

C. No. 8.

DE OFFENTLIGE JERNBANER.

FØRSTE DRIFTS-BERETNING

FOR

DRAMMEN-RANDSFJORD JERNBANEN

FRA 13^{de} OKTOBER 1868 TIL 31^{te} DECEMBER 1869.

AFGIVEN TIL

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE

AF

DIREKTIONEN FOR DRAMMEN-RANDSFJORD JERNBANEN.

DRAMMEN.

O. STEENS BOGTRYKKERI.

1871.



Indhold

(Table des matières).

1.	Kort Fremstilling af Banens Tilbliven, dens Besigtelse, dens Aabning og Taxter	Pag. 1.
	(Histoire abrégée de l'origine, de l'inspection, de l'ouverture et des taxes du chemin de fer).	
2.	Indtægter, Udgifter (Recettes & dépenses)	— 12.
3.	Oplysning om Indtægterne (Renseignements sur les recettes)	— 14.
4.	Do. - Udgifterne (Do. - les dépenses)	— 17.
5.	Do. - Passaagebefordringen (Do. - le transport des voyageurs)	— 19.
6.	Do. - Godsbeffordringen (Do. - le transport des marchandises)	— 22.
7.	Do. - Lokomotivernes Drift (Do. - le service des machines locomotives)	— 32.
8.	Do. - Vognenes Drift (Do. - le service des voitures et wagons)	— 37.
9.	Vedligehold af Jernbanelinien (Entretien de la voie)	— 38.
10.	Do. - Jernbanens Bygninger (Do. des bâtiments)	— 40.
11.	Do. - Stationspladse (Do. des places des stations)	— 42.
12.	Do. - Veie (Do. des chemins)	— 43.
13.	Do. - Telegrafen (Do. du télégraphe)	— 43.
14.	Anskaffelse og Vedligehold af Inventaret (Do. de l'inventaire)	— 43.
15.	Dampskibet „Bagna's“ Gevinst- og Tabs-Konto	— 45.
	(Compte de profit et de perte du bateau à vapeur sur le lac de „Spirillen“).	
16.	Dampbaaden „Tyrvi's“ Gevinst- og Tabs-Konto	— 46.
	(Compte de profit et de perte du bateau à vapeur sur le lac de „Tyrifjord“).	
17.	Vedligehold af „Bagna's“ Inventar (Entretien de l'inventaire de „Bagna“)	— 47.
18.	Do. - „Tyrvi's“ Do. (Do. - Do. de „Tyrvi“	— 47.
19.	Om Beholdninger under Materialforvalteren (Renseignements sur le dépôt du garde-magasin)	— 47.
20.	Oplysning om Jernbanens Kapitalkonti (Do. - le capital du chemin de fer)	— 51.
21.	Oversigt over Driften af Jernbanens Værksted Do. - le service de l'atelier du chemin de fer)	— 52.
22.	Uheld og Standsninger (Accidents et délais)	— 53.
23.	Summarisk Fortegnelse over Drammen-Randsfjord Jernbanens samtlige Eiendomme,	— 54.
	modtagne af Bestyrelsen for Anlægget, nemlig:	
	(Specification sommaire des propriétés, reçues de l'administration pour la construction du chemin de fer, c'est à dire):	
	A. Banelinien (la voie)	— 54.
	B. Stationer og Sidelinier (les stations)	— 55.
	C. Driftsmidler (le matériel roulant)	— 58.
	D. Electrisk Telegraf (le télégraphe électrique)	— 60.
	E. Inventar (les meubles et les ustensiles)	— 60.
24.	Statistique de l'exploitation pour l'exercice de $\frac{1}{10}$ 1868 à $\frac{3}{2}$ 1869	— 75.



Ved Stortingets Beslutning af 11te Juni 1863 bevilgedes til Paabegyndelse for Statskassens Regning af Lokomotivjernbane fra Drammen til Randsfjorden, i det Væsentlige overensstemmende med det af nuværende Jernbanedirektør C. Pihl under 31te Mai 1858 afgivne Forslag, 580,000 Spd., hvorefter ved naadigst Resolution af 12te September samme Aar Departementet for det Indre bemyndigedes til at fræffe de fornødne Foranstaltninger til Anlæggets Iværksættelse, og dettes Bestyrelse overdroges Professor O. J. Broch, Stadshauptmand Joh. J. Schwartz og Jernbanedirektør C. Pihl.

Hvad der yderligere paakrævedes til Anlæggets Fuldførelse bevilgedes ved Stortingets Beslutning af 7de Mai 1866 med 602,000 Spd., heri indbefattet 32,000 Spd. til Farborgjørelse af Aadalselven mellem Heen og Spirillen og af Bæгнаelven fra Spirillen til Sørum, samt til Anskaffelse af et Dampskib til Fart paa den nævnte Strækning.

Af det til Anlægget i det Hele bevilgede Beløb, 1,182,000 Spd., er 345,425 Spd. tilveiebragt ved Aktietegning inden Distriktet, nemlig 140,600 Spd. af Kommuner og 204,825 Spd. af Private (Storthingsforhandlingerne for 1863 S. No. 71). Resten er udredet af Statsmidler, tildeels ved Statslaan, ligesom ogsaa Statskassen har overtaget Forskudene i Anledning af Aktietegningen.

Ifølge den for Anlægget oprindelig lagte Plan var Linien fra Hønefos tænkt ført i Randselvens Dalføre til Randsfjorden med en særskilt Sidebane til Heen ved Aadalselven. Nærmere Overveielser og Undersøgelser under Arbeidets Udførelse bibragte imidlertid Anlægsbestyrelsen den Anskuelse, at væsentlige Fordele baade for Anlægget og for den fremtidige Drift vilde vindes ved at undgaa den særskilte Sidelinie til Heen, der for største Deel vilde komme til at ligge i Stigning 1 paa 40. Efter derom pleiede Forhandlinger inden Bestyrelsen afgav derfor Jernbanedirektør Pihl under 18de September 1865 Forslag om Forandring i den oprindelige Plan saaledes, at Hovedlinien blev at føre fra Hønefos om Heen til Randsfjorden, hvorved Anlægget af særskilt Sidebane til Heen vilde bortfalde. Dette Forslag, der antoges at ville medføre ved Siden af Forbedring af Linien i det Hele en saa stor Besparelse i Anlægssum, at derved de forøgede Udgifter kunde dækkes, der vare blevne en Følge af den høiere Beliggenhed, man efter Erfaring fra den usædvanlige Flom i 1860 havde fundet det nødvendigt at give Linien langs Dramselven paa den 1¹/₂ Miil lange Strækning mellem Hougsund og Aamot, samt de forøgede Expropriationsudgifter, der paakrævedes ved et udvidet Stationsarrangement i Drammen, blev ved kongelig Resolution af 24de Februar 1866 bifaldt og ved Stortingets Beslutning af 7de Mai samme Aar godkjendt. Ved denne Forandring af Liniens Retning opnaaedes ogsaa, at Endestationen kunde, som af Ingeniørkommissionen paapeget, henlægges lige ved Randsfjordens Bund istedetfor efter den oprindelige Plan ved Bergerkjærnet.

I Forbindelse med sidstnævnte Forandring bestemtes ogsaa Opførelse for Anlæggets Regning af Bro over Randselven ved Jernbanestationen til Forbindelse med den over Hadeland førende Hovedvei.

En anden væsentligere Afvigelse fra den oprindelige Plan er foretaget ved Valget af Stationsplads i Drammen. Dertil var Exerceerpladsen i Nærheden af Strømsø Kirke først paatænkt. En Prøvelse af de Krav, som Hensyn til den paaregnelige Trafik fremkaldte, overtlydede imidlertid Bestyrelsen om, at en hensigtsmæssig og tilfredsstillende Ordning her ikke vilde være at opnaa, men at Stationen burde gives en mere central Beliggenhed med umiddelbar Forbindelse med Elven, samt at der for den paaregnede Transport af skaaren Trælast burde erhverves Oplagstomter længere nede ved Elven, paa Steder, der for Udskibningen vare hensigtsmæssige. Efterat ogsaa Drammens Kommunebestyrelse havde udtalt sig for en saadan Ordning og ved særskilt Bevilgning bidraget til dens Gjennemførelse, blev Stationen besluttet henlagt paa Skibsreder Colletts Tomt strax nedenfor Drammens Bro, og Trælasttomter erhvervede langs Elven nedenfor Toldboden og tildeels paa denne. Til disse Tomter anlagdes særskilt Sidespor, udgaaende fra Hovedlinien noget udenfor daværende Bygrændse og udenfor bebygget Territorium. De hertil medgaaede Expropriations- og Anlægsudgifter have betydeligt oversteget, hvad dertil i Overslaget var opført; men en Overskridelse heraf vilde formeentlig have viist sig uundgaaelig, selv om Stationen var bleven henlagt som oprindelig paatænkt, uden at de paapegede Fordele havde kunnet opnaaes.

Arbejderne ved Jernbaneanlægget paabegyndtes — efter endeel Forberedelser i de nærmest foregaaende Maaneder — ved en høitidelig Aabning den 4de December 1863.

Til Benyttelse for almindelig Færsel aabnedes Banen: for Strækningen fra Drammen til Vikersund den 15de November 1866, for Strækningen til Skjærdalen den 25de November 1867 og i fuld Udstrækning den 13de Oktober 1868, efterat de forskjellige nævnte Strækninger af Banen iforveien havde været undergivne Besigtelse af dertil anordnede Bedømmelseskommisioner, hvis Indberetninger nedenfor gjengives.

Til
Den kongelige norske Regjerings
Departement for det Indre.

Ifølge det kongelige Departements Skrivelse af 28de f. M. er det ved høieste Resolution af 26de s. M. bestemt, at det overdrages „Kapitain i Ingeniørbrigaden Klingenberg, Værksmester ved det mekaniske Værksted i Carl Johansværn Steenstrup og Civilingeniør H. A. Wetlesen at undersøge og besigtige de paa det nye Jernbaneanlæg mellem Drammen og Randsfjorden udførte Arbeider paa Strækningen fra førstnævnte Sted indtil Vikersund, samt afgive Erklæring om, hvorvidt disses Tilstand i det Hele er saadan, at nævnte Deel af Jernbaneanlægget kan tages i Brug“.

Som Følge heraf har Undertegnede den 17de og 18de Dennes befaret og undersøgt den nævnte Strækning af bemeldte Jernbaneanlæg, og give vi os herved den Ære i den Anledning at afgive følgende Indberetning:

A. Om Banelegemet.

1. Ved Traceen i det Hele taget fandtes Intet at bemærke. De skarpeste Kurver angaves paa Strækningen mellem Drammen og Aamot Station konstruerede med en Radius af 1250 Fod og paa Strækningen fra nævnte Station til Vikersund med 1000 Fods Radius. Traceen ansees saaledes i det Hele tilfredsstillende og betryggende.

2. De største Stigninger angaves mellem Drammen og Hougsund i Retning opad $\frac{1}{150}$ og nedad $\frac{1}{200}$ og mellem Hougsund og Vikersund $\frac{1}{100}$ i Retning opad og $\frac{1}{150}$ i Retning nedad.

Sammenligner man disse Stigningsforhold med den paa Throndhjem-Støren-Banen, vil man see, at de her-værende maa ansees meget gunstige. Navnlig vil bemærkes, at Modtrækkene nedad, i hvilken Retning den tungeste Færsel vil gaa, er betydelig slakkere end Modtrækkene opad.

3. Formationsplanet havde den for vore smalsporede Jernbaner almindelige Bredde.

Skraaningernes Anlæg befandtes afpassede efter Jordsmonnets og den valgte Konstruktions Beskaffenhed. Jordskraaningerne vare for en Deel torvsatte eller tilsaaede med Græsfrø. Mod Vasdrag var anbragt Steen-Jetter eller Skraamure; paa enkelte Steder, hvor Terrænforholdene havde medført Nødvendigheden deraf, var Banelegemet indsluttet af Mure, ligesom Støttemure vare opførte mod Bakkeskraaninger paa Opsiden af Banen. Disse Arbeider vare i Almindelighed godt og hensigtsmæssigt udførte.

Specielt skal man under denne Post bemærke:

Af den mod Elven steenbeklædte Banke ved Kopperud befandtes et Stykke udgledet og under Istandsættelse. Skaden var vistnok ikke større, end at Toget med Forsigtighed kunde passere, og antoges istand om faa Dage; men Kommissionen antager, at Lokalforholdene og Konstruktionen her er af saadan Beskaffenhed, at mere end almindelig Opmærksomhed bør anvendes paa dette Bygværk i den første Tid. Desuden har en Udglidning fundet Sted i en større Fyldning ovenfor Kværkjeldet, hvis Istandsættelse nu paa det Nærmeste er tilendebragt.

Ved Buskerud Lerfald, hvor betydelig Indskjæring i Bakkeskraaningerne havde fundet Sted, gjordes opmærksom paa, at man ovenfor havde udført meget onhyggelige og betydelige Grunddigningsarbeider ligetil en Dybde af 20' under Overfladen.

Det betydeligste Muurarbeide udenfor Broerne er i Banken ved Gjeithuusviken, hvor først ude i Vandet er anlagt en betydelig Steenjette af en Høide paa indtil 25 Fod, hvorovenpaa er Muur af 15 Fods Høide. Dette Arbeide befandtes vel og solid udført i alle Dele.

4. Grunddigninger og Afrøftninger viste sig vel udførte og maa ansees fuldkommen tilstrækkelige og fyldestgjørende for sit Oiemed, en Mening, som Kommissionen tror med saa meget mere Grund at kunne udtale, som Banelegemet — med Undtagelse af de to ovennævnte Tilfælde — ikke synes at vise Spor af nogen skadelig Virkning af den i denne Høst stedfundne ualmindelig Nedbør.

5. Samtlige Broer og Viadukter af nogen Betydning blev særskilt undersøgte og prøvede ved at lade Lokomotivet med forøget Fart fare frem og tilbage over dem. Samtlige Viadukter og Broer af Træ er efter samme Normal som paa Throndhjemsbanen og Kongsvinger-Grændse-Banen. Alle disse Bygværker fandtes at have den fornødne Styrke og Stivhed, og Arbeidet paa dem i enhver Henseende vel udført.

Specielt bemærkes:

- a. Broerne over Nøst-Elven, Los-Elven og Osen ved Mjøndalsbækken er alle af eens Konstruktion af Træ med bøiet Hæng- og Sprængværk over Hovedløbet af 40 Fods Spænd efter samme Princip som Broen over Aabogen paa Kongsvinger-Grændse-Banen.
- b. Broen over Hoenselven ved Hougsund af Træ har 16 Aak med 20 Fods Mellemrum. Skinnegangen ligger i omtrent 50 Fods Høide over Lavvande.
- c. Broen over Oselven, ligeledes af Træ, har 20 Aak med 20 Fods Mellemrum med Undtagelse af den midterste Aabning, der for Passagen af Tømmer har en Bredde af 40 Fod. Skinnegangens Høide over Lavvande omtrent 50'.
- d. Broen over Døvikfossen er bygget paa Kar af Graasteen, grovhugne paa Yderfladerne og satte i hydraulisk Kalk. Karrenes Retning er parallel med Strømretningen og danner 45° Vinkel med Banelinien. Den nedre Deel af Karrene i Elven ere givne Form af Iisbrydere mod Strømmen. Broen har 5 Jernspand af respektive 35, 60, 100, 120 og 35 Fods Spændvidde, hvoraf de to mindste med Pladejernsbjælker og de tre andre med Bærerammer af Buestrengkonstruktion, i Høide med hvis Corde Banen ligger. Foruden disse egentlige Broløb forefindes i det søndre Landkar 3 mindre Løb, overhængede med Teglsteensmuur, til Aflob af ualmindelig høit Flomvand. Skinnegangens Høide over Lavvand er 35 Fod. Tværbjælkernes Underkant angaves at ligge 5' høiere end Flomvandstanden i 1860. Pilen af Buen for Bærerammen i det største Spand er omtrent $14\frac{1}{2}$ Fod og forholdsviis mindre for de øvrige Spand.

Under den ved Jerndelenes Modtagelse anstillede Prøve angaves 100 Fods Spandtet at have viist en Bøining af $1\frac{3}{8}$ Tomme med en Belastning af 1 Ton pr. løbende Fod, hvorhos det benyttede Jern blev underkastet en Tensionsprøve, hvorved det viste sig at bære 25 Tons pr. \square Tomme.

Den er efter Opførelsen bleven prøvet med et Lokomotiv forspændt 5 Gruusvogne, tilsammen af en Vægt af 60 Tons, kjørt frem og tilbage i fuld Fart, og angaves Bøiningen da at have været 4''' for 120 Fods-Spandtet, 3''' for 100 Fods- og $\frac{1}{2}$ ''' for 60 Fods-Spandtet.

- e. Broen over Kattefossen er ogsaa af Jern paa murede Kar. Bærebjælkerne eller Rammerne ere efter Warrens System, det samme Princip, der er anvendt ved Broen over Glommen i Elverum, kun at Banen her ligger over Rammerne, og derfor er forsynet med særskilt Jernrækværk.

Karrene, hvoraf der er 4, ere opførte paa samme Maade som de ved den foregaaende Bro nævnte, dog saaledes, at Stenene i Muurværket her ikke ere satte i hydraulisk Kalk heelt igjennem, men kun for enkelte Skifter, medens Karrenes Muurværk i sin Heelhed er fugstrøget med Cement. Spændvidderne ere: 1 paa 85', 3 paa 100' og 1 paa 50'; Skinnegangens Høide over Lavvand omtrent 49', og angaves Bærerammernes Underkant at ligge 7' høiere end Flomvandstanden i 1860.

Under Prøven ved Modtagelsen angaves Bjælkernes Bøining for 100 Fods Spand at have været $1\frac{1}{2}$ " med en Belastning af 1 Ton pr. løbende Fod, og under Prøve efter Opstillingen med et Lokomotiv og fuldt belastede Vogne en Bøining af $3\frac{1}{2}$ '''.

Derhos er Jernet ved Modtagelsen underkastet samme Strækprøve som ved foregaaende Bro anført.

Efter de saaledes opgivne Prøver i Forhindelse med hvad Kommissionen paa Stedet havde Anledning til at iagttage og i Betragtning af at den største Last, hvormed Broerne antages at blive paafristede under Driften, høist vil gaa op til $\frac{1}{2}$ Ton pr. løbende Fod, maa Kommissionen for de sidstnævnte to, de største og vigtigste Broer paa den befarede Banestrækning, specielt bemærke, at den anseer dem i alle Henseender fuldkommen betryggende.

De øvrige mindre Broer samt Veiovergangene fandtes tilfredsstillende og giver ikke Anledning til specielle Bemærkninger.

6. Liniens Sporvidde er den samme som paa Hamar-Elverum- og Throndhjem-Støren Baner, altsaa 42" engelsk. Skinnerne angaves at have en Vægt af 40 Pd. pr. Yard (medens Vægten for vore øvrige smalsporede Baner i Regelen er 36 Pd.), forøvrigt af Konstruktion og med Sammenføining som sædvanligt. Tværsvillernes Afstand varierer fra 2' 3" til 2' 9 $\frac{1}{4}$ ", idet Distancen er mindst nærmest Skjødernes og tiltagende mod Skinnernes Midte. Tværsvillerne har en Længde af 6 $\frac{1}{2}$ ' og ere dannede af Kløvninger paa 8 à 9" Top. Sporet fandtes overalt udmærket vel nedlagt, og antoges Skinnerne at have fuldkommen Styrke i Forhold til den Distance, hvori de ligger frit.
7. Ballasteringen befandtes i alle Dele tilfredsstillende.
8. Fra Hovedstationen ved Broen i Drammen fører en Sidelinie til Lastetomterne paa Tangen. Kommissionen befoer denne Linie med Lokomotiv, og befandtes den ikke ganske fuldført i den nedre Ende.

B. Stationerne.

Samtlige Stationsbygninger — med Undtagelse af den i Drammen, hvor Spærværket i disse Dage reises — vare fuldførte eller sin Fuldførelse nær.

Værkstedbygningerne i Drammen vare færdige og tagne i Brug.

Samtlige disse Bygninger befandtes hensigtsmæssige og vel udførte.

C. Den rullende Stok.

1. Af Lokomotiver forefandtes 3 Stk. De to vare fra Beyer, Peacock & Co.s Fabrik, vægtige 16 Tons med Kul og Vand. De har 6 Hjul, hvoraf de to bagerste Par, Drivhjulene, af 3' 9" Diameter, ere kuplede. De forreste Hjul af 2' Diameter ere anbragte paa bevægeligt Forstel. De have Cylindre af 11toms Diameter og 18toms Slag samt en Hedeflade paa 432 $\frac{1}{2}$ engelske \square Fod. En af disse Lokomotiver benyttedes under Befaringen og befandtes at arbeide aldeles fortrinligt.

Det tredie Lokomotiv er af Slaughter, Grüning & Co.s Konstruktion, vægtigt henimod 20 Tons med Kul og Vand, en Vægt, som dog efter at Lokomotivet har undergaaet en som nødvendig anseet Forandring, angaves at blive reduceret til 16 à 18 Tons. Det har 6 Hjul, hvoraf de forreste Par ere Drivhjul af 3' 3" Diameter og kuplede, medens de bagre Hjul har 2' 3" Diameter. Cylindre med 10" Diameter og 18" Slag. Hedefladen antagelig 415 \square '.

Dette Lokomotiv har radierende Bagaxel efter Bridges Adams Patent.

Samtlige 3 Lokomotiver sees saaledes at have radierende Axelbevægelser, bevirkende, at de arbeider med stor Lethed i Kurverne. De ere derhos forsynede med Injektorer istedetfor almindelige Pumper, samt med kompenserende Balancer til Udjevning af Trykket.

2. Af Passageer- og Breakvogne befandtes færdig: 1 2den Klassevogn med Plads for 28 Passagerer. Desuden opgaves at ville blive færdige i Løbet af 3 Uger: 2 Kompositvogne, 2 2den Klasse Vogne og 1 Breakvogn. Endvidere havdes under Arbeide: 1 Kompositvogn, 2 2den Klassenes Vogne og 2 Breakvogne.
3. Af Godsvogne havdes færdige: 54 Plankevogne, hvoraf 34 Stkr. for 24 Fods Last og Resten for 18 Fods Last. Under Arbeide haves 46, hvoraf 10 Stkr. 18 Fods Kassevogne, 20 Plankevogne for 18 Fods og 16 for 24 Fods Last. Om 4 Maaneder antages alle de nævnte Godsvogne at kunne være færdige.

Af nye Særegenheder ved samtlige Vogne bemærkes, at de ere selvkuplende og forsynede med Olieboxer for Axlerne af en fortrinlig Konstruktion. Axler og Hjul paa Godsvognene ere beregnede paa en noget sværere Last end den paa de øvrige af vore smalsporede Jernbaners Godsvogne.

Breakvognene og Godsvognene ere forsynede med dobbelte Bremses. Det vil af det Anførte sees, at de største Plankevogne er af en usædvanlig Længde, saa at Last af indtil 24 Fods Længde vil kunne fremføres paa enkelt Vogn.

D. Telegrafan.

Paa samtlige Stationer forefandtes Telegrafapparater, bestaaende af Naaleapparater med en Naal og forbundne med enkelt Traad paa sædvanlig Maade.

Det bemærkes, at Telegrafapparaterne i Drammen og paa Vikersund endnu vare opstillede i midlertidige Lokaler.

E. Forskjelligt.

Banens Indhegning med forsvarlige Trægjærder var fuldført. Paa enkelte Steder anvendes Staaltraadgjærder i Træstolper, nemlig hvor Banens Grund er udsat for at naaes af de høiere Vandstande.

Det Hele Arrangement ved Banegaarden i Drammen og dens Forbindelse med Elven eller Havnen var endnu ufuldført eller ikke paabegyndt, saa at Kommissionen ikke har Anledning til at udtale sig om disse Gjenstande.

De for Tiden ved denne Endestation stedfindende Forhold er dog ikke af saadan Beskaffenhed, at de lægger nogen Hindring i Veien for Aabningen af Driften.

Idet Kommissionen tilslut udtaler, at den har fundet Arbejderne i sin Heelhed særdeles tilfredsstillende udført, afgiver den herved den Erklæring, at den finder:

at de paa det nye Jernbaneanlæg mellem Drammen og Vikersund udførte Arbeider i det Hele er i saadan Tilstand, at Anlægget kan tages i Brug.

Drammen den 19de Oktober 1866.

J. B. Klingenberg.

H. A. Wetlesen.

C. C. Stenstrup.

Til

Den kongelige norske Regjerings
Departement for det Indre.

Tilfølg det kongelige Departements Opfordring har Undertegnede foretaget en Besigtigelse af en Strækning paa Drammen-Randsfjord Jernbanen mellem Stationerne Vikersund og Kinn (Skjærdalen), hvilken nu agtes aabnet for midlertidig Drift, og give vi os herved den Ære i den Anledning at afgive følgende Indberetning:

1. Med Hensyn til Banelegemet kan vi henholde os til hvad desangaaende er bemærket i Besigtigelsen af Strækningen fra Drammen til Vikersund af 19de Oktober f. A. Her skal alene anføres, at en Deel mindre Afpudsningsarbejder paa Skraaninger og Grøfter endnu staa tilbage, samt at Temperaturforholdene i Forbindelse med den faldne Sne ikke tilstedede en nøiagtigere Undersøgelse, medens dog det tydede paa, at den samme Omhu var anvendt her, som paa den ifjor besigtigede Deel af Linien.
2. Af Broer befandtes kun een af nogen Betydenhed, nemlig Broen over Heenaen, hvor Skinnegangen ligger omtrent 23 Fod over Vandspeilet. Denne Bro er konstrueret af Træ paa Pæleaag af den ved vore Jernbaner almindelig anvendte Konstruktion. Den har derhos et Løb for Flødning med en Spandvidde af 34 Fod 6 Tommer, overspændt med et Hæng- og Sprængværk, hvorpaa Brobanen hviler.

Under den sædvanlige Prøve med at lade Lokomotivet med forceret Fart løbe over, fandtes Broen, hvad Styrke og Stivhed angaar, fuldkommen tilfredsstillende.

3. Stationen Kinn var fuld færdig, dog med Undtagelse af at Telegrafapparatet endnu ikke var opstillet, medens dog Telegraftraaden var spændt. Derhos bemærkes, at en Dreieskive endnu ikke fandtes ved denne Station, men senere tænkes anbragt, for at benyttes saalænge Stationen bliver Endepunkt for Trafikken. Lokomotivet maa saaledes, indtil denne Dreieskive er nedlagt, gaa baglænds fra Kinn til Vikersund. Tillige kan anmærkes, at der ved Kinn ingen Vandstation haves. Forat Lokomotiverne ikke skal blive nødsagede til at overnatte ved denne Station, hvilket i streng Kulde vilde kunne medføre betydelige Ulemper ved Frysning af Vandet, er der truffet den Bestemmelse med Hensyn til den midlertidige Trafik, at alene Middagstogene gaa op til Kinn, medens Vikersund forbliver Udgangspunkt for Morgentoget og Endepunkt for Aftentoget, en Ordning, som ogsaa tilsiges af Trafikkens nærværende Behov.
4. Den rullende Stok er siden Besigtigelsen af Strækningen Drammen-Vikersund betydelig forøget, især hvad Passageervogne angaar, hvoraf flere fremdeles er i Arbeide. Derhos er anskaffet et nyt Lokomotiv — „Harald“ — leveret af Firmaet Beyer Peacock & Co., og af samme Konstruktion som de to tidligere fra samme Firma leverede og i Besigtigelsesforretningen fra ifjor omtalte Lokomotiver. Med Hensyn til den rullende Stok, finde vi iøvrigt at burde bemærke, at saavel paa det nye Lokomotiv Harald som paa flere af Passageer- og Godsvognene hviler Lasten paa Underlag af Kautchuk, i Regelen anbragt under Fjædrene i Resesser over Axelboxerne. Dette maa ansees for en ikke uvigtig Forbedring, idet det elastiske Kautchuk formilder Rystningen og Stødene under Gangen, hvilket især er af Vigtighed under vort Klima om Vinteren, efterat Jorden er stivnet af Tæle, og hvorved Banelegemet taber al sin Elasticitet, hvad igjen bevirker en meget betydelig Forøgelse i Slitage paa Hjulringe og Skinner. Den saaledes af Frosten tilintetgjorte naturlige Elasticitet erstattes nu igjen ved de nævnte Kautchuk-Underlag, hvorved Slitagen atter betydelig formindskes. Der gjøres fremdeles Forsøg, for gennem Erfaring at komme til et sikkert Resultat for de hensigtsmæssigste Dimensioner af Kautchukpladerne, og blive samtlige saavel Vogne som Lokomotiver paa denne Bane efterhaanden forsynede med saadanne Underlag.
5. Indhegninger langs Banen fandtes overalt anbragte og af meget solid Beskaffenhed.
6. Adgang til Kinn Station er tilveiebragt ved Anlæg af Vei saavel til Hovedveien paa den ene som til Stranden paa den anden Side.

Vi formener saaledes, at der Intet er til Hinder for, at Jernbanestrækningen mellem Vikersund og Kinn Stationer kan tages i Brug.

Drammen den 20de November 1867.

B. Sørensen.

J. B. Klingenberg.

H. A. Wetlesen.

Til

Den kongelige norske Regjerings
Departement for det Indre.

I Henhold til det kongelige Departements Opfordring grundet paa høieste Resolution af 15de November 1867 har Undertegnede foretaget en Besigtigelse af den resterende Del af Drammen-Randsfjord Jernbanen fra Skjærdalen til Randsfjord. Det vil erindres, at Kommissionen under 19de Oktober 1866 har afgivet Beretning om Besigtigelse af Strækningen fra Drammen til Vikersund og under 20de November f. A. en Kontinuationsberetning om Strækningen fra Vikersund til Skjærdalen. Vi skal nu tillade os at afgive vor Beretning om den øverste Strækning.

1. **Hvad angaar Banelegemet**, da kan vi med Hensyn til Udførelsens Detailler henholde os til de tidligere Beskrivelser, hvorhos endvidere tilføies:

- Den mindste Radius for Kurerne, hvoraf der paa denne Strækning findes ualmindelig mange, er 900 Fod.
- Den største Stigning er $\frac{1}{6}$ opad til Randsfjord og $\frac{1}{7}$ nedad til Drammen. Det sees saaledes, at Stigningsforholdene er betydeligt ugunstigere paa denne øverste Strækning end nedenfor, dog endnu langt fra saa ugunstige som paa Hovedbanen eller paa Thronhjemsbanen.
- Afpudsningsarbejder manglede endnu en ringe Deel øverst paa Linien ved Randsfjord Station. Derhos var den bestemte Forlængelse af Linien til Nykleby-Taugen endnu ufuldført og under Arbeide.

Desuden manglede de regulære, permanente Sporskifter ved Sidebanerne.

2. **Angaaende Broerne bemærkes:**

Prøven anstilledes denne Gang noget skarpere end tidligere har været Tilfældet, idet man lod 2 Lokomotiver, et af sværeste og et af letteste Slags, med forceret Fart løbe over Broerne, hvilke samtlige viste sig at have megen Stivhed og tilstrækkelig Styrke.

De større Broer ere:

- Skjærdals-Broen** af Træ og samme Konstruktion som den paa vore Jernbaner for Træbroer almindelige, omtrent 300 Fod lang, har 14 Pæleaag foruden Landfæsterne. Den har et større Løb med 35½ Fods Aabning, overspændt med Hæng- og Sprængværk, 11 Løb af 20 Fods Spand og 3 af 15 Fods. Skinnegangens Høide over Lavvande 44 Fod og over Flomvandshøiden i 1860 32 Fod. Det underste Aag i Strømløbet er indklædt med Tømmer fra Bunden til almindelig Flomvandshøide til Afledning for det optrækkendes Tømmer. Overdækket paa Siderne af Skinnegangen er af Tømmer med aabne Fuger. Broen har oliemalet Rækværk, men forøvrigt er Træværket i det Væsentligste uden Overstrygning eller anden Preservation.
- Bjærke Bro** af samme Konstruktion og Udstyr som Skjærdals-Broen, 560 Fod lang, har 27 Pæleaag foruden Landfæsterne. Den har et Løb med 40 Fods, 23 med 20 Fods og 4 med 15 Fods Spand. Skinnegangens Høide over Lavvande er 36 Fod og over Flomvandslinien for 1860: 24 Fod.

To af Aagene er indklædt som Isbrydere. Overdækket ved Siderne af Skinnegangen er her, som ved de fleste øvrige Broer, af Planker med Under- og Overliggere, tjæret. Underbygningen er saaledes her bedre beskyttet end ved Skjærdals-Broen.

- Broen over Heens-Fossen** har 9 Løb og Kar af Graasteensmuur udfugtet med Cement. Tre af Løbene er overspændte med Jernbuer efter samme Princip — Buestreng-Konstruktion — som Broen over Døvigfossen (Indberetning af 19de Oktober 1866), dog saaledes, at Veibanen ikke ligger i Buens Corde, men 5 Fod høiere. Største — Midterste — Spand er 123½ Fod og enhver af de to andre 72 Fod. De øvrige 6 Løb af 41½ Fods Spandvidde hvert, er overspændte med Bærevægge af Hæng- og Sprængværk, ovenpaa hvilke Banen hviler. Karrene, der ere lagte efter Strømretningen, danner en temmelig skarp Vinkel med Banens Retning. Skinnegangens Høide over Lavvande er omkring 27 Fod.
- De øvrige Broer** ere samlige af Træ og af mindre Dimensioner; de betydeligste ere **nedre og øvre Væla** Broer, der begge ere af samme Konstruktion med Hæng- og Sprængværks Bærevægge, af respektive 40 og 35 Fods Spandvidde, men med den Forskjel, at Banen ved den nedre Bro ligger mellem Bærevæggene, som tillige danne Broens Rækværker, medens Banen ved den øvre Bro ligger ovenpaa Bærevæggene og er forsynet med særegne Rækværker.

Forøvrigt fandtes alle mindre Broer samt Veiovergangs- og Veiundergangsbroerne tilfredsstillende og giver ikke Anledning til specielle Bemærkninger.

e. Her maa anføres en større **Veibro over Randselven ved Kyterud tæt ved Randsfjord Station.**

Den er af Træ paa 8 Pæleaag med graasteensmurede Landkar. Den har et større Løb med 75 Fods Spand; de øvrige Løbs Spandvidder er 50 Fod med Undtagelse af de To nærmest Landkarrene, som har 23 og 35 Fods Spand. Det store Spand har kombineret Hæng- og Sprængværk, der tillige danner Rækværker, de øvrige Løb ikke Sprængværker. Aagene ere indklædte med Planker fra Bunden til Hiøvandslinien.

3. Stationerne.

a. **Ask Station.** Den indvendige Paneling og Maling skal her — som ved de øvrige Stationer — henstaa til Lafteværkets Synkning er forbi.

Foruden Stationsbygningen findes: Aftræde, Platform-Pakhuus, Vandstation med Pumpe og Brønd (Ovnen endnu ikke opsat). Sidesporer ikke ganske færdigt.

b. **Hønefoss Station.** Foruden Stationsbygningen findes: Aftræde, et større Pakhuus med Sidespor og Veianlæg fra Stationen til Byen.

c. **Heen Station.** Her findes foruden Stationsbygningen: Aftræde, Platform-Pakhuus, Vandstation med Pumpe og Ledning fra Elven (Ovnen endnu ikke opsat). Et 2000 Fod langt Sidespor til Trælasttomterne, Veianlæg med Brygge til Dampskibs-Anløbssted ved Sperillen.

d. **Randsfjord Station.** Foruden Stationsbygningen findes her: Aftræde, dækket Perron (Platformens Rækværk var ikke ganske færdigt), Sidespor ved Stationen, Do. til Berger-Tjernet; Forlængelse af Banelinien, hvilken var under Arbeide, Vandstation med Ledning fra Vandet ikke ganske færdig, Dreieskive ligesaa, men allerede brugbar, Vognskur, og endelig et større Pakhuus med høje Trapper til Vandet.

I samtlige Stationer fandtes Telegrafapparater.

4. **Den rullende Stok** er siden sidste Besigtigelse yderligere forøget. Der haves nu:

6 Lokomotiver. Der er altsaa yderligere anskaffet 2 Lokomotiver, nemlig „Tjalve“ og „Røskva“. Disse ere leverede af Beyer & Peacock & Co. og af samme Konstruktion som de tidligere af dette Firma til Drammen-Randsfjord-Banen leverede Lokomotiver. Men de ere meget lettere, nemlig 8 Tons Vægt paa Drivhjulene, altsaa omkring 12 Tons med Kul og Vand; de er væsentligst bestemte for Passageerfarten.

20 Passageervogne og

147 Godsvogne. Brækvogne iberegnet.

5. **Indhegningerne** fandtes overalt i fuld Stand.

6. Under Befaringen blev ogsaa en Prøve og Besigtigelse foretaget af de 2 største Træbroer paa den ældre Deel af Banen, nemlig Hoensbroen og Osbroen. De blev underkastede samme Prøve, som ovenfor nævnt med 2 Lokomotiver, og befandtes i alle Dele tilfredsstillende; de syntes ikke at have undergaaet nogen Forandring med Hensyn til Stivhed og Bæreevne.

Efter det Anførte formene vi, at der intet er til Hinder for, at Drammen-Randsfjord Jernbanen nu kan aabnes for den almindelige Førsel i sin hele Længde. De resterende Arbeider ved Banens Endepunkt vil være fuldførte inden kort Tid, og om de end er ønskelige, for at Banen fuldt skal kunne udnyttes til Fordeel for Trafikken, er de dog ikke af den Beskaffenhed, at man behøver at oppebie deres Tilendbringelse for at kunne aabne Driften.

Tilslut maa vi anføre, at den nu paa det Nærmeste fuldførte sidste Deel af Drammen-Randsfjord Jernbanen gjør det samme velgjørende Indtryk af nitid og ombyggeligt Arbeide, der har karakteriseret samtlige de under den nærværende Bestyrelse udførte Jernbaneanlæg her i Landet.

Drammen den 10de Oktober 1868.

B. Sørensen.

J. B. Klingenberg.

H. A. Wettlesen.

Efter Bemyndigelse af Departementet for det Indre i Henhold til høieste Resolution af 31te Oktober 1866 blev ved den foreløbige Drifts Aabning Banens Taxter fastsatte af Anlægsbestyrelsen efter følgende Formler:

Passagerer	1ste Klasse	16 x.
	2den Klasse	8 x.
Voiturer	beregnet pr. Stykke:	
	1ste Klasse	60 + 30 x.
	2den Klasse	30 + 15 x.
	3die Klasse	10 + 5 x.
Levende Dyr	beregnet pr. Stykke:	
	1ste Klasse	20 + 10 x.
	2den Klasse	8 + 4 x.
	beregnet i hele Vognladninger	
		120 + 60 x.

Gods A.	beregnet efter Centner:
	1ste Klasse (A ₁) . . . 4 + 2½ x.
	2den Klasse (A ₂) . . . 3 + 1½ x.
	3die Klasse (A ₃) . . . 2½ + 1¼ x.
	4de Klasse (A ₄) . . . 2 + x.
B.	beregnet efter Tønde:
	1ste Klasse (B ₁) . . . 4 + 2½ x.
	2den Klasse (B ₂) . . . 3 + 2 x.
C.	beregnet efter Kubikfod:
	1ste Klasse (C ₁) . . . ½ + ½ x.
	2den Klasse (C ₂) . . . ¼ + ¼ x.
D.	beregnet efter hele Vognladninger:
	1ste Klasse (D ₁) . . . 120 + 90 x.
	2den Klasse (D ₂) . . . 120 + 75 x.
	3die Klasse (D ₃) . . . 120 + 60 x.
	4de Klasse (D ₄) . . . 80 + 60 x.

hver x betegner Afstanden i Mile.

I Løbet af det første Halvaars Drift viste det sig imidlertid nødvendigt for at opnaa en større Transport af Trælast og en stærkere Benyttelse af Jernbanen paa Strækningen Drammen-Hougsund at nedsætte for alle Stationer Taxterne for hele Vognladninger og for Stationerne Drammen-Mjøndalen og Drammen-Hougsund Taxterne for Centner- og Tøndegods. Fra og med 18de Marts 1867 blev derfor — overensstemmende med Anlægsbestyrelsens Indberetning af 23de næsteften til Departementet for det Indre — iværksat Nedsættelse i Taxterne for hele Vognladninger, saaledes, at den ældre Klasse D₁ udgik og

den nye D₁ beregnedes efter Formlen 120 + 75 x og dertil henførtes de Gjenstande, der havde staaet i den ældre D₁,
 - - D₂ — ” — 120 + 60 x - Do. Do. Do. den ældre D₂ og D₃,
 - - D₃ — ” — 80 + 60 x - Do. Do. Do. - - D₄,

hvorhos Taxterne for Centner- og Tøndegods mellem Drammen og Mjøndalen samt Drammen og Hougsund nedsattes til:

	Klasse A ₁	A ₂	A ₃	A ₄	B ₁	B ₂
Fra Drammen til Mjøndalen . . .	5 β,	4 β,	3 β,	2½ β,	6 β,	4 β,
- - - til Hougsund . . .	5 β,	4 β,	3 β,	2½ β,	6 β,	4 β.

Den i Forbindelse med Jernbaneanlægget besluttede Farbargjørelse af Aadalselven mellem Heen og Spirillen og af Bægnaelven ovenfor Spirillen til Sørum er udført af Kanalvæsenet. Det for Anlægget erhvervede Dampskib er bygget ved Akers mekaniske Værksted og givet Navnet „Bægna“. De for Samme satte Taxter findes i den Side 10 indtagne Tabel.

Da Arbejderne ved Anlægget vare saavidt fremskredne, at Banen i dens hele Udstrækning kunde aabnes for regelmæssig Drift, blev ved Skrivelse til Indre-Departementet af 29de September 1868 dertil sigtende Bestemmelser af Anlægsbestyrelsen bragte i Forslag. Ved kongelig Resolution af 8de Oktober samme Aar bleve derefter Under tegnede beskikkede til som Direktion at forestaa Jernbanens Drift. Allerede under den midlertidige Drift var som Banens Driftsbestyrer antaget Premierlieutenant i Artilleri-Brigaden Carl E. Krefting, hvis Ansættelse ved Driftens endelige Aabning approberedes af Departementet for det Indre.

Banens høitidelige Aabning foretoges af Hans Majestæt Kongen den 13de Oktober 1868.

De for den endelige Drift fra 13de Oktober 1868 fastsatte, foreløbige Taxter ere basserede paa de samme Fragtformler, der havde været gjældende under den midlertidige Drift, dog med den Forandring, at Klasse A₄ sløifedes, og at de til denne henførte Gjenstande overførtes til Klasse A₃.

I disse foreløbig satte Taxter er efter Direktionens Forslag af 13de April 1869, approberet af Departementet for det Indre den 29de næsteften, foretaget følgende Forandringer, der ere gjorte gjældende fra 3die Mai samme Aar:

1. at til „Møbler simple“, som ikke føres i hele Vognladninger, ogsaa maa henregnes malede og fernisserede, dog ikke lakerede Møbler, og
2. at Bjælker, rundt Tømmer, ukantede Bord, Baghun, Saugflis og Staver, Alt i hele Vognladninger, henføres til en Klasse for sig, D₄, og beregnes efter Formlen 80 + 48 x.

De i Henhold til Foranstaaende nu gjældende Taxter ere anførte i omstaaende Tabel:

Jernbanens Taxter.

G o d s.

Distance i Mile.	Fra Drammen til	Passagerer.		Voiturer.			Levende Dyr.				G o d s.															
		pr. Person.		pr. Stykke.			pr. Stykke.				Efter Vægt.			Efter		Maal.		I hele Vognladninger.								
											Centner.			Tønde.		Kubikfod.		D. 1.		D. 2.		D. 3.		D. 4.		
											A. 1.	A. 2.	A. 3.	B. 1.	B. 2.	C. 1.	C. 2.									
		Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Sp.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.
0.2	Gulskogen .	8	4	76	38	12	26	10	1	30	5	4	3	6	4	1	½	1	38	1	30	110	90			
1.0	Mjøndalen .	16	8	90	46	16	30	12	1	60	5	4	3	6	4	1	½	1	76	1	60	1	20	1	8	
1.5	Hougsund .	24	12	106	54	18	36	14	1	90	5	4	3	6	4	1	½	1	112	1	90	1	50	1	32	
2.4	Skotselven .	40	20	12	66	22	44	18	2	24	10	7	6	10	8	1½	1	2	60	2	24	1	104	1	76	
2.9	Aamot . . .	48	24	1	28	74	26	50	20	2	54	11	8	6	11	9	2	1	2	96	2	54	2	14	1	106
3.8	Vikersund .	60	30	1	54	88	30	58	24	2	108	13	9	7	14	11	2½	1½	3	46	2	108	2	68	2	22
5.1	Skjærdalen .	84	42	1	94	108	36	72	28	3	66	17	11	9	17	13	3	2	4	24	3	66	3	26	2	84
5.8	Ask	92	46	1	114	118	40	78	32	3	108	19	12	10	19	15	3	2	4	76	3	108	3	68	2	118
6.3	Hønefos . . .	100	50	2	10	6	42	84	34	4	18	20	12	10	20	16	4	2	4	112	4	18	3	98	3	22
6.9	Heen	112	56	2	28	1	44	90	36	4	54	21	13	11	21	17	4	2	5	38	4	54	4	14	3	52
8.0	Randsfjord .	1	60	2	48	1	24	48	96	38	4	90	24	14	24	18	4½	2½	5	82	4	90	4	50	3	80

Forarbejdede Metaller, Kolonial-, Manufaktur- og Fabrikvarer. Finere Haandværksarbejder. Druue, Ljær, Haar, Lørre Huder, Madvarer: Vin, Honning, Mjød, Krudt, Fyrværkerisager. Finere Spiger, Humle etc.
 Bomuld Linn, Uld, Brændeviin, Indenlandsk Frugt, Ærter, Gryn, Meel, Karve, Mjød, Flesk, Smør, Ost, Olie og Trækul. Præpareret Gjødning, Pottemaagerarbejde, Grovere Værktøi, Raa Skind etc.
 Bøg, Cement, Bark, Bryne-, Slibe- og Møllestene, Tag-, Mauer-, Skifersten, Malin, T., Raa Stang, Baand, Jern, Grovere Spiger, Grovere Maskingods, Steenkul, Præsset He og Halm, Sild og Salt, Raa Ben, Øl etc.
 Fys, Ærter, Gryn, Karve, Korn, Malt, Meel, undtagen Blandkorn, Havre og Affaldemeel, Sild, Salt, Tjære, Vikker etc.
 Affaldemeel, Havre, Blandkorn, Poteter, Rodfrugter, Ginders, Steenkul, Trækul, Drank etc.
 Finere Haandværksarbejder, Blomster, Maskiner i samment sat Stand, Finere Møbler og Flyttegods, Seugklæder, Dyr i Kasser, Tomme Foustager etc.
 Agerdyrkningsredskaber, Baae Simple Haaandværksarbejde, Møbler og Flyttegods, Tomme Foustager i Rotation (50 Potter = 1 Kubikfod) etc.

Battsens og Planker 2" og derover, Finere Møbler og Flyttegods, Maskiner og finere Redskaber, Salt etc.
 Kantede Bord under 2" skaarne Læster, Tommer Simple Møbler og Flyttegods, Agerdyrkningsredskaber, Stik, Spiger, Kull, Juler, Fibrops, Simpelt Bedkerarbejde, Forskallings-Rør, glassede Rør og Tagsten, lidfaste Maaunsten, Jernbænkmet, Røjern, Skrabyern, Kalk, Kridt, Poteter, Koksalt etc.
 Bark, Flasker, Brænde, Steenkul, Trækul, Cinders, Torv, Næve, Vidjer, Malme, uithuggen Sten, Slag, Uglaserede Rør, Tagsten, Almindelig Maaunsteen, Hø og Halm, Jord, Sand, Is, Drank, Almindelig Gjødning etc.

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberegning. 1^{te} 1868 — 1^{te} 1869.

Dampskibet Bægnas Taxter.

Mellem Heen og	Passagerer.		Voiturer.			Levende Dyr.	G o d s.						
	1ste Kl.	2den Kl.	1ste Kl.	2den Kl.	3die Kl.		Centner.			Tønde.		Kubikfod.	
							A. 1.	A. 2.	A. 3.	B. 1.	B. 2.	C. 1.	C. 2.
	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	
Semmen	12	8	60	48	30	16	6	4	6	2	1		
Hval													
Bergsund	24	16	1 Spd.	60	48	24	10	6	10	3	2		
Flaskerød													
Finsand	36	24	1 Sp. 36 β	72	60	30	12	8	12	4	3		
Viker													
Engerodden	48	30											
Bjonviken	60	36											
Næsnoen	72	40											
Gravlimoen	72	40											
Sørum	84	48											

Dampskibet Tyrvis Taxter.

Mellem Skjærdalen og	Passagerer.		G o d s.						
	1ste Kl.	2den Kl.	Centner.			Tønde.		Kubikfod.	
			A. 1.	A. 2.	A. 3.	B. 1.	B. 2.	C. 1.	C. 2.
	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.	Sk.
Domholdt	10	6	6			8	2	1	
Gomnæs	10	6							
Bønsnæs	10	6	8			10	2	1	
Rytterager	18	12							
Sundvolden	18	12	10			12	2	1	
Næs	24	16							
Tandberg	24	16							

Udenfor den oprindelige Plan er senere for Jernbanens Regning truffet følgende Foranstaltninger:

Under 10de Januar 1867 indgik Anlægsbestyrelsen med Forestilling til Departementet for det Indre om Bemyndigelse til for et Beløb af omkring 20,000 Spd. at opføre Pakhuse paa de til Jernbanen erhvervede Tomter i Drammen til Bortleie til Private, idet Omkostningerne foresloges midlertidig udredede af de til Jernbaneanlægget bevilgede Midler og senere opførte paa Jernbanens Kapitalkonto, samt dækkede ved Laan for Jernbanens Regning med Amortisation i et vist Antal Aar. Efter nærmere Forhandlinger med Indre-Departementet (Departementets Skrivelse af 2³/₄ 67 og Bestyrelsens Skrivelser af 1⁶/₂ og 2⁰/₂ 67) blev Foranstaltningen ved kongelig Resolution af 4de Mai 1867 bifaldt, hvorhos Departementet paalagdes senere at indkomme med Forslag til Forelæggelse for Stortinget angaaende Billigelse af den trufne Forføining, samt om Afgivelse af de Bestemmelser, som forøvrigt maatte blive fornødne.

I Anledning af denne Resolution paalagde Departementet under 8de December 1868 Anlægsbestyrelsen efter Konference med Jernbanens Direktion at indkomme med endeligt Forslag angaaende de Forføining, der antoges at burde træffes til Dækkelse af Udgifterne ved den nævnte Foranstaltning og til Erhvervelse af Driftskapital for Jernbanen. I Henhold hertil afgav Bestyrelsen, efter Overlæg med Direktionen og i Overensstemmelse med dennes Skrivelse af 7de Januar 1869 til Indre-Departementet, Forslag om Tilveiebringelse af 45,500 Spd. til følgende udenfor Anlæggets Plan liggende Foranstaltninger:

Til Overtagelse af Beholdninger af for Driften nødvendige Forbrugsgjenstande, der vare anskaffede af Anlægget	Spd. 10,000.
Til Opførelse af et Pakhuus ved Drammens Station	— 20,500.
Til Forøgelse af Vognparken med 10 Stykker nye 2den Klasse Passageervogne	— 6,000.
Til Opførelse af et Hotel ved Randsfjorden	— 6,000.
Til Anskaffelse af et Dampskib paa Tyrifjorden	— 3,000.
Tilsammen Spd. 45,500.	

I Anledning af den i Overensstemmelse hermed fremsatte kongelige Proposition meddelte Stortinget ved Beslutning af 2den Juni 1869 Samtykke til, at der for Jernbanens Regning optages et Laan af 39,500 Spd. til Dækelse af dens Gjæld til Statskassen i Anledning af Erhvervelsen af Forbrugsgjenstande, samt til Bestridelse af Udgifterne ved de forannævnte Foranstaltninger, med Undtagelse af til Hotel ved Randsfjorden, hvortil Intet bevilgedes.

Det nævnte Laan blev derefter ved kongelig Resolution af 9de Juli 1869 bevilget udredet af Kongsberg Sølvværks Driftsfond mod 5 Procent aarlig Rente og mod Tilbagebetaling i 30 Aar eller i kortere Tid, saafremt Jernbanen dertil uden Vanskelighed kan afsee Midler. Det bestemtes derhos, at de til Opførelsen af Pakhuset, Anskaffelsen af Dampskib til Fart paa Tyrifjorden og til Forøgelse af Vognparken medgaaende Beløb blive at opføre paa Jernbanens Kapitalkonto.

Det omhandlede mindre Dampskib er anskaffet fra Akers mekaniske Værksted, givet Navnet „Tyrvi“ og sat i Fart paa Tyrifjorden fra 26de Juli 1869.

De for Samme oprettede Taxter er indtaget Side 10.

For de Forføininger, der ere foranledigede ved Stortingets Beslutning af 16de Juni 1869 om Bevilgning til Anlæg af Sidebaner til Kongsberg og Krøderen m. V., vil blive gjort Rede i senere Driftsberetninger.

Jernbanens Indtægter for Driftsperioden fra 13de Oktober 1868 til 31te December 1869 have, som af efterfølgende Udskrift af dens Regnskaber vil sees, udgjort	Spd. 66,225. 95.
og dens Udgifter	— 44,773. 72.
Dens Overskud	Spd. 21,552. 23.
formindskes imidlertid ved Tab paa Dampskibene Bægnas og Tyrvis Fart	— 1,009. 49.
	til Spd. 20,442. 94.

Tabet ved Bægnas Fart, Spd. 589 62 β , maa for en Deel tilskrives yderst uheldige Vandstandsforholde i Aadalselven udover Høsten 1869. Dens Rute antages efterhaanden, navnlig naar forbedret Veiforbindelse med Valdres er bleven iværksat, at kunne oparbejdes til idetmindste at bære sig.

Dampskibet Tyrvis Fart vil derimod rimeligvis i en Fremtid vedblive at vise Tab, hvilket imidlertid for Jernbanen formindskes noget ved Indtægter for denne, som ellers ikke vilde tilflyde den.

Overensstemmende med Direktionens Forslag har Departementet for det Indre ved Skrivelse af 7de Mai 1870 — i Henhold til kongelig Resolution af 5te samme Maaned — meddeelt Direktionen Bemyndigelse til at udbetale Aktieeierne i Jernbanen for første Driftsperiode 1 $\frac{1}{2}$ Procent samt at afsætte Resten som Reservefond. Med Hensyn til Udbyttets Fordeling bestemtes samtidig, at Statskassens Udlæg foreløbig bliver at ansætte til 1,000,000 Spd. og de private Aktieeieres Indbetalinger til 200,000 Spd.

I Henhold hertil er saaledes afsat:

Statskassens Udbytte, der efter ovennævnte Storthingsbeslutning af 16de Juni 1869 overføres til Byggefond for Sidebanerne	Spd. 15,000. -
Udbetaling til private Aktieeiere, forsaavidt fornødiges	— 3,000. -
Reservefond	— 2,442. 94.
Tilsammen 20,442. 94.	

Saa vel Reservefondet som det til Byggefond for Sidebanerne afsatte Beløb — det sidste forsaavidt det ikke efter Bestemmelsen er anvendt til Forrentning af det optagne Laan — er gjort rentebærende.

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

Indtægter:

	Spd.	β	Spd.	β
Indtægt for Befordring af 215,701 Passagerer	31,357.	9.		
— — — — — Overvægt	493.	12.		
— — — — — Pakker m. m.	1407.	20.		
— — — — — 317 Voiturer	153.	30.		
— — — — — 1610 levende Dyr	479.	8.		
— — — — — Telegrammer	782.	41.		
— — — — — Varer	28,757.	117.		
— — — — — Posten	971.	14.		
Pakhus- og Tomteleie	1188.	77.		
Brygge- og Landtougpenge	157.	99.		
Leie af Betjentbolig	25.	-		
Renter	201.	93.		
Andre Indtægter	251.	55.	66,225.	95.

Udgifter:

Direktionens Honorar	851.	80.		
Hovedkontorets Udgifter:	Spd.	β		
Lønninger og Diæt-Godtgjørelse	4055.	94.		
Kontor-Udgifter m. m.	934.	44.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	153.	76.	5143.	94.
Stations-Udgifter:				
Lønninger, almindelige	8014.	32.		
— extra	133.	46.		
Uniformer	718.	31.		
Kontor-Udgifter	1437.	116.		
Brænde, Olie og Lys	1211.	107.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar og Forbrugsgjenstande	634.	66.		
Hesthold og Kjøreredskaber	328.	110.	12,479.	28.
Lokomotiv-Afdelingen:				
Lønninger	2484.	2.		
Uniformer	222.	1.		
Kul og Brænde	3105.	7.		
Olie, Talg og Pudsegarn	853.	99.		
Vedligehold af Lokomotiver	721.	11.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	135.	119.	7521.	119.
Vogn-Afdelingen:				
Lønninger	180.	43.		
Olie og Pudsegarn	681.	18.		
Vedligehold af Vogne	1686.	26.		
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	105.	116.		
— — — — — Presseninger	248.	35.	2901.	118.
Linien:				
Lønninger, almindelige	7193.	20.		
Lateris	7193.	20.	28,898.	79.
			66,225.	95.

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{10}$ 1868 — $\frac{1}{12}$ 1869.

	Spd.	β	Spd.	β	Spd.	β
Transport	7193.	20.	28,898.	79.	66,225.	95.
Lønninger extra	778.	16.				
Vedligehold af Sleepers, Skinner m. m.	517.	27.				
— - Banelegemet	1369.	118.				
Gruusning	2620.	12.				
Vedligehold af Broer	219.	69.				
— - Gjærder	171.	106.				
Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	421.	28.	13,291.	36.		
Andre Udgifter:						
Vedligehold af Bygninger	1371.	74.				
— - Stationspladse	298.	27.				
— - Veie	47.	15.				
— - Telegrafan	60.	84.				
Anskaffelse af Værksteds-Inventar	104.	1.				
Assurance og Afgifter	434.	45.				
Forskjellige Udgifter	245.	32.				
Erstatning for Varer	22.	39.	2583.	77.	44,773.	72.
					21,452.	23.
Dampskibet „Bægnas“ Underbalance			589.	62.		
Dampsluppen „Tyrvis“ Do.			419.	107.	1009.	49.
					Overskud: 20,442.	94.

Hermed salderes Balancekontoen, som udviser følgende

A k t i v a.

	Spd.	β	Spd.	β
Kassa-Konto	454.	95.		
Stationsmesterne og Dampskibsførerne, udestaaende gennem disse	1025.	117.		
Beholdninger	9304.	62.		
Drammens Privatbank	8688.	30.		
13 personlige Konti	3558.	25.		
K a p i t a l - K o n t i.				
Anskaffede Vogne	2642.	115.		
Dampsluppen Tyrvi	3000.	-		
Udvidelse af Stationsanlægget paa Tangen	429.	37.		
Forbedringer ved Dampskibet „Bægnas“	577.	60.	6649.	92.
				29,681.
				61.

P a s s i v a.

	Spd.	β	Spd.	β
Departementet for det Indre	3000.	-		
Drammen-Randsfjord Jernbaneanlæg	5153.	19.		
Drammen-Randsfjord Jernbanens Sidelinier til Kongsberg og Krøderen	208.	5.		
2 personlige Konti	793.	40.		
Sygekassen	84.	23.		
Sidebanernes Byggefond	15,000.	-		
Aktieeiernes Udbyttes Konto	3000.	-		
Reservefondet	2442.	94.		
				29,681.
				61.

Oplysninger om Indtægterne.

Efterstaaende Tabel vil oplyse, hvorledes de 7 første Indtægtsposter ere fordeelte paa de forskjellige Stationer, saavel hvad angaar de fra dem afgaaede, som de til dem ankomne Passagerer, Varer m. m., samt endelig Middeltallet af disse Beløb, hvilket sidste udviser den relative Indflydelse, enhver Station har havt paa Jernbanens Indtægter.

Stationens Navn.	Indtægt for afgaaede.								Indtægt for ankomne.								Middeltal af Indtægt for afgaaede og ankomne.								pCt. af den hele Indtægt for afgaaede og ankomne.				
	Pas- sagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Tele- grammer.		Varer.		Tilsam- men.		Pas- sagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Tele- grammer.		Varer.		Tilsam- men.		Pas- sagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Tele- grammer.		Varer.		Tilsam- men.						
	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	Spd.	⊘	
Drammen . . .	11994	104	1322	31	14626	23	27943	38	12777	108	1630	90	12932	24	27340	102	12386	46	1476	60½	13779	23½	27642	10			43,6		
Mjøndalen . . .	1282	104	31	80	328	80	1643	24	1001	34	38	82	367	51	1407	47	1142	9	35	21	348	5½	1525	35½			2,4		
Hougsund . . .	3702	45	278	80	364	51	4345	56	3619	76	263	31	1280	43	5163	30	3661	½	270	115½	822	47	4754	43			7,5		
Skotselven . . .	1250	100	163	43	1203	95	2617	118	1174	98	57	27	317	65	1549	70	1212	99	110	35	760	80	2083	94			3,3		
Aamot	2218	52	323	—	1412	29	3953	81	1681	84	150	94	1331	27	3163	85	1950	8	236	107	1371	88	3558	83			5,6		
Vikersund . . .	3305	94	449	81	2252	55	6007	110	3094	80	398	61	2753	72	6246	93	3200	27	424	11	2503	3½	6127	41½			9,7		
Skjærdalen . .	807	61	81	95	746	17	1635	53	692	98	115	—	647	78	1455	56	750	19½	98	47½	696	107½	1545	54½			2,4		
Ask	605	61	58	45	94	3	757	109	565	75	26	64	103	117	696	16	585	68	42	54½	99	—	727	2½			1,1		
Hønefos	3052	48	298	5	1203	95	4554	28	2912	63	302	35	2523	26	5738	4	2982	55½	300	20	1863	60½	5146	16			8,1		
Heen	537	43	45	10	135	85	718	18	740	15	61	36	1679	107	2481	38	638	89	53	23	907	96	1599	88			2,5		
Randsfjord . . .	2599	17	263	1	6390	64	9252	82	3095	118	270	71	4820	107	8187	56	2847	67½	266	96	5605	85½	8720	9			13,8		
Tilsammen	31357	9	3314	111	28757	117	63429	117	31357	9	3314	111	28757	117	63429	117	31357	9	3314	111	28757	117	63429	117			100,0		

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{2}$ 1868 — $\frac{1}{2}$ 1869.

Det vil heraf sees, at den væsentligste Deel af al Befordring er gaaet til og fra Drammen, og at kun en Mindredeel er gaaet mellem de øvrige Stationer indbyrdes.

Indtægterne have nemlig udgjort:

	For Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.	
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Fra og til Drammen	24772	92	2953	1	27558	47	55284	20
Mellem de øvrige Stationer	6584	37	361	110	1199	70	8145	97
Tilsammen	31357	9	3314	111	28757	117	63429	117

Efterfølgende Tabel vil vise Indtægterne for hver Maaned:

Maaned.	Indtægt af								Procent af den hele Indtægt.
	Passagerer.		Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer.		Varer.		Tilsammen.		
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	
1868. Oktober	1466	100	134	41	1199	118	2801	19	4.4
November	1747	7	182	105	1659	60	3589	52	5.7
December	1839	55	202	113	1251	82	3294	10	5.2
1869. Januar	1232	69	129	26	709	8	2070	103	3.3
Februar	1531	26	155	31	1129	88	2816	25	4.4
Marts	1505	82	185	66	1569	76	3260	104	5.1
April	1992	7	226	40	1589	12	3807	59	6.0
Mai	2408	97	252	28	2178	39	4839	44	7.6
Juni	3192	34	314	102	3315	101	6822	117	10.8
Juli	3976	101	368	76	3995	113	8341	50	13.2
August	3429	35	305	36	3053	41	6787	112	10.7
September	2091	85	235	61	2877	93	5204	119	8.2
Oktober	1973	38	207	91	1797	22	3978	31	6.3
November	1423	83	203	28	1641	17	3268	8	5.1
December	1546	30	210	107	789	87	2546	104	4.0
Tilsammen	31357	9	3314	111	28757	117	63429	117	100.0

Tabel over Middelindtægten for hver Halvmaaned.

Indtægt af	Middelindtægt for hver Halvmaaned.		Middelindtægten har været overskredet
	Spd.	Sk.	
Passagerer	1081	33.	i 10 Halvmaaned.
Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Telegrammer	114	37.	i 12 Do.
Varer	991	79.	i 13 Do.
Samlet Indtægt	2187	29.	i 11 Halvmaaned.

Halvmaanedernes største og mindste Indtægt har været:

For	Største Indtægt.		Mindste Indtægt.	
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Passagerer	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 31te Juli 1869. { 2030. 67.		Halvmaaneden fra og med 16de til og med 28de Febr. 1869. { 565. 43.	
Overvægt, Pakker, Voiturer, Dyr, Tele- grammer	Halvmaaneden fra og med 16de til og med 31te Juli 1869. { 197. 42.		Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Januar 1869. { 61. 79.	
Varer	Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Juli 1869. { 2251. 95.		Halvmaaneden fra og med 16de til og med 31te Decbr. 1869. { 233. 17.	
Samlet Indtægt . . .	Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Juli 1869. { 4369. 43.		Halvmaaneden fra og med 1ste til og med 15de Januar 1869. { 979. 32.	

Af Indtægten for Varer 28,757 Spd. 117 Sk. har Trælast, heri iberegnet Brænde, bidraget 9879 Spd. 49 Sk. Størrelsen af denne Indtægt heraf fra de forskjellige Stationer sees af følgende Tabel.

Stationens Navn.	Indtægt for samtlige afsendte Varer.		For Trælast & Brænde.		For øvrige Varer.		Indtægt af Trælast i Procent af Indtæg- ten for samtlige af- sendte Varer.
	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	
Drammen	14626	23	53	40	14572	103	0.4
Mjøndalen	328	80	18	34	310	46	5.5
Hougsund	364	51	62	6	302	45	17.0
Skotselven	1203	95	1140	58	163	37	94.8
Aamot	1412	29	1012	9	400	20	71.6
Vikersund	2252	55	1739	62	512	113	77.2
Skjærdalen	746	17	74	102	671	35	9.9
Ask	94	3	3	108	90	15	3.3
Hønefos	1203	95	752	100	450	115	62.5
Heen	135	85	1	84	134	1	0.8
Randsfjord	6390	64	5020	46	1370	18	78.6
Tilsammen	28757	117	9879	49	18878	68	34.8

Total-Indtægten 66,225 Spd. 95 Skill., fordeelt i følgende 3 Hovedposter, giver

			I Procent af den hele Indtægt.
for Passagerer med ordinaire Train	30,445 Spd.	71 Skill.	46.0
- Gods, Voiturer og levende Dyr	29,390 —	35 —	44.4
- alle andre Indtægter	6,389 —	109 —	9.6
	66,225 Spd.	95 Skill.	100.0

Oplysninger om Udgifterne.

Lønninger til Personalet har været saaledes fordeelte:		Spd.	Sk.
1. Direktionen		851.	80.
2. Hovedkontoret:			
Bestyreren, Løn	Spd. Sk.	1216.	80.
Assistenten, "		438.	46.
Kassereren, "		730.	"
Revisoren, "		365.	"
Bogholderen, "		486.	80.
Den af Departementet ansatte Revisor, Løn		121.	80.
Matrialforvalteren, Løn		332.	"
Et Kontorbud, der tillige sørger for Kontorenes Renholdelse, Løn		175.	24.
		3865.	70.
Diætgodtgjørelse under Reiser		190.	24.
		4055.	94.
3. Stations-Udgifter:			
Drammens Station:			
Stationsmesteren, Løn		438.	"
Huusleiegodtgjørelse		63.	"
		501.	"
1 Pakhuusformand i Drammen		219.	"
1 Do. i Gulskogen		178.	"
3 til 4 Telegrafister		455.	32.
2 til 4 Sjouere		427.	116.
2 Sporskiftere		321.	24.
1 Bud		146.	"
Nattevagt		145.	24.
Extra-Arbejdere		94.	111.
		2488.	67.
Mjøndalen Station:			
Stationsmesteren, Løn		175.	24.
Hougsund Station:			
Stationsmesteren, Løn		219.	"
1 Telegrafist, Do.		122.	"
1 Sjouer, Do.		175.	24.
Extra-Arbejdere		3.	8.
		519.	32.
Skotselven Station:			
Stationsmesteren, Løn		175.	24.
1 Telegrafist Do.		116.	96.
		292.	"
Aamot Station:			
Stationsmesteren, Løn		219.	"
1 Telegrafist, Do.		114.	"
1 Sjouer Do.		173.	24.
Extra-Arbejdere		1.	48.
		507.	72.
Lateris		3982.	75.
		4907.	54.

	Transport	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Vikersund Station:		3982.	75.	4907.	54.
Stationsmesteren, Løn	219. ”				
1 Telegrafist, Do.	116. 96.				
1 Sjouer Do.	146. ”				
Extra-Arbeidere	7. 48.	489.	24.		
Skjærdalen Station:					
Stationsmesteren, Løn	175. 24.				
1 Telegrafist Do.	116. 96.	292.	”		
Ask Station:					
Stationsmesteren, Løn	175. 24.				
1 Sjouer Do.	146. ”	321.	24.		
Hønefoss Station:					
Stationsmesteren, Løn	219. ”				
1 Telegrafist Do.	189. 96.				
1 Sjouer Do.	146. ”				
Extra-Arbeidere	8. 96.	563.	72.		
Heen Station:					
Stationsmesteren, Løn	219. ”				
1 Telegrafist, Do.	116. 96.				
Extra-Arbeidere	67. 95.	403.	71.		
Randsfjord Station:					
Stationsmesteren, Løn	219. ”				
1 Telegrafist Do.	146. ”				
2 Sjouere Do.	294. 40.	659.	40.		
6 a 8 Konduktører		1436.	12.	8147.	78.
4. Lokomotiv-Afdelingen:					
Maskinmesterens halve Løn	219. ”				
4 a 5 Lokomotivførere	1096. 24.				
2 a 3 Fyrbødere	611. 57.				
2 a 3 Pudsere	464. 41.				
Extra-Arbeidere	93. ”			2484.	2.
5. Vogn-Afdelingen:					
Lønninger til Reenholdelse				180.	43.
6. Linien:					
Banemesteren, Løn	365. ”				
14 Formænd ”	2489. 88.				
28 Skinnelæggere ”	4068. 40.				
1 Tømmermand ”	197. 12.				
2 Grundvogtere ”	73. ”				
Extra-Arbeidere ved Tælehugning og Sneskufning	778. 16.			7971.	36.
		Tilsammen	23690.	93.	

Tabel,

der viser, hvorledes de ordinære Train have været besatte med Passagerer mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Passagerer.		Antal Personmile.		Antal Passagerer.	
	I Retningen		Op.	Ned.	I Gjennemsnit pr. Train.	
	Op.	Ned.			Op.	Ned.
Mellem Drammen og Gulskogen	64299	67698	73303	67017	72	77
— Gulskogen - Mjøndalen	75554				85	
— Mjøndalen - Hougsund	69465	61322	34733	30661	78	70
— Hougsund - Skotselven	37748	35535	33973	31982	42	40
— Skotselven - Aamot	30386	29065	15193	14533	34	33
— Aamot - Vikersund	22475	21726	20228	19553	25	24
— Vikersund - Skjærdalen	13150	13070	17095	16991	15	15
— Skjærdalen - Ask	13865	13881	9706	9717	16	16
— Ask - Hønefos	14896	15081	7448	7541	17	17
— Hønefos - Heen	15125	13467	9075	8080	17	15
— Heen - Randsfjorden	11889	11131	13078	12224	13	13

Anm. Antallet af de ordinære Passageertrain have i Driftsaaret udgjort:

I Retning Op	890.
— Ned	890.

Fordelingen af de med de ordinære Passageertrain befordrede 211,736 Personer og de med Extratrain befordrede 3965 Personer paa de forskjellige Vognklasser, det Antal Mile, de ere befordrede, det dertil anvendte Antal Vogne og derfor erlagte Betaling etc., sees af omstaaende Tabel:

Oplysninger om

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

Løbe-No.								Til		
	Varernes Art.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skots- elven.	Aamot.	Vikersund.	Skjær- dalen.			
1	Been, raa	Vogne	—	—	—	1.	—	—		
2	Brænde og Baghun	Do.	—	—	—	—	—	—		
3	Brændeviin	Centner	—	783.85	20.00	240.20	1265.50	6.40		
4	Brød	Do.	138.78	30.10	124.65	119.80	663.00	580.30		
5	Cinders	Vogne	—	—	—	—	—	28.		
6	Flasker, ledige	Centner	—	6.60	—	—	15.20	—		
7	Flyttegods	Vogne	—	—	—	1.	1.	—		
8	Foustager, tomme	Potter	—	1700.	50.	36790.	5200.	—		
9	Glasvarer	Centner	0.50	40.50	10.40	19.70	73.65	23.30		
10	Jernvarer	Do.	4.95	650.00	80.85	195.85	401.68	115.90		
11	Kalk	Vogne	—	—	—	1.	4.	—		
12	Kasser, ledige	Do.	—	—	—	—	—	—		
13	Kjød	Centner	5.80	10.50	1.50	2.40	52.90	—		
14	Korn	Tønder	168 $\frac{3}{4}$	10572 $\frac{1}{4}$	906 $\frac{1}{2}$	4152 $\frac{3}{4}$	4247 $\frac{1}{2}$	854 $\frac{1}{2}$		
15	Kul	Vogne	238.	57.	—	1.	14.	47.		
16	"	Centner	—	143.20	52.90	169.05	28.10	117.00		
17	Leer	Vogne	—	—	—	—	—	—		
18	Malm	Do.	4.	—	—	—	—	—		
19	Poteter	Tønder	2 $\frac{1}{4}$	12.	24 $\frac{1}{4}$	47 $\frac{3}{4}$	54 $\frac{1}{2}$	18 $\frac{1}{2}$		
20	Salt	Do.	34 $\frac{1}{2}$	1952 $\frac{1}{2}$	326 $\frac{3}{4}$	1409 $\frac{1}{4}$	2343.	184.		
21	Sand	Vogne	—	—	—	—	—	—		
22	Saugflis	Do.	—	—	—	—	—	—		
23	Sild	Tønder	22 $\frac{1}{2}$	405 $\frac{3}{4}$	169 $\frac{1}{4}$	502.	1137.	105.		
24	Skinner	Vogne	—	—	—	—	—	—		
25	Smør	Centner	6.00	30.90	—	3.20	6.60	6.40		
26	Steen, huggen	Vogne	—	—	—	13.	10.	—		
27	Muur- og Tagsteen	Do.	—	—	—	—	—	—		
28	Trælast	Battens	Do.	—	2.	—	3.	—		
29		Bord	Do.	—	—	—	1.	—		
30		Planker	Do.	1.	—	—	—	—		
31		Rundt Tømmer	Do.	—	—	—	2.	—		
32	Øl	Centner	217.85	60.00	202.35	266.65	623.60	10.30		
33	Diverse Varer	1ste Klasse	Do.	168.95	3263.90	379.10	1582.10	4476.30	417.50	
34		A.	2den "	Do.	187.40	2428.35	237.30	893.85	1705.95	161.55
35			3die "	Do.	86.90	2304.30	248.10	294.30	1271.70	237.60
36			B.	1ste "	Tønder	438.	990 $\frac{3}{4}$	759 $\frac{1}{4}$	1181 $\frac{1}{4}$	2788 $\frac{3}{4}$
37		2den "		Do.	42 $\frac{1}{2}$	362 $\frac{1}{2}$	124 $\frac{1}{4}$	381.	610 $\frac{3}{4}$	59 $\frac{1}{2}$
38		C.		1ste "	Kubf.	97.	1328.	132.	439.	895.
39	2den "		Do.	168.	493.	222.	815.	844.	80.	
40	Transport af Dampsluppen Tyrvi,	Vogne	—	—	—	—	3.	—		
41	Fragtfrit Gods	Do.	—	4.	—	—	29.	—		
42	"	Centner	—	7.00	3.50	7.50	9.10	3.00		
		Tilsammen	26657.38	47472.70	6565.90	23491.30	43257.03	12688.00		

Godsbefordringen.

paa Jernbanen fra Drammen og Gulskogen til de forskjellige Stationer.

Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	—	—	—	1.	Vogne à 80 Centner.	80.00	1
—	—	—	1.	1.	Do. à 100 Do.	100.00	2
5.70	859.70	500.60	265.20	3947.15	Centner.	3947.15	3
57.90	7.70	31.10	135.40	1888.73	Do.	1888.73	4
—	19.	—	—	47.	Vogne à 100 Centner.	4700.00	5
—	—	—	—	21.80	Centner.	21.80	6
—	7.	—	3.	12.	Vogne à 60 Centner.	720.00	7
—	—	—	171685.	215425.	Potter (200 = 1 Centner).	1077.12	8
0.60	22.05	19.60	17.80	228.10	Centner.	228.10	9
7.40	117.25	258.55	328.00	2160.43	Do.	2160.43	10
—	—	—	2.	7.	Vogne à 100 Centner.	700.00	11
—	—	—	4.	4.	Do. à 60 Do.	240.00	12
—	12.30	0.30	7.30	93.00	Centner.	93.00	13
173 $\frac{3}{4}$.	4073 $\frac{1}{2}$.	1519 $\frac{1}{2}$.	1845 $\frac{1}{2}$.	28514 $\frac{1}{2}$.	Tønder à 2 Centner.	57029.00	14
—	42.	38.	75.	512.	Vogne à 100 Centner.	51200.00	15
44.50	148.50	153.10	193.50	1049.85	Centner.	1049.85	16
—	—	—	17.	17.	Vogne à 100 Centner.	1700.00	17
—	—	—	—	4.	Do. à 100 Do.	400.00	18
$\frac{1}{2}$.	16 $\frac{3}{4}$.	—	1.	177 $\frac{1}{2}$.	Tønder à 2 Centner.	355.00	19
74 $\frac{3}{4}$.	1456 $\frac{1}{4}$.	776.	2721.	11278.	Do. à 3 Do.	33834.00	20
—	—	—	38.	38.	Vogne à 100 Centner.	3800.00	21
—	1.	—	—	1.	Do. à 60 Do.	60.00	22
34 $\frac{3}{4}$.	1007 $\frac{1}{2}$.	787 $\frac{1}{2}$.	3344.	7515 $\frac{1}{4}$.	Tønder à 3 Centner.	22545.75	23
—	1.	—	2.	3.	Vogne à 100 Centner.	300.00	24
0.50	8.30	—	—	61.90	Centner.	61.90	25
—	—	—	—	23.	Vogne à 100 Centner.	2300.00	26
—	1.	2.	7.	10.	Do. à 100 Do.	1000.00	27
—	—	1.	—	6.	Do. à 100 Do.	600.00	28
—	—	—	1.	2.	Do. à 100 Do.	200.00	29
—	—	2.	1.	4.	Do. à 100 Do.	400.00	30
—	—	—	2.	4.	Do. à 100 Do.	400.00	31
10.10	49.05	20.10	89.60	1549.60	Centner.	1549.60	32
64.40	1909.30	1492.65	3901.10	17655.30	Do.	17655.30	33
41.40	872.60	350.35	2229.85	9108.60	Do.	9108.60	34
24.20	613.60	251.30	3508.90	8840.90	Do.	8840.90	35
37.	1357.	1528 $\frac{1}{4}$.	3267.	12709.	Tønder à 2 Centner.	25418.00	36
19.	602 $\frac{3}{4}$.	74.	281 $\frac{1}{2}$.	2557 $\frac{3}{4}$.	Do. à 2 Do.	5115.50	37
—	614.	468.	956.	5062.	Kubikfod (4 = 1 Centner).	1265.50	38
24.	252.	215.	1475.	4588.	Do. (4 = 1 Centner).	1147.00	39
—	—	—	—	3.	Vogne à 100 Centner.	300.00	40
—	9.	2.	93.	137.	Do. à 100 Do.	13700.00	41
7.00	14.50	5.00	5.00	61.60	Centner.	61.60	42
1058.70	32022.60	18687.40	65452.82			277353.83	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen

Løbe-No.	Varernes Art.	Fra						
		Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.	Skjærdalen.	
1	Been, raa Vogne	—	2.	—	—	—	—	
2	Brænde & Baghun Do.	4.	5.	32.	21.	3.	—	
3	Brændeviin Centner	—	1.80	—	—	—	—	
4	Brød Do.	—	2.70	0.16	2.05	—	—	
5	Flasker, ledige Do.	—	50.25	112.30	156.25	277.55	6.60	
6	Flyttegods Vogne	—	3.	1.	1.	2.	2.	
7	Foustager, tomme Potter	—	1395.	1124.	9450.	74370.	800.	
8	Glasvarer Centner	—	—	—	0.40	—	—	
9	Hø og Halm Do.	—	—	—	—	—	—	
10	Jernvarer Do.	—	11.30	47.75	18.55	16.05	30.25	
11	Kjød Do.	0.06	44.11	87.40	96.25	105.50	7.55	
12	Korn Tønder	5½.	16.	7½.	45.	38.	16¼.	
13	Kul Centner	—	1.00	—	—	—	—	
14	Malm Vogne	135.	—	—	2.	—	112½.	
15	Melk Centner	101.44	1490.85	936.53	1419.85	858.25	92.80	
16	Ost Do.	—	—	2.45	90.25	46.40	—	
17	Poteter Vogne	—	—	—	—	—	—	
18	Do. Tønder	18½.	41¾.	58½.	96½.	47⅞.	2¼.	
19	Redskab Vogne	—	—	—	2.	4.	2.	
20	Reenmose Do.	—	—	—	8.	—	—	
21	Sild Tønder	1½.	2.	1.	7.	—	—	
22	Skinner Vogne	—	—	—	—	—	—	
23	Skrabjern Do.	—	—	—	1.	—	3.	
24	Smør Centner	—	21.78	1.50	63.45	459.75	0.60	
25	Steen, Muur- og Tagsteen Vogne	19.	16.	—	—	—	—	
26	Træløst Battens Bord Fiirkantet Tømmer Kort Sleepers Kult, Pitprops Planker Rundt Tømmer Stav Stik, Spirer	—	26.	416.	314.	494.	4.	
27		—	—	21.	32.	10.	—	
28		—	4.	—	9.	29.	—	
29		2.	—	—	—	—	1.	
30		—	—	2.	—	—	—	
31		4.	—	—	2.	—	—	
32		4.	3.	7.	6.	—	—	
33		—	—	—	—	—	—	
34	—	—	—	1.	—	—		
35	Øl Centner	—	—	—	2.20	—	—	
36	Diverse Varer A. { 1ste Klasse 2den Do. 3die Do. B. { 1ste Klasse 2den Do. C. { 1ste Klasse 2den Do.	8.00	389.55	39.26	1153.22	799.65	79.70	
37		Do. Do.	20.20	270.55	45.53	322.30	819.08	173.90
38		179.95	114.85	247.70	2153.50	1068.95	70.80	
39		6½.	130¾	6.	3.	186⅞.	22¼.	
40		8¾.	2.	2½.	—	—	1.	
41		62.	614.	204.	431.	767.	12.	
42		946.	1442.	852.	1597.	2881.	1800.	
43		Fragtfrit Gods Vogne	1.	1.	1.	13.	4.	4.
44	Do. Do. Centner	—	—	—	—	—	—	
Tilsammen		17543.40	9146.71	49902.20	47342.52	60797.53	13773.70	

Drammen og Gulsbogen fra de forskjellige Stationer.

Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Tilsammen.		Reduceret til Centner.	Løbe-No.
—	7	—	—	9	Vogne à 80 Centner.	720.00	1
—	—	—	2	67	Do. à 100 Do.	6700.00	2
—	—	—	3393.95	3395.75	Centner.	3395.75	3
—	4.10	—	123.85	132.86	Do.	132.86	4
14.45	24.35	18.50	75.45	735.70	Do.	735.70	5
4	5	1	—	19	Vogne à 60 Do.	1140.00	6
10	24296	16891	1280	129616	Potter (200 = 1 Centner).	648.08	7
—	—	—	1550.54	1550.94	Centner.	1550.94	8
—	—	—	100.00	100.00	Do.	100.00	9
27.95	73.80	110.02	135.50	471.17	Do.	471.17	10
14.32	74.89	24.60	598.01	1052.69	Do.	1052.69	11
149 $\frac{1}{2}$	46 $\frac{1}{2}$	3	7	334 $\frac{3}{4}$	Tønder à 2 Centner.	669.50	12
—	—	—	—	1.00	Centner.	1.00	13
—	—	—	—	249 $\frac{1}{2}$	Vogne à 100 Do.	24950.00	14
118.62	—	—	108.66	5127.00	Centner.	5127.00	15
1.77	—	37.45	92.17	270.49	Do.	270.49	16
—	—	—	3	3	Vogne à 100 Do.	300.00	17
6	22	2 $\frac{1}{2}$	337	631 $\frac{7}{8}$	Tønder à 2 Do.	1263.75	18
—	—	—	—	8	Vogne à 100 Do.	800.00	19
—	—	—	—	8	Do. à 80 Do.	640.00	20
—	11	—	$\frac{1}{2}$	23	Tønder à 3 Do.	69.00	21
1	—	—	1	2	Vogne à 100 Do.	200.00	22
—	—	2	4	10	Do. à 100 Do.	1000.00	23
—	2.45	82.05	461.90	1093.48	Centner.	1093.48	24
—	—	—	—	35	Vogne à 100 Do.	3500.00	25
—	91	—	660 $\frac{1}{2}$	2005 $\frac{1}{2}$	Do. à 100 Do.	200550.00	26
—	5	—	73	141	Do. à 100 Do.	14100.00	27
1	40	—	135	218	Do. à 100 Do.	21800.00	28
—	—	—	—	3	Do. à 100 Do.	300.00	29
—	—	—	—	2	Do. à 100 Do.	200.00	30
—	15	—	69	90	Do. à 100 Do.	9000.00	31
—	—	—	—	20	Do. à 100 Do.	2000.00	32
—	13	—	39	52	Do. à 100 Do.	5200.00	33
—	—	—	2	3	Do. à 100 Do.	300.00	34
—	—	—	22.35	24.55	Centner.	24.55	35
11.45	136.15	172.25	590.19	3379.42	Do.	3379.42	36
7.60	158.50	63.45	206.80	2087.91	Do.	2087.91	37
10.70	71.85	7.85	7.60	3933.75	Do.	3933.75	38
$\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	—	70 $\frac{3}{4}$	433	Tønder à 2 Do.	866.00	39
—	4	—	5	23 $\frac{1}{4}$	Do. à 2 Do.	46.50	40
65	297	162	499	3113	Kubikfod (4 = 1 Centner).	778.25	41
224	483	42	519	10786	Do. (4 = 1 Do.	2696.50	42
1	2	2	10	39	Vogne à 100 Centner.	3900.00	43
—	—	6.50	50.00	56.50	Centner.	56.50	44
1131.16	18516.07	1129.13	108468.37			327750.79	

TABEL over Arten og Mængden af de Varer, der ere transporterede paa Jernbanen mellem

Løbe-No.	Varernes Art.	Mjøndalen.		Hougsund.		Skotselven.		Aamot.		Vikersund.		Skjærdalen.	
		Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.
1	Been, raa, Vogne	—	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Birkekub til Stav . . . Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Brænde og Baghun . . . Do.	—	—	—	—	—	—	—	1.	—	—	—	—
4	Brændevine Centner	—	—	—	—	—	—	1.60	—	—	—	—	—
5	Brød Do.	—	24.13	0.80	—	—	—	31.76	0.75	—	—	—	—
6	Cinders Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.	—
7	Flasker, ledige, . . . Centner	—	—	—	—	—	—	21.80	0.90	133.00	—	82.65	1.50
8	Flyttegods Vogne	—	—	—	—	—	—	1.	—	1.	—	—	—
9	Foustager, tomme, . . Potter	—	1500.	—	—	—	—	—	—	100.	—	300.	—
10	Glasvarer Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Jernvarer Do.	—	5.90	—	—	9.65	0.50	—	12.05	5.70	—	3.20	—
12	Kalk Vogne	1.	3.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Kjød Centner	—	0.20	—	—	—	—	—	5.40	—	1.60	1.85	—
14	Korn Tønder	59 $\frac{3}{4}$.	33 $\frac{3}{4}$.	3 $\frac{1}{2}$.	27.	11.	69.	55 $\frac{1}{2}$.	51 $\frac{1}{2}$.	82 $\frac{5}{8}$.	12 $\frac{1}{2}$.	65.	—
15	Kul Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	—
16	Do. Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Malm Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62.
18	Melk Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	7.00	—	—	—
19	Ost Do.	—	—	—	—	—	—	0.20	10.20	1.70	0.20	—	—
20	Poteter Tønder	5 $\frac{1}{2}$.	15 $\frac{3}{4}$.	2 $\frac{1}{2}$.	1.	$\frac{1}{2}$.	38.	10.	14 $\frac{1}{2}$.	4.	—	3.	—
21	Redskab Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	2.	—	—	—
22	Salt Tønder	—	9 $\frac{3}{4}$.	—	1.	—	4.	—	16 $\frac{3}{8}$.	$\frac{1}{2}$.	1.	—	—
23	Saugflis Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Sild Tønder	$\frac{1}{4}$.	2.	—	—	—	—	—	—	12 $\frac{5}{8}$.	—	1 $\frac{1}{8}$.	—
25	Skinner Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	—
26	Smør Centner	—	0.18	—	—	—	—	2.50	5.85	0.52	6.30	—	4.10
27	Steen, Kvarts, Vogne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.	—
28	Do. Mur- og Tagsteen Do.	39.	49.	—	—	—	—	—	3.	—	—	—	—
29	Do. raa Do.	—	—	—	—	—	—	1.	—	—	—	—	—
30	Battens Do.	—	3.	—	—	—	—	1.	—	—	1.	—	—
31	Bord Do.	—	—	—	—	—	—	1.	—	—	—	23.	1.
32	Firkt. Tømmer } Do.	—	1.	—	3.	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Kult, Pitprops. } Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	—	—
34	Planker Do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.	—
35	Rundt Tømmer } Do.	—	—	—	2.	—	—	1.	—	—	—	2.	—
36	Øl Centner	—	2.10	1.40	—	—	—	0.80	3.30	—	—	—	—
37	Diverse Varer. A. } 1ste Klasse } Do.	16.75	156.10	1.15	7.30	3.65	33.10	16.50	151.85	44.05	20.80	17.50	—
38	} 2den Do. } Do.	36.51	37.05	2.20	7.05	2.60	34.95	70.10	50.76	78.75	10.60	37.10	—
39	} 3die Do. } Do.	12.50	67.45	—	62.82	—	100.75	1.70	65.80	18.95	20.50	83.40	—
40	Diverse Varer. B. } 1ste Klasse } Tønder	16 $\frac{1}{4}$.	768 $\frac{1}{4}$.	391 $\frac{1}{2}$.	16.	1.	2.	—	8 $\frac{1}{8}$.	10 $\frac{1}{8}$.	10.	22 $\frac{1}{2}$.	—
41	} 2den Do. } Tønder	15 $\frac{1}{2}$.	32 $\frac{3}{4}$.	8 $\frac{1}{4}$.	1 $\frac{1}{2}$.	$\frac{1}{2}$.	6.	10.	24 $\frac{3}{4}$.	25 $\frac{1}{2}$.	—	4.	—
42	Diverse Varer. C. } 1ste Klasse } Kubf.	36.	110.	4.	—	36.	55.	76.	181.	36.	21.	40.	—
43	} 2den Do. } Kubf.	202.	273.	25.	30.	128.	259.	194.	268.	302.	119.	101.	—
44	Fragtfrit Gods Vogne	1.	3.	—	3.	1.	7.	4.	—	—	1.	4.	5.
45	Do. Centner	4.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilsammen		4424.01	8112.61	120.30	988.32	173.75	1606.96	1244.75	1075.33	780.35	4327.48	7167.85	—

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. 1³/₁₀ 1868 — 3¹/₁ 1869.

de forskjellige Stationer, undtagen Drammen og Gulskogen.

Ask.		Hønefos.		Heen.		Randsfjord.	Tilsammen.			Reduceret til Centner.		Løbe-No.
Op.	Ned.	Op.	Ned.	Op.	Ned.	Ned.	Op.	Ned.		Op.	Ned.	
—	—	—	1	—	1	1	1	3	Vogne à 80 Centner.	80.00	240.00	1
—	—	—	—	—	—	7	—	7	Do. à 100 Do.	—	700.00	2
—	—	—	—	—	—	15	—	16	Do. à 100 Do.	—	1600.00	3
—	—	30.90	6.90	1.40	—	1.80	33.90	8.70	Centner.	33.90	8.70	4
—	—	359.85	63.30	—	—	—	415.74	64.85	Do.	415.74	64.85	5
—	—	—	—	—	—	—	2	—	Vogne à 100 Centner.	200.00	—	6
90.50	—	—	1.30	—	250.50	1038.08	327.54	1292.28	Centner.	327.54	1292.28	7
—	—	—	—	—	—	3	2	3	Vogne à 60 Do.	120.00	180.00	8
—	—	—	—	—	1505	385	1900	1890	Potter (200 = 1 Centner.)	9.50	9.45	9
0.60	—	2.50	—	8.45	—	95.25	11.55	95.25	Centner.	11.55	95.25	10
8.19	6.61	61.05	22.05	2.35	12.10	124.50	96.04	177.81	Do.	96.04	177.81	11
—	—	—	—	—	—	—	4	—	Vogne à 100 Centner.	400.00	—	12
2.84	—	2.90	0.80	—	5.65	16.10	7.79	29.55	Centner.	7.79	29.55	13
14 ³ / ₄	36 ¹ / ₂	870 ¹ / ₄	104 ³ / ₄	1 ¹ / ₄	12 ³ / ₄	103	1139 ¹ / ₂	474 ⁵ / ₈	Tønderà 2 Do.	2279.00	949.25	14
—	—	1	—	—	—	—	2	—	Vogne à 100 Do.	200.00	—	15
—	—	59.40	24.00	—	—	—	59.40	24.00	Centner.	59.40	24.00	16
—	—	—	—	—	—	—	—	62	Vogne à 100 Do.	—	6200.00	17
—	—	—	2.70	—	0.30	—	7.00	3.00	Centner.	7.00	3.00	18
—	—	—	—	—	13.70	11.55	1.90	35.65	Do.	1.90	35.65	19
2 ³ / ₄	¹ / ₂	6 ¹ / ₄	54	5	30 ³ / ₄	203 ¹ / ₄	89	308 ¹ / ₂	Tønderà 2 Do.	178.00	617.00	20
—	—	—	—	—	1	4	2	5	Vogne à 100 Do.	200.00	500.00	21
—	—	52	10 ³ / ₄	—	—	1	84 ⁵ / ₈	12 ¹ / ₄	Tønder à 3 Do.	253.88	36.75	22
—	—	—	—	—	—	2	—	2	Vogne à 60 Do.	—	120.00	23
—	¹ / ₄	76 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂	1	—	3 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	19 ¹ / ₄	Tønder à 3 Do.	280.50	57.75	24
—	—	—	—	—	—	1	1	1	Vogne à 100 Do.	100.00	100.00	25
0.17	—	1.00	0.50	2.10	17.60	6.70	6.47	40.55	Centner.	6.47	40.55	26
—	—	—	—	—	—	—	4	—	Vogne à 100 Do.	400.00	—	27
16	—	26	—	—	—	1	130	4	Do. à 100 Do.	13000.00	400.00	28
—	—	—	—	—	—	—	1	—	Do. à 100 Do.	100.00	—	29
—	—	2	—	—	—	—	6	1	Do. à 100 Do.	600.00	100.00	30
—	—	5	—	—	—	2	29	3	Do. à 100 Do.	2900.00	300.00	31
—	—	—	—	—	—	—	4	—	Do. à 100 Do.	400.00	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	1	Do. à 100 Do.	—	100.00	33
—	—	—	—	1	—	2	5	2	Do. à 100 Do.	500.00	200.00	34
—	—	—	—	—	—	—	4	1	Do. à 100 Do.	400.00	100.00	35
—	—	2191.80	678.05	—	3.50	—	2194.20	686.25	Centner.	2194.20	686.25	36
11.92	9.15	243.35	112.30	5.85	56.10	222.10	647.02	482.50	Do.	647.02	482.50	37
3.57	1.16	214.55	102.80	1.75	24.60	211.22	396.79	530.53	Do.	396.79	530.53	38
—	0.04	57.00	16.55	2.50	49.50	191.40	389.32	361.54	Do.	389.32	361.54	39
5 ³ / ₄	—	7 ¹ / ₄	2	—	1	60 ¹ / ₂	833 ⁵ / ₈	136 ⁵ / ₈	Tønder à 2 Centner.	1667.25	273.25	40
38	—	14	17	—	—	—	132 ¹ / ₂	65 ¹ / ₄	Do. à 2 Do.	265.00	130.50	41
72	2	129	123	—	81	1025	604	1423	Kubikfod (4 = 1 Cent.)	151.00	355.75	42
234	72	548	198	16	479	1417	1949	2916	Do. (4 = 1 Do.)	487.25	729.00	43
2	10	1	—	2	—	35	23	56	Vogne à 100 Do.	2300.00	5600.00	44
0.48	—	—	—	—	—	6.00	4.48	6.00	Centner.	4.48	6.00	45
2117.36	1110.21	9074.55	1625.75	343.90	850.08	10364.12				32070.52	23437.16	

Af disse Tabeller vil sees, at Vægten af den i Driftsaaret transporterede samlede Varemasse har været 660612 Centner, hvoraf i Retning op 309424 Centner og i Retning ned 351188. Transporten af Varer har altsaa været 1.13 Gange saa stor i Retning til som fra Drammen.

Af denne Vægt er Trælast og Brænde beregnet at udgjøre 6500 Centner i Retning op og 263250 Centner i Retning ned. Vægten af Trælast og Brænde har altsaa tilsammen udgjort 40.8 % af den samlede befordrede Gods-vægt, særskilt i Retning op 2.1 % og i Retning ned 75.0 %.

Vægten af det øvrige Gods udgjør 390862 Centner, hvoraf 302924 Centner i Retning op og 87938 Centner i Retning ned. Af andre Varer end Trælast er der altsaa befordret 3.1 Gang saa stor Vægt op som ned.

Desuden er paa Godsvogne befordret 317 Voiturer og 1610 levende Dyr.

T a b e l

over læssede Vogne, som ere førte mellem Stationerne.

Fra Stationerne.	Til Stationerne.												Tilsammen.
	Drammen.	Gulskogen.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.	Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	
Drammen	"	3	P*) 224 4	559	27	206	486	126	4	408	244	825	3116
Gulskogen	82	"	"	11	5	102	213	17	"	16	18	59	523
Mjøndalen	P*) 89 31	"	"	3	"	"	40	"	"	"	1	1	165
Hougsund	127	5	4	"	1	10	69	1	2	4	5	11	239
Skotselven	486	3	3	1	"	"	1	"	"	2	6	"	502
Aamot	509	4	4	1	5	"	8	2	"	"	1	2	536
Vikersund	779	4	2	4	1	4	"	3	1	9	5	3	815
Skjærdalen	152	1	1	2	"	67	3	"	3	18	7	13	267
Ask	7	1	1	3	1	6	3	"	"	2	13	"	37
Hønefos	211	2	"	2	"	2	8	2	"	"	47	39	313
Heen	32	"	1	10	2	2	"	"	1	8	"	4	60
Randsfjord	1336	1	3	16	6	6	8	4	5	60	23	"	1468
	3841	24	247	612	48	405	839	155	16	527	370	957	8041

*) betegner Pukerud.

Multipliseres ethvert af disse Tal med Afstanden mellem vedkommende Stationer, erholdes Vognmilenes Antal.

Paa samme Maade er Vognmilenes Antal for de tomme Vogne beregnet. Vognmilene have udgjort:

Læssede Vogne	8041	med	37355	Vognmile.
Tomme Do.	4625	-	16978	—

Tilsammen 12666 med 54333 Vognmile.

Reduceret paa den hele Banelængde bliver samtlige Vognes Antal 6792, hvoraf læssede 4670 og tomme 2122.

Af de 8041 læssede Vogne er 4147 bevægede i Retning ned og 3894 i Retning op.

Antallet af Vogne, hvorpaa er fremført Trælast og Brænde, har været 2698, hvoraf 2633 i Retning ned og 65 i Retning op. Antallet af de med Trælast og Brænde læssede Vøgne har altsaa tilsammen været 33.5 pCt. af samtlige Vogne, og særskilt i Retning ned 63.5 pCt., i Retning op 1.7 pCt.

Antallet af Vogne, hvorpaa det øvrige Gods er fremført, har været 5343, hvoraf 1514 i Retning ned og 3829 i Retning op. Antallet af disse Godsvogne har altsaa været 2.5 Gange saa stor i Retning op som i Retning ned.

Af tomme Vogne er bevæget et Antal af 4625, hvoraf 1915 i Retning ned og 2710 i Retning op.

Omstaaende Tabel vil vise Anvendelsen af Godsvognene, de af samme gennemløbne Mile osv.

	Med Træløst og Brænde.					Tilsammen
	18 Fod lange Tømmer- Vogne.	24 Fod lange Tømmer- Vogne.	Lav- Kasse- Vogne.	Høi- Kasse- Vogne.	Halvaabne Vogne.	
Antal Vogne op	8.	54.	1.	2.		65.
Antal Vogne ned	734.	1752.	4.	139.	4.	2633.
Tilsammen Vogne	742.	1806.	5.	141.	4.	2698.
Antal Vognmile op	19.8	151.0	4.5	12.5		188.
Antal Vognmile ned	3686.1	9021.6	14.3	583.7	25.7	13331.
Tilsammen Vognmile	3705.9	9172.6	18.8	596.2	25.7	13519.
Hver Vogn op i Gjennemsnit bevæget hver Gang	2.5	2.8	4.5	6.3		2.9
Hver Vogn ned i Gjennemsnit bevæget hver Gang	5.0	5.2	3.6	4.2	6.4	5.1
Hver Vogn i Gjennemsnit bevæget hver Gang . .	5.0	5.1	3.8	4.2	6.4	5.0
Antal Centner op						6500.
Antal Centner ned						263250.
Tilsammen Antal Centner						269750.
Antal Centnermile op						18690.
Antal Centnermile ned						1332740.
Tilsammen Antal Centnermile						1351431.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde op						2386.
Antal Centner fordeelt paa den hele Banelængde ned						166593.
Tilsammen						168929.
Vognenes Vægt er Centner	64.0	69.2	70.3	73.5	76.0	68.
Vægt af benyttede Vogne op Centner	512.	3787.	70.	147.		4466.
Vægt af benyttede Vogne ned Centner	46976.	121238.	281.	10217.	304.	179016.
Tilsammen, Vægt af benyttede Vogne Centner	47488.	124975.	351.	10364.	304.	183482.
Centnermile af benyttede Vogne op	1267.	10449.	317.	919.		12952.
Centnermile af benyttede Vogne ned	235910.	624295.	1005.	42902.	1953.	906065.
Tilsammen	237177.	634744.	1322.	43821.	1953.	919017.
Herefter findes:						
Bruttolast i Centner op						10966.
Bruttolast i Centner ned						442266.
Tilsammen						453232.
Bruttolast i Centnermile op						31642.
Bruttolast i Centnermile ned						2238805.
Tilsammen						2270447.
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver læsset Vogn op						100.0
Gjennemsnitlig Last i Centner for hver læsset Vogn ned						100.0
Tilsammen						100.0
Nettolast i Procent af Bruttolast op						
Nettolast i Procent af Bruttolast ned						
Nettolast i Procent af Bruttolast for begge Retninger						

*) foruden Vægten af levende Dyr og Voiturer.

T a b e l,

der viser, hvorledes Trainene have været belastede med Gods mellem de forskjellige Stationer.

	Antal Centner.		Antal Centnermile.		Gjennemsnitligt Antal fuldtlastede Vogne pr. Dag, Gods har været ført*).	
	I Retningen op.	I Retningen ned.	I Retningen op.	I Retningen ned.	I Retningen op.	I Retningen ned.
Mellem Drammen og Gulskogen	241775.49	325530.37	48355	65106	6.5	8.7
” Gulskogen - Mjøndalen	277353.88	327750.79	221883	262201	7.4	8.7
” Mjøndalen - Hougsund	255120.46	311432.26	127560	155716	6.8	8.4
” Hougsund - Skotselven	215672.62	304695.78	194105	274226	5.8	8.1
” Skotselven - Aamot	209756.73	255818.73	104878	127909	5.6	6.8
” Aamot - Vikersund	186986.74	215180.31	168288	193662	5.0	5.7
” Vikersund - Skjærdalen	133656.55	155316.99	173754	201912	3.6	4.2
” Skjærdalen - Ask	124560.16	135112.59	87192	94580	3.3	3.6
” Ask - Hønefos	125262.92	133988.17	62632	66994	3.3	3.6
” Hønefos - Heen	99150.04	119669.71	59490	71802	2.7	3.2
” Heen - Randsfjord	72020.99	118832.49	79223	130716	1.9	3.2

*) ialt 374 Dage.

Oplysninger om Lokomotivernes Drift.

I Regnskabsaaret er tilbagelagt 15946.8 Trainmile i ordinaire og extraordinaire Train, hvortil er benyttet 16,683.6 Lokomotivmile.

- - - - - 88.1 ” med Sneploug, hvortil er benyttet 91.1 Do.

- - - - - 1167.9 ” i Ballast- og Fyld-Train, hvortil er benyttet 1269.1 Do.

Herved bemærkes, at man ved Beregningen af Lokomotivmilene har tillagt fra 3 til 5 pCt. for Skiftning ved Stationerne.

Lokomotivmilene ere saaledes fordelte:

Lokomotivernes No. og Navne.	I ordinaire Train.	I extraordinaire Train.	Som assisterende Lokomotiv.	Med Sneploug.	Med Ballast, Fyld, Madjord, Steen etc.	Tilsammen i Regnskabsaaret.
No. 1, Halfdan	1428.0	76.3	21.5		113.8	1639.6
- 2, Tryggve	3473.9	41.9	7.9		16.8	3540.5
- 3, Sigurd	1623.2	23.4	12.8		1080.4	2739.8
- 4, Harald	3093.2	97.4	45.5	91.1	50.7	3377.9
- 5, Tjalve	3082.3	106.2	68.7		6.9	3264.1
- 6, Røskva	3406.2	48.9	26.3		0.5	3481.9
Tilsammen	16106.8	394.1	182.7	91.1	1269.1	18043.8

Drammen-Bandsfjord Jernbanens første Driftsberetning. 1^o 1868 — 2^o 1869.

T a b e l,
der viser Lokomotivernes Benyttelse.

Lokomotivets No.	1.						2.						3.						4.						5.						6.						Tilsammen Dage.																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	A n t a l D a g e .																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.	I Tjeneste.	I Reserve.	Under Reparation.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
1868, Oktober	1	16	2	13	4	2	14	5		9	8	2	7	11	1	2	16	1	46	60	8	10	20		16	13	1	19	10	1	3	23	4	12	17	1	16	14		76	97	7		5	26	15	16	14	1	16	14	1	3	27	1	23	7	1	18	11	2	75	80	31	1869, Januar			31	31		17	12	2	15	15	1	19	12		18	12	1	69	82	35	Februar			28	28		17	10	1	23	5		2	26	22	6	62	51	55	Marts			31	28	3	21	9	1	13	17	1		31	31		65	54	67	April		29	1	27	2	1	3	4	23	3	25	2	6	19	5	28	2	67	81	32	Mai	1	30		23	7	1	22	5	4	16	14	1	31		3	28	93	59	34	Juni	26	4		20	8	2	27	1	2	14	6	10	12	3	15	19	10	118	32	30	Juli	25	1	5	23	4	4	24	5	2	18	11	2	19	12		17	9	5	126	42	18	August	25	4	2	12	17	2	6	5	20	26	4	1	13	15	3	25	2	4	107	47	32	Septbr.	15	10	5	9	7	14	1		29	29		1	11	18	1	6	24		71	59	50	Oktober		31		20	11		16	15	12	18	1	25	1	5	8	23		65	100	21	Novbr.		20	10	17	13		30		17	13		23	7		9	21		66	104	10	Decbr.		31		24	7		31		11	20		18	11	2	15	15	1	68	115	3	Tilsammen	103	201	141	219	196	30	187	157	101	212	206	27	219	135	91	234	168	43	1174	1063	433

Altsaa har:

Lokomotiv No. 1 været i Tjeneste 103 Dage, i Reserve 201 Dage og under Reparation 141 Dage eller i Procenter af den hele Tid respektive 23.1, 45.2, 31.7.

I Gjennemsnit hvert af Lokomotiverne

No. 2, 3 og 4 i Tjeneste 206 " i -- 187 " " " Reparation 52 Dage . 46.3, 42.0, 11.7.
 " 5 og 6 i -- 226 " i -- 152 " " " " " 67 " . 50.8, 34.2, 15.0.

Sammenholdes Lokomotivmilenes Antal hermed, sees, at for hver Dag, Lokomotiverne have været benyttede, er i Gjennemsnit tilbagelagt:

Af No. 1 15.9 norske Mile.
 - " 2, 3 og 4 15.6 " "
 - " 5 og 6 14.9 " "

Til Lokomotivernes Drift har været benyttet:

Brænde, 72 Favne 47 Spd. 100 Sk.
 Kul, 1733770 t , iberegnet Omkostninger ved Lempning, Op- og Aflæsning 3057 — 27 —
 Rapolie, 2574 Potter 435 — 100 —
 Talg, 1161 $\frac{1}{2}$ t 125 — 25 —
 Pudsegarn, 1135 $\frac{1}{4}$ t 145 — 70 —
 Hamp, 306 t 57 — 49 —
 Lampeolie, 306 $\frac{3}{4}$ Potter 49 — 37 —
 Diverse Pudse- og Renholdelsessager 40 — 58 —

Tilsammen 3958 Spd. 106 Sk.

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{10}$ 1868 — $\frac{31}{12}$ 1869.

Følgende Tabel udviser Lokomotivmilenes Antal, samt Lokomotivernes Forbrug af Kul, Olie og Talg i de forskellige Maaned. (Ballastkjørselen udeladt).

Maaned.	Lokomotiv-mile.	Forbrug af			Forbrug pr. Lokomotivmil af			Antal Timer med Fyr paa.
		Kul i t .	Olie i Potter.	Talg i t .	Kul i t .	Olie i Potter.	Talg i t .	
1868. Oktober	689.4	58290	92 $\frac{1}{2}$	30 $\frac{1}{4}$	84.5	0.13	0.04	969
November	1020.8	105290	138 $\frac{1}{2}$	46	103.1	0.13	0.04	1062
December	1067.9	121240	123	57 $\frac{1}{4}$	113.5	0.11	0.05	902
1869. Januar	1049.6	84200	117 $\frac{1}{2}$	59 $\frac{3}{4}$	80.2	0.11	0.06	1086
Februar	964.1	79500	139	70	82.5	0.14	0.07	995
Marts	1050.3	120800	127 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{1}{4}$	115.0	0.12	0.07	1100
April	1004.7	97900	181 $\frac{3}{4}$	76	97.4	0.18	0.07	1034
Mai	1054.6	105000	184 $\frac{3}{4}$	110 $\frac{1}{2}$	99.5	0.17	0.10	1131
Juni	1389.4	144050	266	105 $\frac{3}{4}$	103.7	0.19	0.08	1503
Juli	1550.6	164200	300 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{1}{2}$	105.9	0.20	0.08	1543
August	1669.7	224300	307 $\frac{3}{4}$	148 $\frac{1}{4}$	134.3	0.19	0.09	1737
September	1119.0	123300	181	63 $\frac{3}{4}$	110.2	0.16	0.06	1142
Oktober	1048.9	100900	145 $\frac{3}{4}$	62 $\frac{1}{4}$	96.2	0.14	0.06	1097
November	1028.3	104000	130 $\frac{1}{2}$	60 $\frac{1}{2}$	101.2	0.13	0.06	1055
December	1067.4	100800	138	73 $\frac{1}{2}$	94.5	0.13	0.07	1068
I 1ste Driftsperiode	16774.7	1733770	2574	1161 $\frac{1}{2}$	103.4	0.16	0.07	17424

Antallet af Train har været:

Passageertrain 1 op og 1 ned paa alle Hverdage.

— 2 op og 2 ned paa alle Søn- og Helligdage.

Blandede Train 1 op og 1 ned paa alle Hverdage.

Gods-Train 1 op og 1 ned paa alle Hverdage i Tidsrummet fra 1ste Juni til 4de Septbr. 1869.

Extra-Train med Passagerer 28 op og 28 ned.*)

Do. Gods 28 op og 28 ned.**)

Lokomotivernes Nyttedvirkning fremgaar af nedenstaaende Tabel.

(Ballastkjørselen udeladt).

Driftsaar.	Lokomotiv-mile.	Bevægede Centnermile, Lokomotivernes egen Vægt medregnet.	Antal Timer med Fyr paa.		Kulforbrug.				Last i Centner pr. Lokomotivmil.	Nyttedvirkning pr. t Kul i Centnermile.
			Total.	Pr. Lokomotivmil.	Total.	Pr. Lokomotivmil.	Pr. Centnermil.	Pr. Time med Fyr paa.		
1ste***)	16774.7	19687275	17424	1.039	1733770	103.4	0.088	99.5	1174.	11.355

*) hvoraf 9 op og 9 ned betalende; deraf har 6 op og 6 ned gaaet mellem Drammen og Randsfjord, og 3 op og 3 ned „ „ — „ Vikersund.

***) hvoraf 27 op og 27 ned mellem Drammen og Pukerud, og 1 op og 1 ned „ — „ Vikersund.

***) 14 $\frac{1}{2}$ Maaned.

De væsentligste Reparationsarbejder ved Lokomotiverne i Driftsaaret have bestaaet i:

- Lokomotiv No. 1. Anbragt 1 nyt Trækrør, 2 nye Sandrør. Opsat Sidestanglagerne og Excenterstroppe. Repareret Slide-, Cylinder- og Injektorkraner. Ombyttet 4 Bremseklodse.
- No. 2. Dreiet 2 Par Drivhjul 1 Gang, 1 Par Bogiehjul 2 Gange. Opforet 4 Axelkasser, 6 Axellagere, 4 Pakningsboxer for Sliderne, 2 Pakningsboxer for Stemplerne. Opforet Glidepladerne for Bogien. 8 nye Staalbolte i forskellige Maskindele. Opsat Sidestanglagere og Excenterstroppe. Reparation af Bærefjædre, Kraner og Bremse.
- No. 3. Dreiet 1 Par Bogiehjul 1 Gang. Opforet 4 Axelkasser, 6 Axellagere, 4 Excenterstroppe, 4 Pakningsboxer for Sliderne, 2 Pakningsboxer for Stemplerne. 2 nye Pakningsringe for Stemplerne. 8 nye Staalbolte for Linkerne. 10 nye Bolte for Befæstelse af Tænderne. Anbragt ny Trakt i Røggassen. Dreiet Slidespindlerne og Stempelstængerne. Indlagt 6 nye Blade i en Bærefjæder. Opforet Glidepladerne for Bogien. 1 ny Centerbolt for Bogien. Opsat Sidestanglagere. Repareret Slide-, Cylinder- og Injektorkraner. Repareret Askekassen. Malet og ferniseret.
- No. 4. Dreiet 2 Par Drivhjul 1 Gang og 1 Par Bogiehjul 2 Gange. Opforet 4 Axelkasser, 4 Axellagere, 4 Pakningsboxer for Sliderne, 2 Pakningsboxer for Stemplerne. Dreiet Slidespindlerne og Stempelstængerne. 4 nye Pakningsbolte for Sliderne. 6 nye Staalbolte for Linkerne. Ny Rørledning med Kran og Kupling for Vandtankvogn. 1 ny Centerbolt for Bogien. 1 nyt Endestykke. Opsat Sidestanglagere og Excenterstroppe. Reparation af Slide-, Cylinder- og Injektorkraner. 4 nye Bremseklodse.
- No. 5. Dreiet 1 Par Bogiehjul 1 Gang. Indsat nye Stempelfjædre af Støbejern. Anbragt 1 nyt Trækrør, 2 nye Sandrør, 2 nye Staalbolte i Linkerne, 4 nye Pakningsbolte for Sliderne. Opforet 4 Axelkasser, Glidepladerne for Bogien og 4 Sidestanglagere. Opsat Excenterstroppe. Reparation af Kraner og Bremse.
- No. 6. Dreiet 1 Par Bogiehjul 1 Gang. Indsat nye Stempelfjædre af Støbejern. Anbragt 1 nyt Trækrør, 2 nye Sandrør, 2 nye Bolte i et af Cylinderlagene. Reguleret Sliderne. Opforet 2 Axellagere. Opsat Excenterstroppe. Reparation af Kraner og Bremse.

Oversigt over Omkostningerne ved Lokomotivdriften.

Drifts- aar.	Loko- motiv- mile.	Lokomotivernes Vedligehold.						Lokomotivernes Drift.						Tilsammen.	
		Materialfor- brug.		Lønninger og Arbejds-løn.		Tilsammen.		Forbrugsgjen- stande, Kul, Olie, Talg m. m.		Driftsperso- nalet, d. e. Førere, Fyrbø- dere, Pudsere.		Tilsammen.			
		Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.	Total.	Pr. Miil.		
1ste.	16774.7	Spd. 160. 42. 3	1.2	Spd. 560. 89. 3	4.	Spd. 721. 11. 3	5.2	Spd. 3958 106 3	28.3	Spd. 2706. 3. 3	19.4	Spd. 6664 109 3	47.7	Spd. 7386. 3 3	52.9

Oplysninger om Vognenes Drift.

Tabel, der viser Vognenes Benyttelse og det Antal Dage, hvori de have henstaaet under Reparation.

Vognsort.	Antal.	Antal Vognmile.				Antal Reparationsdage.		Antal Vognmile for hver Reparationsdag.
		med Passagerer.	med Gods.	med Ballast, Fyld m. m.	tilsammen.	Total.	I Gjennemsnit for hver Vogn.	
1ste Klasse lukkede Passageer-Vogne	7.	16911.4			16911.4	64.	9.1	264.
1ste Klasse halvaabne Do.	2.	342.5			342.5	54.	27.0	63.
2den Klasse lukkede Do.	20*).	39051.6			39051.6	81.	4.0	482.
2den Klasse halvaabne Do.	6.	2487.4	566.9		3054.3	6.	1.0	509.
Passageer-Stoppevogne	3.		18309.0		18309.0	63.	21.0	291.
Gods-Stoppevogne	2.		4636.4		4636.4	41.	20.5	113.
Høikasse-Godsvogne	12.	425.5	11253.4		11678.9	44.	3.7	265.
Lavkasse-Godsvogne	5.		3737.5		3737.5	4.	0.8	934.
18 Fods Tømmervogne	50.		11546.6	13222.5	24769.1	33.	0.7	751.
24 Fods Tømmervogne	70.		27229.0	2680.5	29909.5	87.	1.2	344.
Tilsammen	177.	59218.4	77278.8	15903.0	152400.2	477.	2.7	319.

Udgifter ved Vognenes Drift og Vedligehold.

A. Almindeligt Vedligehold.

1. Renholdelse.

Lønninger	180 Spd.	43 Sk.	
Pudsesager	37	— 56	= 217 Spd. 99 Sk.

2. Smørelse, Belysning:

Rapolie, 3174 $\frac{1}{2}$ Potter	508 Spd.	16 Sk.	
Talg, 44 $\frac{3}{4}$ ⌘	5	— 49	=
Pudsegarn, 247 ⌘	31	— 21	=
Lampeolie, 607 $\frac{1}{2}$ Potter	98	— 116	=
	643	— 82	=

3. Hjulringe:

Nye Hjulringe, 6 Stykker	70 Spd.	36 Sk.	
Boring, Paalægning og Dreining af 15 Stkr.	22	— 29	=
Paaforet og omlagt 10 Stkr.	7	— 104	=
Dreining af 254 Stkr.	254	— "	= 354 — 49

4. Maler- og Glasmester-Arbejde:

Malet og ferniseret udvendig 2 Stkr. 1ste Classes Vogne	32 Spd.	" Sk.	
Do. do. 3 Stkr. 2den Classes Vogne	60	— "	=
Do. 2 Gods-Stoppevogne	19	— 24	=
Inskription paa 20 Vogndøre	17	— 40	=
Ombyttet 17 Speilglasruder	12	— 107	= 141 — 51
	Lateris	1357 Spd.	41 Sk.

*) Heraf 10 Stykker anskaffede i Driftsaaret. See "Kapitalkonto for anskaffede Vogne."

Transport 1357 Spd. 41 Sk.

5. Diverse Reparationer:

30 Koblekroge med Tilbehør	18 Spd.	„ Sk.		
Opstoppet 12 Sæder i 1ste Klasse Vogne	14	—	48	„
Forandring af Bridler til en Stoppevogn	4	—	106	„
Reparation af itukjorte 5 Kassevogne og 6 Tømmervogne, Reparation af Fjædre, Jernbeslag, Fornyelse af Bolte, Muttere, Sjouerarbeide ved Hjulskiftning m. m.				
Arbeidsløn	518 Spd.		87 Sk.	
Material	161	—	43	„
	680	—	10	„
			717	— 44

B. Anskaffelser og Forandringer.

1. Anskaffet nye Metallagere til				
122 Vogne	377 Spd.		30 Sk.	
hvorifra værdien af 1012 Pund gammelt Lagermetal, der er indtaget paa Beholdning	84	—	40	„
	292 Spd.		110 Sk.	
2. Forandret 2 halvaabne Vogne til 1ste Klasse Vogne	84	—	11	„
3. Forandret 8 Stkr. Axelboxer for Stoppevogne	21	—	18	„
4. Indlagt dobbelt Gulv-, Væg- og Tag-Paneel i Postkupeerne i 3 Passageer-Stoppevogne	24	—	97	„
5. Forsynet 4 Stkr. 1ste Klasse Kupeer med dobbelt Vinduesglas	16	—	89	„
6. Sømmeskjædt gamle Koblelænker til 27 Stkr. Surringskættinger	18	—	108	„
7. Forfærdiget 2 Stkr. Surringskruer	7	—	39	„
Diverse	7	—	10	„
	473	—	2	„
			2547 Spd.	87 Sk.

Heraf findes Vognenes Drift og Vedligehold at have kostet 2,24 Skill. pr. Vognmil. (De i Ballastkjørsel anvendte Vognmile ikke medregnet).

Vedligehold af Jernbanelinien.

I Linien er i det Hele nedlagt:	I Hovedlinien.	I Sidelinier.	Tilsammen.
Skinner Fod	571000.	76678.	647678.
Lasker Par	28420.	2734.	31154.
Skruer Stkr.	113674.	10376.	124050.
Dogspiger Do.	511768.	53638.	565406.
Sleepers Do.	116312.	14631.	130943.

Tabel over Ombytning af Skinner, Sleepers m. m.

		I Hovedlinien.	I Sidelinier.	Tilsammen.
Skinner	Fod	2516.	—	2516.
Lasker	Stkr.	86.	—	86.
Skruer	Do.	160.	—	160.
Dogspiger	Do.	875.	—	875.
Sleepers	Do.	3800.	—	3800.

Udgifter til Liniens Vedligehold.

Overbygning.	2516 Fod Skinner	509 Spd.	67 Sk.
	86 Stkr. Lasker	5 —	80 =
	160 „ Skruer	3 —	104 =
	875 „ Dogs	10 —	112 =
	3800 „ Sleepers	329 —	31 =
	Op- og Aflæsning af Skinner og Sleepers	4 —	98 =
		<u>864 Spd.</u>	<u>12 Sk.</u>

Fragaar for:

2516 Fod brugte Skinner	252 Spd.	2 Sk.
644 Stkr. brugte Sleepers	26 —	100 =
2672 $\frac{1}{2}$ *) Ø gamle Bolte	68 —	3 =
	<u>346 Spd.</u>	<u>105 Sk.</u>

517 Spd. 27 Sk.

Udkjørt fra Rygkollen og Heen Grustag 3774

Vogne Grus. Arbejdsudgifter hertil, samt til

Pakning og Justering 2137 Spd. 17 Sk.

Forbrugsgjenstande, saasom Kul, Olie m. m. 482 — 115 =

2620 — 12 = 3137 Spd. 39 Sk.

Banelegemet med Skraaninger.

Udbrydning og Transport af løse Stene i Fjeldskjæringerne		112 Spd.	60 Sk.
Lempning og Udkjøring af 280 Vogne Leer fra Udglidninger, hovedsagelig paa Strækningen mellem Bjerke Bro og Heen		224 —	18 =
Puds af Skraaninger, 8678 \square Favne		226 —	84 =
Nedrammet i Skraaningerne 14252 Pæle, hvortil er medgaaet i Material	151 —	12 =	
	i Arbejdsløn	111 —	72 =
		262 —	84 =
Tilkjørt 185 Vogne Mad- og Myrjord til Beklædning af Skraaninger, 3295 \square Favne		125 —	50 =
Tilsaaning af Skraaninger		8 —	68 =
Forstøtningsmur i Grøfter, 25.9 Kubikfv.	Hertil udkjørt 113 Vogne Sten	61 —	108 =
Stensætning af Grøfter, 500 Alen		41 —	104 =
Lukkede Render, 1114 løbende Alen		57 —	72 =
Reparation af Stikrender		80 —	36 =
Do. af aabne Grøfter		27 —	62 =
Diverse Arbejder		80 —	112 =
Forbrugsgjenstande, saasom Kul, Olie, Planker, Spiger m. m.		59 —	100 =

Lateris

1369 — 118 =
4507 Spd. 37 Sk.

*) Af de i Nærheden af Hougund Station optagne Langsleepers.

Transport 4507 Spd. 37 Sk.

Broer.

Tjæret Hoensbroen	240 løbende Alen.			
" Skjærdalsbroen	5023	"	—	
" Bjerkebroen	7385	"	—	
" Vælbroen	602	"	—	
" Broen ved Bergerkjærn	1610	"	—	
" Veiovergangsbroen ved Toldpinderud	2424	"	—	
" Veibroen ved Randsfjord	4251	"	—	
" 3 mindre Veiovergangsbroer	736	"	—	
Deelviis Cementering af Døvig- og Kattefosbroens Kar.				
Arbeidsløn			96 Spd. 106 Sk.	
Material, saasom Tjære, Tjæreolie, Cement			122 — 83	219 — 69

Gjærder.

Material og Spiger			85 Spd. 106 Sk.	
Arbeidsløn			86 — "	171 — 106

Vedligehold af Jernbanens Bygninger.**Drammen Station:**

Stationsbygningen og Godshuset:

- Omlægning af 3 Gulve og Ubedring af Vægpaneler i Stationsbygningen.
- Oppudset 6 Værelser i Do.
- Belagt Hovedtrappen med Bly.
- Afstivet Tagværket i Godshuset.
- Drivning af Kontorvæggene i Do.
- Anlæg af Gasledning med Gasmaaler til Do.
- Maling af Priveterne.
- Almindeligt forefaldende Reparationer paa Bygninger, Vand- og Gasledninger.

Muurarbeide	17 Spd.	23 Sk.		
Tømmermands- og Snedkerarbeide	46	— 61	—	
Malararbeide	29	— 33	—	
Glasmesterarbeide	8	— 116	—	
Blikkenslagerarbeide	16	— 59	—	
Smedearbeide	67	— 16	—	
Rørlæggerarbeide	188	— 83	—	
Diverse	28	— 14	—	402 Spd. 45 Sk.

Værkstedbygningen:

- Indredning af Kontor.
- Anlæg af ny Gasledning.
- Almindeligt forefaldende Reparationer.

Muurarbeide	10 Spd.	57 Sk.		
Tømmermands- og Snedkerarbeide	24	— 32	—	
Malararbeide	2	— 30	—	
Glasmesterarbeide	3	— 90	—	
Smedearbeide	30	— 11	—	
Rørlæggerarbeide	169	— 49	—	
Diverse	4	— 54	—	244 — 83 —

Vandstationen:

- Fornyelse af Vandslanger
- Diverse

4 — 28 — 651 — 36

Gulskogen Stoppeded:

Almindelige Reparationer:

Snedkerarbeide	7 Spd.	26 Sk.		
Malararbeide	1	— 45	—	
Glasmesterarbeide	—	— 15	—	
Smedearbeide	3	— 48	—	

12 — 14 —

Lateris 663 Spd. 50 Sk.

		Transport	663 Spd.	50 Sk.
Mjøndalen Station:				
1. Drivning af Vægge.				
2. Udbedring af Døre og Vinduer.				
3. Paneling af Kvistværelserne.				
4. Almindelige Reparationer.				
	Muurarbeide	=	Spd. 48	Sk.
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	42	— 76	—
	Malerarbeide	2	— 102	—
	Smedearbeide	11	— 34	—
	Diverse	4	— =	—
			61	— 20 —
Hougsund Station:				
1. Drivning af Vægge.				
2. Udbedring af Døre og Vinduer.				
3. Vindskier paa Pakhuset.				
4. Almindelige Reparationer.				
	Muurarbeide	4	Spd. 7	Sk.
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	41	— 87	—
	Malerarbeide	6	— 34	—
	Glasimesterarbeide	3	— 59	—
	Blikkenslagerarbeide	=	— 70	—
	Smedearbeide	16	— 20	—
	Diverse	6	— 106	—
			79 Spd.	23 Sk.
Vandstationen:				
1. Forandring af Indmuring for Varmeapparatet.				
2. Drivning og Tætning af Vandtanken.				
3. Diverse.				
			40	— 46 —
			119	— 69 —
Skotselven Station:				
1. Drivning af Vægge.				
2. Udbedring af Døre og Vinduer.				
3. Almindelige Reparationer.				
	Muurarbeide	2	Spd. 24	Sk.
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	43	— 16	—
	Malerarbeide	3	— 9	—
	Glasimesterarbeide	=	— 24	—
	Blikkenslagerarbeide	=	— 18	—
	Smedearbeide	12	— 70	—
	Diverse	3	— 116	—
			65	— 37 —
Aamot Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	27	Spd. 94	Sk.
	Malerarbeide	1	— 16	—
	Glasimesterarbeide	1	— 9	—
	Smedearbeide	13	— 40	—
	Diverse	4	— 24	—
			47 Spd.	63 Sk.
Vandstationen.				
	Diverse		6	— 98 —
			54 Spd.	41 Sk.
Vikersund Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
Desuden istandsat itukjorte Pakhusporte.				
	Muurarbeide	3	Spd. 45	Sk.
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	16	— 107	—
	Malerarbeide	1	— 80	—
	Glasimesterarbeide	=	— 85	—
	Smedearbeide	14	— 96	—
	Diverse	5	— =	—
			42 Spd.	53 Sk.
Vandstationen.				
	Udført Arbeide som ved Hougsund Vandstation		34	— 18 —
			76	— 71 —
Skjærdalen Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	5	Spd. 75	Sk.
	Malerarbeide	=	— 118	—
	Glasimesterarbeide	=	— 110	—
	Smedearbeide	9	— 38	—
	Diverse	4	— 24	—
			21	— 5 —
		Lateris	1061 Spd.	53 Sk.

		Transport	1061 Spd.	53 Sk.
Ask Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	32 Spd.	28 Sk.	
	Malararbeide	—	66 —	
	Glasimesterarbeide	—	36 —	
	Smedearbeide	13 —	30 —	
	Diverse	4 —	24 —	50 Spd. 64 Sk.
Vandstationen.				
	197 løb. Alen lukket Rende,			
	Diverse	15 —	73 —	66 — 17 —
Hønefos Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	32 Spd.	91 Sk.	
	Malararbeide	1 —	18 —	
	Glasimesterarbeide	1 —	90 —	
	Smedearbeide	13 —	79 —	
	Diverse	4 —	24 —	53 — 62 —
Heen Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
Desuden panelet og malet et Kvistværelse.				
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	50 Spd.	36 Sk.	
	Malararbeide	4 —	—	
	Glasimesterarbeide	—	42 —	
	Smedearbeide	10 —	80 —	
	Diverse	4 —	84 —	70 — 2 —
Vandstationen:				
	Diverse	8 —	113 —	78 — 115 —
Randsfjord Station:				
Udført Arbeide som ved Skotselven.				
Desuden: Panelet og malet et Kvistværelse.				
Malet 2 af Stationsmesterens Værelser.				
Malet Priveter og Platformrækværk.				
Opført Kul- og Saltrende paa Pakhuset.				
Landgang for Dampskibene.				
	Tømmermands- og Snedkerarbeide	22 Spd.	102 Sk.	
	Malararbeide	49 —	67 —	
	Glasimesterarbeide	—	105 —	
	Smedearbeide	16 —	51 —	
	Diverse	5 —	12 —	94 — 97 —
Vandstationen:				
	Diverse	15 —	18 —	
Betjentboligen:				
	Drivning	1 —	72 —	111 — 67 —
			Tilsammen	1371 Spd. 74 Sk.

Vedligehold af Stationspladse.

Drammen Station:

	Udbedring af Lokomotivdreieskiven	6 Spd.	60 Sk.	
	Reparation af Brygger	8 —	80 —	
	Do. - Stakitter	7 —	48 —	
	Diverse Planering m. m.	11 —	114 —	34 — 62 —

Aamot Station:

Forlængelse af Sidesporet foran Stationen.
Hertil medgaaet:

	693 løb. Fod Skinner	140 Spd.	43 Sk.	
	52 Stkr. Lasker	3 —	24 —	
	104 — Skruer	2 —	36 —	
	445 — Dogs	6 —	92 —	
	150 — Sleepers	11 —	110 —	
	41 Vogne Gruus med			
	Pakning	42 —	52 —	
	Kul, Olie m. m.	9 —	98 —	216 — 95 —

Lateris 251 Spd. 13 Sk.

Drammen-Bandsfjord Jernbanens første Driftsberetning. 1^o 1868 — 3^o 1869.

Ask Station:		Transport	251 Spd.	13 Sk.
	Planering af Leer, tilkjørt fra Udglidninger i Skraaninger		15 —	12 —
De øvrige Stationer:				
	Diverse Planering m. m.		31 —	98 —
			<u>298 Spd.</u>	<u>27 Sk.</u>

Vedligehold af Veie.

Vei fra Skjærdalen Station til Dampbaadsbryggen sammesteds.				
	25 Vogne Gruus med Planering	14 Spd.	48 Sk.	
	Planering af Skraaninger, Nedramning af Pæle	2 —	119 —	
	Oprensning af 1700 løbende Alen Grøfter	14 —	20 —	
	Kul, Olie m. m.	3 —	58 —	
			35 —	5 —
Vei fra Hønefos Station:				
	Skraaningspuds, Nedramning af Pæle, Udbedring af Veiplanet		12 —	10 —
		Tilsammen	47 Spd.	15 Sk.

Vedligehold af Telegrafan.

92 Stkr. Isolatorer	19 Spd.	23 Sk.	
12 Ø Kviksølv	9 —	72 —	
24 Ø Kobberplade	6 —	—	
112 Ø Zink	6 —	22 —	
47 Alen Gutaperkattraad	3 —	81 —	
109 Ø Svovlsyre	2 —	87 —	
Diverse Material	8 —	26 —	
Reparation af Instrumenter	5 —	13 —	
		Tilsammen	60 — 84 —

Anskaffelse og Vedligehold af Inventariet.

Hovedkontorets Inventar:				
	Anskaffet 6 Brevkasser	8 Spd.	48 Sk.	
	Do. 1 Reol	5 —	50 —	
	Do. Møbement til Direktionsværelset i Heen	100 —	8 —	
	Diverse Anskaffelser	26 —	29 —	
	Vedligehold af ældre Inventar	13 —	61 —	153 — 76 —
Stationernes Inventar:				
	Anskaffet 5 Papiirkurve	4 Spd.	12 Sk.	
	Do. 8 Platformlygter	19 —	24 —	
	Do. 4 Privetlygter	3 —	84 —	
	Do. 22 Malerspand med Koste	8 —	96 —	
	Do. 12 Trillelemmer	19 —	56 —	
	Do. 1 Tralle til Transport mellem Heen Station og Bæga	22 —	95 —	
	Do. 1 Gasvandpumpe	4 —	—	
	Diverse mindre Anskaffelser	81 —	41 —	
	Vedligehold af ældre Inventar	95 —	24 —	258 — 72 —
Lokomotivafdelingens Inventar:				
	Anskaffet 2 Donkrafter	83 Spd.	69 Sk.	
	Do. 1 Læderslange	8 —	82 —	
	Reparation af Sneplouge	12 —	47 —	
	Diverse Anskaffelser	13 —	31 —	
	Vedligehold af ældre Inventar	18 —	10 —	135 — 119 —
Vognafdelingens Inventar:				
	Anskaffet 13 Stkr. Rensdyrskind	23 Spd.	66 Sk.	
	Diverse Anskaffelser	35 —	15 —	
	Vedligehold af ældre Inventar	47 —	35 —	105 — 116 —
		Lateris	654 Spd.	23 Sk.

		Transport	654 Spd.	23 Sk.
Pressenninger:				
	Anskaffet 10 Stkr. Pressenninger	187 Spd.	97 Sk.	
	Vedligehold af 20 ældre Do.	60 —	58 —	248 — 35 —
Liniens Inventar:				
	Anskaffet 47 Stkr. Spader	39 Spd.	97 Sk.	
	Do. 8 Skinnemaal	15 —	100 —	
	Do. 8 Skinneløftere	13 —	83 —	
	Do. 104 Sneskuffer	58 —	76 —	
	Do. 2 Vaterpas	3 —	10 —	
	Do. 47 Signalfag	7 —	105 —	
	Do. 45 Tjenestereglementer	4 —	119 —	
	Do. diverse Værktøi og Redskaber	23 —	10 —	
	Vedligehold af Inventaret	254 —	28 —	421 — 28 —
Værkstedets Inventar:				
	Anskaffet 1 Pumpe paa Hjulstilling	51 Spd.	21 Sk.	
	Do. 1 Skruestikke	9 —	—	
	Do. 19 Patent-Oliekoppe	11 —	96 —	
	Do. 12 Lamper	4 —	72 —	
	Diverse Anskaffelser	27 —	52 —	104 — 1 —

Anm. Vedligehold af Værkstedets Inventar er ført til Udgift paa dettes Drift.

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. 1³/₁₀ 1868 — 3¹/₂ 1869.

Dampskibet Bægnas Gevinst- & Tabs-Konto.

		Debet.			Credit.
An. Lønninger til Mandskabet	901	Spd. 84 Sk.	Pr. Indtægt for Befordring af 5546 Pas-		
- Do. „ Extraarbeidere	17	— 106 -	sagerer	1318	Spd. 113 Sk.
- Kul, 4321 Centner 763 Spd. 101 Sk.			- Indtægt for Befordring af Pakker	8	— 104 -
- Fragt fra Drammen			- Do. „ Do. „ 10 Voiturer	5	— 61 -
til Heen samt Lemp-			- Do. „ Do. „ 23 levende Dyr	4	— 72 -
ning	190	— 108 -	- Do. „ Do. af 11461 Cent. Gods	480	— 87 -
		954	- Diverse Indtægter		— 64 -
- Bomolie, 14 Potter	4	Spd. 24 Sk.	- Underbalance, ført til Udgift for Jern-		
- Rapolie, 474 ¹ / ₂ Do.	75	— 66 -	banen	589	— 62 -
- Talg, 266 ⌘	28	— 11 -			
- Pudsegarn, 79 ¹ / ₂ ⌘	10	— 23 -			
- Gummiapakning, 2 ³ / ₄ ⌘	3	— 87 -			
- Hamppakning, 11 ¹ / ₂ ⌘	2	— 36 -			
- Mønie, 23 ¹ / ₄ ⌘	1	— 50 -			
- Grønsæbe, 99 ⌘	6	— 37 -			
- Jernbanefragt af					
Ovenstaaende	2	— 83 -			
		134			
- Vedligehold af Skibet	202	— 11 -			
- Anskaffelse og Vedligehold af Inventar	49	— 33 -			
- Skrivesager og Billetter	18	— 70 -			
- Roningspenge ved Stoppestederne	64	— 62 -			
- Arbeide med Udlægning af Bøier i					
Elven	11	— 67 -			
- Diverse Udgifter	53	— 104 -			
		2408			
		Spd. 83 Sk.			
					2408 Spd. 83 Sk.

Dampskibet har i Driftsperioden fra 13de Oktober 1868 til 31te December 1869 gennemløbet 1946 Sømile og havt Damp oppe i 1955 Timer. Det har altsaa forbrugt pr. Sømil 2.22 Centner Kul, 0.25 Pot Olie, 0.14 ⌘ Talg og 0.04 ⌘ Pudsegarn.

Dets Rute har været:

Fra 13de Oktober til og med 16 November 1868 hver anden Søndag fra Heen Jernbanestation til Næs-moen i Aadalen, hver anden Søndag fra Næs-moen til Heen. Farten maatte fra 17de November 1868 indstilles paa Grund af lav Vandstand og Is.

Fra 10de Mai til og med 14de August 1869:

Hver Søndag frem og tilbage mellem Heen og Næs-moen.

„ Mandag fra Heen til Sørum i Valdres.

„ Tirsdag, Onsdag, Thursdag og Fedag frem og tilbage mellem Sørum og Heen.

„ Løverdag fra Sørum til Heen.

Fra 15de til og med 28de August 1869 hver anden Søndag fra Heen til Sørum, hver anden Søndag fra Sørum til Heen. Søndagsruten uforandret som i nærmest forangaaende Tidsrum. Fra 29de August til og med 8de September 1869 — paa Grund af for lav Vandstand i Bæгнаelven — hver anden Søndag mellem Heen og Næs-moen, hver anden Søndag fra Næs-moen til Heen. Søndagsruten uforandret.

Fra 9de September til og med 17de Oktober 1869 — paa Grund af for lav Vandstand i Aadalselvns nedre Deel — hver anden Søndag fra Bergsund til Næs-moen, hver anden Søndag fra Næs-moen til Bergsund. Om Søndagene frem og tilbage mellem Bergsund og Næs-moen.

Fra 18de til og med 23de Oktober 1869 — paa Grund af for lav Vandstand i Kongstrømmen — kun mellem denne og Næs-moen, nemlig den 18de, 20de og 22de fra Kongstrømmen til Næs-moen, den 19de, 21de og 23de fra Næs-moen til Kongstrømmen.

Dampskibet har havt af Passagerer:

1ste Plads	op: 531	
	ned: 552	1083
2den Plads	op: 2148	
	ned: 2315	4463
	Ialt: 5546	

I Gjennemsnit for Skibets 275 enkelte Ture mellem de til forskjellige Tider benyttede Endestationer har der altsaa været 20 Passagerer, og har Indtægten af hver Passager i Gjennemsnit været 28.5 Skilling.

Af Gods har været transporteret 11461 Centner*), hvoraf:

I Gjennemgangsfragt over Jernbanen op: 8582 Centner	
ned: 373	8955 Centner.
I Lokalfragt op: 2380 Centner	
ned: 126	2506
	Ialt 11461 Centner.

Gjennemsnitsindtægten pr. Centner Gods har altsaa været 5.03 Skilling.

*) Foruden Vægten af levende Dyr og Voiturer.

Dampskibet Tyrvis Gevinst- & Tabs-Konto.

		Debet.			Credit.
An Lønninger til Mandskabet		203 Spd.	96 Sk.	Pr. Indtægt for Befordring af 1799 Passagerer	165 Spd. 38 Sk.
- Veed, 4 Favne	3 Spd.	24 Sk.		- Do. Do. af Pakker	" — 92 -
- Kul, 1157 Centner	204 —	98 -		- Do. Do. af 20 levende Dyr	2 — " -
- Jernbanefragt fra Drammen til Vikersund og Skjærdalen, samt Lempning	56 —	74 -	264 —	- Do. Do. af 2 Voiturer	" — 48 -
- Bomolie, 3/4 Pot	" —	27 -		- Do. Do. af 215 Centner Gods	9 — 103 -
- Rapolie, 75 Potter	12 —	8 -		Underballance, ført til Udgift for Jernbanen	419 — 107 -
- Talg, 74 \mathcal{E}	7 —	86 -			
- Pudsegarn, 22 \mathcal{E}	3 —	100 -			
- Gummipakning, 1/2 \mathcal{E}	" —	70 -			
- Hamppakning, 8 \mathcal{E}	1 —	72 -			
- Grønsæbe, 25 \mathcal{E}	1 —	78 -			
- Jernbanefragt af Foranstaaende	1 —	42 -	29 —		
- Vedligehold af Dampbaaden		15 —	99 -		
- Anskaffelse og Vedligehold af Inventar		33 —	36 -		
- Opførelse af Brygger		18 —	50 -		
- Skrivesager og Billetter		13 —	73 -		
- Diverse Udgifter		19 —	75 -		
		598 Spd. 28 Sk.			598 Spd. 28 Sk.

Dampbaaden har tilbagelagt 806.4 Sømile og har havt Damp oppe i 1266 Timer. Den har altsaa forbrugt pr. Sømil 1.43 Centner Kul, 0.09 Pot Olie, 0.09 \mathcal{E} Talg og 0.03 \mathcal{E} Pudsegarn.

Baaden sattes i Fart den 26de Juli 1869 mellem Skjærdalen Jernbanestation og Sundvolden samt Næs som Endestationer. Farten indstilledes fra 15de Oktober s. A.

Dampbaaden har befordret af Passagerer:

1ste Plads i Retning fra Skjærdalen	260.	
i Do. til Do.	296.	556.
2den " i Do. fra Do.	568.	
i Do. til Do.	675.	1243.
	Ialt	1799.

Indtægten pr. Passageer har i Gjennemsnit været 11.0 Skilling.

Af Gods har Baaden transporteret 215 Centner*), nemlig:

I Gjennemgangsfragt over Jernbanen i Retning fra Skjærdalen	65 Centner.	
Do. Do. Do. til Do.	8 —	73 Centner.
I Lokalfragt	68 —	
Do. i Do. fra Do.	74 —	142 —
		Ialt 215 Centner.

Gjennemsnitsindtægten pr. Centner Gods har altsaa været 5.05 Skilling.

*) Foruden Vægten af levende Dyr og Voiturer.

Vedligehold af Bægnas og Tyrvis Inventar.

Bægnas Inventar:

Anskaffet	3 Lygter	2 Spd.	60	Sk.	
"	2 Lamper	1 —	60	—	
"	6 Feltstole	6 —	36	—	
"	1 Pengevæske	2 —	72	—	
"	1 Flag	2 —	24	—	
"	1 Iiskasse	9 —	28	—	
"	21 Favne Trosse	3 —	6	—	
"	5 Kulkasser	3 —	63	—	
"	3 Jernkasser for Chlorkalk	2 —	"	—	
Diverse mindre Anskaffelser samt Vedligehold af ældre Inventar		16 —	44	—	49 Spd. 33 Sk.

Tyrvis Inventar:

Anskaffet	1 Pengeskrin	1 Spd.	36	Sk.	
"	1 Pengevæske	2 —	72	—	
"	1 Kuffert for Papirer	2 —	63	—	
"	1 Kompas	6 —	10	—	
"	1 Tepe	2 —	48	—	
"	2 Kulkasser	1 —	60	—	
"	21 Favne Trosse	4 —	104	—	
Diverse Anskaffelser og Vedligehold af ældre Inventar		12 —	3	—	33 Spd. 36 Sk.

Beholdninger under Materialforvalteren den 31te December 1869.

			Spd.	Sk.
Blanketter:	Antimon	⌘	20 $\frac{1}{2}$	6 30
	Angivelser	Stykker	17047	18 115
	Abstrakter for Dyr	"	2900	6 88
	Do. - Voiturer	"	3000	6 117
	Do. - Passageertrafik	"	2750	12 10
	Brevschemaer for Godsafdelingen	"	10710	14 35
	Betalingslister, mindre	"	2800	8 12
	Do. større	"	600	2 64
	Billetreturns	"	11300	17 14
	Brevsignatur	Riis	14 $\frac{1}{4}$	8 70
	Excesabstrakter	Stykker	2500	6 55
	Fortegnelse over brugte Billetter	"	3200	7 96
	Facturaer, mindre	"	21808	38 93
	Do. større	"	9500	57 101
	General-Gods-Abstrakter	"	7800	34 14
	Godsabstrakter, mindre	"	4679	28 15
	Do. større	"	3650	32 34
	Kvitteringsblanketter	"	4970	11 27
	Do. for Stationerne	"	2125	3 87
	Klassifikationer	"	1860	10 34
	Kontrolmærkelapper	Hefter	196	81 10
	Kjøresedler	Stykker	100	" 59
	Konduktørrapporter	"	1400	4 59
	Lokomotivrapporter, større	"	500	2 92
	Do. mindre	"	1500	4 17
	Liste over udestaaende Fordringer, større	"	300	1 56
	Do. mindre	"	1150	3 66
	Meldesedler	"	1604	2 91
	Mærkelapper	"	70976	29 53
	Overvægtsmærkelapper	"	57135	42 99
	Opsynsmandsliste	Bøger	18 $\frac{1}{2}$	6 5
	Pakkeabstrakter, større	Stykker	1100	7 118
	Do. mindre	"	600	3 57
		Lateris	522	93

		Transport	Spd.	Sk.
	Stykker	3245	522	93
Pengefølgesedler	"	7100	5	40
Pakkefølgesedler, større	"	2400	9	9
Do. mindre	"	3037	4	67
Regnskabsark	"	3496	21	13
Regningsblanketter, mindre	"	850	6	63
Do. større	"	500	3	14
Rapportblanketter for Dampskibet Bæгна	"	1672	1	47
Telegramabstrakter, mindre	"	5968	6	53
Do. større	"	2100	17	43
Telegramfortegnelser, mindre	"	1140	8	42
Do. større	"	9000	5	"
Telegramblanketter, mindre	"	100	8	92
Do. større	"	1700	"	18
Do. private	"	14248	2	117
Telegramkvitteringer	"	7703	12	89
Vognreturns	"	2400	10	64
Vognlapper	"		1	103
Bøger og Protokoller:				
Billetkontrolbøger	"	11	"	39
Billetprotokoller	"	3	7	68
Betalingslisteprotokoller	"	3	8	71
Bog over udesstaaende Fordringer	"	1	1	108
Bøger for Trainmelding	"	2	1	96
Copibøger for Facturaer	"	5	20	42
Do. - Breve	"	2	6	24
Dyr- og Voiturebilletter	"	19	11	86
Fribilletbøger	"	9	6	57
Godsabstraktbøger	"	2	6	9
Godsafsendelsesbøger	"	7	27	48
Godsvognbog	"	1	2	74
Noticebøger	"	52	18	98
Pakkekvitteringsbøger	"	45	23	27
Pakkeafsendelsesbøger	"	5	12	102
Rekvissionsbøger	"	23	12	2
Telegramprotokoller	"	2	2	60
Telegramabstraktbøger	"	1	"	115
Telegrafrapportbøger	"	1	"	96
Traintimebøger	"	21	13	78
Billetter, Tour & Retour	"	137250	94	29
Do., Tour	"	427500	263	96
Do., Dampskibs-	"	3000	3	95
Blyanter, røde og blaa	"	50	3	40
Blæk	Krukker	10	2	89
Do., rødt og blaat	"	15	"	90
Bryner	Stykker	1	"	8
Birk- og Aspeplanker	Fod	241	20	117
Bremsehjul for Fireapparat	Stykker	1	6	8
Blikplader	"	6	"	42
Blyrør	⌘	139	5	97
Bly	"	40 ¹ / ₂	2	54
Bøtter, Vandpøse for Dampskibene	Stykker	4	3	24
Bærefjædre for Vogne	"	4	22	103
Børster og Koste.				
Gummipensler	"	5	"	30
Gulvkost	"	1	"	48
Kakkelovusbørster	"	19	1	55
Malerkoste	"	9	2	18
Mærkepensler	"	4	"	12
Piasavakoste	"	9	2	57
Rørbørster	"	10	3	50
Støvekoste	"	1	"	24
Bolte af Jern	⌘	2151	53	93
Bord, 1ste Sort	Tylter	2 ¹ / ₂	3	40
Do., 2den "	"	1 ¹ / ₂	2	2
Do., høvlede	Fod	369	2	83
Birkeemner	Stykker	4	"	54
	Lateris		1337	5

		Spd.	Sk.
Beholdere af Zink for Paraffinolie	Stykker	Transport 1337	5
Krak til samme	"	2	68
Cement	"	1	1
Drev	Tønde	1	96
Dogs	☉	120	6
Damptrykmaaler	Stykker	1472	17
Fyrstikker	"	1	9
Fjædersko for Vogne	Æsker	120	"
File	Stykker	4	80
Fodvarmere med Krakker	"	162	63
Gummi	"	6	58
Gasrør	☉	25	9
Glasruder.	Stykker	46	8
Almindelige Glasruder (Vinduesruder)	"	17	1
Ruder for Toplamper, slebne	"	9	9
Do. " Signallamper.	"	7	5
Do. " Do., kolørede, ovale	"	36	9
Do. " Do., " flade	"	54	4
Do. " Vogne, Speilglas	"	195	175
Do. " Værkstedets Skylighth	"	45	16
Gummiringe for Vandstandsglas	"	73	1
Grease	☉	22	1
Grønsæbe	"	94	5
Gulvmattetøi	Alen	11 ¹ / ₂	5
Hyssing	Hespler	48	1
Holzskruer	Stykker	590	4
Hjulringer af Staal for Lokomotiver	"	18	568
Do. " Jern " Vogne	"	18	210
Hakker	"	79	39
Indiarubber	☉	4 ³ / ₄	7
Do.	Stykker	38	19
Jernvitriol	☉	20 ³ / ₄	"
Jernplader	"	142	5
Jerntraad	"	24 ³ / ₄	2
Jern	"	16727	431
Do., Affald	"	742	3
Do., Skrab	"	2238	7
Ildfast Steen	Stykker	73	6
Konvulutter, mindre	"	4182	4
Do., større	"	4500	9
Do., Banko	"	1675	3
Knappenaale	Breve	52	2
Klorkalcium	☉	42 ³ / ₄	4
Kobber	"	30	5
Kul-, Smede	Tønder	227	78
Do., Fyr	Centner	11931	1886
Coke	Tønder	25	5
Kjønrog	☉	60	3
Lak	"	7	3
Linealer	Stykker	2	"
Lærredsmærkelapper	"	2000	3
Lys-, Stearin	Pakker	31	4
Lasker	Par	76	9
Limer	Stykker	96	3
Lampekupler og Skjærme	"	14	5
Liim	☉	1 ¹ / ₂	"
Lygter for Konduktører	Stykker	4	2
Læder	☉	9 ¹ / ₂	3
Læderremme til Vognvinduer, nye	Stykker	9	2
Do. " Do., brugte	"	27	4
Laag for Axelboxer	"	17	1
Lampeskorstene	"	67	2
Lampevæger	Alen	263 ¹ / ₄	2
Lampeglaspuksere	Stykker	8	"
Messingplader	☉	3 ³ / ₄	"
Mønnie	"	85	4
	Lateris	5136	71

		Spd.	Sk.
	Transport	5136	71
Messingknappe	St. 72	"	72
Messingrør for Lokomotiver	St. 1140	233	16
Metal (udbyttede Vognlagere)	St. 1012	84	40
Medtrykkere for Lamper	St. 5	"	30
Messingtraad	St. $2\frac{1}{2}$	"	77
Nøgleemner	St. 3	"	7
Nøgler	" 1	"	95
Oblater	Lod 20	"	100
Oliepapiir	Ark 21	" 2	73
Oliebeholdere for Lamper	St. 7	2	5
Olie, Træ-	Potter $1\frac{1}{2}$	"	18
Do., Paraffin-	" 619	51	70
Do., Bom-	" 90	27	"
Do., Maskin-	" 1997	341	19
Do., Lampe-	" $258\frac{3}{4}$	44	24
Do., Liin-	" 12	2	24
Oliekopper af Glas	St. 7	4	24
Ovnsværte	Kager 63	"	59
Pakpapiir	Riis 3	12	"
Presseninger	St. 1	6	72
Pumpelaag	" 3	1	100
Pudsegarn	St. $523\frac{1}{2}$	69	96
Pneumatiske Springs	St. 24	30	29
Papiirkroge	" 34	"	38
Pudsesteen	" 4	"	16
Pakningsgarn	St. 42	8	48
Points uden Tunger	Sæt 2	30	60
Rudepapiir	Ark 197	4	47
Reglementer:			
Driftsreglementer	Expl. 22	4	116
Tjenestereglementer	" 46	5	15
Instruktioner for Telegrafister (indbundne)	" 12	1	60
Do. Do. (uindbundne)	" 80	8	"
Radeergummi	St. 22	1	56
Rullegardinsnore	Alen 225	1	66
Rødkridt	St. $\frac{1}{3}$	"	2
Rister	St. 161	51	2
Ringe til Dørhængsler	" 36	"	72
Signalflag	" 25	4	3
Sandpapiir	Ark 4	"	5
Sneskuffer	St. 16	6	55
Svovlsyre	St. 85	2	81
Salmiakspiritus	Potter $3\frac{1}{2}$	"	24
Smergel	St. $111\frac{1}{2}$	"	12
Skafter	St. 111	1	102
Skruetrækkere	" 1	"	12
Skrivpapiir	Riis $15\frac{3}{4}$	21	28
Staalpenne	Gros 13	5	93
Skind, semsket	St. 8	2	80
Do., Chagrin	" 9	16	28
Spader	" 12	9	"
Saltsyre	St. $3\frac{3}{4}$	"	17
Staal, Fjæder-	" 393	24	58
Do., Blemme-	" $830\frac{1}{2}$	59	112
Do., Bessemer-	" 317	26	50
Do., Støbe-	" $158\frac{1}{2}$	21	16
Smergellærred	Ark 149	2	28
Skinneskruer	St. 4866	161	52
Skinner	Fod 6006	1212	111
Do., udbyttede af Skinnegang	" 1404	154	54
Sleepers	Tylder $113\frac{1}{2}$	116	"
Do., udbyttede Do.	" $33\frac{1}{4}$	16	80
Sleeperstømmer	" $3\frac{1}{2}$	6	92
Spiger, 3toms	St. 5000	3	55
Do., 4 "	" 2658	2	79
Do., 5 "	" 600	1	18
	Lateris	8051	64

Drammen-Bandsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{2}$ 1868 — $\frac{1}{2}$ 1869.

		Spd.	Sk.
	Transport	8051	64
Smaaspiger	Pakker	6 $\frac{1}{2}$	66
Sække	St.	539	89
Tracingpapiir	Ark	22	32
Tegnepenne	St.	144	3
Trækpapiir	Ark	53	24
Tin	⊘	2	84
Terpentin	Pot	$\frac{1}{2}$	14
Tougværk	⊘	30	4
Tagsteen	St.	200	3
Do., Skifersteen	⊘	1000	33
Talg	⊘	850 $\frac{3}{4}$	88
Telegraftraad	St.	628	48
Telagrafisolatorer	St.	108	22
Tømmer	"	6	18
Udstikningsstænger	"	9	3
Uniformseffekter	"		1044
Vandstandsglas	"	17	114
Voxdug	Alen	12	14
Vandslanger	St.	6	14
Vismuth	⊘	$\frac{1}{4}$	1
Veed	Favne	67 $\frac{7}{8}$	75
Vognskruer	St.	680	5
Zinkplader	⊘	22 $\frac{1}{8}$	1
Zinkhvidt	"	148	10
Forskjellige Gjenstande under Kalkulation	"		74
		9526	82
Heraf endnu ubetalte Regninger til Beløb		222	20
		9304	62

Oplysninger om Jernbanens Kapitalkonti.

1. Kapitalkonto for anskaffede Vogne.

10 Stykker 2den Klasse Passageervogne af Furu	4940 Spd.	113 Sk.	
Heraf endnu ubetalte Regninger til Beløb	2297 —	I18 -	2642 Spd. 115 Sk.

Do. for

2. Dampbaaden Tyrvi.

Leveret ved Jernbanens Brygge i Drammen	2800 Spd.	= Sk.	
Optagelse paa Land, Transport til Vikersund Station og Afløbning i Tyrifjorden	200 —	= -	3000 — = -

Do. for

3. Udvidelse af Stationsanlægget paa Tangen.

Tilkjørt 494 Vogne Gruus	202 Spd.	70 Sk.	
Indlagt 178 brugte Sleepers	14 —	92 -	
" 839 Fod brugte Skinner, med Lasker, Skruer, Dogs	89 —	76 -	
Løftning og Pakning	10 —	68 -	
Udplanering af Gruus, 410 Vogne	51 —	30 -	
Diverse Udgifter	12 —	68 -	
Forbrugsgjenstande, saasom Kul, Olie m. m.	47 —	113 -	429 — 37 -

Do. for

4. Forbedringer ved Dampskibet Bæгна.

Indredning af Salon, Kabys m. m.	141 Spd.	36 Sk.	
Opførelse af Brygger og Pakhuse ved Næsnoen og Sørum	436 —	24 -	577 — 60 -

Kapitalkontierne udgjorde den 31te December 1869: 6649 Spd. 92 Sk.

Uheld og Standsninger.

Lokomotiv af Skinnerne:

Den 5te December 1868 gik 2det Nedtrains Lokomotiv, No. 2, af Spor med de 2de bagerste Hjul i Heens nordre Points; ingen Beskadigelse, 20 Minutters Forsinkelse.

Lokomotiver i Ustand under Gangen:

Den 2den December 1868. 1ste Optrain stoppede 6 Minutter ved Krona af Mangel paa Damp. Kjedelrørene i Lokomotivet, No. 2, vare opstoppede og maatte renses.

Den 10de December 1868. 1ste Optrain stoppede 4 Minutter paa Stigningen ved Heens Gruus-tag for at rense Tragten i Lokomotiv No. 2's Røgbox, hvilken var bleven opstoppet.

Den 21de Oktober 1869. En Linkebolt faldt ud af 2det Optrains Lokomotiv, No. 5, ved Heenaen derved, at Splinten for samme var gaaet itu. 17 Minutters Forsinkelse.

Den 14de November 1869. 1ste Optrain stoppede 2 Minutter ved Sundhougen paa Grund af, at Lokomotiv No. 4's Stempelstang gik varm.

Vogne af Skinnerne:

Den 21de Oktober 1868 gik 2 Tømmervogne af Spor i Vikersund ved Skiftning under 2det Nedtrain; ingen Beskadigelse, 47 Minutters Forsinkelse.

Den 19de November 1868 gik en Tømmervogn af Spor i Gulskogen ved Skiftning under 1ste Optrain; ingen Beskadigelse, ingen Forsinkelse.

Den 19de December 1868 gik 2 Tømmervogne af Spor i Vikersund ved Skiftning under 1ste Optrain; ingen Beskadigelse, 8 Minutters Forsinkelse.

Den 25de Juni 1869 gik 3 Tømmervogne af Spor under Ned-Godstrainets Skiftning til Tangen Sidebane, hvorved Lokomotivets Buffer, en Vognbuffer, Træværket paa en Tømmervogn samt 6 Skinner bleve beskadigede.

Vogne i Ustand:

Den 20de Februar 1869 blev under Skiftning af Vogne paa Heens Sidespor til Trælasttomten 2 Kassevogne og 3 Tømmervogne beskadigede.

Den 23de Februar 1869 blev under Do. „ Do. „ Do. Do. „ Do. 1 Kassevogn beskadiget.

Begge sidstnævnte Uheld, der foregik udenfor Traintid, skeede derved, at de nedskiftende Vogne fik saa stor Fart ud over det hældende Sidespor, at de tørnede imod andre paa Samme henstaaende Vogne.

Den 26de Juli 1869 gik en Kassevogn under Ned-Godstrainet saa varm ved Dahler, at Trainet maatte standse i 3 Minutter.

Den 4de September 1869 blev en Kassevogn under Skiftning i Randsfjord beskadiget ved, at den tørnede imod en anden Vogn.

Den 27de November 1869 fik en Tømmervogn under andet Nedtrains Skiftning i Vikerund saa stor Fart, at den gik igjennem den ene Pakhusport. Vognen ubetydelig beskadiget.

Den 7de December 1869. Idet 2det Nedtrain skulde tages ud ved Skotselven Station, sprang Koblekrogen paa en nærmest til Lokomotivet staaende Kassevogn, hvorefter Sikkerhedskjættningens Trækstang splintrede Midtbjælken, hvortil den var fæstet; ingen Forsinkelse.

Standsninger:

Paa Grund af Sne:

Den 7de November 1868 stoppede 2det Nedtrain 18 Minuter paa Stigningen mellem Skotselven og Skotsmoen.

Den 27de Februar 1869 stoppede 2det Optrain 29 Minuter paa Stigningen mellem Hønefos og Heen.

Den 19de Marts 1869 stoppede 1ste Nedtrain 8 Minuter paa Stigningen mellem Randsfjord og Eggemoen.

Paa Grund af Iisskred:

Den 12te April 1869 maatte 2det Nedtrain standse 13 Minuter i Kopperudskjæringen.

Paa Grund af Leerskred:

Den 5te April 1869 maatte 2det Nedtrain stoppe 1 Time 17 Minuter ved Hønefos.

Den 22de „ — „ 2det Optrain — 11 Do. mellem Hønefos og Ask.

Den 23de „ — „ Do. — 4 Timer 35 Do. Do. Do. Do.

Den 24de „ — „ 1ste Nedtrain — 2 „ 26 Do. Do. Do. Do.

Den 26de „ — „ 2det Optrain — 16 Do. Do. Do. Do.

Den 27de „ — „ Do. — 32 Do. Do. Do. Do.

Paa Grund af glatte Skinner og tungt Train:

Den 29de Oktober 1868 stoppede 2det Optrain 7 Minuter paa Stigningen mellem Aamot og Gjethuus.

Den 16de November 1868 „ 2det Nedtrain 3 — — — ved Dahler.

Den 9de Juli 1869 „ 2det Nedtrain paa Stigningen søndenfor Hønefos. Trainet maatte gaa tilbage nordenfor Hønefos for at tage Fart; ingen Forsinkelse.

Den 17de Juli 1869 Do. Do. Do. Do. Do.; ingen Forsinkelse.

Den 26de Juli stoppede Op-Godstrainet paa Kontrakurven ved Gjethuus og maatte gaa tilbage til Retlinien ved Støa for at tage Fart; 42 Minuters Forsinkelse.

Den 1ste September stoppede Ned-Godstrainet paa Stigningen mellem Randsfjord og Eggemoen, og maatte gaa tilbage til Randsfjord for at tage Fart: 10 Minuters Forsinkelse.

Af forskjellige Aarsager:

Den 19de Oktober 1868 gik 2det Optrain gennem Overgangsgrinderne ved Ask; ingen Forsinkelse.

Den 11te Februar 1869 gik 2det Optrain gennem Overgangsgrinderne paa Grønland; ingen Forsinkelse.

Den 23de Februar 1869 standsede 1ste Optrin ved Gjederyggen, da en Hest med Slæde var kommen ind paa Linien; ingen Forsinkelse.

Den 9de Juni 1869 stoppede Op-Godstrinet 3 Minuter ved Heens nordre Points paa Grund af, at Trainet ved feil Skiftning var bragt ind paa Sporet til Trælasttomten.

Den 18de Juni 1869 forsinkedes 2det Optrain 1 Time 44 Minuter i Afgangen fra Drammen paa Grund af Extratog for de nordiske Studenter.

Den 23de Juni 1869 stoppede 1ste Nedtrain ved Gjethuus, da en løs Hest var kommen ind paa Linien.

Den 15de Oktober 1869 maatte 2det Optrain stoppe 2 Minuter mellem Mjøndalen og Hougsund, da endeel Faar vare komne ind paa Linien.

Den 5te November 1869 maatte 2det Nedtrain standse 6 Minuter strax nordenfor Hougsund Station, da den bagre Surringskjetting paa en læsset Tømmervogn var løsnet, hvorved Læsset for en Deel faldt af; ingen Beskadigelse, ingen Forsinkelse.

Den 25de December 1869 maatte 2det Optrain stoppe 10 Minuter paa Stigningen ved Jahren af Mangel paa Vand. Forbindelsesslangen mellem Lokomotivets og Stoppevognens Vandbeholder var nemlig frosset og maatte optøes.

Dyr overkjørte:

Den 17de September 1869 var en Ko indkommen paa Linien ved Osbroen ved Mjøndalen og blev ihjelkjørt af 2det Optrain; ingen Forsinkelse.

Den 30te Oktober 1869 ihjelkjørtes et Faar af 1ste Optrain mellem Skotselven og Aamot; 2 Minuters Stands.

Summarisk Fortegnelse over Drammen-Randsfjord Jernbanens samtlige Eiendomme, modtagne af Bestyrelsen for Anlægget.

A. Banelinien.

1. Planeringen.

2390 Maal Grundareal, hvoraf 110 Maal paa Drammen Byes Grund.

224528 Kubikfavne Gravning.

13185 — Sprængning.

80000 Kubikalen Muur.

6103 Kubikfavne Steenbeklædning.

198548 □ Favne Madjordbeklædning.

12097 løbende Alen Stikrender.

31589 Do. Do. lukkede Render.

132260 Do. Do. Tømmer i Broer og Viadukter. Af disse er der i det Hele 17 Stykker af tilsammen 4451 Fods Længde, nemlig:

1.	Bro over Mjøndalsbækken,	265	Fod lang,	18	Fod høi,	Pæle-Aag.
2.	Do. Do. Krogsevjen,	124	- -	18	- -	Do.
3.	Do. Do. Gravkilen,	113	- -	22	- -	Do.
4.	Do. Do. Loselveu,	145	- -	18	- -	Do.
5.	Do. Do. Nøstelven	263	- -	26	- -	Do.
6.	Do. Do. Hoenselven	304	- -	48	- -	Do.
7.	Do. Do. Oselven	438	- -	57	- -	Do.
8.	Veiundergang ved Skotselven	98	- -	29	- -	Do.
9.	Bro over Døvigsfos,	350	- -	28	- -	Buehængværk af Jern paa Steenkar samt
		100	- -		- -	Steenbro med Mursteenshælv.
10.	Do. Do. Kattefos,	435	- -	48	Fod høi,	Gitterbro af Jern paa Steenkar.
11.	Do. Do. Heenaen,	134	- -	29	- -	Pæle-Aag.
12.	Do. Do. Skjærdalselven,	309	- -	47	- -	Do.
13.	Do. Do. Sogndalselven,	568	- -	42	- -	Do.
14.	Do. Do. Heensfos,	500	- -	26	- -	hvoraf 260 Fod Buehængværk af Jern og 240 Fod Gitterbro af Træ paa Steenkar.
15.	Do. Do. Væla,	50	- -	9	- -	Hængværk af Træ paa Viderlag af Steen.
16.	Do. Do. Væla,	75	- -	19	- -	Do. - - - - -

Hertil kommer 19 Stykker Underfarter (15, hvor Veie, 4, hvor Bække gaa under Banen). Heraf ere 7 Stykker byggede af dobbelte Skinner, 4 Stykker af dobbelte Master, 2 af Jern og 6 af fortandede Bjælker. Viderlagene for samtlige Underfarter ere af Steen paa een nær, der er bygget paa Pæle.

17. Bro i Sidelinien til Bergerkjærn, 180 Fod lang, 15 Fod høi, Pæle-Aag.

2. Overbygningen.

Sporvidden er 3 Fod 6" engelsk Maal.

Hovedliniens Længde 8.0 Mile, lagt med enkelt Spor af Vignolskinner, vægtige 40 lbs. pr. Yard (ca. 18 Pund pr. norsk Fod). Skinnerne ere sammenskjødede med Lasker og Skruer og befæstede ved Dogs til $2\frac{1}{2}$ Fod fra hinanden liggende Tværsløppers, der bestaa af $6\frac{1}{2}$ Fod lange Halvkløvninger af 8 à 9 Tommers Top.

I Hovedlinien er indlagt:

Skinner	cirka	78367	Centner.	
Lasker	-	2109	—	
Skruer	-	934	—	
Dogs	-	1648	—	
Sleepers	-	9698	Tylter.	
Ballast	-	21000	Kubikfavne.	Ballastens Tykkelse er 20 Tommer, Bredden oventil 8 Fod, nedentil 11 Fod.

3. Veiovergange, Grinder og Gjærder.

Over Banen fører 15 Broer, nemlig:

Bro over Drammenselven ved Drammen Station,	28 Fod lang,	Gitterbro af Jern.
- ved Sundhougen	96 - -	Do. af Træ.
- - Pukerud	63 - -	Pælebro.
- - Pæl 2390	46 - -	Do.
- - Kattefos	45 - -	Do.
- - Gjethus	26 - -	Do.
- - Vikersund	24 - -	Mastebro med Steenviderlag.
- - Pæl 3150	63 - -	Pælebro.
- - Skarvhellen	78 - -	Do.
- - Pæl 3860	29 - -	Do.
- - Breien	60 - -	Do.
- - Sørgefos	63 - -	Do.
- - Toldpinderud	230 - -	Do.
- - Pæl 5462	76 - -	Do.
- - Randsfjord Station	77 - -	Do.

258 Stykker Planovergange med Grinder.

Cirka 17.5 løbende Mil Gjærde, bygget af Halvkløvninger af rundt Tømmer som Stolper med dertil spigrede Bord eller Raier.

B. Stationer og Sidelinier.

Skinnegeange: 38839 løbende norske Fod Bane, bygget som Hovedsporet.

I disse er anvendt:

Skinner	cirka	10524	Centner.
Lasker	-	203	—
Skruer	-	85	—
Dogs	-	173	—
Sleepers	-	1219	Tylter.

Sporskifter: 45 Points og 45 Crossings.

Lokomotivdreieskiver: Paa Drammen Station een af 16 Fods Diameter af Jern.

- Vikersund	Do.	Do.	af 16 Do.	Do.	af Træ.
- Randsfjord	Do.	Do.	af 16 Do.	Do.	af Do.

Vandstationer: 7 Stykker, hvoraf den paa Drammen Station fyldes fra Drammen Byes Vandværk, medens Vandet ved de øvrige oppumpes. I 3 Vandstationer er anbragt Kakkellovne, i de øvrige 4 Varmeapparater, der staa i Forbindelse med Vandbeholderne.

Bygninger:

a. ved Drammen Station:

1. En Stationsbygning i 2 Etager af Muur, 55 Alen lang, 20 Alen bred, 16 Alen høi. Bygningen er assureret for 13710 Spd.
2. En Vognhalle paa Træssøiler, fundamenterede paa murede Pillarer, 65 Alen lang, $12\frac{3}{4}$ Alen bred, $4\frac{3}{4}$ Alen høi. Denne parallelt med Stationsbygningen løbende Vognhalle er sat i Forbindelse med Stationsbygningen ved en 15 Alen lang overdækket Platform.
Platform af Træ, 65 Alen lang og 5 Alen bred. Alt assureret for 780 —
3. En Udhuusbygning, hvoraf Bryggerhuset, der er opført af Steen, er 7 Alen langt, $10\frac{3}{4}$ Alen bredt og 6 Alen høit, medens den øvrige Deel, der er opført af Bindingsværk og indeholder Stald, Brændebod og Privet, er 13 Alen lang, 10 Alen bred og 6 Alen høi. Assureret for 1180 —

4.	En Pakhuusbygning af Bindingsværk paa Grundmuur, 30 Alen lang, 20 Alen bred, $6\frac{3}{4}$ Alen høi. Assureret for	1210 Spd.
5.	Et Pakhuus i 3 Etager af Muur, fundamenteret paa Pælerost, 130 Alen langt, 32 Alen bredt, 14 Alen høit, indeholdende 76 Rum, Dampmaskine, Dampkjedel og Heiseindretning. Assureret for	21570 —
6.	En Vandstation i 2 Etager, den første opført af Muursteen, den anden af Bindingsværk, $7\frac{1}{2}$ Alen lang, $5\frac{1}{2}$ Alen bred og $7\frac{1}{2}$ Alen høi. Assureret for	670 —
7.	En grundmuret 1 Etages Bygning, $56\frac{3}{4}$ Alen lang, $22\frac{1}{4}$ Alen bred og $6\frac{1}{4}$ Alen høi, med en Vinkelbygning, der er 32 Alen lang, $13\frac{1}{2}$ Alen bred og $6\frac{1}{4}$ Alen høi. Bygningen, der indeholder Lokomotivstald, Maskinværksted, Maskinrum for Dampmaskine og Dampkjedel, Smidie med 4 Esser og Materialbod med Materialkontor, er med Maskineri assureret for	11400 —
8.	Et Vognværksted af Bindingsværk paa Pæle, 60 Alen langt, 16 Alen bredt, $6\frac{1}{2}$ Alen høit, — assureret for	750 —
9.	Et Privet af Bindingsværk, 9 Alen langt, $5\frac{1}{2}$ Alen bredt og $5\frac{1}{2}$ Alen høit, assureret for	100 —
10.	En Søbod paa Tangen Trælasttomt, 22 Alen lang, 15 Alen bred og $9\frac{1}{2}$ Alen høi, Do.	1120 —
b. ved Gulskogen Stoppested.		
1.	En 1 Etages Bygning af Bindingsværk paa Grundmuur, 16 Alen lang, 14 Alen bred, $6\frac{1}{2}$ Alen høi, indeholdende 1 Beboelsesværelse samt Kontor og et Rum for Godsexpedition. Platform af Træ paa Muurpillarer, 28 Alen lang og 3 Alen bred. Assureret for	710 —
2.	Et Privet, $3\frac{1}{2}$ Alen langt, $3\frac{1}{2}$ Alen bredt og 5 Alen høit. Assureret for	40 —
c. ved Mjøndalen Station.		
1.	En Hovedbygning af Lafteværk, 1 Etage med 2 Kvistværelser, 23 Alen lang, $11\frac{3}{4}$ Alen bred, 8 Alen høi. Platform af Træ, $77\frac{1}{2}$ Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2480 —
2.	En Pakhuusbygning, der tillige indeholder Privet, opført som Bindingsværk paa Steenpillarer, $16\frac{1}{2}$ Alen lang, $8\frac{1}{2}$ Alen bred og $3\frac{1}{4}$ Alen høi. Assureret for	400 —
d. ved Hongsund Station.		
1.	En Hovedbygning af Lafteværk i 2 Etager, $12\frac{1}{2}$ Alen lang, $17\frac{1}{2}$ Alen bred, 12 Alen høi, med en med Hovedbygningen sammenhengende 1 Etages Bygning, 15 Alen lang, $10\frac{1}{2}$ Alen bred, $6\frac{1}{2}$ Alen høi. Platform af Træ, 100 Alen lang, 6 Alen bred. Assureret for	3310 —
2.	En Pakhuusbygning af Bindingsværk paa Grundmuur, $25\frac{1}{2}$ Alen lang, $15\frac{1}{2}$ Alen bred, $6\frac{1}{2}$ Alen høi, med en fra Gavlvæggen udspringende Kontorbygning, $5\frac{1}{2}$ Alen lang, $5\frac{1}{2}$ Alen bred og $4\frac{3}{4}$ Alen høi. Assureret for	1350 —
3.	En Udhuusbygning af Bindingsværk paa Pæle, $6\frac{1}{2}$ Alen lang, $8\frac{1}{2}$ Alen bred, $4\frac{3}{4}$ Alen høi. Assureret for	300 —
4.	En Vandstation, $5\frac{1}{2}$ Alen i Firkant, $7\frac{1}{2}$ Alen høi, af Bindingsværk paa Steenpillarer. Assureret for	390 —
e. ved Skotselven Station.		
1.	En Hovedbygning af Lafteværk, 1 Etages med 2 Kvistværelser og en Veranda, 23 Alen lang, $12\frac{3}{4}$ Alen bred, 8 Alen høi. Platform af Træ, $50\frac{1}{2}$ Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2450 —
2.	Pakhuusbygning med Udhuus af Bindingsværk paa Steenpillarer, $17\frac{1}{4}$ Alen lang, $8\frac{1}{4}$ Alen bred, $5\frac{1}{2}$ Alen høi. Assureret for	400 —
3.	Et Material- og Veedskur, $20\frac{1}{2}$ Alen lang, 13 Alen bred og $4\frac{1}{2}$ Alen høi. Assureret for	50 —
f. ved Aamot Station.		
1.	En Hovedbygning af Lafteværk som ved Skotselven Station. Platform af Træ, 54 Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2620 —
2.	En Pakhuusbygning som ved Skotselven Station. Assureret for	520 —
3.	En Vandstation som ved Hongsund. Assureret for	430 —
g. ved Vikersund Station.		
1.	En Hovedbygning af Lafteværk, 23 Alen lang, $12\frac{3}{4}$ Alen bred, 8 Alen høi, i 1 Etage med 2 Kvistværelser, Veranda og Altan. Platform af Træ, 89 Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2620 —
2.	En Pakhuusbygning af Bindingsværk paa Grundmuur, 25 Alen lang, $15\frac{1}{2}$ Alen bred, $8\frac{1}{2}$ Alen høi. Assureret for	1100 —
3.	En Udhuusbygning af Bindingsværk paa Pæle, $6\frac{1}{2}$ Alen lang, $8\frac{3}{4}$ Alen bred, 5 Alen høi. Assureret for	350 —
4.	En Vandstation som ved Hongsund. Assureret for	480 —
5.	Et Lokomotivskur af Bindingsværk paa Pæle. Do. 17 Alen langt, 8 Alen bredt og 6 Alen høit.	150 —

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{10}$ 1868 — $\frac{3}{2}$ 1869.

h. ved Skjærdalen Station.	
1. En Hovedbygning af Lafteværk med 2 Kvistværelser og Veranda, 23 Alen lang, $12\frac{3}{4}$ Alen bred, 8 Alen høi. Platform af Træ, 53 Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2770 Spd.
2. En Pakhuusbygning med Udhuus som ved Skotselven. Assureret for	520 —
i. ved Ask Station.	
1. En Hovedbygning som ved Skotselven. Verandaen forsynet med Altan. Platform af Træ, 56 Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2420 Spd.
2. En Pakhuusbygning som ved Skotselven. Assureret for	470 —
3. En Vandstation af Bindingsværk paa murede Pillarer, $4\frac{1}{2}$ Alen i Firkant, $7\frac{1}{2}$ Alen høi. Ikke assureret.	
k. ved Hønefos Station.	
1. En Hovedbygning som ved Ask. Platform af Træ, 91 Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2620 Spd.
2. En Pakhuusbygning af Bindingsværk paa Grundmuur, 25 Alen lang, $16\frac{3}{4}$ Alen bred, $8\frac{1}{2}$ Alen høi. Assu- reret for	1250 —
3. Udhuusbygning af Bindingsværk paa Pæle, 7 Alen lang, $5\frac{1}{4}$ Alen bred, $6\frac{1}{2}$ Alen høi. Assureret for . . .	230 —
l. ved Heen Station.	
1. En Hovedbygning som ved Ask. Platform, 61 Alen lang, 4 Alen bred. Assureret for	2250 Spd.
2. En Pakhuusbygning som ved Skotselven. Assureret for	450 —
3. En Vandstation som ved Ask. Ikke assureret.	
m. ved Randsfjord Station.	
1. En Hovedbygning som ved Ask. Platform, 80 Alen lang, 4 Alen bred. Vognhalle paa Træsøiler, 80 Alen lang, $7\frac{1}{2}$ Alen bred, $6\frac{1}{2}$ Alen høi. Alt assureret for	2480 Spd.
2. En Pakhuusbygning af Bindingsværk paa Pæle, 25 Alen lang, 17 Alen bred, 8 Alen høi, med Damp- skibsbrygge og Trappegang. Assureret, iberegnet Dampkran og Fireapparat, for	2300 —
3. En Udhuusbygning af Bindingsværk paa Pæle, 12 Alen lang, 5 Alen bred, 6 Alen høi. Assureret for . . .	180 —
4. En Vandstation som ved Ask. Assureret for	480 —
5. En Lokomotivremisse af Bindingsværk paa Pæle, 32 Alen lang, $8\frac{3}{4}$ Alen bred, 7 Alen høi. Assureret for . . .	450 —
6. Et Kulhuus, Tag paa Pæle, 41 Alen langt, $6\frac{1}{2}$ Alen bredt. Assureret for	50 —
7. En Betjentbolig af Lafteværk paa Grundmuur, $12\frac{1}{2}$ Alen lang, 10 Alen bred, $5\frac{1}{2}$ Alen høi. Assureret for . . .	250 —

C. Driftsmidler.

1. 6 Stkr. Lokomotiver, hvis Konstruktion m. m. erfares af følgende Beskrivelse.

No.	Navn.	Cylinder.		Kjedel.			Varmeflade.			Dampens Overtryk.	Hjul.		Vægt.		Kostende i England.															
		Diameter.	Kolbeslag.	Diameter.	Længde.	Antal Varmerør.	Varmerørs Diameter.	I Fyrkassen.	I Rørene.		Sum.	Pr. Hestekraft.	Ristflade.	Vand fordampet i Timen.	Høieste Tryk i Kjedelen.	Høieste Tryk i Cylinderen.	Med eller uden Ex-pension.	I det Hele.	Af Drivhjul.	Af Drivhjulene.	Af Løbehjulene.	Vægt paa Drivhjulene.	Afstand mellem For- og Baghjulene.	Uden Vand og Kul.	Med Vand og Kul.	Største Trækkekraft.	Fordeeltigste Hastighed i engl. Mile.	Største Nyttevirkning.	Pr. Lokomotiv.	Pr. Tons Vægt.
1	Halfdan	10	18	2.88	8.93	88	1.63	45	331	376	3.10	7.75	53.7	120	99		6	4	3.25	2.25	12.24	13.88	15.40	17.74	4570	9.95	121.27	5767	375	48.0
2	Tryggve	11	18	2.92	8.0	107	1.63	40	376	416	3.10	7.30	59.4	120	99	Med	6	4	3.75	2.00	12.85	14.25	14.78	16.95	4797	10.50	134.33	6265	424	46.7
3	Sigurd																													
4	Harald																													
5	Tjalve																													
6	Røskva	9	15	2.25	6.86	80	1.63	29	240	269	3.54	4.90	38.4	120	44		6	4	3.75	2.00	8.00	11.54	8.90	10.60	2848	10.0	76.0	5625	632	74.0

Lokomotiv No. 1 er forarbejdet hos Slaughter, Gruning & Co., No. 2, 3, 4, 5 og 6 hos Beyer, Peacock & Co. Værdierne i Colonnerne 16, 26, 27 og 28 ere beregnede af følgende Formler, der ere lagte til Grund ved lignende Beregninger for de preussiske Lokomotiver i „Statistische Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen, Band 1. Berlin 1855“, udgivet efter Anordning af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Colonne No. 16. „Høieste Tryk i Cylinderen“ enten $R = P$ eller $R = \frac{A}{d^2 l}$ i Ø pr. \square , eftersom Værdien for Z eller A bliver den gjældende.

Colonne No. 26. „Største Trækkekraft“ enten $[Z = \frac{d^2 l}{D} (P-14.5)]$ eller $[A = \frac{1}{6} Q$ i $\text{Ø}]$, af hvilke Værdier den mindste maa tages; for snebelagte eller meget glatte Skinner bør A tages $\frac{1}{16} Q$, for hvilket Tilfælde de tilsvarende, forandrede Værdier ogsaa findes opførte under Rubrikkerne 12, 16, 26, 27, 28.

Colonne No. 27. „Den til den største Trækkekraft svarende fordeeltigste Hastighed“ enten $V = \frac{0.03003mS}{d^2 l}$ eller $V = \frac{0.03003mS}{D} \times \frac{P}{R}$ engelske Mile i Timen, eftersom Z eller A bliver anvendelig.

Colonne No. 28. „Største Nyttevirkning“, enten $N = 0.002667 ZV$ eller $N = 0.002667 AV =$ største Nyttevirkning i Hestekræfter à 33000 Fod-Pund i Minutet, ligeledes eftersom Z eller A bliver anvendelig. d er Cylinderdiameteren, l Kolbeslagets Længde, D Drivhjulenes Diameter, P Dampens Overtryk i Kjledelen i Pund pr. \square , Q = Vægten paa Drivhjulene i Pund, m = Dampens relative Volumen = 235 for P = 120 Pund, S = det Antal Kubikfod Vand, Lokomotivet fordampet i Timen, efter Pambour = $\frac{1}{4}$ af hele Varmefladens Indhold af \square Fod. Alt angivet i engelsk Maal og Vægt.

Lokomotiverne kjøres med en Middelhastighed ved mindre Extratrain af 20 til 28 engelske Miil i Timen.
 - ordinaire Passageertrain 16 - 18
 - Godstrain 14

Drammen-Bandskjord Jernbanens første Driftsberegning. 1^o 1868 — 1^o 1869.

Lokomotivernes Trækkekraft paa Liniens stærkere Stigninger.

Lokomotiverne trække:

Lokomotiv.	paa den 124 Kjæder lange Stigning fra Heen Station nordover af 1 : 60.	paa den 244 Kjæder lange Stigning fra Randsfjord Station sydover af 1 : 75.	paa den 222 Kjæder lange Stigning mellem Ask Station og Toldpindrud af 1 : 100.	paa den 180 Kjæder lange Stigning fra Skotselven Station sydover af 1 : 150.
No. 1.	11 læssede Vogne = ca. 88 Ts	13 læssede Vogne = ca. 104 Ts.	16 læssede Vogne = ca. 128 Ts.	23 læssede Vogne = ca. 184 Ts.
- 2, 3, 4	10 " — = ca. 80 -	12 " — = ca. 96 -	15 " — = ca. 120 -	22 " — = ca. 176 -
- 5, 6	5 " — = ca. 40 -	6 " — = ca. 48 -	8 " — = ca. 64 -	11 " — = ca. 88 -

Alle Lokomotiver ere Tank-Lokomotiver, d. e. have Kul- og Vand-Beholdere paa selve Maskinerne.

Lokomotiv No. 1 . . . har Plads for 48.8 Kubikfod Vand og 21.0 Centner Kul.

Do. - 2, 3, 4 - — - 49.1 — — og 11.5 — -

Do. - 5, 6 - — - 34.9 — — og 6.0 — -

2. 167 Stkr. Vogne, hvis Konstruktion m. m. erfares af følgende Beskrivelse.

Antal.	Slags.	Længde i norske Fod.	Bredde udvendig i norske Fod.	Axelstand i norske Fod.	Rummer Personer				Anmærkning.
					pr. Stykke.		Tilsammen.		
					1ste Plads.	2den Plads.	1ste Plads.	2den Plads.	
2	1. Klasse Salon-Vogne	19.5	6.6	9.7	30	—	60	—	3 Coupéer.
5	1. " Vogne . . .	19.5	6.6	9.7	32	—	160	—	4 Coupéer.
10	2. " Vogne . . .	19.5	6.6	9.7	—	28	—	280	Lukkede.
8	2. " halvaabne Vogne . . .	17.6	6.5	9.7	—	28	—	224	Benyttes ogsaa til Gods. 2 af disse Vogne ere senere omgjorte til halv-aabne 1ste Klasse Vogne.
3	Passageer-Stoppe-Vogne	19.5	6.6	9.7	—	8	—	24	
2	Gods-Stoppe-Vogne . .	17.6	6.5	9.7	—	—	—	—	Er forsynet med flytbare Vandbeholdere.
12	Kassevogne 3' 6" høie Kasse	17.6	6.5	9.7	—	—	—	—	Har for en Deel været benyttet til Passagerer.
5	Do. 1' 8" Do.	17.6	6.5	9.7	—	—	—	—	
50	Tømmervogne	22.9	6.5	12.6	—	—	—	—	Forsynet med 180 med 50 Bolstre. } Kjettinger og 180 Skruer.
70	Do.	17.6	6.5	9.7	—	—	—	—	
167		—	—	—	—	—	220	528	

Midt-Coupéerne i de 7 første Classes Vogne have stoppede Sæder og Ryg; Ende-Coupéerne, der ere bestemte som Røg-Coupéer, have løse Hynder.

Samtlige Vogne have 4 Hjul af $2\frac{1}{2}$ Fods Diameter, Bærefjædre samt en langs Midten af Vognen liggende, med 2 Spiralfjædre forsynet Trækstang, der tjener baade som Buffer og Koblingsstang.

Hjul og Beslag til samtlige Vogne ere anskaffede fra England. Alt Træværk er udført i Drammen ved norske Arbeidere.

D. Elektrisk Telegraf.

Enkelt Traadledning fra Drammen til Randsfjord med Isolatorer paa Pæle. Afstanden mellem disse er 85 Alen. 11 Telegrafstationer med tilhørende Naale — Magnetapparater og Lyaafledere, af hvilke Stationer 2 holdes aabne kun for Tjenestetelegrammer.

E. Inventar.

Hovedkontorets Inventar.

	Antal.	Spd.	Sk.	Tilsammen.		
				Antal.	Spd.	Sk.
Borde	1	28	30			
Do.	1	16	"			
Do.	1	12	"			
Do.	1	7	60			
Do.	1	2	"			
Do. i Materialbodens Kontor	1	"	84			
Do. i Randsfjords Direktionsværelse	1	1	48			
Do. i Do. Do.	1	6	"	8	73	102
Blækhuse	11	3	6	11	3	6
Brevkasser	1	"	72	1	"	72
Fyrstikæsker	3	"	18	3	"	18
Glas til Haggel	2	"	8	2	"	8
Glaskander til Gummi	1	"	8	1	"	8
Hulpresse	1	4	111	1	4	111
Haandklæder	12	3	"			
Do. Randsfjord Direktionsværelse	6	1	70	18	4	70
Ildskuffer	4	}	40	4		
Ildtænger	4			4	3	40
Kniv, Papiirkniv	1	"	18	1	"	18
Kulboxer	2	1	60	2	1	60
Kulskuffer	2	"	96	2	"	96
Kurve, Papiirkurve	3	3	72			
Do. i Materialbodens Kontor	1	1	24	4	4	96
Kopipresser	1	9	60	1	9	60
Kasse til Indsendelse af Stations-Regnskaberne	1	26	6	1	26	6
Linialer	4	1	"			
Do. i Materialbodens Kontor	1	"	24	5	1	24
Lamper for Paraffinolie	2	4	"			
Do. i Materialbodens Kontor	1	2	"			
Do. i Do. Do.	1	"	48	4	6	48
Lampeglaspuddere	1	"	8	1	"	8
Lovsamling, Meilænders	1	9	54	1	9	54
Lyseplader	1	"	60			
Do. i Materialbodens Kontor	1	"	60	2	1	"
Mærkestempler	1	4	66	1	4	66
Pennepuddere	2	"	60	2	"	60
Paraplyholder	1	1	60	1	1	60
Papiirsaxe	3	1	60			
Do. i Materialbodens Kontor	1	"	60	4	2	"
Pengeskab	1	266	8	1	266	8
Pengeskriin	1	2	84	1	2	84
Regnetavle	1	"	8	1	"	8
Reoler, Bogreol	1	1	60			
Billetterol	1	6	"			
Papiirreol	1	6	"			
Do.	1	2	"			
Do.	1	1	"	5	16	60
Ridsefjædre	2	"	96	2	"	96
Sauge, Stiksaug	1	"	114	1	"	114
			Lateris		447	21

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{2}$ 1868 — $\frac{1}{2}$ 1869.

	Antal.	Spd.	Sk.	Tilsammen.		
				Antal.	Spd.	Sk.
Transport						
Sengesteder i Randsfjord Direktionsværelse	1	3	”		447	21
Do. i Do. Do. med Puder og Varetræk	1	11	60	2	14	60
Sengklæder:						
Duuntæpper	1	8	36			
Uldtæpper	1	4	44			
Hovedpuder	2	4	98			
Skraapuder	2	1	104			
Pudevaar	8	1	114			
Lagener	6	7	24			
Fjædermadras	1	7	”			
Krølhaarsmadras	1	10	84			
Fodpude	1	1	80		47	104
Signeter	2	6	”	2	6	”
Skabe: Papiirskabe	2	20	”			
Lagerskab	1	40	”			
Bogskab	1	12	”	4	72	”
Skrivepulte	2	28	”			
Do.	1	34	”			
Do. i Materialbodens Kontor	1	2	”	4	64	”
Skrivetøikasser, 1 af Træ, 1 af Zink	2	”	80	2	”	80
Spyttebakker	6	2	”	6	2	”
Speil i Randsfjord Direktionsværelse	1	3	24	1	3	24
Stole i Kontorerne	4	6	”			
Do. i Do.	4	10	28			
Do. i Do.	12	54	72			
Do. i Do.	2	5	24			
Do. i Materialbodens Kontor	1	1	60			
Do. i Randsfjord Direktionsværelse	4	9	36	27	86	100
Termometer	2	2	48	2	2	48
Tommestokke	2	1	80	2	1	80
Vandkaraffer	2	”	52			
Do. i Randsfjord Direktionsværelse	1	”	28	3	”	80
Vandglas	4	”	24			
Do. i Materialbodens Kontor	1	”	8			
Do. i Randsfjord Direktionsværelse	1	”	8	6	”	40
Vadskevandsstel:						
Vandboller af Steentøi	1	”	16			
Do. - Jern i Randsfjord Direktionsværelse	1	”	60	2	”	76
Vandmugge - Steentøi	1	”	20			
Do. - Jern i Do. Do.	1	”	60	2	”	80
Såbekoppe	1	”	6			
Do. i Randsfjord Direktionsværelse	1	”	6	2	”	12
Kammerpotte	1	”	24			
Do. i Do. Do.	1	”	26	2	”	50
Veedkasser	2	3	”	2	3	”
Væsker af Læder	2	5	108	2	5	108
Vadskevandstole	1	6	”			
Do. i Randsfjord Direktionsværelse	1	5	”	2	11	”
					771	3

Stationernes

	Drammen.	Gulskogen.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.
Transport	—	—	—	—	—	—	—
Aarer Par	—	—	—	—	—	—	—
Baandmaal Stykker	1	—	—	—	—	—	—
Do. "	—	1	—	—	—	—	—
Do. "	—	—	1	1	1	1	1
Do. "	—	—	—	—	—	—	—
Do. "	—	—	—	—	—	—	—
Billettænger "	2	—	—	—	—	—	—
Billettænger "	2	—	—	—	—	—	—
Do. "	—	1	1	1	1	1	1
Do. ved Kontoret i Reserve "	—	—	—	—	—	—	—
Billetkasser "	1	—	—	—	—	—	—
Do. "	—	1	1	1	1	1	1
Blækhuse "	6	1	—	—	1	—	—
Do. "	—	—	1	2	—	—	—
Do. "	—	—	—	—	1	—	—
Do. "	—	—	—	—	—	2	—
Do. "	—	—	—	—	—	—	2
Blikkander, 1 $\frac{1}{2}$ Pots "	1	1	1	—	—	—	—
Do. Oliekander, 3 Do. "	1	—	—	—	—	—	—
Do. Do., 5 Do. "	1	1	1	1	1	1	1
Do. Do., 10 Do. "	—	1	—	—	—	—	—
Do. Do., 15 Do. "	—	—	1	1	1	1	1
Do. Fyldingskander "	1	—	—	3	2	2	1
Do. Gummikoppe "	1	1	1	1	1	1	1
Do. Sværtetekoppe "	1	1	1	1	1	1	1
Borde "	2	—	—	—	—	—	—
Do. "	1	—	—	—	—	—	—
Do. "	1	—	—	—	—	—	—
Do. "	1	—	1	1	1	1	1
Do. "	1	1	—	—	—	—	—
Do. "	1	—	—	—	—	—	—
Do. "	1	—	1	—	—	—	—
Do. "	—	—	—	1	—	1	1
Do. "	—	—	—	2	—	—	—
Do. "	—	—	—	—	—	—	1
Do. "	—	—	—	—	—	—	—
Brandhager "	3	—	3	3	3	2	3
Brandspand "	3	4	6	6	6	6	4
Brandstiger "	—	—	1	1	1	1	1
Bænke "	6	—	2	2	2	2	2
Bærebørrer "	—	—	—	1	—	—	—
Bøtter, Haandbøtter "	2	—	—	—	—	—	—
Do., Brøndbøtter "	—	—	1	1	—	1	—
Do. til Vandstationen "	—	—	—	1	—	—	—
Diske "	2	—	—	—	—	—	—
Do., Telegraf "	—	—	1	1	1	1	—
Do., Do. "	1	—	—	—	—	—	1
Flag "	1	—	—	—	—	—	—
Flagstang "	1	—	—	—	—	—	—
Gardiner, Hænge- Fag	2	—	—	—	—	—	—
Do. Rulle- Stykker	2	3	2	4	2	2	2

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. 1^o 1868 — 2^o 1869.

Inventar.

Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Antal.	à	Spd.	Sk.	Tilsammen.			Total.	
									Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	771	3
—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	96	—	—
—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	1	36	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	5	1 Sp. 106 β	9	50	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	1	—	1	84	—	—	—	—	—
1	—	1	1	1	4	2 - 60 -	10	—	12	24	50	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	2	90	—	—
—	—	—	—	—	2	41 Sp. 114 β	83	108	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	11	21 - 56 -	236	16	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	21	56	14	341	60	—	—
—	—	—	—	1	2	40 Sp. 64 β	81	8	—	—	—	—	—
1	1	1	1	—	10	16 - 8 -	160	80	12	241	88	—	—
—	—	—	—	—	8	Sp. 36 β	2	48	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3	- - 40 -	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	- - 90 -	—	90	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	- - 46 -	—	92	—	—	—	—	—
2	1	2	2	3	12	- - 48 -	4	96	26	9	86	—	—
1	1	1	1	1	8	Sp. 32 β	2	16	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	36	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	12	- - 60 -	6	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
1	1	1	1	—	9	1 - 48 -	12	72	—	—	—	—	—
1	1	1	1	—	13	- - 30 -	3	30	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	12	- - 18 -	1	96	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	12	- - 18 -	1	96	68	28	106	—	—
—	—	—	—	—	2	25 Sp. 74 β	51	28	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	18	18	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	3	96	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	11	10 - - -	110	—	—	—	—	—	—
1	—	—	1	—	6	3 - 24 -	19	24	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	2	60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	1	60	—	—	—	—	—
—	—	1	—	—	3	2 - - -	6	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	1	5	14 - 113 -	74	85	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	8 - - -	16	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	1	3	3 - - -	9	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	1	—	5	—	37	317	11	—	—
2	1	—	2	2	—	—	—	—	24	28	96	—	—
6	4	4	4	8	—	—	—	—	61	31	4	—	—
1	—	2	2	2	—	—	—	—	12	36	—	—	—
2	2	2	2	2	—	—	—	—	26	145	24	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	24	—	—
—	—	2	—	—	4	—	2	72	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3	—	4	60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	60	8	7	72	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	15	—	—	—
—	—	—	—	—	4	5 Sp. 84 β	22	96	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	7	6 - - -	42	—	11	64	96	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	68	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	60	—	—
—	—	—	—	—	2	—	5	36	—	—	—	—	—
2	2	2	2	2	27	—	32	12	29	37	48	—	—
—	—	—	—	Lateris	—	—	—	—	—	1042	119	771	3

Inventar.

Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Antal.	à	Spd.	Sk.	Tilsammen.			Total.	
									Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1342	119	771	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	47	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	60	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	26	—	—
—	—	—	—	—	2	Sp. 30 ß	—	60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4	" - 28 -	—	112	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	6	" - 24 -	1	24	12	2	76	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—
—	1	1	1	1	—	—	—	—	7	1	20	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	24	—	—
—	6	2	1	1	—	—	—	—	21	5	80	—	—
1	1	1	1	1	—	—	—	—	17	10	24	—	—
1	2	2	2	2	—	—	—	—	21	6	36	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	80	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	95	—	—
2	2	2	2	2	22	1 Sp. 24 ß	26	48	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	2	48	23	28	96	—	—
1	1	1	1	1	8	Sp. 28 ß	1	104	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4	" - 30 -	1	—	12	2	104	—	—
—	—	1	—	—	2	8 Sp. - -	16	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	10 - 31 -	20	62	4	36	62	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3	24	—	—
—	1	1	1	1	—	—	—	—	5	4	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	94	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	102	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4	Sp. 99 ß	3	36	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	5	1 - 61 -	7	65	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	1	—	1	87	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	1	—	—	109	—	—	—	—	—
—	1	1	1	1	4	1 - 58 -	5	112	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	1	—	—	78	—	—	—	—	—
—	—	1	1	—	2	" - 88 -	1	76	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	1	—	2	106	21	26	5	—	—
1	—	—	—	—	6	4 Sp. 10 ß	24	60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4	2 - 8 -	8	32	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	1	—	2	28	—	—	—	—	—
—	1	1	1	1	4	3 - 12 -	12	48	—	—	—	—	—
—	1	1	1	1	4	1 - 96 -	7	24	19	54	72	—	—
—	—	—	—	—	7	3 Sp. 96 ß	26	72	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	5	—	70	8	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	17	—	47	58	—	144	18	—	—
2	2	2	2	3	—	—	—	—	29	128	29	—	—
2	2	2	2	3	—	—	—	—	30	86	30	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	60	—	—
1	—	1	—	1	—	—	—	—	8	—	64	—	—
—	2	2	2	2	—	—	—	—	12	—	72	—	—
1	1	1	1	1	8	Sp. 24 ß	1	72	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4	" - 30 -	1	—	12	2	72	—	—
—	—	—	—	—	5	Sp. 26 ß	1	10	—	—	—	—	—
1	1	2	2	2	10	" - 44 -	3	80	15	4	90	—	—
—	—	—	—	—	Lateris	—	—	—	—	1951	118	771	3

Stationernes

	Drammen.	Gulskogen.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.
Transport	—	—	—	—	—	—	—
Lyseplader Stykker	2	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	1	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	2	2	2	2	2
Lysesaxe ”	—	1	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	1	1	1	1	—
Do. ”	—	—	—	—	—	—	—
Magneter ”	1	—	1	1	1	1	1
Mapper for Fakturaer ”	1	—	1	1	1	1	1
Papirsaxe ”	3	1	1	1	1	1	1
Do. ”	—	—	—	—	—	—	—
Pengeskrin ”	1	—	—	1	1	1	—
Do. ”	—	1	—	—	—	—	1
Do. ”	1	—	1	1	1	1	1
Do. ”	2	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	1	—	—	—	—
Do. ”	—	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	—	—	—	—	—
Persienner ”	2	—	—	—	—	—	—
Pointsskraber ”	—	—	1	1	—	—	1
Regnetavler ”	—	—	1	1	1	1	1
Reoler ”	2	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	1	—	—	—	—	—
Do. ”	—	1	—	—	—	—	—
Do. ”	1	—	—	—	—	—	—
Do. for Mærkelapper ”	1	1	1	1	1	1	1
Ristekroge og Ildrager ”	—	—	—	—	—	—	—
River af Jern ”	—	—	1	1	1	1	1
Sauge, Veed- ”	2	1	1	1	1	1	1
Sengesteder ”	—	—	—	1	1	1	1
Signalfag ”	12	—	3	3	3	—	5
Signalklokker ”	1	1	1	1	1	1	1
Skabe, Papiir- ”	1	—	1	1	1	1	1
Do., Do- ”	—	—	—	—	—	—	—
Do., Nøgle- ”	1	—	—	—	—	—	—
Skrivetøi ”	1	—	—	—	—	—	—
Do., Pen- og Blyantæske ”	1	—	—	—	—	—	—
Skruenøgler ”	—	—	—	2	—	1	1
Skruetrækker ”	2	—	1	2	1	1	1
Snerager ”	4	—	—	2	2	—	—
Spader ”	—	1	1	1	1	1	1
Speile ”	1	—	—	—	—	—	1
Spet ”	4	2	—	2	—	—	—
Sprøiter til Priveterne ”	1	1	1	1	1	1	1
Spyttebakker ”	3	1	3	3	3	3	2
Stiger ”	1	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	—	1	—	—	—
Stole ”	2	—	—	—	—	—	—
Do. ”	4	3	—	6	2	4	—
Do. ”	6	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	—	5	—	—	5
Do. ”	—	—	—	—	—	—	—
Do. ”	—	—	2	—	—	—	2

Inventar.

Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Antal.	à	Spd.	Sk.	Tilsammen.			Total.	
									Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1951	118	771	3
—	—	—	—	—	2	= Sp. 60 β	1	—	—	—	—	—	—
2	2	2	2	2	11	= - 54 -	4	114	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	10	= - 48 -	4	—	28	9	114	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	24	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	5	= Sp. 30 β	1	30	—	—	—	—	—
—	1	1	1	1	4	= - 48 -	1	72	10	3	6	—	—
1	1	1	1	1	11	—	7	84	11	7	84	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9	96	—	—
1	—	—	—	—	10	= Sp. 48 β	4	—	—	—	—	—	—
—	1	1	1	1	4	= - 72 -	2	48	14	6	48	—	—
—	—	—	—	—	4	1 Sp. 18 β	4	72	—	—	—	—	—
1	—	1	1	1	6	1 - 36 -	7	96	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	6	2 - 30 -	13	60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	2 - 4 -	4	8	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	114	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	1	—	—	108	—	—	—	—	—
—	1	1	1	1	4	1 - 84 -	6	96	24	38	74	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	13	104	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	102	—	—
1	—	1	—	—	—	—	—	—	7	—	70	—	—
—	—	—	—	—	2	1 Sp. 60 β	3	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	96	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	1	96	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	12	1 - 36 -	15	72	17	26	24	—	—
—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	72	—	—
1	1	1	—	—	—	—	—	—	8	8	—	—	—
1	—	1	1	—	—	—	—	—	11	10	40	—	—
1	—	1	1	1	—	—	—	—	8	24	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	5	24	—	—
1	1	1	1	1	—	—	—	—	12	36	—	—	—
—	—	—	—	—	6	11 Sp. = β	66	—	—	—	—	—	—
1	1	1	1	1	5	15 - - -	75	—	11	141	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	96	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	96	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	30	—	—
—	1	—	1	—	—	—	—	—	6	1	60	—	—
1	1	1	1	1	—	—	—	—	13	1	36	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	9	1	96	—	—
1	1	1	1	1	—	—	—	—	11	5	104	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	60	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	—	—	—
1	1	1	1	1	—	—	—	—	12	7	24	—	—
3	3	3	3	3	—	—	—	—	33	11	—	—	—
—	—	—	—	—	1	—	1	113	—	—	—	—	—
—	1	1	—	1	4	= Sp. 48 β	1	72	5	3	65	—	—
—	—	—	—	—	2	1 Sp. = β	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	19	2 - - -	38	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	6	3 - 24 -	19	24	—	—	—	—	—
3	—	4	—	4	21	2 - 67 -	53	87	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	2	= - 100 -	1	80	—	—	—	—	—
—	2	2	3	2	13	= - 72 -	7	96	63	122	47	—	—
				Lateris	—	—	—	—	—	2462	10	771	3

Stationernes

	Drammen.	Gulskogen.	Mjøndalen.	Hougsund.	Skotselven.	Aamot.	Vikersund.
Transport	—	—	—	—	—	—	—
Telegrafapparater med Lynafledere . Stykker	1	—	1	1	1	1	1
Do.- Batterier »	4	—	3	3	3	3	3
Do.- Syrekander af Gutta-Percha . »	1	—	1	1	1	1	1
Do.- Do. „ Glas »	1	—	1	1	1	1	1
Do.- Tænger »	1	—	1	1	1	—	1
Trapper for Vinduesvadsk »	1	—	—	—	—	—	—
Do. til Brug ved Passageervognene »	20	—	—	—	—	—	—
Do. „ Do. „ Lygtetænding . . »	—	—	—	—	—	—	—
Tomkestokke »	1	—	—	—	—	—	—
Trillebørrer for Gods »	3	1	1	1	1	1	1
Do. „ Passageertøi »	1	—	—	1	—	—	1
Do. almindelige »	1	—	—	—	—	—	—
Trillelemmer »	—	—	—	—	1	1	2
Uhre »	1	1	1	1	1	1	1
Vandboller »	1	—	—	—	—	—	—
Vadskevandsstol »	1	—	—	—	—	—	—
Vandglas »	3	1	2	2	—	1	1
Vandkander »	1	—	—	—	—	—	—
Vandkarafler »	3	1	2	2	—	1	—
Vægter, 2000 \mathcal{B} 's »	1	—	—	—	—	—	—
Do., 1000 \mathcal{B} 's »	—	1	—	1	—	1	1
Do., 500 \mathcal{B} 's »	1	—	1	—	1	—	—
Do. med Viser »	1	—	—	1	—	—	1
Do., Spiral- »	1	—	—	—	—	—	—
Vække »	1	—	—	—	—	—	—
Vognnøgler »	6	1	1	3	2	2	2
Waterclosets »	1	—	—	—	—	—	—
Øxer »	2	1	—	—	—	—	—
Do. »	—	—	1	1	1	1	—

Drammen-Bandsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{10}$ 1868 — $\frac{31}{12}$ 1869.

Inventar.

Skjærdalen.	Ask.	Hønefos.	Heen.	Randsfjord.	Antal.	à	Spd.	Sk.	Tilsammen.			Total.		
									Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2462	10	771	3	
1	1	1	1	1	—	—	—	—	11	465	80			
3	3	4	4	4	—	—	—	—	37	301	29			
1	1	1	1	1	—	—	—	—	11	13	112			
1	1	1	1	1	—	—	—	—	11	6	72			
1	1	1	1	1	—	—	—	—	10	2	—			
—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—			
—	—	—	—	—	20	1 Sp. 72 β	—	32	—	—	—			
—	—	—	—	1	1	—	—	2	79	22	35	79		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	48		
1	1	1	1	2	—	—	—	—	15	110	—			
—	—	—	—	1	—	—	—	—	4	37	40			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—			
—	—	—	—	2	—	—	—	—	6	9	—			
1	1	1	1	1	—	—	—	—	12	146	48			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	16			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—			
1	2	2	2	2	—	—	—	—	19	—	114			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	22			
1	2	2	2	2	—	—	—	—	18	5	48			
—	—	—	—	1	2	60 Sp. 112 β	—	121	104	—	—			
1	1	1	—	—	7	38 - 33 -	—	267	111	—	—			
—	—	1	1	1	6	29 - 96 -	—	178	96	—	—			
—	—	—	—	1	4	60 - 84 -	—	242	96	19	811	47		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	54		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	12		
1	2	2	2	2	—	—	—	—	26	11	84			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	45			
—	—	—	—	—	3	Sp. 54 β	—	1	42	—	—			
1	1	1	1	—	8	- 60 -	—	4	—	11	5	42	4442	42
				Lateris	—	—	—	—	—	—	—	—	5213	45

		Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport					5213	45
Telegrafens Inventar.						
Ambolte	Stykker	1	1	72		
Batterier	"	4	38	68		
Bor	"	1	-	30		
Borvinder	"	1	2	-		
Bøtter	"	1	-	36		
Filer	"	3	-	100		
Fiilklør	"	1	-	49		
Guttaperchakander	"	2	2	64		
Hammere	"	1	-	36		
Loddebolte	"	1	-	96		
Næbbetænger	"	2	-	60		
Pladesaxe	"	1	-	90		
Skruestikke	"	1	5	-		
Stemjern	"	1	-	24		
Stiger	"	1	-	60		
Støbeform	"	1	-	48		
Strække	"	1	5	109		
Syreballoner	"	1	-	48		
Telegrafapparater med Lynafledere	"	2	84	40	145	70
Lokomotivernes Inventar.						
Sneplouge med Tilbehør	Stykker	2	157	54		
Blikpande	"	1	-	36		
Brandspand	"	2	1	-		
Donkrafter, Traversing	"	2	85	35		
Flag	"	2	3	36		
Flagstænger	"	6	3	-		
Fyrredskaber	Sæt	6	3	-		
Hammere	Stykker	3	1	24		
Kasser til Pudserens Redskaber	"	2	-	96		
Lanterner	"	11	75	48		
Lamper, Vandstands-	"	6	7	91		
Limeholdere	Par	5	8	100		
Meisler	Stykker	6	-	48		
Plugstænger	"	4	4	-		
Pinshammer	"	6	-	24		
Skruenøgler	Sæt	6	40	-		
Spet	Stykker	2	-	72		
Sandkasser	"	2	1	-		
Slægger	"	3	1	-		
Talgkjedler	"	2	1	72	396	16
Voggenes Inventar.						
Billettænger	Stykker	4	3	80		
Blikkander	"	6	3	111		
Bolstre, Reserve-	"	20	276	-		
Bøtter	"	1	-	78		
Flag	"	2	2	88		
Flagstænger	"	2	1	-		
Fodvarmere	"	8	72	42		
Hammere	"	1	-	36		
Lygteholdere	"	10	1	-		
Lateris			361	75	5755	11

	Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport		361	75	5755	11
Lygter og Lamper:					
Signallamper, runde	10	40	80		
Do., firkantede	1	2	105		
Toplamper	39	279	45		
Pressenninger	20	397	75		
Puder til Vognsæder, Reserve-	12	48	-		
Rensdyrhuder	2	3	48		
Signalflag	5	-	104		
Skabe	4	10	60		
Skruenøgler	2	-	72		
Vandtanker til Vandvognene	4	132	-	1277	64
Det mekaniske Værkstedes, Smediens og Snedkerværkstedets Inventar.					
Ambolte Stykker	4	37	35		
Baufil	1	-	60		
Blikkander	4	2	18		
Blækhuus	1	-	24		
Borde	1	1	11		
Borindretning	1	-	48		
Borvinde af Træ	1	-	36		
Borvinkler	2	-	88		
Borsmeller	3	15	57		
Borstang	1	-	60		
Brandstænder, dobbelt	1	25	-		
Brandslange med Straalerør og Kuplinger	2	55	108		
Brandspand	2	-	88		
Bryner	3	-	24		
Bufferform	1	12	24		
Centrumbor	2	-	96		
Diamant	1	1	60		
Differentialtaljer	3	45	54		
Digletang	1	1	-		
Donkrafter, hydrauliske	2	180	13		
Do. af Træ	2	12	-		
Dreierstaal	20	18	21		
Durchslagere	22	3	67		
Døre	35	4	108		
Esserager	2	-	15		
Essespet	2	-	21		
Filer	99	25	61		
Filklo	1	-	48		
Filskafter	18	-	72		
Flathammere	2	-	60		
Formkasser	1	1	-		
Gasmaaler	1	23	60		
Haanddreierstaal	2	-	72		
Hammere	11	2	104		
Hakkedore	2	-	48		
Hovjern	1	-	24		
Hovklinge	1	-	8		
Hugjern	1	-	14		
Ildkrog	1	-	24		
Ildrager	1	-	24		
Ildskuffe	1	-	108		
		477	58	7032	75

	Transport	Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
			477	58	7032	75
Kopper	Stykker	3	-	84		
Kopkjørnere	"	5	"	57		
Kjættingsinker	"	1	"	40		
Knibetænger	"	2	"	72		
Krumpasser	"	4	2	"		
Kulkasser	"	2	"	48		
Kulskuffer	"	2	"	36		
Kulspader	"	2	"	48		
Loddebolte	"	2	"	48		
Leerkrukke	"	1	"	48		
Lokkeindretning	"	2	"	70		
Lygte	"	1	"	72		
Læderpresse	"	1	"	48		
Malerkoste	"	4	"	60		
Maskineriet:						
Dampmaskine, 6 Hestes	"	1	794	29		
Hjuldreierbænk, 2' 5" × 11' 6"	"	1	1638	90		
Dreierbænk 9" × 8'	"	1	796	65		
Bormaskine	"	1	131	79		
Vifte, 15"	"	1	38	116		
Axelledningerne med Skiver og Remme	"	-	338	73		
Medbringere	"	6	1	24		
Meisler	"	70	5	68		
Modeltapper	"	9	"	36		
Mutterlærer	"	2	"	96		
Muttersinker	"	9	"	80		
Mærkestempler	"	2	"	96		
Naglejern	"	20	5	117		
Nitjern	"	1	"	18		
Nøgler til Fodvarmere	"	2	"	24		
Oliebeholder af Jernplader	"	1	60	34		
Ordrekam	"	1	"	24		
Penshammere	"	8	"	32		
Reoler	"	1	1	"		
Ridsspidser	"	1	"	4		
Rørtænger	"	5	2	"		
Rundsætter	"	5	1	15		
Do.- Underlag	"	2	"	15		
Sinker	Par	16	2	105		
Skruestikker	Stykker	4	31	"		
Skruetvinger af Jern	"	3	"	87		
Do. „ Træ	"	1	"	60		
Skruenøgler	"	27	5	60		
Skruetrækker	"	1	"	12		
Skokiste	"	1	"	24		
Skiftnøgler	"	1	1	24		
Skraameisler	"	6	1	32		
Smedebølge	"	2	8	"		
Smedetænger	"	33	7	96		
Smedeslægger	"	5	2	96		
Smedestabber	"	4	"	96		
Smergelskiver	"	2	1	"		
Snit, Skrue	"	2	102	"		
Do., Blad	"	1	"	60		
Spilkoppe	"	4	1	72		
Stiger	"	2	"	96		
Strækdore	"	7	3	14		
			4476	98	7032	75

	Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport		4476	98	7082	75
Støbeovn Stykker	1	6	70		
Støbetang "	1	"	64		
Sæthammere "	1	"	18		
Tinhammer "	1	"	18		
Tinrasp "	1	"	36		
Tomkestokke "	1	"	101		
Trillebør "	1	"	72		
Træøser "	1	"	12		
Vaterpas "	1	1	48		
Vandkar "	1	5	"		
Vandspand "	1	"	24		
Vinkler "	1	"	72		
Vægt, 1000 Ø's "	1	38	33		
Do., Skaal-, med Lodder "	1	4	72		
Skabe "	4	4	"		
Øxer "	2	"	80		
Øxedor "	1	"	35	4541	18
Dampskibet Bægna med følgende Inventar.					
Baadshager Stykker	2				
Brandspand "	2				
Bænkepinder af Kork "	14				
Faldrebstrap "	1				
Flag og Stander "	2				
Ildkrog og Ildrager "	2				
Jernpøs "	1				
Korkefendere "	2				
Kran "	1				
Krydsmeisler "	1				
Oliebeholder "	1				
Oliekander "	2				
Redningsbøier "	2				
Skrueøgler "	9				
Skruestikke "	1				
Slægge "	1				
Spet til Turnskiven "	1				
Talgbeholder "	1				
Talgkande "	1				
Tougværk Favne	19				
Leveret færdig i Aadalselven		6106	79		
Desuden efternævnte Inventar.					
Aarer Par	1	"	48		
Baade Stykker	2	"	12		
Baandmaal "	1	2	60		
Birhane "	1	"	52		
Blikkander for Gummi "	1	"	18		
Do. ,, Olie "	1	"	60		
Borde "	2	5	60		
Børster og Koste :					
Gulvskrub "	1	"	24		
Gummipensel "	1	"	4		
Mærkepensel "	1	"	4		
Piasavakost "	1	"	30		
Lateris		6116	91	11573	88

Drammen-Randsfjord Jernbanens første Driftsberetning. $\frac{1}{10}$ 1868 — $\frac{3}{12}$ 1869.

	Antal.	Spd.	Sk.	Spd.	Sk.
Transport		6116	91	11573	88
Blækhuus Stykker	1	-	24		
Hængelaase "	2	-	32		
Komfür "	1	5	27		
Lineal "	1	-	14		
Oblatsignet "	1	-	16		
Presseninger "	2	22	113		
Pengeskrin "	1	1	36		
Papiirholdere "	4	-	80		
Reglementer, Driftsreglement "	1	-	27		
Do., Sygekassestatuter "	3	-	8		
Trillebaar for Gods "	2	14	80		
Vaterkloset "	1	14	45		
Vægt, 500 Ø's "	1	29	96		
Øxe "	1	-	54	6207	23
				17780	111

Drammen, i Direktionen for Drammen-Randsfjord Jernbanen, den 31te December 1870.

Breder.

Joh. J. Schwartz.

I. A. Juel.

C. Krefling.

Statistique de l'exploitation
pour l'exercice de $\frac{1}{10}$ 1868 à $\frac{3}{12}$ 1869.

Longueur et capital employé.

Longueur totale exploitée	Miil	8.0
	kilom.	90.36
Capital employé par „Miil“	Spd.	145000
- kilom.	fr.	72160

Matériel roulant.

Nombre des locomotives		6
— - voitures à voyageurs		29
— - — de poste		3
— - wagons à marchandises		145
— - voitures et wagons en total		177
Capacité de charge des wagons à marchandises en total	centners	14500
	kil.	722265
Do. Do. Do. Do. par „Miil“ de chemin exploité,	centners	1813
	kil. par kilom.	7995

Mouvement.

Parcours des locomotives en total*)	Miil	18044
	kilom.	203807
Consommation en combustible par „Miil“ parcouru	℥'s	103
	kil. par kilom.	4.54
Nombre des voyageurs		215701
— - centners de marchandises		660612
	kil.	32905989
Total des „Miil“ parcourus par les voyageurs	Miil	476477
	kilom.	5381808
Do. - „Centnermiil“ — - - marchandises	Centnermiil	2972184
	kil. × kilom.	1672208450
Quantités moyennes, calculées sur toute la longueur du chemin de fer:	voyageurs	59560
— — — — — „ — — — — — marchandises,	centners	371523
	kil.	18506070

Produits financiers de l'exploitation.

Recettes, résultants du transport des voyageurs	Spd.	31357
	fr.	176257
— — — „ bagages, de la poste, des équipages, chevaux, chiens et bestiaux	Spd.	3504
	fr.	19696
— — — „ marchandises	Spd.	28758
	fr.	161649
— — — „ des revenus autres	Spd.	2607
	fr.	14654
	Total Spd.	66226
	fr.	372256

*) page 32.

Dépenses: A. pour l'entretien et la surveillance de la voie	Spd.	13291.8
	fr.	74710
B. pour l'exploitation: a) traction et entretien des locomotives	Spd.	7522
	fr.	42281
b) entretien des voitures et wagons	Spd.	2902
	fr.	10312
c) entretien des stations et du télégraphe	Spd.	1432.3
	fr.	8051
d) salaires du personel des stations et des conducteurs, frais d'éclairage, de combustible etc. des stations	Spd.	12479.2
	fr.	70146
C. frais généraux	Spd.	7146.8
	fr.	40172
	Total Spd.	44773.6
	fr.	251672
Produit net	Spd.	+ 21452.4
	fr.	+ 120504

Résultats statistique calculés sur les moyennes.

„Miil“ parcourus par chaque locomotive	Miil.	3007
	kilom.	33964
Rapport des „Mill“ de parcours à un „Miil“ de longueur		2255
Parcours moyen d'un voyageur	Miil	2.2
	kilom.	22.85
— — d'un centner de marchandises	Miil	4.5
	kilom.	50.83
Produit par „Miil“ d'un voyageur	Spd.	0.065
	par kilom. fr.	0.0323
— — — d'un centner de marchandises	Spd.	0.0097
	par kilom d'un kil. fr.	0.00097
Produit brut par „Miil“ de la longueur exploitée:		
des voyageurs et bagages	Spd.	3981.25
	par kilom. fr.	1981.16
des marchandises, bestiaux etc.	Spd.	3971.13
	par kilom. fr.	1976.18
des revenus autres	Spd.	325.87
	par kilom. fr.	162.18
	Total Spd.	8278.25
	par kilom. fr.	4119.52
Produit brut par „Miil“ du parcours des locomotives:*)		
des voyageurs et bagages	Spd.	1.90
	par kilom. fr.	0.946
des marchandises etc.	Spd.	1.89
	par kilom. fr.	0.941
des revenus autres	Spd.	0.16
	par kilom. fr.	0.077
	Total Spd.	3.95
	par kilom. fr.	1.964

*) 16774.7 Mile.
189470 kilom.

Dépenses par „Miil“ de la longueur exploitée:

des A (l'entretien de la voie)	Spd.	1661
	par kilom. fr.	826.60
des B ^a (l'exploitation, locomotives)	Spd.	940
	par kilom. fr.	467.79
des B ^b (Do. voitures et wagons)	Spd.	363
	par kilom. fr.	180.65
des B ^c (Do. l'entretien des stations)	Spd.	179
	par kilom. fr.	89.08
des B ^d (Do. salaires du personel des stations etc.)	Spd.	1560
	par kilom. fr.	776.34
des C (frais généraux)	Spd.	893
	par kilom. fr.	444.41
	Total Spd.	5596
	par kilom. fr.	2784.87

Dépenses par „Miil“ du parcours des locomotives:*)

des A (l'entretien de la voie	Spd.	0.792
	par kilom. fr.	0.394
des B ^a (l'exploitation, locomotives)	Spd.	0.449
	par kilom. fr.	0.223
des B ^b (Do. voitures et wagons)	Spd.	0.173
	par kilom. fr.	0.086
des B ^c (Do. l'entretien des stations)	Spd.	0.085
	par kilom. fr.	0.043
des B ^d (Do. salaires du personel des stations etc.)	Spd.	0.744
	par kilom. fr.	0.370
des C (frais généraux)	Spd.	0.426
	par kilom. fr.	0.212
	Total Spd.	2,669
	par kilom. fr.	1,328

Produit net par „Miil“ de la longueur exploitée	Spd.	+ 2681.55
	par kilom. fr.	+ 1334.48
— - „ — du parcours des locomotives*)	Spd.	+ 1.28
	par kilom. fr.	+ 0.637
Rapport de la perte ou du produit net au capital employé	pour cent	+ 1.849
— de la depense totale à la recette brute	- -	67.6
— à la dépense totale des dépenses spéciales:		
sous A (l'entretien de la voie)	- -	29.8
- B (l'exploitation)	- -	54.4
- C (frais généraux)	- -	15.8
— à la recette totale des recettes spéciales:		
Voyageurs et bagages	- -	48.1
Marchandises, bestiaux etc.	- -	48.0
Revenus autres	- -	3.9
— à la recette totale des dépenses spéciales:		
sous A (l'entretien de la voie)	- -	20.1
- B (l'exploitation)	- -	36.7
- C (frais généraux)	- -	10.8

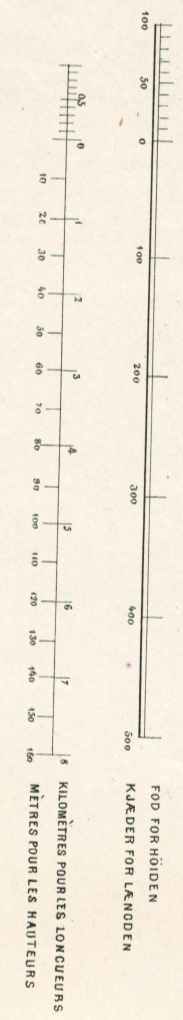
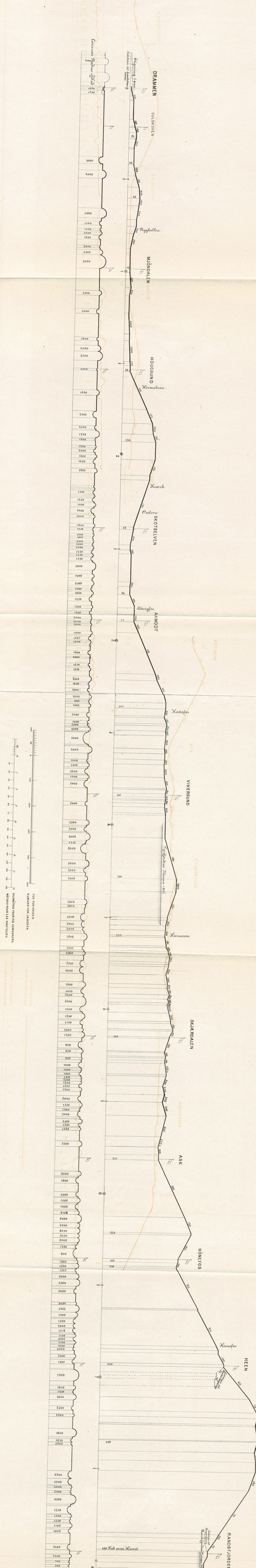
Observations.

1 Speciedaler = 5 Franc 62.1 Centimes.

1 Miil (36000 Fod) = 11.295 Kilomètres.

1 Centner (100 Ø) = 49.81137 Kilogrammes.

DRAMMEN RANDSFJORD JERNBANE.



100 METERS EQUALS 328 FEET
 1 KILOMETER EQUALS 0.62 MILES
 1 MILE EQUALS 1.6 KILOMETERS

DRAMMEN RANDSFJORD JERNBANE
 1888