alene af 3600 Spd., og til Anskaffelse af Staalhjulringe og Bygning af 5 nye Tendere i 8de

til 11te Driftsaar. Ombygningen af Messingrør, som ved Hovedbanen saaledes først begyndte at blive af Betydenhed det 7de eller 8de Aar, begyndte imidlertid ved Kongsvingerbanen allerede det 2det Aar og der er allerede 2 Maskiner, som have faaet complet ny Rørbesætning, foruden at en Mængde Rør ere opskjødte ved de 6 ældste Maskiner; ligeledes ere Hjulringe af Staal anbragte fra 2det Aar efterhaanden paa alle Kongsvingerbanens Maskiner og Tendere; Bygningen af de 5 nye Tendere for Hovedbanen skulde derimod, som af Commissionen bemærket, egentlig ikke have været medregnet til de ordinaire Vedligeholdelsesudgifter.

Angaaende Beskaffenheden af Banernes Overbygning troer Directionen at være kommet til den Erfaring, at Kongsvingerbanens Overbygning er meget ufordeeltigere for Locomotivers og Vognes Vedligeholdelse end Hovedbanens ældre Overbygning med Langsleepers. Om Sommeren kan begge Overbygninger i den omhandlede Henseende være omtrent lige gode; Skinneskjøderne ved Kongsvingerbanen ere — uagtet Laskeforbindelsen — løse ligesom ved Hovedbanens ældre Overbygning, om end Larmen ved den sidste er større paa Grund af Slagene mod de underlagte Jernskjoldningsplader. Om Vinteren derimod mangler Kongsvingerbanens Overbygning gånke Elasticitet, hvilken Hovedbanen alligevel i nogen Grad besidder, formedelst Anvendelsen af Langtømmeret; denne Mangel ved Kongsvingerbanens Overbygning foraarsager en uafbrudt jevn Rystelse, der foranlediger megen Slitage og ofte Brud ikke alene paa Hjulringe, men ogsaa paa Maskindelene og Vognene; det hænder desværre derfor ikke saa sjelden, at Hjulringe springer paa Kongsvingerbanen, om de end have større Tykkelse end før har været anseet tilstrækkelig, hvorimod paa Hovedbanen forhen, saalænge kun den ældre Overbygning havdes, saadant saagodtsom aldeles ikke fandt Sted.

Hvad der ovenfor er anført angaaende de i Kongsvingerbanens Driftsberetning opførte Udgifter til Vedligeholdelsen, gjælder ligeledes angaaende hvad der er opført til Driftspersonalet.

De fælleds Udgifter, som medgaae til Afhønning af Reserveførere og Fyrbødere, ere nemlig ikke fordeelte til Kongsvingerbanen, hvorimod kun er opført Lønning til det Personale, som der virkelig har kjørt og til de Vandpumpere, Pudsere etc., som udelukkende der have været anvendte. Forsaaavidt som Locomotivførerne paa Kongsvingerbanen maa forudsættes dagligen at tilbagelægge noget flere Mile end ved Hovedbanen, maa rigtignok Udgiften pr. Miil antages at blive noget mindre; men nogen anden væsentlig Grund dertil antages ikke at være forhaanden, da alle Førere og Fyrbødere have eens Afhønning med Undtagelse af de 2de ældste Førere paa Hovedbanen, der ere tilstaaede 24  $\beta$  mere i Dagløn end de øvrige. Paa den anden Side bemærkes det, at der i Directionens Tilbud Intet er ført til Udgift under denne Conto for Uniformer til Førerpersonalet, og at den ovenantydede Fordeel igjen formentlig hæves eller indskrænkes derved, at Hovedbanen nu maa holde et større Reservepersonale, end den ellers behøvede.

Angaaende Commissionens Sammenligning mellem Udgifterne til Drift og Vedligeholdelse af Locomotiverne paa den svenske Bane, og det af Directionen gjorte Tilbud bemærkes, at Forskjellen for Locomotiver af Classe som No. 19 udgjør 172—156  $\beta$  = 16  $\beta$  pr. Locomotivmiil i Faveur for de svenske Baner; at sammenligne specielt de enkelte Poster, nemlig Vedligeholdelse, Forbrugsgjenstande, Driftspersonale, antager Directionen mindre hensigtsmæssigt, da den forskellige Posteringsmaade, som udentviwl finder Sted ved begge Baner, kun vil give Anledning til feilagtige Slutninger. Hvis saaledes, som man har Grund til at antage, de svenske Baner lønne et forholdsviis større Antal Locomotivførere og Fyrbødere, der tillige forrette Arbeide ved Locomotivernes Vedligeholdelse og Pudsning, giver dette selvfølgelig for de svenske Baner en mindre Udgift til Vedligeholdelse, men samtidig en større til Driftspersonalet. Det forekommer Directionen, at den stedfundne Forskjel af 16  $\beta$  pr. Miil for en Deel kan være forklarlig i de af Commissionen oplyste Omstændigheder, nemlig at de svenske Locomotiver gennemløbe større Distancer for hver Gang, de ere opfyrede, og at den svenske Traintjeneste er mere jevnt fordeelt over det hele Aar, end hos os er Tilfældet. Hvad Trainhastigheden angaaer, maa det erindres, at det kun er Hurtigtogene, men derimod ikke de blandede Tog og Godstogene, som kjøre hurtigere i Sverige end hos os, og samtidig, at Hurtigtogene ere særdeles lette Tog, i Regelen kun bestaaende i 5 à 6 Vogne. Forøvrigt

kan den omtalte Forskjel ogsaa for en Deel komme deraf, at maaske Arbejdslønnen og Lønningerne i Sverige ere billigere end her, samt deraf, at en ikke ubetydelig Andeel af Materialier i Sverige kan erholdes leveret i Landet selv, hvorimod vi ere nødsagede til at hente omtrent Alt fra Udlandet, hvilket udentvivl fordyrer Anskaffelsen; formentlig dog væsentligt af det store Antal Locomotivmiil og de lange Baner, der i Sverige ere forenede under een Administration med blot 3 Underafdelinger og 3 Værksteder. Medens i Sverige paa hvert Værksted falder i Gjennemsnit Driften paa 26 Mile, har vort ene Værksted blot Driften af ikke fuldt 17 Mile.

Som forhen nævnt, skulde der vistnok af Drifts- og Vedligeholdelsesudgifterne for de svenke Locomotiver egentlig fraregnes ca. 4 à 5 Skilling pr. Locomotivmiil, fordi Bygningen af 5 nye Tendere er medregnet under sædvanlige Vedligeholdelsesomkostninger; Directionen antager imidlertid ikke, at man ved den her omhandlede Undersøgelse og Revision i Virkeligheden er istand til at bestemme paa Forhaand den absolut rigtige Udgift med saadan Grad af Nøjagtighed, som maatte forudsættes, om der toges Hensyn til den anførte Correction. Der er mange tilfældige Omstændigheder, der kan bidrage til at forhøje Udgifterne til Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse, saasom Stigning af Priserne paa Materiel eller Arbejdsløn, Beskadigelse af Maskinerne, forvoldte ved Ukyndighed, Forsømmelighed eller anden Aarsag, Tab af Forbrugsgjenstande o. s. v.; der er imidlertid ved det af Directionen gjorte Tilbud Intet beregnet til Dækkelse for saadanne Tab, idet Directionen er gaaet ud fra, at Forholdene i disse Henseender i Gjennemsnit ikke ville stille sig anderledes for den nærmeste Fremtid, end de hidtil have været. Naar saaledes alle Hensyn tilbørligen tages i Betragtning, kan Directionen ialfald for den nærmeste Fremtid ikke finde det forsvarligt mod Hovedbanens Actionairer, eller stemmende med Billighed, at indgaae paa nogen yderligere Nedsættelse af Godtdjørelsen for Locomotivernes Drift og Vedligeholdelse.

Angaaende hvad der af Commissionen anføres om Vedligeholdelse og Drift af Vogne bemærkes:

Den foretagne Reduction af Directionens Beregningsresultat af Udgiften til 5,598  $\text{R}$  pr. Vognmil, hvorved dette Tal skulde nedsættes til 5,316, antages ikke vel beføiet. Vistnok indeholder Directionens Skrivelse til Departementet af 12te Marts 1862 den Ytring, at Vognenes Ombyggen er regnet under Amortisationen; men Contracten indeholder Intet derom, medens den dog i Litr. C § 5, 6 og 7 nærmere bestemmer hvorledes der i denne Anledning skal forholdes. Directionen anseer derfor Hovedbanen i Henhold til Contracten forpligtet til at ombygge de Vogne, som ikke længere ved mindre Reparationer kan holdes i brugbar Stand, og forventer den sig i Tilfælde af Vognenes Aflevering kun godtgjort efter Skjøn i Analogie med Bestemmelsen i § 6. Enkelte af Kongsvingerbanens Vogne ere ogsaa allerede for Hovedbanens Regning blevne ombyggede, nemlig de 3 Stkr., der bleve itukjørte, da Trainet kom med for stor Fart udover Brynskraaningden den 17de Februar og 29de Marts 1865, samt en Planke- og en Kassevogn, som ramponeredes derved, at en Hjulring sprang paa Kongsvingerbanen under dens Plankevogn No. 62 den 3die December 1866. I alle disse og flere lignende Tilfælde, dog af mindre Betydenhed, skulde formentlig Kongsvingerbanen have været særskilt debiteret for Istandsættelsen af dens Vogne i Overensstemmelse med Contractens A § 4 og C § 7; dette har imidlertid ikke fundet Sted, da den omforenede Godtgjørelse for Locomotiver og Vogne viste sig fuldkommen tilstrækkelig, for at dække Tabet ved Uheldene.

Ved den foreslaaede Modification i Litr. A § 2 om den gjensidige Leiepriis af Passageer- og Stoppevogne, formener Commissionen, at Hovedbanen skal opnaa nogen Fordeel; dette antages dog ikke at blive Tilfældet, ligesaalidt som det har været tilsigtet; Forandringen har hidtil medført Tab for Hovedbanen, og vil — uagtet den paa pegede Omstændighed, at Kongsvingerbanens Aftentrain tages frem til Christiania uden at skifte Vogne — komme til at medføre Tab, saalænge Kongsvingerbanen ikke er bedre forsynet med denne Slags Vogne. Naar dette er bleven Tilfældet, som forudsættes at blive til Høsten, naar Arvikabanen er aabnet, vil igjen uden al Tvivl Anordningen af Trainene blive saadan, at Aftentrainet paa Kongsvingerbanen kan være i Lillestrøm samtidig med Eidsvoldtrainet, hvorved det kan undgaaes, at tage Kongsvingertrainets Vogne til Byen.

Commissionens Formening, at det senere vil vise sig hensigtsmæssigst ved Lillestrøm at lade Hovedjernbanens Passagerer skifte Vogne, istedetfor som hidtil Kongsvingerbanens, antages ikke, ialfald for den nærmeste Fremtid, at ville vise sig saaledes. Af de to samtidig til Lillestrøm ankomne Tog fra Kongsvingerbanen og fra Eidsvold nedover indeholdt nemlig i 12te Driftsaar (altsaa efter Jernbanens Aabning til Charlottenberg) det første blot 25 204 Passagerer, medens det sidste indeholdt 37 591 Passagerer, der skulde befordres videre; ligesaa indeholdt det til Lillestrøm fra Christiania ankommende Tog blot 23 826 Passagerer, der skulde befordres videre paa Kongsvingerbanen, mod 36 170 Passagerer, der skulde befordres videre paa Hovedjernbanen; det er vistnok muligt, at dette Forhold noget vil forbedre sig for Kongsvingerbanen, naar denne Bane om 4 Aar kommer i Forbindelse med de svenske Stambaner, men for at der skulde være Grund til at forandre den hidtil stedfindende Ordning i denne Henseende, maatte denne Forlængelse give en Tilvæxt af 50 pCt. i det Antal Passagerer, som nu reise over Lillestrøm paa Kongsvingerbanen, hvilken Forøgelse neppe saa snart vil naaes. Aabningen til Arvika vil herpaa neppe have stor Indflydelse.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt det skulde være hensigtsmæssigt for Kongsvingerbanen at oprette eget Værksted og selv overtage Vedligeholdelse og Drift af dens Locomotiver og Vogne, maa Directionen være af den Formening, at en saadan Foranstaltning ikke alene vilde føre til større Udgift for begge Baner, men ogsaa medføre forskellige Ulemper og Vanskeligheder for begge Baners Drift, hvilke med nuværende Ordning undgaaes.

Commissionen antager, at det til Vedligeholdelse, Renter og Assurance af Værksted, Inventarium og Beholdning og til sammes Administration udlignede Beløb af 4 300 Spd. aarlig vilde være tilstrækkeligt, især naar tages Hensyn til, at der kun behøves et mindre Værksted, idet extraordinaire Arbejder kunde erholdes udført ved privat Værksted i Christiania. Hvorvidt denne Antagelse vilde holde Stik, beroer meget paa, hvorledes man troede at kunne anordne Værkstedets Administration. Idet Directionen gaar ud fra, at man vilde give Værkstedetsbestyreren den samme selvstændige Stilling som Ingenieuren, er det af Nødvendighed, at denne Mand foruden praktisk Kyndighed i alt Arbejde tillige besidder theoretisk og anden Dannelse, som udfordres for at administrere og aflægge Regnskab for den hele Forretnings Førelse; til Assistance maatte der antagelig gives ham en Materialforvalter og mindst 2de Contorbetjente, idet der nemlig ikke forudsættes nogen Bistand fra Hovedcontoret med Hensyn til Correspondance om Indkjøb af Materialier og disses Modtagelse, Transport og Forsyning, Regnskabers og Rapporters Forfattelse eller lignende, ligesom det ogsaa forudsættes, at hvis eget Værksted skal anlægges, bør det ikke gives mindre Udstrækning, end at de samme Reparationer, som hidtil ere forefaldne ved Hovedbanens Værksted, ogsaa maa kunne udføres ved dette; thi at lade enkelte Arbejder udføre ved private Værksteder, falder som formeentlig almeen erkjendt meget dyrt, foruden at derved vilde være forbunden Udgift til Jernbanefragt mellem Lillestrøm og Christiania, samt Lærings- og mulige andre Transportudgifter, ligesom det endvidere medfører den væsentlige Ulempe, at man ikke kan gjøre sikker Regning paa at erholde Arbejdet leveret til bestemt Tid, hvorved Driften kan geraade i stor Forlegenhed. Lønningerne aarlig til det ovennævnte Administrationspersonale maa formeentlig anslaaes til 960 Spd. for Bestyreren, 480 Spd. for Materialforvalteren og 432 Spd. til begge Contorbetjente, tilsammen altsaa 1872 Spd. aarlig; til Contorudgifter, Lys, Brænde, Reenholdelse anslaaes mindst 400 Spd., til Vedligeholdelse af Bygninger med tilhørende Sidebaner 400 Spd., til Renter og Assurance af Bygninger og Maskiner 6 pCt. af 20 000 Spd. er 1200 Spd.; dette bliver tilsammen 3872 Spd., hvorefter skulde blive igjen til Renter og Assurance af Beholdninger 428 Spd., og disses Værdi for Locomotiver og Vogne altsaa udgjøre kun ca. 7130 Spd., hvilket er aabenbar for lidet. Efter Directionens Formening vil saaledes ikke Kongsvingerbanen ved den omhandlede Foranstaltning opnaa nogen Besparelse paa denne Conto, medens Hovedbanens Udgifter under samme Conto heller ikke, ialfald for den nærmeste Fremtid, derved blive synderlig mindre, end de nu have været for den fælleds Drift, hvorved denne altsaa vilde komme til at lide Tab.

Den Fordeel, som for Kongsvingerbanen herved skulde vindes, er efter Commissionens

Formening hovedsagelig kun Muligheden af at opnaa følgende Besparelser, nemlig til Locomotivernes Vedligeholdelse ca. 3000 Spdr., til Forbrugsgjenstande for Driften ca. 750 Spdr. og til Vogne ca. 800 Spdr., tilsammen 4550 Spdr. aarlig, hvorimod Kongsvingerbanen paa den anden Side da selv maatte overtage den Resico, som hidtil i Virkeligheden har været baaret af Hovedbanen. Som af hvad forhen er anført maa fremgaa, formener imidlertid Directionen, at den af Commissionen beregnede Besparelse ingenlunde ved den omhandlede Foranstaltning vil kunne opnaaes, men at derved ligesaalet kan resultere directe Tab. Vil man sammenligne Locomotivdriften med de svenske Statsbaners Drift paa den Maade, som Commissionen har udført, kan det foreløbig medgives, at der skulde paa Vedligeholdelsen kunne spares 24  $\beta$  pr. Miil for det store og 13  $\beta$  pr. Miil for de 6 smaa Locomotiver, og paa Forbrugsgjenstandene for Driften  $4\frac{1}{2}$   $\beta$  for det store og 4  $\beta$  for de smaa Locomotiver, uagtet Udgiften hertil er taget efter den mindste Priis nemlig 68  $\beta$  pr. Miil; men det maa paa den anden Side ogsaa medtages, at de svenske Locomotiver for Driftspersonale har kostet 11  $\beta$  pr. Miil mere, end derfor er regnet i Hovedbanens Tilbud; Besparelsen skulde saaledes blive  $17\frac{1}{2}$   $\beta$  pr. Miil for det store og 11  $\beta$  for de smaa Locomotiver, hvilket for 20 000 Miil vilde udgjøre ca. 2000 Spdr. istedetfor som opført 3750 Spdr. Herved maa imidlertid ogsaa mærkes, at i Sverige havdes i 3die Driftsaar ca. 175 000 Locomotivmile, og at Prisen pr. Miil maa kunne falde billigere, hvor alle Udgifter kan fordeles paa saamange Mile sammenlignet med de for Kongsvingerbanen supponerede 20 000. Kommer nu hertil, at Kongsvingerbanen med Værksted i Lillestrøm maatte faa at betale Jernbanefragt, Losning og Læsning samt anden Transport af alle sine Beholdningsgjenstande, og selv bære det Tab, som er uundgaeligt ved disses Indsvinding af forskellige Aarsager, endvidere, at den maatte holde egen Reserve af Maskin- og Conducteurpersonale samt forskellige andre Betjente, som hele Aaret gennem maatte skaffes nogen Beskjæftigelse, synes det meget rimeligt at antage, at der slet ingen Besparelse vilde blive.

I Tilfælde den her omhandlede Foranstaltning skulde iværksættes, antages det, at begge Baner maatte f. Ex. holde sine særegne Vognvisiteurer og Smørere saavel i Christiania som i Lillestrøm, samt særegne Beholdninger af Smørelse og andre Smaating, saasom Bremseklodse, Bolter, Bøiler etc. for Vognene. Nu gaar alle Kongsvingerbanens Godsvogne saagodtsom udelukkende til Christiania; om Mangel opdages ved en læsset Vogn i Lillestrøm paa Nedturen til Christiania, gaar det ikke an at aflæse Vognen, forinden den er kommen til Bestemmelsesstedet, medmindre Mangelen er af farlig Beskaffenhed, hvilket dog i de allersjældneste Tilfælde finder Sted; her møder for det Første det Spørgsmaal, hvem der skal bestemme om Vognen kan gaa eller ei, enten dette nemlig skal afgjøres af Vognens Eier eller af den Bane, paa hvilken den fremmede Vogn skal gaa, samt ligeledes, om hvem der skal betale Omkostningerne til Omlæsning, i Tilfælde dette maatte skee; det Rimeligste maatte vel være, at den, der havde Myndighed til at bestemme Omlæsning, ogsaa maatte betale Omkostningerne derved. Det Almindelige vilde imidlertid blive, at Vognene først bleve udskrevne til Reparation i Christiania, og at de saaledes maatte sendes tomme herfra til Lillestrømmens Værksted. For denne Transport af ubrugelige Vogne maatte ikke alene Vognleien til Kongsvingerbanen bortfalde, men Rimelighed synes ogsaa at tale for, at Kongsvingerbanen erlagde Fragt efter Contractens Litra A. § 5, d. e.  $66 \times 1,8 = 118,8$   $\beta$  pr. Vogn. Tabet vilde saaledes blive  $118,8 + 10,8 = 129,6$   $\beta$  pr. Vogn, og under Antagelse af i Gjennemsnit 1 Vogn daglig vilde det udgjøre ca. 400 Spd. aarlig. Da det endvidere ikke ansees fuldt betryggende, at en fremmed Vogn tillades at gaa paa en Bane, uden at den er visiteret af denne Banes eget Personale, bør alle Vogne, der fra Lillestrøm skal sendes paa Kongsvingerbanen, visiteres af denne Banes Visiteur, ligesom alle Vogne, der sendes fra Christiania, bør visiteres af Hovedbanens Visiteur; dette vil medføre, at i Lillestrøm bliver de Hovedbanevogne, som agtes sendt til Kongsvingerbanen, og i Christiania alle Kongsvingerbanens Vogne underkastede en dobbelt Visitation, hvilket igjen kan give Anledning til Misforstaaelser, foruden at Vognene ofte derved kan komme til at blive utilbørlig opholdt, til Skade for begge Baners Drift.

Kongsvingerbanens Værkstedsbestyrer, hvis Stilling som anført antages selvstændig som Ingeniurens, og hvis Bolig blev i Lillestrøm, vilde ikke være saa let tilgængelig for Conference

med Driftsbestyreren, som det af Directionen ansees ønskeligt for en hensigtsmæssig og billig Drift; dette Forhold, at Driftsbestyreren kun gives Ret til at rekvirere Locomotiver og Vogne i Værkstedet, men ingen Indflydelse paa eller Adgang til Kjendskab med Værkstedets Administration forøvrigt, vilde ogsaa have til Følge, at Banen maa holde et noget større Antal baade af Locomotiver og Vogne end ellers fornødent, ligesom det overhovedet i høieste Grad vilde genere Administrationen af Jernbaner med saa ujevn Trafik som de herværende.

Angaaende den gjensidige Leie af Locomotiver vilde der rimeligviis ogsaa kunne opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Afgjørelsen om, hvorvidt saadan Leie var nødvendig eller overhovedet tilstedelig af Hensyn til Locomotivets Beskaffenhed, og om for hvis Ansvar Locomotivet skulde gaa paa den fremmede Bane.

I det Hele anseer Directionen, som ved en foregaaende Leilighed nærmere forklaret, i dens Skrivelse til Departementet af 12te Marts 1862 en Deling af Kongsvingerbanens Administrationsgreen mellem flere af hverandre ganske uberoende Personer uden nogen overordnet Autoritet, der stadig kan føre Tilsyn med at Branchernes Administration behørigen afpasses efter hverandre indbyrdes, for uhensigtsmæssig og økonomisk for Jernbanens hele Drift, og den kan derfor heller ikke ansee Oprettelsen af den nye Administrationsgreen hensigtsmæssig for Kongsvingerbanen.

Under enhver Omstændighed maa Directionen, saafremt Kongsvingerbanen selv skal overtage Vedligeholdelsen og Driften af sine Locomotiver og Vogne samt anlægge et eget Værksted, forbeholde sig at gjenoptage Spørgsmaalet om Fordelingen af Administrationsomkostningerne. Administrationens Tid og Kræfter optages allerede nu idetmindste ligesaameget med Kongsvingerbanens som med Hovedbanens Anliggender, og ifald Kongsvingerbanen fik sit eget Værksted og selv skulde vedligeholde og drive sine Locomotiver og Vogne, vilde dette foraarsage et ikke ubetydeligt Tillæg til Administrationens Arbeide.

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

**Halvor Schou.**

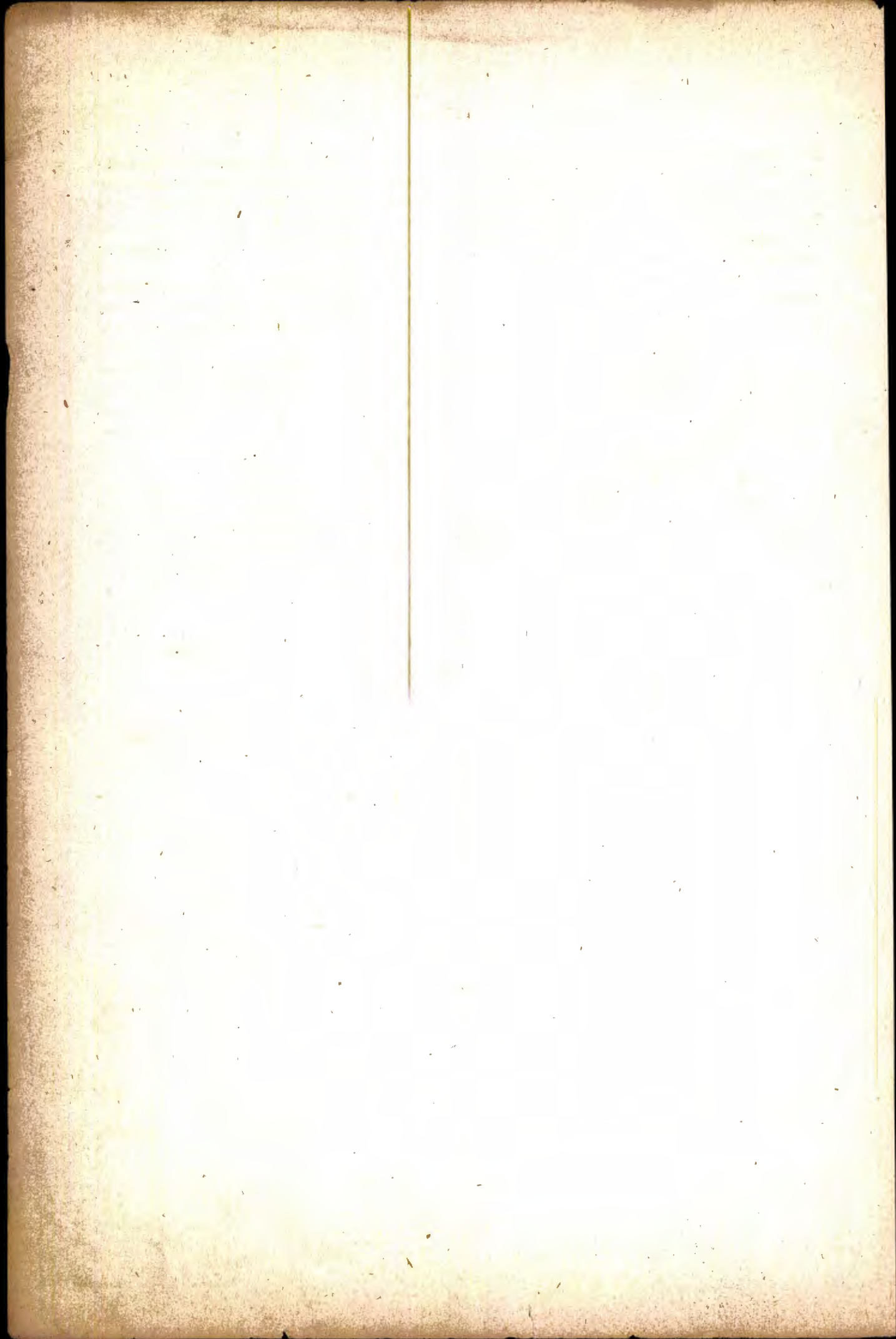
**T. H. Aschehoug.**

p. p. **J. R. Crowe**

Septimus Crowe.

---

J. Engelstad.





TO THE

MEMBERS OF THE

COMMISSIONERS OF THE

LAND OFFICE