Beretning

om

De norske Jernbaner og deres Drift

1854—1879.

Afgiven til

Den kgl. norske Regjerings Departement for det Indre

fra

Trafikdirektoriatet for Statsbanerne.

Kristiania, 1881.

Trykt i det Steenske Bogtrykkeri.

Beretning

om

De norske Jernbaner og deres Drift

i Tidsrummet fra 1ste September 1854 til 30te Juni 1879.

For Driftens Vedkommende udarbeidet paa Grundlag af de hidtil udkomne særlige Driftsberetninger til Udgangspunkt for fremtidige aarlige Sammendrag.

Afgiven til

Den kgl. norske Regjerings Departement for det Indre

fra

Trafikdirektoriatet for Statsbanerne

den 19de Februar 1881.

Kristiania. Trykt i det Steenske Bogtrykkeri.

Indhold.

Side

Indledning med Oplysning om Banenettets sukcessive Udvikling, dets Fordeling paa de forskjellige Amter, Banernes økonomiske og juridiske Stilling, Driftsadministration . . . . . 1.

Beskrivelse af Banerne og deres Udstyr med rullende Materiel . . . . . 6.

Kapital anvendt til Banerne . . . . . 9.

Oversigt over Driftens Resultater . . . . . 10.

Hovedbanen . . . . . 11.

Kongsvingerbanen . . . . . 25.

Smaalensbanen . . . . . 36.

Rørosbanen . . . . . 38.

Vestbanerne . . . . . 55.

Jæderbanen . . . . . 69.

Tabeller.

Tabel I. **Beliggenhed af Banerne med tilhørende Stationer i Forhold til Landets administrative Inddeling** (Situation des lignes et des stations par rapport à la division administrative) . . . . . 3.

Tabel II. **Beskrivelse af Banerne** (Description des chemins de fer) . . . . . .

1. Stignings- og Krumningsforhold (Détail des conditions de niveau et de direction des lignes de chemin de fer) . . . . . 8.
2. Underbygning og Broer (Infrastructure et ponts) . . . . . 12.
3. Overbygning (Superstructure) . . . . . 14.
4. Stationer og andre Anlæg (Stations et bâtiments) . . . . . 16.

Tabel III. **Banernes rullende Materiel:**

1. Antal Lokomotiver og Vogne (Matériel roulant) . . . . . 20.
2. Beskrivelse af Lokomotiver (Spécification des locomotives). . . . . 24.
3. Beskrivelse af Vogne (Spécification des voitures et des wagons) . . . . . 30.

Tabel IV. **Kapital anvendt til Banerne:**

1. Opgave over den til Banerne anvendte Kapital. (Montant total du capital employé). 42.
2. Opgave over hvorledes den ved Udgangen af Terminen 1878—79 til Banerne anvendte Kapital er tilveiebragt. (Moyens financiers à la fin du terme 1878—79). 46.

Side

Tabel V. **Driftens Resultater.** (Résultats de l'exploitation):

1. Rullende Materiels Bevægelse paa Banen. (Mouvement du matériel roulant) . . 50.
2. Befordring af Reisende. (Transport de voyageurs) . . . . . 56.
3. Befordring af Gods. (Transport de marchandises). . . . . 74.
4. Samlet Trafik. (Mouvement total) . . . . . 92.
5. Økonomiske Resultater, Indtægter. (Résultats financiers, recettes) . . . . . 98.
6. do. do., Udgifter og Overskud. (Résultats financiers, dépenses et l'excédant) . . . . . 112.

Anmærkninger og Forklaringer til Tabellerne . . . . . 123.

Oversigtskart over Norges Jernbaner.

Normalprofiler . . . . . Planche I.
Længdeprofiler . . . . . — II.
Grusningsprofiler . . . . . — III.
Skinneprofiler med Laskeforbindelser . — IV.

Grafiske Fremstillinger.

Personbefordringens Udvikling i Aarene 1854—79 . . . . . — V.
Godbefordringens do. » » . . . . . — VI.
Indtægter pr. Kilometer Driftslængde af Personbefordringen i Aarene 1854—79 . — VII.
do. do. af Godsbefordringen » » . — VIII.
Samlede Indtægter pr. Kilometer Driftslæagde » » — IX.
Samlede aarlige Indtægter og Udgifter » » — IX b.
Personbefordring paa Østbanerne Driftsaaret 1878—79 . . — X.
Godsbefordring » do. » » . . . . . — XI.
Person- & Godsbefordring paa Rørosbanen Driftsaaret 1878—79 . . — XII.
Personbefordring paa Vestbanerne » » — XIII.
Godsbefordring do. do. » » — XIV.
Person- & Godsbefordring paa Jæderbanen » » — XV.

Sth. Prp. No. 52.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Norges første Jernbane er Linien fra Kristiania til Indsøerne Øieren og Mjøsen; den aabnedes den 1ste Septbr. 1854. Banen er til dens Endepunkt Eidsvold ved den seilbare Elv Vormen 67.8 Km. lang.

Den 3die Oktbr. 1862 aabnedes Sidelinien fra Lillestrømmen til Kongsvinger 79.1 Km., der 4de Novbr. 1865 fik sin Fortsættelse til den svenske Grændse, 35.6 Km., hvorved den første Forbindelse med de svenske Statsbaner istandbragtes.

Med Tilslutning til disse Linier gjennem Kristiania Station aabnedes 2den Januar 1879 en Bane, der gjennem Akershus og Smaalenenes Amter sætter denne By i Forbindelse med Moss, Fredriksstad, Sarpsborg og Fredrikshald, 136.2 Km.

Disse Linier benævnes Østbanerne, have normal Sporvidde (1.435 m) og faa saaledes en samlet Længde af 319 Km.

I middelbar Forbindelse med førstnævnte Bane gjennem Dampskibsfart paa Vormen og Mjøsen blev der den 6te Oktbr. 1862 aabnet en 38.2 Km. lang Jernbane fra Hamar ved Mjøsen til Grundset i Østerdalen, hvilken den 23de Oktbr. 1871 fik en Forlængelse af 26.3 Km. op igjennem Dalen til Aamot (Rena Station). I det Nordenfjeldske var den 5te Aug. 1864 aabnet en 49.2 Km. lang Jernbane fra Trondhjem til Støren i Guldalen, hvilken Bane i Løbet af Aarene 1875 til 1877 er bragt i Forbindelse med sidstnævnte søndenfjeldske Linie ved det 317.8 Km. lange Jernbaneanlæg mellem Støren og Aamot, hvoraf følgende Strækninger efterhaanden aabnedes for Drift:

Aamot-Koppang (56.2 Km.) 14de December 1875,

Støren-Singsaas (30.0 Km.) 4de Jan. 1876,

Singsaas-Røros (81.6 Km.) 16de Jan. 1877 og endelig

Koppang-Røros (150.0 Km.) 17de Oktober 1877.

Den sammenhængende Linie fra Hamar til Throndhjem benævnes Rørosbanen; den har en Sporvidde af 1.067 m. og er 432 Km. lang.[1])

I det Søndenfjeldske blev uden Forbindelse med de ældre Baner den 15de November 1866 aabnet en Linie fra Drammen til Vikersund (43.1 Km.), der 28de November 1867 fortsattes til Skjærdalen (14.7 Km.) og den 13de Oktober 1868 blev forlænget til det bestemte Endepunkt Indsøen Randsfjord (31.4 Km.)

Denne Linie har senere erholdt Udvidelser ved to Sidelinier, nemlig fra Hougsund til Kongsberg (27.9 Km.) den 9de November 1871 og fra Vikersund til Indsøen Krøderen (26.3 Km.) den 28de November 1872. Drammen—Randsfjordbanen med Sidelinier har en samlet Længde af 143 Km.

Den 7de Oktober 1872 aabnedes en Bane mellem Kristiania og Drammen, 52.9 Km. lang, der staar i umiddelbar Forbindelse med Linien til Randsfjord, men derimod ikke med de foran omhandlede fra Kristiania udgaaende Baner.

---

[1]) Da Sidelinien til Røros befares af alle Tog, bliver Driftslængden at forøge med dennes Længde 2.2 Km., altsaa vel 434 Km.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Disse sammenhængende Baner fra Kristiania om Drammen til Randsfjord med Sidelinier til Krøderen og Kongsberg benævnes Vestbanerne. Sporvidden er 1.067 m., deres samlede Længde 196 Km.

Den 1ste Marts 1878 aabnedes den første Jernbane i det Vestenfjeldske mellem Stavanger og Ekersund med Sporvidde 1.067 m. og 76 Km. Længde; den benævnes Jæderbanen.

Af Baner aabnede for Drift havdes saaledes ved Udgangen af Aarene:

1854 til 1861:	68 Km.
1862 og 1863:	185 —
1864:	234 —
1865:	270 —
1866:	313 —
1867:	328 —
1868 til 1870:	359 Km.
1871:	413 —
1872 til 1874:	492 —
1875:	549 —
1876:	579 —
1877:	811 —
samt 30te Juni 1878:	887 —
og 30te Juni 1879:	1023 —

I Tabel I er meddelt en Fortegnelse over samtlige Baners Stationer med Angivelse af, i hvilket Herred de ere beliggende, samt Oplysning om, hvad der af Banerne falder inden de forskjellige Fogderier og Amter.

Af denne Opgave fremgaar med Hensyn til Jernbanernes Fordeling paa de forskjellige Amter ved Udgangen af Terminen 1878—79 de i nedenstaaende Tabel meddelte Resultater:

Amt.	Folkemængde.	Fladeindhold Km.²	Folkemængde pr. Km.²	Længde af Baner Km.	Antal Stationer.	Gjennemsnitstal. Antal Km. Bane pr. 1000 Km.²	Gjennemsnitstal. Antal Km. Bane pr. 10 000 Indb.	Mellemproportional til hosstaaende Gjennemsnitstal.[3]
Smaalenene	107 804	4 118	26.2	83	12	20.155	7.699	0.394
Akershus[1]	192 419	5 194	37.0	196	31	37.736	10.186	0.620
Hedemarken	120 618	26 042	4.6	336	29	12.902	27.856	0.600
Kristians	115 814	25 044	4.6	2	1	0.080	0.173	0.004
Buskerud	102 186	14 545	7.0	162	23	11.138	15.853	0.420
Jarlsberg og Laurvik . .	87 506	2 258	38.8	3	1	1.329	0.343	0.021
Stavanger[2]	110 965	8 980	12.4	76	13	8.463	6.849	0.241
Søndre Throndhjem . .	116 804	18 339	6.4	165	23	8.997	14.126	0.357

[1]) Kristiania By heri indbefattet.

[2]) Stavanger By heri indbefattet.

[3]) Mellemproportionalen til Antal Kilometer Bane pr. 10 000 Indvaanere og pr. Kvadratkilometer ansees i Almindelighed som et Udtryk for et Lands Udrustning med Jernbaner, naar Hensyn tages saavel til Folkemængde som Fladeindhold.

I økonomisk og juridisk Henseende tilhøre de hidtil aabnede Linier følgende særlige Baner:

A. **Østbanerne** omfatte:

1. Kristiania — Fredrikshald eller Smaalensbanen (136 Km.)
2. Lillestrømmen—Kongsvinger—Rigsgrændsen Jernbane eller Kongsvingerbanen (115 Km.)
3. Den norske Hovedjernbane fra Kristiania til Eidsvold (68 Km.)

B. **Rørosbanen** omfatter:

4. Hamar—Elverum (Grundset) Jernbane (38.2 Km.)
5. Grundset—Aamot Jernbane (26.3 Km.)
6. Støren—Aamot Jernbane (317.8 Km.)
7. Throndhjem—Støren Jernbane (49.2 Km.)

C. **Vestbanerne** omfatte:

8. Kristiania—Drammen Jernbane (53 Km.)
9. Drammen—Randsfjord Jernbane (143 Km.), hvori foruden Hovedlinien indgaar Sidelinierne: Hougsund—Kongsberg 28 Km.) samt Vikersund—Krøderen (26 Km.)

D. **Jæderbanen** eller

10. Stavanger—Ekersund Jernbane (76 Km.)

Af disse 10 Baneselskaber indtager den norske Hovedjernbane en særegen Stilling, idet dens Eiendomsforhold m. m. er begrundet i en Kontrakt af 17de Decbr. 1850 mellem den norske Stat og endel engelske Kapitalister D'Hrr. L. Ricardo, S. Peto og Th. Brassey, hvorved etableredes et Aktieselskab med Kapital £ 450 000 (Kr. 8 100 000, £ = 18 Kr.) Den norske Stat skulde skaffe fri Grund til Anlægget mod at erholde 4 pCt. aarlig Rente af sammes Værdi, dog skulde dette Rentebeløb ikke overstige £ 1200 (efter Kurs). Halvdelen af ovennævnte Aktiekapital tilveiebragtes ligeledes af den norske Stat og udbetaltes til de engelske Entreprenører, som fik Aktier for den anden Halvdel og havde at levere Banen færdigbygget med alt fornødent Tilbehør. Disse Aktier (Præferentse-Aktier) skulde af Banens rene Udbytte, efterat ovennævnte Rente af Grundværdien var afholdt, erholde fortrinsvis udbetalt 5 pCt., hvorefter Aktierne for den anden af Staten tilveiebragte Halvdel af Kapitalen tilkomme indtil 4 pCt.; hvad derefter maatte blive tilovers af Banens rene Udbytte deles ligt paa begge Slags Aktier. — Kontrakten indeholder fremdeles Bestemmelse om Maximumstaxter for Gods, Passagerer, Post- og militære Transporter. Med Hensyn til Banen og dens Drift er forbeholdt, at samme skal være underkastet Reglement og Politibestemmelser, som af vedkommende Autoriteter maatte udfærdiges for den almindelige Sikkerheds Skyld.

Kontrakten er gjældende eet hundrede Aar, at regne fra Banens Aabning (1ste September 1854), ved Udløbet af hvilken Tid den norske Stat med et Aars Varsel kan indløse de prioriterede Aktier for deres paalydende Sum. (Ialt Kr. 4 050 000.)

Til Indtægt for sit Tilskud til Banens Aktiekapital modtog Staten Bidrag fra Kommuner og Private tegnede i Henhold til Aktie-Indbydelse af 9de Septbr. 1850. Disse Aktier, hvis samlede Beløb udgjorde Spd. 481 775 (Kr. 1 927 100), ere ikke indløselige og ere Eierne ikke tilsagte nogen Rettighed ligeoverfor Staten.

For de øvrige 9 Jernbaners Vedkommende ere Eiendomsforholdene indbyrdes ensartede, idet Baneselskabet for hver af dem bestaar af Staten som den principale Aktieeier i Forening med endel Private og Kommuner, der have modtaget Aktier for sine Bidrag Nogen Interessentskabskontrakt er ikke oprettet. I de af privat Initiativ fremkomne Aktietegningsindbydelser til hvert enkelt Baneanlæg har Forudsætningen været, at Banernes Administration udelt skulde henligge under Staten, for hvilken der ikke er forbeholdt Noget med Hensyn til Indløsning af de private og komunale Aktier undtagen for Jæderbanens Vedkommende, hvis Aktieindbydelse opstiller den Betingelse, at Aktierne kan indløses af Staten for deres paalydende Beløb. Ved Aktieindbydelserne er ikke gjort noget Forbehold med Hensyn til Sammenslutning til større Banekomplexer, hvilket er iagttaget ved de senere tilkomne Anlæg.

For to af disse Baner, Kristiania—Drammen og Drammen-Randsfjord, er ikke den hele

Anlægskapital tilveiebragt paa ovennævnte Maade, ved Aktietegning af Private og Kommuner samt forøvrigt Statstilskud, men tillige for nogen Del ved Laan, hvis Forrentning (og Amortisation) skal tilveiebringes af Banens Afkastning.

Ifølge de Forudsætninger, hvorpaa Storthingets Beslutning i 1869 om Anlægget af Kristiania—Drammen Jernbanen var bygget, skulde et Beløb af Kr. 2 400 000 eller henimod Halvdelen af Anlægskapitalen søges tilveiebragt ved Salg af 5½ pCt. rentebærende i Banens Nettoudbytte prioriterede Obligationer, der ikke regelmæssig skulde amortiseres, men efter Forløbet af 10 Aar være indløselige af Staten. I Forholdet til Baneselskabet skulde saaledes Laanet være uopsigeligt.

Paa disse Vilkaar lykkedes det imidlertid ikke at opnaa Laanet, hvorfor Kristiania Kommune overtog at garantere samme med saadan Modifikation af ovennævnte Betingelser, at Statens Indløsningsret skulde kunne benyttes ogsaa af Kommunen, og Renten kun være 5 pCt., medens Kommunen selv forbeholdt sig den ½ pCt. Paa disse Vilkaar blev Laanet optaget.

Under Byggetiden udrededes Renten af Statens Tilskud til Banens Anlæg med 5½ pCt., idet den overskydende halve Procent anvendtes til at dække den af Laanegiverne forbeholdte Rabat. Fra Banens Aabning for Drift udredede Driften 5½ pCt. af Laanet, hvoraf Kristiania Kommune, efterat Rabaten var dækket, erholdt sin halve Procent. Da Betingelsen om Laanets Prioritet i Banens Nettoudbytte vanskeliggjorde Optagelsen af senere til Udvidelser nødvendige Laan, overtog Staten Garantien fra 1ste Januar 1876. Hermed bortfaldt Ydelsen af den ovennævnte halve Procent til Kristiania Kommune.

Hovedlinien fra Drammen til Randsfjord blev i sin Helhed aabnet for Drift for Baneselskabets Regning den 13de Oktober 1868.

Allerede ved den i 1859 til dette Anlæg udstedte Aktieindbydelse var dets senere Fuldstændiggjørelse med Sidelinier til Kongsberg og Krøderen bebudet. Til disses Anlæg blev Indbydelse udstedt i 1868 og blev der i det paafølgende Aar fremsat kongelig Proposition om Bevilgning af Statskassen af det til Anlægget udenfor de tegnede Bidrag (Spd. 120 525) fornødne Beløb Spd. 388 475, foruden Spd. 4000 til Oprensningsarbeider for Dampskibsfarten paa Krøderen. Storthinget afslog imidlertid den i dette Øiemed foreslaaede Bevilgning, men fattede derimod Beslutning om, at Staten skulde afgive sit Aktieudbytte af Drammen—Randsfjordsbanens Hovedlinie til Fremme af Sideliniernes Anlæg imod tilsvarende Forøgelse af sin Andel i den samlede Aktiekapital. Denne Andel skulde derved blive Kr. 5 062 700 eller ca. 73 pCt. af den samlede Kapital. For at Byggelaan kunde reises paa disse Betingelser viste det sig ligesom ved Kristiania—Drammensanlægget fornødent at tilveiebringe Garanti, hvilken i dette Tilfælde opnaaedes paa den Maade, at Buskeruds Amtskommune indtraadte som Garantist mod Kontragaranti af Drammens og Kongsbergs Byer samt de nærmest interesserede Herreder, nemlig af Kommunerne i Numedals og Sandsværs samt Hallingdals Fogderier og Krødsherreds Sogn af Buskeruds Fogderi — for henholdsvis 3/12, 1/12, 1/16 og 1/16 eller ialt 11/24 af Beløbet. Laanet blev derefter optaget med Beløb Kr. 1 600 000 til 5 pCt. Rente med en Rabat af 30 928 Kr., der er udredet af Statskassens Tilskud. Laanet skal afbetales i 40 Terminer, første Afdrag 1ste April 1880. Buskeruds Amtskommune vakte senere Motion om Garantiens Afløsning for Statens Regning, saaledes som skeet for Kristiania—Drammensanlæggets Vedkommende. En kongelig Proposition i den Anledning, som fremsattes paa Storthinget i 1876, vandt imidlertid ikke Bifald.

Det af Statens Aktieudbytte dannede Fond var ved Afdragsterminen April 1879 utilstrækkeligt, idet der til Betaling af de forfaldne Renter Kr. 40 000 manglede Kr. 18 844.57, som det kongelige Finantsdepartement imidlertid tillod udredet af Statskassen med Forbehold om senere Refusion fra Amtskommunen. Denne Fondets daarlige Stilling, der var en Følge af Banens i slette Konjunkturer begrundede ringe Afkastning i Aaret 1878, foranledigede Fremsættelse af et privat Forslag til Storthinget i 1879 om Garantiens Afløsning af Staten. Dette blev vel forkastet, men foranledigede dog, at Regjeringen bemyndigedes, forsaavidt Statens Aktieudbytte for Terminen 1879—80 ikke skulde blive til-

strækkeligt til Dækkelse af forfaldende Afdrag og Renter vedkommende omhandlede Laan, at forskyde af Statskassen det Fornødne, dog under Forbehold af Statens Ret ifølge den bestaaende Garantiforpligtelse. Da Banens Drift for Terminen 1879—80 Intet afgav til Aktieudbytte ligesom Budgetopgjøret for Terminen 1880—81 heller ikke gik ud paa noget Aktieudbytte, gjentog Storthinget i 1880 lignende Beslutning med Hensyn til Terminen 1880—81.

De administrative Forhold ere for Hovedjernbanens Vedkommende ordnede ved den førnævnte Kontrakt med Staten af 1850, hvorefter Banens Anliggender skulle administreres af en Direktion bestaaende af 6 Medlemmer, hvoraf de 3 udnævnes af Kongen, medens de øvrige skulle vælges af Eierne af de prioriterede Aktier. I Tilfælde af Meningsforskjel mellem disse tvende Fraktioner af Direktionen, skal Sagen underligge Kongens Afgjørelse. Kontrakten bestemmer fremdeles, at Banens løbende Drift skal bestyres af en af Direktionen ansat Administrator (Overbesyrer).

De øvrige Jernbaners Administration er, som nævnt, forbeholdt Staten alene, og sker ved af Kongen opnævnte Direktioner, hvoraf den for Kongsvinger- og Smaalensbanerne bestaar af 3 af Kongen udvalgte Medlemmer af Hovedbanens Direktion. Der haves for hver af de foran nævnte 4 Banekomplexer en Direktion, der sorterer under det i 1877 oprettede Trafikdirektoriat, som danner Ledet mellem disse og vedkommende Regjeringsdepartement (Departementet for det Indre). Under Direktionerne haves Bestyrere som Chefer for samtlige Administrationsafdelinger undtagen ved Østbanerne, hvor Baneingeniøren for Kongsvingerbanen og Baneingeniøren for Smaalensbanen ere stillede umiddelbart under Direktionen i Medfør af den særlige Omstændighed, at Østbanernes fælles Overbestyrer kontraktsmæsigen er ansat af Hovedbanens Direktion og ikke af Regjeringsdepartementet, som Tilfældet ellers er med Funktionærer, som sortere direkte under Direktionen, medens øvrige Afdelingschefer og enkelte andre overordnede Funktionærer vel ansættes af Direktionerne, men først efter gjennem Trafikdirektoriatet indhentet Approbation af Departementet.

Fra 1ste Juli 1876 er Jernbanernes Drift underkastet Budgetbehandling i Lighed med de øvrige offentlige Administrationer og bestemmer Storthinget samtlige faste Lønninger, hvilket med Undtagelse for de mere overordnede Stillinger sker ved Regulativ.

Regler for Fragtberegningen ved Statsbanerne gives i Henhold til Storthingets Bemyndigelse af Kongen eller vedkommende Regjeringsdepartement.

Østbanernes Direktion har Sæde i Kristiania og bestaar efter Foranstaaende af samme Medlemmer som Hovedbanens, der som foran nævnt kontraktmæssigen skal tælle 6 Medlemmer.

Vestbanernes Direktion har Sæde i Drammen; den bestaar af 3 Medlemmer for Drammen—Randsfjordbanen og 2 Medlemmer for Kristiania—Drammenbanen. Sager, der alene vedkomme den ene af Banerne, kan efter Beslutning af Fællesdirektionen overgaa til særskilt Behandling og Afgjørelse af denne Banes Direktører. For Tilfælde af Meningsforskjel er Mindretallet berettiget til at kræve Sagen forelagt Regjeringsdepartementet til Afgjørelse.

Rørosbanens Direktion har Hovedkontor i Throndhjem, men Sæde saavel i nævnte By som i Hamar. Fællesdirektionerne opløser sig nemlig i Henseende til den løbende Driftsadministration i tvende Fraktioner, hver paa 3 Medlemmer, hvoraf den ene med Sæde i Throndhjem forestaar det nordenfjeldske Trafikdistrikt, som strækker sig fra Throndhjem til Tønset, medens den anden Fraktion med Sæde i Hamar forestaar det søndenfjeldske Trafikdistrikt fra Tønset til Hamar. Behandling i Fællesdirektion finder kun Sted for virkelige Fællessager og er Mindretallet i Tilfælde af Meningsforskjel berettiget til at forlange Afgjørelse af Regjeringsdepartementet.

Direktionen for Jæderbanen har Sæde i Stavanger; den bestaar af 3 Medlemmer.

Banernes Regnskaber revideres af en ved hvert Hovedkontor af Regjeringsdepartementet ansat Revisor, som indsender sine Beretninger til samme gjennem Trafikdirektoriatet.

Banernes Stignings- og Krumningsforholde ere nærmere behandlede i Tab. II, 1, hvortil slutter sig et Oversigtskart i Maalestokken $\frac{1}{1\,600\,000}$ Normalprofiler (Planche I) samt Oversigtsprofiler for hver Bane i Maalestokken $\frac{1}{2\,000\,000}$ (Planche II). Derhos er paa Planche III & IV givet en Sammenstilling af Banernes Skinneprofiler med Laskeforbindelse samt Grusningsprofiler. Som Supplement meddeles i nedenstaaende Tabel en Beregning over Banernes virtuelle Længder, virtuelle Forholdstal og største virtuelle Koefficient[1]).

Banernes Navn.	Virtuelle Længde.		Virtuelle Forholdstal.		Største virtuelle Koefficient.	
	Op. Km.	[2]) Ned. Km.	Op.	[2]) Ned.	Op.	[2]) Ned.
Kristiania—Fredrikshald (Smaalensbanen)	223.0	228.3	1.64	1.68	5.07	5.07
Kristiania—Eidsvold (Hovedbanen)	152.5	101.3	2.24	1.49	9.92	7.22
Lillestrøm—Kongsvinger—Grændsen (Kongsvingerbanen)	137.8	129.7	1.20	1.13	2.94	2.98
Hamar—Grundset	83.8	51.9	2.21	1.37	5.16	6.40
Grundset—Aamot	42.6	27.5	1.64	1.06	4.01	4.14
Støren—Aamot	507.3	567.7	1.59	1.77	5.10	5.92
Throndhjem—Støren	99.2	122.2	2.02	2.49	7.86	10.22
Rørosbanen	732.9	769.3	1.69	1.77	7.86	10.22
Kristiania—Drammen	111.7	108.1	2.11	2.04	5.92	6.65
Drammen—Randsfjord	188.2	131.5	2.11	1.48	7.26	6.15
Hougsund—Kongsberg	92.7	38.8	3.31	1.39	7.27	5.07
Vikersund—Krøderen	90.9	63.4	3.50	2.44	9.80	7.14
Stavanger—Ekersund (Jæderbanen)	128.4	[3]) 128.9	1.69	[3]) 1.70	5.66	[3]) 5.66

[1]) En Jernbanes »virtuelle« Længde anvendes i den senere Tid som Maalestok ved Sammenligning mellem forskjellige Baners Transportevne og betegner Længden af en forøvrigt ensartet men horizontal og retliniet Bane, der skulle give samme Arbeide for Trækkraften, som den givne med sine Stigninger og Krumninger. Det virtuelle Forholdstal angiver hvormange Gange længere denne imaginære Bane vilde blive end den virkelige, medens største virtuelle Koefficient giver det Antal Gange, som Modstanden i Banens ugunstigste Partier er større end den vilde være paa horizontal og retliniet Bane. Beregningerne ere udførte efter Lindner's Methode.

[2]) »Ned« betegner Retningen til Kristiania.

[3]) »Ned« betegner for Jæderbanen altsaa Retningen Stavanger—Ekersund.

Banernes Maximumstigning i Retningen Op eller fra Kristiania varierer fra 1/40 (Hovedbanen) til 1/200 (Kongsvingerbanen). Nærmest Hovedbanen kommer Vikersund-Krøderen (1/45). I den modsatte Retning varierer Maximumstigningen fra 1/42 (Throndhjem—Størenbanen) til 1/250 (Kongsvingerbanen). I Almindelighed ere Stigningsforholdene gunstigere i Retning til Kristiania, hvori ogsaa Trafiken paa de fleste Baner er størst.

Tre Fjerdedele af Banernes Længde ligger i Stigning (og Fald), af Østbanerne ca. 76 pCt., Rørosbanen ca. 70 pCt., Vestbanerne ca. 82 pCt. og af Jæderbanen ca. 68 pCt.

Mindste Radius varierer paa Østbanerne (Sporvidde 1.435 m.) mellem 251 m. (Smaalensbanen, Kristiania—Fredrikshald) og 392 m. (Kongsvingerbanen). Paa de øvrige Baner, Rørosbanen, Vestbanerne og Jæderbanen (Sporvidde 1.067 m.) er Minimal-Radius i Almindelighed 188 m. (Drammen—Randsfjordbanen 157 m. for en kortere Strækning).

Samlede Strækninger i Kurve opgaar til omtrent Halvdelen af Banernes Længde, af Østbanerne ca. 48 pCt., af Rørosbanen ca. 51 pCt., af Vestbanerne ca. 58 pCt. og af Jæderbanen ca. 49 pCt.

Med Undtagelse af Rørosbanen overskrider ingen af de andre Baner nogen betydeligere Høide. For Østbanernes Vedkommende ligger det høieste Punkt 217.7 m. o. H. paa Hovedbanen (ved Hauersæter Sidebane mellem Trøgstad og Dahl Stationer). Smaalensbanens (Strækningen Kristiania—Fredrikshald) høieste Punkt ligger paa 130.4 m. o. H. mellem Stationerne Oppegaard og Ski, og Kongsvingerbanen stiger mellem Stationerne Kongsvinger og Aabogen til ca. 154 m. o. H.

Rørosbanen, der fører over den mægtige Høideryg mellem det nordenfjeldske og søndenfjeldske Norge, naar paa Banestrækningen Støren—Aamot op til 669.8 m. o. H. (mellem Stationerne Jensvold og Tyvold). Vestbanernes høieste Punkt, 200.5 m. ligger mellem Heen og Randsfjord Stationer paa Drammen-Randsfjordbanen.

Jæderbanen, der i sin Helhed fører gjennem lavere liggende Distrikter, naar op til 48 m. o. H. (mellem Stationerne Nærbø og Varhaug); den gaar paa kortere Strækninger langs Havet.

Af Tuneller forekommer et større Antal — paa samtlige Baner 29[1]), — men ingen af nogen betydeligere Udstrækning; den samlede Længde af Tuneller udgjør 2578 m., hvoraf den længste ca. 200 m. (Hovedbanen). Af nævnte Antal findes paa Østbanerne 11 (s. L. 1320 m.), hvoraf paa Smaalensbanen 9.

Rørosbanen har 12 Tuneller (s. l. 781 m.), hvoraf 11 paa Strækningen fra Tønset til Støren.

Vestbanernes 3 Tuneller af samlet Længde 301 m. findes alle paa Kristiania—Drammenbanen, hvoraf 2 paa Høiden mellem Stationerne Røken og Lier.

Af Jæderbanens 3 Tuneller (s. L. 177 m.) er den ene beliggende i Stavanger, de 2 andre paa Linien mellem Stationerne Ogne-Helvig og Helvig-Ekersund.

Broer og Viadukter forekomme i større Antal af Træ og Jern, undtagelsesvis og for mindre Bygværker ogsaa af Sten.

For Østbanernes Vedkommende ere disse Bygværker for den væsentlige Del udførte af Jern paa Stenunderbygning, paa Smaalensbanen gjennemgaaende allerede ved Anlægget, medens de øvrige Østbaner have efterhaanden under Driften ombygget fra Træ til Jern. Enkelte Viadukter af Træ ere blevne udfyldte.

Paa Østbanerne[1]) forekommer Stenbroer i et Antal af 16 (s. L. 203 m.), Broer og Viadukter af Jern 127 (s. L. 3213).

Broer og Viadukter af Træ 44 (s. L. 1153 m.).

Rørosbanen har 3 større Jernbroer (s. L. 387 m.), alle beliggende paa Banestrækningen Hamar—Aamot.

Vestbanerne har 49 Jernbroer (s. L. 575 m.), desuden en Stenbro (Længde 27.6 m.) og 81 Broer og Viadukter af Træ (Længde 3169 m.), hvoraf 20 paa Pæle.

Den største Del af Jæderbanens Broer ere af Jern (Antal 37, s. L. 414 m.), kun 2 af Træ (s. L. 96 m.)

---

[1]) Fredrikshald—Rigsgrændsen medregnet.

Overbygning (Tabel II 3). Samtlige Baner ere anlagte med enkelt Spor. 319 Km. Bane har 1.435 m. Sporvidde (Østbanerne). Sporvide 1.067 m. er benyttet for 704 Km. Bane (Rørosbanen, Vestbanerne og Jæderbanen).

Foruden det gjennemgaaende Hovedspor forekommer paa og udenfor Stationerne Sidespor, hvis samlede Længde beløber sig til 120.7[1]) Km. for samtlige Baner, eller ca. 12 pCt. af Hovedsporets Længde, hvoraf Østbanerne med 59.5[1]) Km., Rørosbanen med 20.3 Km., Vestbanerne med 36.0 Km. og Jæderbanen med 44.9 Km. Den samlede Sporlængde andrager saaledes til 1143.7 Km.

Til Forbindelse mellem Hovedspor og Sidespor ere 695[1]) Sporvexlinger indlagte.

Ved samtlige Baner anvendes Vignolskinner med bred Basis. Skinnerne ere for den væsentligste Del af Jern, en mindre Del Staalskinner, og ligge uden Undtagelse paa Tværsviller af Træ, der have en Afstand fra Midte til Midte af 0.47 à 1.0 m. ved Østbanerne, men 0.31 m. à 0.86 m. ved de øvrige Baner; Alle Skinner ere lagte med svævende Skjøder.

Skinnevægten er paa Østbanerne ca. 30 kg. pr. l. m. (Smaalensbanen og Hovedbanen 29.76 kg., Kongsvingerbanen 30.75 kg.) og varierer paa de øvrige Baner fra 17.36 til 20.34 kg. pr. løbende Meter.

Ved Udgangen af 1879 var Stationernes Antal 133, og den gjennemsnitlige Afstand mellem Stationerne som Middeltal for samtlige Baner 7.7 Km., hvoraf paa

Østbanerne 41,	gjennemsnit.	Afstand	7.9 Km.
Rørosbanen 46,	do.	do.	9.6 —
Vestbanerne 33,	do.	do.	6.0 —
Jæderbanen 13,	do.	do.	6.3 —

De fleste Jernbanestationer ere tillige Telegrafstationer og som saadanne aabnede for almindelig Afbenyttelse. Jernbanetelegrafens samlede Traadlængde er 2291[1]) Km., hvoraf falder paa Østbanerne 909[1]) Km., Rørosbanen 868 Km., Vestbanerne 426 Km. og Jæderbanen 88.1 Km.

Oplysninger vedkommende Banernes Udrustning med rullende Materiel ere sammenstilede i Tab. III med Beskrivelse af Lokomotiver og Vogne.

[1]) Fredrikshald—Rigsgrændsen medregnet.

Ved Udgangen af Terminen 1878—79 var det samlede Antal Lokomotiver 89, Personvogne 325, Stoppevogne 89[1]) og Godsvogne 2089, desuden 14 Postvogne. Af Tab. IV 2 sees det rullende Materiel at have kostet Kr. 8 490 000, hvoraf Kr. 6 866 000 er indbefattet i den oprindelige Anlægskapital; Resten Kr. 1 624 000 repræsenterer den i Nyanskaffelser af Lokomotiver og Vogne nedlagte Kapital.

For samtlige Baner kommer gjennemsnitlig 1 Lokomotiv for hver 11.5 Kilometer Bane. For de enkelte Banekomplexers Vedkommende stiller dette Forhold sig saaledes: Østbanerne 1 Lokomotiv for hver 7,8 Kilometer af Banernes Længde, hvoraf Hovedbanen, der af alle Baner er stærkest udrustet med Lokomotiver, har 1 Lokomotiv for hver 4.2 Km. Bane.

Rørosbanen er svagest udrustet med rullende Materiel, idet den alene har 1 Lokomotiv for hver 20.5 Km., hvorimod Vestbanerne i Udstyr (Antal) nærmer sig Østbanerne med 1 Lokomotiv for 8.5 Km. Bane.

Jæderbanen nærmer sig i Henseende til Udrustning med Lokomotiver Middeltallet for Rørosbanen med 1 Lokomotiv for hver 19.1 Km. af Banens Længde.

De fleste Lokomotiver ere 4-koblede. Af 6-koblede har Østbanerne 10, Vestbanerne 2; paa Vestbanerne forekommer endvidere et 8-koblet Lokomotiv.

Af Vognene ere 2 6-hjulede, en 8-hjulet og Resten 4-hjulede.

Personvognene (samt Personstoppevogne) indeholde tilsammen et Antal af 10 511 Pladse eller gjennemsnitlig 10.3 Pladse pr. Km.

Af de forskjellige Baner er Kristiania—Drammenbanen rigest udstyret med Personvogne (38 Pladse pr. Km.), dernæst Hovedbanen (20 Pladse pr. Km.). Det ringeste Udstyr med Personvogne viser Rørosbanen (4.4 Pladse pr. Km.).

Godsvognene (samt Godsstoppevogne) repræsentere en samlet Lasteevne af 15 004 t. (14.7 t. pr. Km.) Paa de forskjellige Banekomplexer fordeler Godsvognenes Lasteevne sig saaledes pr. Km. Bane:

[1]) Heraf 39 Personstoppevogne, hvoraf endel ere kombinerede Personstoppevogne og Postvogne.

Østbanerne 27.9 t. (Hovedbanen 49.1 t.), Rørosbanen 5.0 t., Vestbanerne 16.9 t., Jæderbanen 5.9[1]) t.

Tabel IV, 1 indeholder Opgaver over Størrelsen af Banernes Anlægskapital og den Kapital, der senere er medgaaet til Udvidelser og Forbedringer, saasom Anlæg af nye og Udvidelse af ældre Stationer og Sidespor, Ombygning af Broer fra Træ til Jern, større Udrustning med rullende Materiel o. desl. Som Udgangspunkt for, hvad af det, som er medgaaet til saadanne Arbeider, bør medregnes i den anvendte Kapital, er indtil Terminen 1878—79 taget, hvad der er ført paa Kapitalkonto. Det kunde vel være Spørgsmaal, om ikke den i Banerne nedlagte Kapital burde sættes noget større, da i Udgifter til Vedligeholdelse for enkelte Aar formentlig er indbefattet Beløb, der vedkomme Forbedringer af saadan Art, at de ogsaa kunde have været opførte paa Kapitalkonto. Vanskeligheden ved at drage nogen bestemt Grændse i saa Henseende og den Omstændighed, at der handles om forholdsvis mindre betydelige Beløb, har imidlertid medført, at man har anseet det tjenligst alene at medtage de paa Kapitalkonto opførte Beløb som Tillæg til Banernes Anlægskapital. Da der fra Terminen 1878—79 er vedtaget en saadan Regel med Hensyn til Posteren paa Kapitalkonto, at denne kun finder Sted, naar der maa laanes Midler til Foretagendets Udførelse, er fra og med denne Termin ogsaa medtaget paa Kapitalkonto Kostendet ved Arbeider, der ere udførte for Reservefondets Midler, naar Foretagendet har havt en lignende Karakter som dem, hvis Kostende tidligere blev posteret paa Kapitalkonto.

Nedenstaaende Opgave meddeler den til Banerne med tilhørende rullende Materiel anvendte Kapital ved den første Banes Aabning for Drift, og senere ved Udgangen af hvert Femaar:

Aar.	Samlet Kapital.	Heraf Anlægskapital.
1854	Kr. 8 726 614	Kr. 8 726 614
1860	- 9 067 849	- 8 726 614
1865	- 21 025 964	- 20 570 714
1870	- 26 019 106	- 25 196 914
1875	- 38 662 979	- 35 193 592
30/6 1879	- 75 551 523	- 70 523 513

Hvorledes den ved Udgangen af Terminen 1878—79 anvendte Kapital er tilveiebragt meddeles i Tab. IV. 2. Angaaende Anlægskapitalens Tilveiebringelse henvises forøvrigt til de Pag. 3 meddelte Oplysninger.

De til samme Tid udenfor Anlægskapitalen anvendte Beløb ere tilveiebragte dels ved Laan, dels af Banens Overskud, enten direkte eller ved Afbetaling paa Laanene, og udgjorde Kr. 5 028 010. Heraf udgjør det ved Driftens Overskud tilveiebragte Beløb for Statsbanerne Kr. 641 429.71, hvori imidlertid for Kristiania—Drammenbanen er indbefattet Kr. 100 490.65, der kun midlertidig er udredet af Banens Reservefond for senere at dækkes ved Laan. For Hovedbanen udgjør det tilsvarende Beløb Kr. 273 591.11, og for samtlige Baner udgjør saaledes det af Driftens Overskud tilveiebragte Kr. 915 020 82. Laanene udgjør for Statsbanerne Kr. 3 022 568.68 og for Hovedbanen Kr. 1 090 420.04. Af førstnævnte Laanebeløb i Forbindelse med, hvad der er laant til Anskaffelse af Materialbeholdninger m. m. til besluttede, men endnu ikke udførte Foretagender, samt til Dækkelse af Underbalance paa Driften, tilsammen Kr. 3 432 826.12, er af Statskassen laant Kr. 1 184 780.36 samt tilveiebragt ved Laan af offentlige Fonds Kr. 510 600, ved Udstedelse i Henhold til Lov af 22 Juni 1863 af Obligationer, lydende paa Ihændehaveren og amortisable inden 50 Aar, Kr. 1 056 000, medens Resten, Kr. 681 445.76, ere midlertidige Laan og Forskud af Statskassen, der agtes afløste ved faste Laan. Af den i Anmærkningerne til Tabel IV 2 givne Oplysning med Hensyn til Amortisationstiden vil sees, at kun et Par af de faste Laan for Tiden amortiseres, hvorfor hertil i Terminen 1878—79 alene er medgaaet Kr. 10 192.93, medens de Krav, Amortisationen af disse Laan gjør, i Terminen 1884—85 ville stige til Kr. 93 526.27 Af Laanene vedkommende Hovedbanen er Kr. 600 000 Gjæld til Statskassen i Anledning af Kristiania Stations ved Smaalensbanens Tilslutning foranledigede Udvidelse, og afdrages i 30 Aar fra 1 Januar 1880. Resten, Kr. 490 420.04 i Forbindelse med hvad der tilsvarer Hovedbanens særskilte Formue (Sørengen, Mjøsdampskibene m. m.) Kr. 250 491.92 og andre Aktiva Kr. 23 888.04, tilsammen Kr. 764 800, er Rest paa Laan stort Kr. 900 000, optaget i 1864—68 i Henhold til førnævnte Lov af 1863, og som amortiseres i Løbet af 40 Aar, fra 1ste Juli 1873, med Kr. 22 800

[1]) Heri medregnet Godsvogne, der af Jæderbanen er bleven afgivet til Vossebanen; fraregnes disse erholdes 2.7 t. pr. Km.

hvert 4de Aar og Kr. 22 400 i de mellemliggende.

Tabel V omfatter Driftens Resultater, nemlig det rullende Materiels Benyttelse, dermed udført Befordring af Reisende og Gods m. m., hvortil kommer de økonomiske Resultater, saasom Driftens Indtægter og Udgifter, Overskud og sammes Anvendelse.

Personbefordringens Udvikling paa de forskjellige Baner belyses i Tilslutning til ovennævnte Tabel i sine Hovedtræk af en grafisk Fremstilling paa Planche V, der angiver fra Aar til andet Antal Personkilometer pr. Km. Driftslængde. (Tab. V 2 Col. 83.)

Af samtlige Baner har Kristiania—Drammenbanen den relativt største Personfærdsel med indtil 265 000 Personkilometer pr. Km. Driftslængde (1874), derefter kommer Hovedbanen med indtil 136 000 (1875). Af de øvrige Baner naar ingen synderligt over Halvdelen af Hovedbanens Personfærdsel; lavest staar i saa Henseende Jæderbanen med ca. 29 000 og Rørosbanen med ca. 24 000 Personkilometer pr. Km. Driftslængde.

Godstrafikens Udvikling paa de forskjellige Baner i nævnte Tidsrum belyses paa lignende Maade ved en grafisk Fremstilling paa Planche VI af Antal Tonkilometer pr. Km. Driftslængde. (Tab. V 3 Col. 128.)

Af samtlige Baner har Hovedbanen den relativt største Godstrafik med indtil 192 000 Tonkilometer pr. Km. Kongsvingerbanens Godstrafik har, maalt pr. Driftsenhed, nærmet sig Hovedbanens; den udgjorde nemlig i samme Aar (1877) ca. 159 000 Tonkm. pr. Km. Driftslængde.

De øvrige Baner have derimod en langt ringere Godstrafik at opvise, saaledes Kristiania—Drammenbanen indtil ca. 56 000 Tonkilometer (1877), Drammen—Randsfjordbanen indtil 48 000 Tonkm. (1876), medens Røros- og Jæderbanen kommer endnu betydeligt lavere med henholdsvis ca. 14 000 og 3 600 Tonkm., alt pr. Km. Driftslængde.

Til de i Tabel V behandlede økonomiske Resultater slutter sig endvidere grafiske Fremstillinger (Planche VII, VIII og IX) af Banernes Indtægter (reducerede til Driftsenheden) i Tidsrummet 1/9 1854—30/6 1879, særskilt for Personbefordring (ren Persontrafik) og Godsbefordring (Col. 189) samt for de samlede Driftsindtægter ved hver Bane. Indtægten af Personbefordring har ved Kristiania—Drammenbanen naaet væsentligt høiere end ved nogen anden af vore Baner, og har gaaet op til henved Kr. 8 000 pr. Km. Driftslængde (Kr. 7 940 i 1875). Nærmest denne kommer Hovedbanen med ca. Kr. 5 000 (1875). Smaalensbanen har hidtil opnaaet Kr. 2 400 pr. Aar og Kilometer, men der foreligger endnu ikke Data for mere end det første Halvaar efter dens Aabning. Kongsvingerbanen og Drammen-Randsfjordbanen have omtrentlig holdt Skridt med hinanden med en Indtægt af indtil Kr. 1 900 (1875), Jæderbanen udviser Kr. 930, medens Rørosbanen i sidste Driftsaar, da denne Indtægt staar høiere end tidligere, dog kun har naaet Kr. 774 pr. Km. Driftslængde.

Idetheletaget staar Udbyttet af Personbefordring meget nær i direkte Forhold til denne Trafiks Omfang ved de forskjellige Baner, idet Indtægten pr. Personkilometer, der ligger mellem 3 og 4 Øre, ikke viser sig synderligt varierende.

Indtægten af Godsbefordring er størst ved Hovedbanen, hvilket ikke alene flyder af den forholdsvis betydelige Kvantitet, men tillige af den opnaaede høiere Fragt pr. Tonkilometer; den har naaet op til mellem 15 og 16 000 Kr. pr. Km. Driftslængde (1877). Kongsvingerbanen, der, som tidligere antydet, i enkelte Aar er kommet førnævnte Bane nær, hvad Godstrafikens Størrelse angaar, ligger dog langt under i Henseende til Indtægten, der i det Høieste er naaet op til mellem 5 og 6 000 Kr. Denne Bane har nemlig, som af Tabellerne vil fremgaa, en betydeligt lavere Indtægt pr. Tonkilometer. Dette Forhold er ikke alene begrundet deri, at Hovedbanen i Forbindelse med Trælasttransporten har en væsentligt større Fragtmængde af mere værdifulde og bedre betalende Varesorter, men tillige af andre samvirkende Omstændigheder, saasom den større Befordringsdistance, hvilket giver mindre Udbytte pr. Tonkilometer, idet den af Transportlængden uafhængige Del af Fragten derigjennem fordelt pr. Kilometer, bliver mindre, medens denne Del, forsaavidt angaar Gjennemgangstrafiken mellem Hovedbanen og de svenske Baner, bliver Kongsvingerbanen helt uvedkommende. Endelig maa mærkes, at en betragtelig Del af Banens Godsbefordring

alene har kunnet opnaaes derigjennem, at dens billige Driftsforhold er udnyttet til muligst Nedsættelse af Fragten.

Næst efter Kongsvingerbanen kommer Kristiania—Drammenbanen, som har naaet op til mellem 4 000 og 5 000 Kr., medens Drammen—Randsfjordbanen kun har havt henimod 3 000 Kr. pr. Km. Driftslængde. Af de øvrige har ingen væsentlig overskredet 2 000 Kr., og Jæderbanen endog kun præsteret 250 Kr. pr. Driftsenhed i sit første Driftsaar ($18^{78}/_{79}$) som Indtægt ved Godsbefordring.

De samlede Trafikindtægter, der foruden af den egentlige Person- og Godsbefordring flyde af Ilgods, Post m. m., have ved Hovedbanen udgjort mellem 21 og 22 000 Kr. (1877), ved Kristiania—Drammenbanen mellem 12 og 13 000 Kr. (1875—77), ved Kongsvingerbanen indtil 8 000 Kr. (1877), ved Drammen—Randsfjordbanen indtil 5 000 Kr. (1876), medens de øvrige Baner ikke have naaet op til 4 000 Kr., Rørosbanen og Jæderbanen endog kun til Halvdelen heraf, alt pr. Km. Driftslængde.

Til nærmere Belysning af Trafikforholdene i sin Helhed følger en Oversigt for nedenstaaende Baner hver for sig.

Hovedbanen.

Som tidligere bemærket aabnedes Hovedbanen for almindelig Drift den 1 Septbr. 1854, og har fra Driftens Begyndelse af ved Dampskibsfart paa Mjøsen staaet i Forbindelse med Distrikterne omkring denne Indsø. Fra 1 Septbr. 1862 traadte Hovedbanen i Forbindelse med Kongsvingerbanen (Lillestrøm—Kongsvinger), og fra 6 Oktbr. samme Aar gjennem Dampskibsfarten paa Mjøsen i Forbindelse med Hamarbanen. Hovedbanens Forbindelser udvidedes i Aaret 1867 over Kongsvingerbanen til endel af de svenske Statsbaner, og i 1871 aabnedes fuldstændig Gjennemgangslinie til Gøteborg og Stockholm.

Befordring af Reisende.
(Tabel V, Colonne 24—91.)

I Colonne 28 er givet en Sammenstilling af Antal Reisende fra Banens Aabning indtil $^{30}/_{6}1879$ ($24^{10}/_{12}$ Aar), hvoraf fremgaar, at Personbefordringen allerede i Løbet af de første Aar naaede et forholdsvis betydeligt Omfang, idet Antallet af Reisende fra ca. 128 000 i det første Aar steg til ca. 161 000 og ca. 174 000 i henholdsvis 2det og 3die Driftsaar.

Under de følgende Aar forekommer adskillig Fluktuation, men betragtelig høiere stiger Færdselen ikke i de 12 første Driftsaar, uagtet Kongsvingerbanens Aabning falder inden disse.

Først mod Slutningen af Sextiaarene indtræder en decideret Forøgelse, idet det aarlige Antal af befordrede Reisende gaar op til omkring 195 000, og stiger dette i den første Halvdel af Syvtiaarene betydeligt, nemlig fra ca. 200 000 Reisende i 1870 til ca. 330 000 i 1875, det største Antal, som hidtil er befordret i et Aar, og er dette mere end $2^1/_2$ Gang det Antal, som blev befordret i det første Driftsaar.

Fra 1876 indtræder derimod en Tilbagegang i de Reisendes Antal, og først Terminen $18^{78}/_{79}$ viser en fornyet opadgaaende Bevægelse.

Til Udjævning af mere tilfældige Indflydelser fra Aar til andet er i nedenstaaende Tabel beregnet Middeltal pr. Driftsaar for hvert Femaar fra og med 2det Driftsaar[1]).

Tidsrum.	Reisende.	Reiselængde (midlere). Km.	Personkilometer.		Midlere Forøgelse i Femaaret.	
			Total.	pr. Km. Driftslængde.	Reisende.	Personkilom.
$^1/_9$1855—$^{31}/_8$1860	164 825	32.6	5 375 265	79 048	36 778	-
$^1/_9$1860—$^{31}/_8$1865	159 083	33.2	5 275 086	77 575	÷ 5 742	÷ 100 179
$^1/_9$1865—$^{31}/_{12}$1870	194 934	31.5	6 144 810	90 365	35 851	869 724
1871—1875 . .	277 408	28.4	7 881 209	115 900	82 474	1 736 399
1876—$^{30}/_6$1879 .	286 225	28.9	8 272 716	121 658	8 817	391 507

[1]) For første Driftsaar findes kun Opgave for Antal Reisende (128 047).

Den stærkeste Stigning sees at falde i Femaaret 1871—75, hvori Forøgelsen gaar op til ca. 82 000 Reisende med ca. 1 700 000 Personkm. Det høieste Middeltal, ca. 290 000 Reisende med ca. 8 300 000 Personkm., falder derimod i den sidste 3½ aarige Periode, fornemlig paa Grund af de gunstigere Resultater af 1876 & 1877 Aars Drift.

Samtidig med Stigningen i Personfærdselen har den midlere Reiselængde været i Aftagende. Fra 33.2 Km. i Femaaret 1860—65 er den gaaet ned til 28.4 Km. i 1871—75, altsaa formindsket med ca. 15 %. Dette hidrører for en stor Del fra den Omstændighed, at den betydeligste Forøgelse af Færdselen har fundet Sted paa Strækningen fra Kristiania til Lillestrømmen, idet Trafiken fra Kongsvingerbanen og de svenske Baner optages ved nævnte Krydsningsstation, og for den allervæsentligste Del tager Retningen til Kristiana. Det Antal Reisende, som befordres paa denne ca. 21 Km. lange Banestrækning, faar saaledes en betydelig kortere Reiselængde end den gjennemsnitlige paa Banen.

En anden Omstændighed, som ogsaa har bidraget til at forkorte den midlere Reiselængde, er den forholdsvis stærkere Udvikling af Trafiken mellem Kristiania og de denne By nærmestliggende Stationer.

Til den betydelige Stigning i Hovedbanens Personfærdsel have flere Omstændigheder samtidig bidraget, hvoraf fremhæves den Indflydelse, som nye Baners Tilslutning har øvet paa Udviklingen.

I de første 8 Driftsaar trafikeredes Hovedbanen uden nogen Forbindelse med andre Baner. For dette Tidsrum (1854—62) sammenstilles i nedenstaaende Tabel nogle Resultater af Personbefordringen indtil Kongsvingerbanens Aabning, samt efter denne indtil de svenske Baners Tilslutning (1863—66).

Driftsaar.[1])	Færdsel mellem Kristiania og Banens egne Stationer.		Færdsel mellem Mellemstationerne.		Færdsel mellem Hoved- og Kongsvingerbanen.		Hovedsum Reisende (med ordinære Tog).
	Antal Reisende.	pCt. af Hovedsum.	Antal Reisende.	pCt. af Hovedsum.	Antal Reisende.	pCt. af Hovedsum.	
			Tidsrummet 1855—62.				
1855—56	137 916	88.0	18 783	12.0	-	-	156 699
1856—57	153 628	89.0	18 998	11.0	-	-	172 626
1857—58	146 504	88.7	18 584	11.3	-	-	165 088
1858—59	148 184	88.1	20 000	11.9	-	-	168 184
1859—60	132 633	88.0	18 085	12.0	-	-	150 718
1860—61	125 191	88.1	16 875	11.9	-	-	142 066
1861—62	134 048	87.8	18 685	12.2	-	-	152 733
Middeltal	139 729	88.3	18 577	11.7	-	-	158 306
			Tidsrummet 1863—66.				
1862—63	111 960	72.0	13 405	8.6	30 225	19.4	155 590
1863—64	100 140	62.9	12 995	8.2	45 942	28.9	159 077
1864—65	88 452	62.2	10 300	7.2	43 520	30.6	142 272
1865—66[2])	142 001	59.2	29 226	12.2	68 464	28.6	239 691
Middeltal	102 127	63.5	15 214	9.5	43 419	27.0	160 760

[1]) Fra 1ste September til 31te August. For 1ste Driftsaar mangler Opgave over Færdslens Fordeling.
[2]) 16 Maaneder, nemlig fra 1ste September 1865 til 31te December 1866.

Tabellen viser for det første Tidsrum en forholdsvis stor Regelmæssighed i Personfærdselen, hvoraf ca. 88 pCt. berørte Kristiania.

I den første Tid efter Kongsvingerbanens Aabning blev den samlede Personbefordring i det Væsentlige uforandret, derimod indtraadte samtidig med denne Banes Tilslutning en betragtelig Nedgang i Hovedbanens lokale Personfærdsel, som Følge af at Kongsvingerbanen har berørt Hovedbanens Trafikomraade og bevirket, at en Del Reisende, som tidligere søgte Hovedbanens Stationer nordenfor Lillestrømmen, fik lettere Adkomst til Kongsvingerbanen, og først over Lillestrømmen tilførtes Hovedbanen. I Løbet af de paafølgende 10 Driftsaar efter Kongsvingerbanens Aabning (1863—72) hævede Hovedbanens Lokalfærdsel sig efterhaanden til dens tidligere Standpunkt, og oversteg dette betydeligt under Driftens senere Aar, saaledes som det vil fremgaa af hosstaaende Tabel, der i Middeltal pr. Driftsaar for Tidsrummene 1867—70, 1871—75 og 1876—30/679 giver en Oversigt over Personbefordringen efter de svenske Baners Tilslutning gjennem Kongsvingerbanen.

Tidsrum.	Mellem Hovedbanen og Kongsvingerbanen.				Mellem Hovedbanen og de svenske Baner.				Sum.		Øvrige Befordring paa Banen[2]) (Lokalfærdsel).	
	Afg. fra Hovedbanen.	Ank. til Hovedbanen.	Sum.	pCt.[1])	Afg. fra Hovedbanen.	Ank. til Hovedbanen.	Sum.	pCt.[1])				
	Antal Reisende.				Antal Reisende.				Antal.	pCt.[1])	Sum.	pCt.[1])
1867—70 . . .	25 475	25 651	51 126	25.7	2 890	3 628	6 518	3.3	57 644	29.0	141 397	71.0
1871—75 . . .	31 543	31 965	63 508	22.9	6 919	7 082	14 001	5.0	77 509	27.9	199 898	72.1
1876—30/679 . .	29 671	30 162	59 833	20.9	6 238	6 780	13 018	4.6	72 851	25.5	213 375	74.5

Den betydeligste Del, nemlig over 70 pCt., (Terminen 18^78/79 indtil 77 pCt.) af Hovedbanens hele Personfærdsel vedkommer saaledes dens eget Trafikomraade, heri indbefattet Forbindelsen med Oplandene over Mjøsen.

Samfærdselen med fremmede Baner har i enkelte Aar gaaet op til over 30 pCt.; den har fra ca. 55 000 Reisende i 1867 hævet sig op til ca. 90 000 i 1875. Heraf indtager Færdselen med Kongsvingerbanen den betydeligste Plads, idet den i første Del af Tidsrummet udgjør ca. 1/4 af den hele Personbefordring. Omendskjøndt i forholdsvis stærk Stigende (fra 53 000 i 1867 til 73 000 i 1875), har dog denne Færdsel, som procentvis Andel af den hele Personbefordring, befundet sig i Nedgang gjennem det hele Tidsrum og har altsaa ikke holdt Skridt med Udviklingen forøvrigt.

Samfærdselen med de svenske Baner er, omendskjøndt den er bleven forøget til det dobbelte mod Tidsrummet i 1867—70, af forholdsvis liden Betydning, idet den neppe udgjør 5 pCt. af Hovedbanens samlede Personbefordring.

Det Forhold, hvori Færdselen fra og til Kongsvingerbanen og de svenske Baner fordeler sig paa Kristiania, Eidsvold og Banens øvrige Stationer, fremgaar af nedenstaaende Tabel, der meddeler Middeltal pr. Driftsaar for de førnævnte Tidsrum:

[1]) I pCt. af den samlede Personbefordring (Antal Reisende).
[2]) Befordring med Extratog og militær Transport heri medregnet.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Kristiania.				Eidsvold.				Hovedbanens øvrige Stationer.			
	Afg.	Ank.	Sum.	pCt.[1])	Ank.	Afg.	Sum.	pCt.[1])	Ank.	Afg.	Sum.	pCt.[1])
	Antal Reisende.				Antal Reisende.				Antal Reisende.			
Mellem ovennævnte Stationer og Kongsvingerbanen:												
1867 — 70 . .	22 817	23 000	45 817	89.6	554	640	1 194	2.3	2 097	2 018	4 115	8.1
1871 — 75 . .	28 100	28 248	56 349	88.7	855	826	1 681	2.7	2 863	2 616	5 479	8.6
1876—30/679 . .	25 930	26 332	52 262	87.4	833	732	1 565	2.6	2 998	3 008	6 006	10.0
Mellem ovennævnte Stationer og de svenske Baner:												
1867 — 70 . .	2 754	3 396	6 150	94.4	119	30	149	2.3	113	106	219	3.3
1871 — 75 . .	6 704	6 853	13 557	96.8	121	89	210	1.5	108	126	234	1.7
1876—30/679 . .	6 040	6 546	12 586	96.7	131	74	205	1.6	101	126	227	1 7

Kristiania optager altsaa henimod 90 pCt. af Færdselen med Kongsvingerbanen — i de senere Driftsaar noget mindre — og ca. 96 pCt. og derover af Samfærdselen med de svenske Baner.

Til nærmere Belysning af Hovedbanens lokale Personfærdsel[2]) tjener nedenstaaende Tabel, som i Middeltal pr. Driftsaar for førnævnte Tidsrum angiver, hvorledes Antallet af Reisende fordeler sig paa Færdsel mellem Banens Endestationer, mellem disse og Mellemstationer, saavelsom mellem sidstnævnte indbyrdes.

Tidsrum.	Færdsel mellem Banens Endestationer.				Færdsel mellem Kristiania og Mellemstationerne.				Færdsel mellem Eidsvold og Mellemstationerne.				Færdsel mellem Mellemstationerne.	
	Fra Kristiania til Eidsvold.	Fra Eidsvold til Kristiania.	Sum.	pCt.[3])	Afg. fra Kristiania.	Ank. til Kristiania.	Sum.	pCt.[3])	Ank. til Eidsvold.	Afg. fra Eidsvold.	Sum.	pCt.[3])	Antal Reisende.	pCt.[3])
	Antal Reisende.				Antal Reisende.				Antal Reisende.					
1867 — 70	16 337	18 753	35 090	26.7	39 126	36 021	75 147	57.2	3 884	3 765	7 649	5.8	13 582	10.3
1871 — 75	19 743	20 929	40 672	22.1	58 681	54 607	113 288	61.5	4 478	4 676	9 154	5.0	21 069	11.4
1876-30/679	21 588	23 135	44 723	21.5	65 756	62 089	127 845	61.5	4 947	5 048	9 995	4.8	25 495	12.2

Indtil 84 pCt. af den lokale Færdsel berører Kristiania, og 22 til 27 pCt. befordres paa Banen i hele dens Længde.

Den overveiende Del af den lokale Personfærdsel, ca. 60 pCt., sees at foregaa mellem Kristiania og Mellemstationer, og er Udviklingen af denne Færdsel paa Kristiania i høiere Grad kommen de Stationer til Gode, der ligge denne By nærmest, saaledes som det vil fremgaa af nedenstaaende procentvise Sammenstilling:

[1]) I pCt. af den samlede Færdsel med andre Baner.

[2]) Forbindelsen med Oplandene over Mjøsen indbefattet.

[3]) I pCt. af Lokaltrafik (Befordring af Reisende mellem Banens egne Stationer). Befordring med Extratog og militær Transport heri ikke medregnet, da ingen Opgave haves over Fordelingen af denne Befordring mellem de forskjellige Stationer.

Befordring af Reisende			
Mellem Kristiania og Stationerne.	I pCt. af den samlede Befordring mellem Kristiania og Mellemstationer.		
	1867.	1875.	18⁷⁸/₇₉.
Bryn og Grorud. .	20.1	35.0	32.8
Strømmen og Lillestrømmen . . .	30.4	31.4	30.2
Lersund, Frogner og Kløften	19.5	15.6	16.6
Trøgstad og Dahl .	30.0	18.0	20.4

Paa Planche X findes en grafisk Fremstilling, der for Driftsaaret 18⁷⁸/₇₉ giver et samlet Overblik over den relative Betydning af Hovedbanens Personfærdsel i de forskjellige Retninger, og mellem de forskjellige Stationer.

Til Høire er angivet Antal Reisende i Retning fra Kristiania, til Venstre i Retning til Kristiania, hvilke selvfølgeligt ikke afvige væsentligt fra hinanden, og bliver Figuren saaledes paa det Nærmeste symetrisk paa begge Sider af Midtlinien.

Yderst til begge Sider kommer Personfærdselen mellem de svenske Baners og Hovedbanens Stationer, dernæst Færdselen mellem disse og Kongsvingerbanen, hvorefter følger den øvrige Personfærdsel paa Hovedbanen til og fra Kristiania, og endelig nærmest Midtlinien den Del af den lokale Færdsel, som ikke berører Kristiania.

Størrelsen af de paa forskjellig Maade skraferede (og blanke) Flader i Figuren svarer til Antallet af Personkilometer, som for Driftsaaret 18⁷⁸/₇₉ har udgjort:

i Samfærdsel med de svenske Baner	237 000	(ca. 3 pCt.)
— — Kongsvingerbanen	1 028 000	(- 13 —)
Mellem Hovedbanens egne Stationer	6 631 000	(- 84 —)
Tilsammen	7 896 000	Personkm.

Denne Frekvents er meget ujevnt fordelt paa de forskjellige Dele af Banen, saaledes er paa Strækningen Kristiania—Lillestrøm Persontrafiken over 2½ Gang saa stærk, som paa den ovenfor liggende Del af Hovedbanen. Fordelt paa hver Kilometer af Banens Længde nedenfor og ovenfor Lillestrømmen faar man nemlig henholdsvis 199 000 og 77 000 Personkm.

Det procentvise Forhold, hvori de forskjellige Vognklasser have været benyttede, meddeles i Tabel V col. 47—51, hvoraf nedenstaaende Sammenstilling indeholder Middeltal pr. Driftsaar for hvert Femaar.

Tidsrum.	Procent af Vognenes Pladse benyttede[1])				
	I	II	III	IV	alle Klasser.
	Klasse.				
1/9 1855—31/8 60	11.0	22.6	25.0	34.3[2])	27.8
1/9 1860—31/8 65	8.3	21.9	30.5	-	26.5
1/9 1865—31/12 70.	9.5	22.7	28.8	-	25.0
1871—75.	10.5	24.4	32.6	-	27.9
1876—30/6 79	7.0	22.3	31.1	-	25.9

[1]) Personkilometer i pCt. af Pladskilometer.
[2]) IV Kl. blev i 1860 inddragen.

Befordring af Gods.
(Tabel V 3 Col. 92—134.)

Fra Banens Aabning i 1854 til og med Driftsaaret 1877 har Godsbefordringen været i saagodtsom uafbrudt Stigning. I første Driftsaar transporteredes en Godsmængde af ca. 83 000 Tons, i 1863 naaede samme op til ca. 174 000 Tons, altsaa mere end det Dobbelte, i 1867 til ca. 253 000 Tons, eller over det Tredobbelte, i 1873 til 346 000 Tons, altsaa over det Firedobbelte og endelig i 1877 til 414 000 Tons eller omkring det Femdobbelte af Transportmængden i første Driftsaar. Men dette er ogsaa den største Mængde, som hidtil i et Aar er befordret paa Banen.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over denne Udvikling i Middeltal pr. Driftsaar for hvert Femaar, hvorved den mere tilfældige Indflydelse, som vexlende Konjunkturer m. m. har øvet paa de enkelte Aar, i det Væsentlige udjævnes:

	Godsbefordring.[1])		Midlere Forøgelse i Femaaret.		Midlere Transportlængde pr. Ton.
	t. (col 94.)	tkm. (col 108.)	t.	tkm.	
1/9 1855—31/8 60.	139 300	4 670 826	56 339	-	33.5
1/9 1860—31/8 65.	200 421	7 128 115	61 121	2 457 289	35.6
1/9 1865—31/12 70	268 645	8 537 499	68 224	1 409 384	31.8
1871—75	328 897	9 939 277	60 252	1 401 778	30.2
1876—30/6 79	368 087	11 318 923	39 190	1 379 646	30.8

Med ca. 60 000 Tons har saaledes Hovedbanens Godsbefordring steget gjennem hvert paafølgende Femaar til og med 1871—75, imedens den midlere Transportlængde pr. Ton har aftaget med indtil 15 pCt. af lignende Grunde, som fremhævet under Personbefordringen.

Sammenstilles ovenstaaende Tabel med den tilsvarende Tabel over Personfærdselen (Pag. 11), viser det sig, at Godsbefordringen har udviklet sig mere jevnt gjennem det hele Tidsrum end Personfærdselen, og medens dennes hidtil opnaaede Maximum ca. 2½ Gang overstiger Resultatet af første Driftsaar, har Godsfærdselen naaet op til at blive ca. 5 Gange saa stor, som den var fra først af. Kulminationspunkterne falde heller ikke ganske sammen, idet Personfærdselen naar sit i 1875, medens Godsfærdselen i dette Aar endnu er i Stigende og staar paa sin største Høide i 1877, men bliver derefter nedgaaende under Trykket af de mindre gunstige Konjunkturer.

For de første 8 Aar af Banens Drift maa Stigningen i Godsfærdselen antages væsentligst begrundet i, at Distrikterne efterhaanden lærte at drage mere Fordel af det nye Kommunikationsmiddel, imedens efter denne Tid tillige nye Baners Tilslutning har bidraget betydeligt til Stigningen i Trafiken.

Ved Kongsvingerbanens Aabning i 1863 viser der sig, ligesom for Personfærdselens Vedkommende, en temporær Nedgang i Godsfærdselen mellem Banens egne Stationer (lokale Færdsel), som Følge af, at Kongsvingerbanen har berørt Hovedbanens Trafikomraade (cfr. Tabel V. 3 Col. 97), men denne Nedgang bliver mere end opveiet ved den Færdsel, som den nye Bane bringer ind paa Hovedbanen. I Slutningen af 1867 og fornemlig i 1871 indtraadte ved Forbindelsen med de svenske Statsbaner over Kongsvingerbanen et nyt Udviklingsmoment.

Færdselen mellem Hovedbanens og Kongsvingerbanens Stationer har udgjort fra ca. 27 til ca. 33 Procent af Hovedbanens samlede Godsbefordring, og Færdselen over Kongsvingerbanen fra og til de svenske Baners Stationer fra ca. 5 til ca. 16 pCt. af samme; tilsammen er det altsaa omkring 40 pCt. af den paa Hovedbanen befordrede

[1]) For 1ste Driftsaar haves alene Opgave over Antal Ton (82 961).

Godsmasse, som hidrører fra Samfærdsel med andre Baner. Denne Trafik er behandlet i følgende Tabel, der indeholder Middeltal pr. Driftsaar for de opførte Tidsrum:

Tidsrum.	Mellem Hovedbanen og Kongsvingerbanen.				Mellem Hovedbanen og de svenske Baner.				Sum.	
	Afgaaet fra Hovedbanen.	Ank. til Hovedbanen.	Sum.		Afgaaet fra Hovedbanen.	Ank. til Hovedbanen.	Sum.			
			Total.	pCt.[1])			Total.	pCt.[1])	Total.	pCt.[1])
	t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	
1867—70 . . .	11 197	78 866	90 063	32.7	1 791	12 670	14 461	5.3	104 524	38.0
1871—75 . . .	14 005	76 867	90 872	27.6	8 049	23 833	31 882	9.7	122 754	37.3
1876—30/679 . .	16 566	83 803	100 369	27.3	8 645	48 742	57 387	15.6	157 756	42.9

Den allervæsentligste Del af denne Godsfærdsel (ca. 94 à 99 pCt.) berører Kristiania, som det vil fremgaa af hosstaaende Tabeller, der angive, hvorledes Færdselen fra og til Kongsvingerbanen og de svenske Baner fordeles paa Banens Endestationer og Mellemstationer.

Tidsrum.	Kristiania.				Eidsvold.				Øvrige Stationer.			
	Afg.	Ank.	Sum.		Ank.	Afg.	Sum.		Ank.	Afg.	Sum.	
			Total.	pCt.[2])			Total.	pCt.[2])			Total.	pCt.[2])
	t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	t.	t.	
Mellem ovennævnte Stationer og Kongsvingerbanen.												
1867—70 . .	10 847	78 206	89 053	98.9	386	91	477	0.5	274	259	533	0.6
1871—75 . .	12 959	73 009	85 968	94.6	421	293	714	0.8	3 437	753	4 190	4.6
1876—30/679 .	14 019	80 068	94 087	93.7	374	413	787	0.8	3 362	2 133	5 495	5.5

[1]) I pCt. af samlet Godsbefordring.
[2]) I pCt. af Godsbefordring mellem Hoved- og Kongsvingerbanen.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Kristiania.				Eidsvold.				Øvrige Stationer.			
	Afg.	Ank.	Sum.		Ank.	Afg.	Sum.		Ank.	Afg.	Sum.	
			Total.	pCt.[1])			Total.	pCt.[1])			Total.	pCt.[1])
	t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	t.	t.	
Mellem ovennævnte Stationer og de svenske Baner.												
1867—70 . .	1 782	12 523	14 305	98.9	83	4	87	0.6	64	5	69	0.5
1871—75 . .	7 908	22 858	30 766	96.5	366	41	407	1.3	609	100	709	2.2
1876—30/679 .	8 527	47 450	55 977	97.5	734	55	789	1.4	558	63	621	1.1

Hovedbanens øvrige Godsfærdsel for samme Tidsrum, eller Færdselen mellem Banens egne Stationer (Lokalfærdsel) behandles nærmere i nedenstaaende Tabel. (Middeltal pr. Driftsaar.)

Tidsrum.	Færdsel mellem Banens Endestationer.[2])				Færdsel mellem Kristiania og Banens Mellemstationer.				Færdsel mellem Eidsvold og Banens Mellemstationer.[2])		Færdsel mellem Mellemstationerne.	
	Fra Kristiania til Eidsvold.	Fra Eidsvold til Kristiania.	Sum.		Afg. fra Kristiania.	Ank. til Kristiania.	Sum.					
			Total.	pCt.[3])			Total.	pCt.[3])	Total.	pCt.[3])	Total.	pCt.[3])
	t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.		t.	
1867—70 . .	20 126	14 916	35 042	20.5	11 321	114 228	125 549	73.6	2 304	1.4	7 625	4.5
1871—75 . .	26 026	18 745	44 771	21.7	15 255	134 470	149 725	72.6	3 005	1.5	8 642	4.2
1876—30/679 .	32 032	22 282	54 314	25.8	25 341	117 648	142 989	68.0	5 831	2.8	7 145	3.4

For Driftsaaret 18 78/79 gives paa Planche XI til Oversigt en grafisk Fremstilling af Hovedbanens Godsfærdsel i Retning op og ned. Yderst til begge Sider kommer paa Strækningen Kristiania—Lillestrømmen Samfærdselen med de svenske Baner, dernæst med Kongsvingerbanens Stationer, saa kommer den øvrige Godsfærdsel paa Hovedbanen, hvorunder indgaar Trafiken over Eidsvold med Mjøstationerne og Rørosbanens Stationer, forsaavidt den berører Kristiania. Endelig kommer inderst den Færdsel, hvormed dette ikke er Tilfældet.

[1]) I pCt. af Godsbefordring mellem Hovedbanen og de svenske Baner.
[2]) Heri indgaar Færdselen fra og til Mjøsstationerne og Rørosbanens Stationer.
[3]) I pCt. af den samlede Lokalfærdsel.

De skraferede (og blanke) Flader i Figuren representere tilsammen for op ned følgende Antal Tonkilometer:

i Samfærdsel med de svenske Baner	772 000	(ca. 8 pCt.)
i Do. med Kongsvingerbanen	1 766 000	(ca. 19 pCt.)
øvrige Godsfærdsel. .	6 835 000	(ca. 73 pCt.)
Tilsammen ca.	9 373 000	Tonkm.

Heri er ikke medregnet Kjøreredskaber, levende Dyr, Ilgods og Reisegods. Godsfærdselen er i nævnte Aar omtrent dobbelt saa stor i Retning op som ned, hvoraf selvfølgelig Figuren bliver usymetrisk til begge Sider om Midtlinien.

Den vægtigste Færdsel forekommer paa Strækningen Lillestrømmen — Kristiania, idet den i nævnte Tidsrum udgjorde 280 000 Tonkm. mod 80 000 Tonkm. mellem Lillestrømmen og Eidsvold, og i Gjennemsnit for den hele Bane 138 000 Tonkm., alt pr. Km. Driftslængde.

Til Oplysning om de hovedsagelige Varesorter giver følgende Tabel en Fordeling paa Skovprodukter, Produkter vedkommende Landbrug og øvrige Varer. Tabellen begynder med Aaret 1867, hvori Forbindelsen aabnedes med de svenske Baner, og fra hvilket Tidspunkt nærmere Oplysninger om Varesorterne foreligge. Tabellen angiver Middeltal pr. Driftsaar for de opførte Tidsrum.

Termin.	Skovprodukter.			Produkter vedkommende Landbrug.					Øvrige Varer (exclus. fragtfrit Gods).		Sum Fragtgods. (Col. 92.)
						Heraf udgjør					
						Produkter af					
	Total.	pCt.	Heraf forædlet.	Total.	pCt.	Agerbrug.	Fædrift.	Gjødningsstoffe.	Total.	pCt.	
	t.		t.	t.		t.	t.	t.	t.		t.
Op.[1])											
1867—70. . .	321	0.8	156	11 201	27.0	7 073	62	4 066	29 947	72.2	41 469
1871—75. . .	1 251	2.0	573	14 831	24.3	10 465	326	4 040	45 088	73.7	61 170
1876—30/679 .	3 206	3.7	1 429	32 258	37.6	20 689	795	10 774	50 287	58.7	85 751
Ned.											
1867—70. . .	203 806	92.5	119 713	6 162	2.8	1 962	4 196	4	10 304	4.7	220 272
1871—75. . .	227 260	88.9	120 933	10 521	4.1	4 063	6 442	16	17 935	7.0	255 716
1876—30/679 .	240 300	88.0	121 318	11 878	4.4	4 142	7 400	336	20 921	7.6	273 099
Sum.											
1867—70. . .	204 127	78.0	119 869	17 363	6.6	9 035	4 258	4 070	40 251	15.4	261 741
1871—75. . .	228 511	72.1	121 506	25 352	8.0	14 528	6 768	4 056	63 023	19.9	316 886
1876—30/679 .	243 506	67.9	122 747	44 136	12.3	24 831	8 195	11 110	71 208	19.8	358 850

I denne Tabel er til Skovprodukter henført, foruden al Slags forædlet og uforædlet Trælast, tillige saadanne Varer som Brænde, Sagflis, Bar, Bark, Mose, Vidier, Træmasse, Trækul, Tjære, Tagspaan og andre simple Trævarer. Til Produkter vedkommende Landbruget er, som det vil sees, henregnet ikke alene Produkter af Agerbrug og Fædrift, men tillige Gjødningsstoffe, saasom Gjødsel, Poudrette, Benmel o. desl.

[1]) «Op» betegner Retningen fra Kristiania.

Skovprodukter indtage den betydeligste Plads, men have i de betragtede Tidsrum ikke ganske holdt Skridt med den gjennemsnitlige Stigning for samtlige Varesorters Vedkommende. Den procentvise Andel i den samlede Trafikmasse er nemlig for Skovprodukternes Vedkommende gaaet ned fra 78 til ca. 68 pCt. Det er selvfølgelig Trælast og Brænde, som indtager den aldeles overveiende Plads blandt de befordrede Skovprodukter. Disse Varesorter udgjøre nemlig i Middeltal pr. Driftsaar for de trende Driftsperioder henholdsvis 203 182 af de ialt befordrede 204 127 Tons, 227 431 af ialt 228 511 Tons og 241 227 af ialt 243 506 Tons.

I Forhold til det hele Kvantum af Skovprodukter udgjøre de mere eller mindre forædlede Varesorter af denne Transportgruppe i 1867—70 henimod 59 pCt., i 1871—75 incl. 53 pCt. og i 1876 til 30/679 vel 50 pCt.; disse have altsaa relativt været i nogen Grad nedgaaende.

Af Produkter vedkommende Landbruget føres i Retning opover Banen fornemlig Korn- og Melvarer og dernæst Gjødningsstoffe, medens Transport af Fædriftsprodukter i denne Retning har været ubetydelig. For Korn- og Melvarer alene ere Middeltallene for den aarlige Transport i denne Retning i disse Tidsrum henholdsvis 7 073, 9 896 og 18 044 Tons, hvilket svarer til i Gjennemsnit ca. 60 pCt. af den hele Transport i nævnte Retning af denne Varegruppe.

I Retning nedover fordeles denne Transport i det Væsentligste paa de i følgende Tabel specificerede Varesorter, hvoraf Melk sees at være den betydeligste Transportgjenstand (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Produkter af Agerbrug			Produkter af Fædrift		
	Korn- & Melvarer. t.	Poteter. t.	Foderstoffe (Hø & Halm.) t.	Kjød & Flesk. t.	Smør & Ost. t.	Melk. t.
1867—70.	833	1 021	108	422	1 030	2 728
1871—75.	2 351	1 425	287	519	1 780	4 067
1876—30/679	2 241	1 472	428	755	1 677	4 876

For Øvrige Varer angive nedenstaaende Tabeller Kvantiteten af de væsentlige Slags Transportgjenstande i begge Retninger (Middeltal pr. Driftsaar):

Opover.

Tidsrum.	Kul, Cokes & Cinders. t.	Jern, Staalvarer & Spiger. t.	Sild. t.	Salt. t.	Øl & Brændevin. t.
1867—70	6 257	1 800	3 616	5 047	1 041
1871—75	10 759	3 929	7 746	4 345	1 528
1876—30/679.	15 610	6 385	6 822	3 956	1 623

Nedover.

Tidsrum.	Jernvarer, Mælm & Nikkel. t.	Glas-varer. t.	Ølflasker (tomme). t.	Brænde-vin. t.
1867—70 . .	1 900	531	783	2 276
1871—75 . .	4 326	531	1 024	2 702
1876—30/679 .	7 788	338	932	2 966

Oversigt over Forholdet mellem Størrelsen af op- og nedgaaende Færdsel (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Af den samlede Godsbefordring har været ført			
	Op	Ned	Op	Ned
	I pCt. af Vægt. (Col. 94.)		I pCt. af Tonkilometer. (Col. 108.)	
1/91855—31/860 . . .	16.8	83.2	23.7	76.3
1/91860—31/865 . . .	21.9	78.1	29.1	70.9
1/91865—31/1270. . .	18.2	81.8	24.6	75.4
1871—75	21.0	79.0	28.0	72.0
1876—30/679 . . .	24.6	75.4	31.4	68.6

Godsfærdselen har, som vedstaaende procentvise Sammenstilling angiver, i overveiende Grad gaaet i Retning nedover, og følgelig maattet medføre en forholdsvis betydelig Transport af tomme Vogne opover, et Forhold, der imidlertid i nogen Grad efterhaanden er bleven forbedret.

Samlet Trafik.
(Tab. V 4 Col. 135—150.)

Som Følge bl. A. af, at den væsentligste Stigning i saavel Person- som Godsfærdselen har fundet Sted paa en kortere Del af Banens hele Driftslængde, har denne Omstændighed ikke kunnet forebygge, at Forholdet mellem befordret Nettovægt og Bruttovægt har været noget nedgaaende.

Efterfølgende Tabel oplyser nærmere Forholdene i saa Henseende for den samlede Trafiks Vedkommende (Person- og Godstrafik) i Middeltal pr. Driftsaar for hvert Femaar.

(Sammendrag af Tabel V's Colonner 135—139):

Tidsrum.	Netto af Reisende og Gods. (Col. 135.)	Brutto (Lokomotivvægt inclusive). Total. (Col. 139.)	Heraf kommer paa Lokomotiverne.	Netto i pCt. af Brutto.
	Tonkilometer.		pCt.	pCt.
1/91855—31/860.	5 171 171	19 112 775	27.4	27.1
1/91860—31/865.	7 635 398	27 542 311	27.7	27.7
1/91865—31/1270	9 121 183	35 306 118	30.7	25.8
1871—75	11 074 134	44 101 801	29.4	25.1
1876—30/679	12 440 479	50 275 832	27.8	24.8

Den Indflydelse, som den stigende Trafik har øvet paa Togenes Sammensætning og Vægt fremstilles i følgende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning.				Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt.	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde.
	Personvogne.	Post & Stoppevogne.	Godsvogne.	Sum.		
	Antal.				t.	
1/9 1855—31/8 60	3.41	1.79	10.29	15.49	131.09	2 127
1/9 1860—31/8 65	3.28	1.76	13.05	18.09	152.97	2 600
1/9 1865—31/12 70.	3.74	1.78	14.75	20.27	177.45	2 844
1871—75	4.11	1.99	15.46	21.56	204.24	3 002
1876—30/6 79	4.36	1.96	15.67	21.99	220.04	3 163

Driftens økonomiske Resultater.

(Tabel V 5. Colonne 151—245.)[1]

Banens samlede Indtægter (Col. 196) øgedes i Løbet af de første 10 Aars Drift til omtrent det Dobbelte (Kr. 480 000 i 1854 mod Kr. 984 000 i 1864), og efter 23 Aars Drift til omtrent det Tredobbelte (Kr. 1 446 000 i 1877) imod Resultaterne af 1ste Aars Drift. Senere ere Indtægterne gaaede ned med den aftagende Trafik, og viser Banens 25de Driftsaar, Terminen 1878—79, en Indtægt (Kr. 1 111 000), der omtrent falder sammen med Indtægten i Banens 15de Driftsaar (1869 Kr. 1 118 000).

Banens Udgifter (Col. 223) ere samtidig stegne i omtrent samme Forhold, nemlig fra ca. Kr. 321 000 (1854) til ca. Kr. 884 000 (1876), da de naaede sit Maximum.

Følgende Tabel indeholder i Middeltal pr. Driftsaar for Femaarene en Oversigt over Banens Indtægter og Udgifter samt Overskud (Bruttoindtægternes Overskud over Driftsudgifter) og sammes Forhold til den i Banen nedlagte Kapital:

Tidsrum.	Indtægt.		Udgift.		Udgift i pCt. af Indtægt.	Overskud.		
	Total. Kr.	Pr. Km. Driftslængde. Kr.	Total. Kr.	Pr. Km. Driftslængde. Kr.		Total. Kr.	Pr. Km. Driftslængde. Kr.	I pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.
1/9 1855—31/8 60 . .	666 909	9 807	351 889	5 175	52.8	315 020	4 632	3.54
1/9 1860—31/8 65 . .	908 675	13 363	520 233	7 651	57.3	388 442	5 712	4.28
1/9 1865—75 . . .	1 012 761	14 894	477 373	7 020	47.1	535 388	7 874	5.85
1871—75	1 163 544	17 111	630 278	9 269	54.2	533 266	7 842	5.82
1876—30/6 79 . . .	1 299 467	19 110	736 073	10 825	56.6	563 394	8 285	6.07

[1] I Anmærkningen til denne Tabel redegjøres for de Principer, hvorefter man ved Bearbeidelsen af det foreliggende Materiale er gaaet frem.

Overskuddet var størst 1877, da det opgik til ca. Kr. 639 000 (ca. Kr. 10 190 pr. Km. Driftslængde) eller 7.57 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.

Af Indtægterne indkommer den væsentligste Del ved Godstrafik; den har nemlig indbragt henimod 3/4 af Bruttoindtægterne, saaledes som hosstaaende Tabel over Indtægternes Fordeling nærmere angiver i Middeltal pr. Driftsaar for hvert Femaar:

Tidsrum.	Indtægter ved Persontrafik.		Indtægter ved Godstrafik.		Andre Indtægter.	Af Indtægterne kommer paa		
	Total.	Pr. Km. Driftslængde.	Total.	Pr. Km. Driftslængde.	Total.	Persontrafik.	Godstrafik.	Andre Indtægter.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.		
1/9 1855—31/8 60	172 078	2 530	472 585	6 950	22 246	25.8	70.9	3.3
1/9 1860—31/8 65	179 859	2 645	698 488	10 272	30 328	19.8	76.9	3.3
1/9 1865—31/12 70	200 866	2 954	766 964	11 279	44 931	19.8	75.7	4.5
1871——75	287 088	4 222	833 855	12 263	42 601	24.7	71.7	3.6
1876—30/6 79	321 735	4 731	931 059	13 692	46 673	24.8	71.6	3.6

Indtægterne ved Befordring af Reisende (ren Persontrafik) særligt med Fordeling pr. Personkilometer, samt det procentvise Udbytte af de forskjellige Vognklasser, give følgende Middeltal pr. Driftsaar:

Tidsrum.	Indtægter ved Befordring af Reisende (Ren Persontrafik).		Indtægt pr. Personkilom.	Af Indtægter ved Reisende (med ordinære Tog) kommer paa Klasse			
	Total.	Midlere Forøgelse i Femaaret.		I.	II.	III.	IV.
	Kr.	Kr.	Øre.[1])	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
1/9 1855—31/8 60	168 793	-	3.05	8.0	26.0	22.3	43.7
1/9 1860—31/12 65	175 749	6 956	3.20	7.4	25.4	67.2	-
1/9 1865—31/12 70	189 196	13 447	3 04	8.1	31.2	60.7	-
1871—75	270 588	81 392	3.38	8.0	36.4	55.6	-
1876—30/6 79	302 393	31 805	3.59	5.4	39.3	55.3	-

Nærmere Oplysning med Hensyn til Indtægterne ved Befordring af Fragtgods (ren Godstrafik) med Fordeling pr. Tonkilometer samt Udskillen for Trælast og Brænde, som udgjørende den betydeligste Befordringsgjenstand, give følgende Middeltal pr. Driftsaar:

[1]) Indtil Aar 1866 inclusive referere Opgaverne sig alene til de med ordinære Tog befordrede Reisende.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Indtægter af Fragtgods (Ren Godstrafik). Total.	Indtægter af Fragtgods (Ren Godstrafik). Midlere Forøgelse i Femaaret.	Indtægt pr. Tonkm.[1])	Heraf Indtægter ved Transport af Trælast og Brænde. Total.	I pCt. af Indtægt ved Fragtgods.	I pCt. af samlede Indtægter.
	Kr.	Kr.	Øre.	Kr.	pCt.	pCt.
1/9 1855—31/8 60	484 116	-	9.72	256 652	56.5	38.5
1/9 1860—31/8 65	673 768	219 652	9.45	394 776	58.6	43.5
1/9 1865—31/12 70	751 379	77 611	9.04	448 638	59.7	44.3
1871—75	804 992	53 613	8.41	432 313	53.7	37.2
1876—30/6 79	899 150	94 158	8.17	441 035	49.1	33.9

Det vil sees, at Fragten for Trælast og Brænde repræsenterer omtrent Halvdelen af den hele Fragtindtægt ved ren Godstrafik og omkring 2/5 — i den sidste 3½aarige Driftsperiode omtrent en Trediedel — af samtlige Driftsindtægter. Høiest stod denne Indtægt i Driftsaaret 1876 med Kr. 516 169.

Indtægten pr. Tonkilometer har været noget nedadgaaende, medens Indtægten pr. Personkilometer staar høiere i de senere Femaar end tidligere.

Hvorledes Driftsudgifterne i Middeltal pr. Driftsaar for Femaarene fordele sig pr. Kilometer Driftslængde og pr. Brutto-Tonkilometer samt procentvis paa de forskjellige Hovedkonti viser følgende Tabel:

Tidsrum.	Driftsudgifter. Administration.	Trafiktjeneste (Stations- og Togtj.).	Drift og Vedligehold af rullende Materiel.	Banens Vedligehold.	Andre Udgifter.	Brutto-Tonkilometer. (Col. 143.)	Samlede Driftsudgifter pr. Brutto-Tonkilometer.
	Pr. Kilometer Driftlængde.						
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Øre.
1/9 1855—31/8 60	481 **9.3**	1 202 **23.2**	2 190 **42.3**	1 123 **21.7**	179 **3.5**	281 070	1.851
1/9 1860—31/8 65	416 **5.5**	1 384 **18.1**	2 775 **36.3**	2 817 **36.7**	259 **3.4**	405 034	1.889
1/9 1865—31/12 70	484 **6.9**	1 532 **21.8**	2 480 **35.3**	2 334 **33.3**	190 **2.7**	519 208	1.352
1871—75	557 **6.0**	2 155 **23.3**	3 097 **33.4**	3 126 **33.7**	334 **3.6**	648 556	1.429
1876—30/6 79	469 **4.3**	2 620 **24.2**	3 811 **35.2**	3 509 **32.4**	416 **3.9**	739 350	1.464

De med fede Typer satte Tal angive Procentandelen i de samlede Driftsudgifter.

[1]) I de første Tidsrum er i Tonkilometerne tillige indbefattet fragtfrit Gods, da samme før 1868 ikke har kunnet udskilles. Indtægten pr. Tonkm. er derfor i de 3 første Tidsrum noget for lav.

Af Tabellen fremgaar, at Driftsudgifterne i det Store taget fordele sig med en Trediedel paa Drift og Vedligehold af Lokomotiver og Vogne og med en Trediedel paa Banens Vedligehold. Den sidste Trediedel falder saaledes paa den egentlige Trafiktjeneste, Administrationen og diverse mindre Udgiftsposter.

Samtlige Udgiftsposter[1]) vise betydelig Stigning paa Grund af den voxende Trafik paa Banen, med Undtagelse af Udgifterne til Administration, hvilke have været omtrent constante gjennem alle Tidsrum med deraf følgende synkende Procentandel af de samlede Driftsudgifter, et Forhold der for endel maa tilskrives den Omstændighed, at andre Baner (Kongsvingerbanen, de sydlige Dele af Rørosbanen og senest Smaalensbanen) efterhaanden have været underordnede denne Banes Driftsstyrelse og deltaget i Udgifterne ved samme.

Samme Tabel indeholder Beregning over Driftsudgifter pr. Brutto-Tonkilometer, hvilke stille sig betydelig lavere i de 3 sidste femaarige Perioder end i foregaaende.

I de samme Tidsrum har den gjennemsnitlige Vægt af Trafiktogene været henholdsvis 131, 153, 177, 204 og 220 Tons, og de samlede Driftsudgifter pr. Trafiktogkilometer andraget til henholdsvis Kr. 2.43, 2.93, 2.44, 3.06 og 3.38.

Overskuddets Anvendelse omhandles i Colonnerne 235—245[2]), hvoraf nedenstaaende Tabel indeholder et Sammendrag med aarlige Middeltal for hvert Femaar.

Tidsrum.	Til Kommunikationsmidler, der staa i Forbindelse med Banen.		Renter.		Afdrag paa Kapital-Conto.		Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne.		Afsætning til Reservefond.		Dividende.	
	Kr.	pCt.[3])	Kr.	pCt.[3])	Kr.	pCt.[3])	Kr.	pCt.[3])	Kr.	pCt.[3])	Kr.	pCt.[3])
1/9 1855—31/8 60 .	5 106	1.6	22 025	7.0	-	-	-	-	23 439	7.4	264 450	84.0
1/9 1860—31/8 65 .	11 503	3.0	49 114	12.6	1 148	0.3	1 600	0.4	39 523	10.2	285 554	73.5
1/9 1865—31/12 70 .	4 881	0.9	71 502	13.4	31 649	5.9	1 262	0.2	60 774	11.4	365 320	68.2
1870—75 . . .	3 601	0.7	55 060	10.3	4 894	0.9	2 644	0.5	64 301	12.1	402 766	75.5
1876—30/6 79 . .	2 678	0.5	39 066	6.9	10 476	1.9	3 096	0.5	[4]) 115 086	20.4	392 992	69.8

Den største Del af Overskuddet (ca. 70 à 80 pCt.), har saaledes været anvendt til Udbetaling af Dividende. Afsætning til Reservefond har været stigende og udgjort fra 7—20 pCt. af Overskuddet.

Ved Udgangen af Driftsaaret 1878—79 udgjorde Reservefondet Kr. 325 002.16 eller 3.2 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.

Kongsvingerbanen.

Denne Bane aabnedes 1/9 1862[5]) mellem Lillestrømmen og Kongsvinger.

I 1865 blev den fortsat fra Kongsvinger til Rigsgrændsen, og aabnedes i 1867 Driften paa den nærmest tilstødende Del af de svenske Statsbaner, nemlig fra Rigsgrændsen til Arvika. Først i 1871 blev imidlertid Sammenknytningen med det svenske Statsbanenet fuldført ved Aabningen af Strækningen fra Arvika til Karlstad.

Befordring af Reisende.
(Tabel V 2 Col. 24—91.)

Af Col. 28 fremgaar, at det aarlige Antal af Reisende i de 3 første Driftsaar opgik til

[1]) Omkostningerne ved Vedligeholdelse af Banen og dens Bygninger bares i de første 5 Aar efter Banens Aabning udelukkende af de engelske Contrahenter, undtagen hvad angik Istandsættelse af alm. Slitage.
[2]) Banens Driftsoverskud; den særegne Formues Overskud heri ikke medregnet.
[3]) I pCt. af Banens Driftsoverskud.
[4]) Desuden er Reservefondet i 1878—79 tillagt Kr. 43 656.85 som Overskud ved Salg af Meyergaarden.
[5]) Banens Driftsberetninger begynder med Aaret 1863.

70 à 80 000, hvilket ved Banens Fortsættelse til Rigsgrændsen steg til ca. 140 000. Den nævnte i 1867 istandbragte Forbindelse over Rigsgrændsen til Arvika foranledigede i de første Aar ingen yderligere Stigning. Tvertimod viser Persontrafiken sig nedgaaende, vistnok væsentlig paa Grund af de mindre gunstige Konjunkturer under den sidste Halvdel af Sextiaarene, og er Antallet af Reisende i 1870 kun ca. 123 000. Efter 1871, altsaa det Aar, hvori Tilslutningen til det svenske Net blev fuldført, og sammenhængende Jernbaneforbindelse tilveiebragt med Stockholm og Gøtheborg, stiger Færdselen paany og naar i 1873 op til 174 000 Reisende, det største Antal, som hidtil er befordret paa Banen i Løbet af et Driftsaar. Denne Stigning skyldes imidlertid ikke for den væsentligste Del Gjennemgangstrafiken med de svenske Baner, som vistnok gaar op fra 7 à 8 000 til 14 à 16 000 Reisende, men derimod en samtidig og end stærkere Udvikling af Færdselen saavel mellem Kongsvingerbanens og Hovedbanens som mellem Kongsvingerbanens egne Stationer.

Samfærdselen med Hovedbanen gaar nemlig op fra ca. 50 000 til ca. 72 000 Reisende, medens den lokale Færdsel hæver sig fra ca. 60 000 til ca. 85 000 Reisende. Fra 1874 indtræder derimod en Nedgang, som senere har været fortfarende, og viser Driftsaaret $18^{78}/_{79}$ et lavere Resultat end noget tidligere Aar, siden Banen blev forlænget til Rigsgrændsen. Det er fornemlig den lokale Personfærdsel mellem Banens egne Stationer, som er gaaet stærkest tilbage i denne Periode.

Nedenstaaende Tabel giver i Middeltal pr. Driftsaar for de opførte Tidsrum det aarlige Antal Reisende, den midlere Reiselængde, m. m.

Tidsrum.	Reisende. (Col. 28.)	Midlere Reiselængde. Km.	Personkilometer. Total. (Col. 38.)	Personkilometer. pr. Km. Driftslængde.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Reisende.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Personkm.
1863—65	76 927	33.5	2 577 414	31 703	-	-
1866—70	132 919	35.3	4 686 128	38 411	55 992	2 108 714
1871—75	157 445	39.8	6 262 551	51 332	24 526	1 576 423
1876—$^{30}/_{6}$79	130 431	41.2	5 370 676	44 022	÷ 27 014	÷ 891 875

Den midlere Reiselængde sees under Banens Drift at være kontinuerligt stigende fra 33.5 Km. til ca. 41 Km., hvilket for de tvende første Tidsrums Vedkommende finder sin Forklaring i Banens sukcessive Forlængelse, men i de tvende sidste Perioder for en stor Del maa tilskrives den større Betydning af Gjennemgangstrafiken i Forhold til den øvrige Færdsel paa Banen.

Af nedenstaaende Tabel, der omfatter Tidsrummet 1863—1866, fremgaar, at Lokalfærdselen har udviklet sig forholdsvis stærkest i denne Periode, og fra omkring Trediedelen naaet op til over Halvdelen af den samlede Personfærdsel.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Driftsaar.	Færdsel med fremmede Baner (Hovedbanen).		Øvrige Færdsel paa Banen (Lokalfærdsel).		Hovedsum.
	Reisende.	pCt.	Reisende.	pCt.	
1863	44 496	63.8	25 257	36.2	69 753
1864	45 668	57.9	33 170	42.1	78 838
1865	45 254	55.1	36 935	44.9	82 189
1866	52 733	37 5	87 819	62.5	140 552
Middeltal	47 038	50.6	45 795	49.4	92 833

Efter Tilslutningen til de svenske Jernbaner har derimod Samfærdselen med Hovedbanen, i Forbindelse med Gjennemgangstrafiken til og fra Sverige taget forholdsvis stærkere Væxt, saaledes som hosstaaende Tabel nærmere angiver (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Færdsel med andre Baner												Lokalfærdsel [2]). (Mellem Banens egne Stationer.)	
	Mellem Kongsvingerbanen og Hovedbanen.		Mellem Kongsvingerbanen og de svenske Baner.				Gjennemgangstrafik				Sum Færdsel med andre Baner.			
							i Retning							
	Reisende.	pCt.[1])	Afg. fra Kongsvingerbanen.	Ank. til Kongsvingerbanen.	Sum.	pCt.[1])	til Sverige.	fra Sverige.	Sum.	pCt.[1])	Reisende.	pCt.[1])	Reisende.	pCt.[1])
			Reisende.				Reisende.							
1867—70	51 126	39.0	2 001	1 982	3 983	3.0	2 890	3 628	6 518	5.0	61 627	47.0	69.383	53.0
1871—75	63 508	40.3	2 171	1 912	4 083	2.6	6 919	7 082	14 001	8.9	81 592	51.8	75 853	48.2
1876—30/679	59 832	45.9	1 087	1 175	2 262	1.7	6 238	6 780	13 018	10.0	75 112	57.6	55 319	42.4

Fra 47 indtil 58 pCt. af Banens Persontrafik skriver sig saaledes fra dens Forbindelse med andre Baner, hvoraf Samfærdselen med Hovedbanen optager den største Del eller henimod Halvdelen af den samlede Personbefordring.

Af Færdselen med de svenske Baner udgjør Gjennemgangstrafiken den væsentligste Del eller indtil 10 pCt. af Banens Personbefordring, hvorved imidlertid maa haves for Øie, at den i Virkeligheden er af væsentlig større Betydning for Banen, end dette Procentforhold angiver, idet den tilhørende Reiselængde er ca. 3 Gange saa stor som Banens midlere. Færdselen mellem Banens egne Stationer (Lokalfærdsel) udgjør i den sidste 3½aarige Periode noget over ²/₅ af Personbefordringen.

Efterfølgende Tabel viser, at Kongsvinger, som den betydeligste Station inden Banens eget Opland, er Udgangspunkt for omtrent Halvdelen af denne lokale Personfærdsel:

Tidsrum.	Befordring af Reisende.			I pCt. af Banens Lokalfærdsel.
	Til Kongsvinger.	Fra Kongsvinger.	Sum.	
1867—70.	19 367	19 442	38 809	55.9
1871—75.	18 093	16 875	34 968	46.1
1876—30/679	13 364	11 947	25 311	44.2

[1]) I pCt. af den samlede Personbefordring (Antal Reisende).

[2]) Befordring med Extratog samt militær Transport heri medregnet.

For Driftsaaret 18$^{78}/_{79}$ findes paa Planche X en grafisk Fremstilling til Oversigt over Personfærdselen. Yderst kommer for Retning op og ned den over Kongsvingerbanen befordrede Samfærdsel mellem Hovedbanen og de svenske Baner, dernæst den ubetydelige Samfærdsel mellem disse og Kongsvingerbanen, saa kommer Færdselen mellem Hovedbanens og Kongsvingerbanens Stationer og endelig inderst den resterende Færdsel mellem Banens egne Stationer indbyrdes.

De skraferede (og blanke) Flader i Figuren svare til følgende Antal Personkilometer:

Gjennemgangstrafik over Kongsvingerbanen	1 355 000	(30.1 pCt.)
Samfærdsel med de svenske Baner	120 000	(2.6 —)
Samfærdsel med Hovedbanen	2 220 000	(49.3 —)
Færdsel mellem Banens egne Stationer . . .	810 000	(18.0 —)
	4 505 000 Personkm.	

Det procentvise Forhold, hvori de forskjellige Vognklasser have været benyttede, meddeles i Tabel V 2, Colonne 47—51.

Middeltal pr. Driftsaar af disse sammenstilles i følgende Tabel:

Tidsrum.	Procent af Vognenes Pladse benyttede			
	I	II	III	Sum alle Klasser.
	Klasse. pCt.			
1863—65.	5.46	13.96	25.85	21.59
1866—70.	8.00	17.95	26.16	22.46
1871—75.	9.58	15.07	22.52	18.68
1876—$^{30}/_{679}$ . . .	4.87	10.86	15.77	12.66

Godsbefordring.

(Tabel V 3, Col. 92—134).

Fra Banens Aabning for Drift til og med Driftsaaret 1877 har Godsbefordringen (Col. 94) næsten uafbrudt været stigende, fra ca. 46 000 (1863 Lillestrømmen—Kongsvinger) til ca. 220 000 (1877 Lillestrøm—Charlottenberg). Den i det Foregaaende (Pag. 25) omhandlede sukcessive Forlængelse af Banen i Forbindelse med den paafølgende Tilknytning til de svenske Baner har havt en væsentlig Andel i denne fortsatte Forøgelse af Trafiken. Saaledes stiger denne efter Banens Aabning til Rigsgrændsen (1865) fra ca. 62 000 t. allerede i 1866 til ca. 93 000 t. og øges i de nærmest følgende Driftsaar til ca. 120 à 130 000 t., idet Gjennemgangstrafiken (Trafiken fra (til) svenske Baner over Kongsvingerbanen til (fra) Hovedbanen, Col. 100), i denne Periode gaar op til ca. 15 000 à 20 000 t. Den fuldstændige Sammenknytning med det svenske Statsjernbanenet i 1871 sees at have havt en endnu betydeligere Indflydelse paa Kongsvingerbanens Godsfærdsel, idet Gjennemgangstrafiken fra dette Tidspunkt af efterhaanden hæver sig til ca. 72 000 t. (1877) og udgjør saaledes ca. $^1/_3$ af Banens samlede Godsbefordring.

Fra 1877 har Godstrafiken været i Nedadgaaende, i Særdeleshed Gjennemgangstrafiken, der i 18$^{78}/_{79}$ ikke udgjør synderlig mere end Halvdelen mod 1877, nemlig ca. 37 000 Tons, ligesom en, dog forholdsvis svagere Nedgang har fundet Sted saavel i den lokale Færdsel (Col. 97), nemlig fra ca. 28 000 t. til 19 000 t., som i Samfærdselen med Hovedbanen og de svenske Baner (Col. 98 & 99) der viser Nedgang fra 89 000 t. til 73 000 t.

I nedenstaaende Tabel er givet en Oversigt over Udviklingen af Godsbefordringen fra Femaar til Femaar (Middeltal pr. Driftsaar):

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Gods-befordring (Col. 94). t.	Midlere Trans-port-længde pr. Ton. Km.	Tonkilometer. Total. (Col. 108.)	Tonkilometer. pr. Km. Drifts-længde.	Midlere Forøgelse i Femaaret. t.	Midlere Forøgelse i Femaaret. tkm.
1863—65	58 071	50.2	2 918 019	35 892	-	-
1866—70	117 018	68.5	8 019 440	65 733	58 947	5 101 421
1871—75	147 801	70.5	10 422 031	85 426	30 783	2 402 591
1876—30/679	192 141	82.6	15 875 044	130 123	44 340	5 453 013

Forøgelsen i den midlere Transportlængde fra ca. 50 Km. til ca. 83 Km., finder sin naturlige Forklaring foruden i Banens Forlængelse tillige i Gjennemgangstrafikens stærke Tilvæxt.

Hosstaaende Tabel omhandler nærmere Udviklingen af Samfærdselen mellem Kongsvingerbanen og andre Baner samt af Færdselen mellem Banens egne Stationer fra og med Aaret 1867, fra hvilket Tidspunkt nærmere Oplysninger herover foreligge (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Mellem Kongsvingerbanen og Hovedbanen. Sum. t.	pCt.	Mellem Kongsvingerbanen og de svenske Baner. Afg. fra Kongsvingerbanen. t.	Ank. til Kongsvingerbanen. t.	Sum. t.	pCt.	Gjennemgangstrafik. Sum. t.	pCt.	Sum Færdsel med andre Baner. Sum. t.	pCt.	Færdsel mellem Banens egne Stationer Sum. t.	pCt.
1867—70. . .	90 063	73.3	109	3 459	3 568	2.9	14 461	11.8	108 092	88.0	14 798	12.0
1871—75. . .	90 872	61.5	156	2 412	2 568	1.7	31 882	21.6	125 322	84.8	22 479	15.2
1876—30/679 .	100 399	52.3	135	9 148	9 283	4.8	57 388	29.9	167 070	87.0	25 071	13.0

Betydeligst er Samfærdselen med Hovedbanen, der udgjør fra henimod 3/4 til over Halvdelen af den samlede Godsvægt. Kongsvingerbanens Samfærdsel med de svenske Baner er derimod af mindre Betydning, uagtet den i den sidste 3 1/2 aarige Periode er bleven flere Gange fordoblet. Den stærkeste Stigning viser Gjennemgangstrafiken, der i 1876—79 gjennemsnitlig har udgjort ca. 30 pCt. af Banens Godsbefordring, hvorved fremhæves, at Betydningen af denne Trafik i Virkeligheden er større, end ovennævnte Procentforhold angiver, paa Grund af den større Transportlængde. Som i det Foregaaende under Behandlingen af Hovedbanens Færdsel paavist, optager Kristiania den betydeligste Del af Kongsvingerbanens Færdsel med andre Baner.

Banens Lokalfærdsel indtager en mindre Del, 12 à 15 pCt., af den hele Godsbefordring. Den betydeligste Station for denne Færdsel er Kongsvinger, saaledes som nedenstaaende Tabel angiver (Middeltal pr. Driftsaar):

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Befordring af Gods			I pCt. af Banens Lokalfærdsel.
	til Kongsvinger. t.	fra Kongsvinger. t.	Sum. t.	
1867—70 . . .	6 859	783	7 642	51.6
1871—75 . . .	6 659	2 179	8 838	39.8
1876—30/679 . .	5 128	2 441	7 569	30.2

For Driftsaaret 18 78/79 findes paa Planche XI en grafisk Fremstilling til Oversigt over Godstrafiken paa denne Bane; de skraferede (og blanke) Flader i Figuren svare til følgende Antal Tonkilometer:

Gjennemgangstrafik over Kongsvingerbanen . .	4 570 000 (37.6 pCt.)
Samfærdsel med de svenske Baner . . .	610 000 (5.0 pCt.)
Samfærdsel med Hovedbanen	5 873 000 (48.3 pCt.)
Færdsel mellem Banens egne Stationer (Lokalfærdsel)	1 104 000 (9.1 pCt.)
	12 157 000 Tonkilom.

Til Oplysning om de hovedsagelige Varesorter giver nedenstaaende Tabel en Fordeling paa Skovprodukter, Produkter vedkommende Landbrug og øvrige Varer fra og med Aaret 1867, fra hvilket Tidspunkt nærmere Oplysninger herover foreligge (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Skovprodukter.			Produkter vedkommende Landbrug.					Øvrige Varer (exclusive fragtfrit Gods).		Sum Fragtgods. (Col. 92).
						Heraf udgjør					
						Produkter af					
	Total. t.	pCt.	Heraf forædlet. t.	Total. t.	pCt.	Agerbrug. t.	Fædrift. t.	Gjødningsstoffe. t.	Total. t.	pCt.	t.
Op. [1]											
1867—70	431	3.3	144	4 458	33.6	3 067	13	1 378	8 361	63.1	13 250
1871—75	1 052	4.4	482	6 044	25.1	4 813	103	1 128	16 984	70.5	24 080
1876—30/679 . .	1 929	6.7	784	8 231	28.4	5 581	177	2 473	18 768	64.9	28 928
Ned.											
1867—70	99 404	94.3	46 833	2 010	1.9	564	1 446	-	4 008	3.8	105 422
1871—75	101 548	87.2	52 689	4 227	3.6	1 829	2 366	32	10 681	9.2	116 456
1876—30/679 . .	132 881	86.8	73 218	5 594	3.7	2 960	2 626	8	14 619	9.5	153 094
Sum.											
1867—70	99 835	84.1	46 977	6 468	5.5	3 631	1 459	1 378	12 369	10.4	118 672
1871—75	102 600	73.0	53 171	10 271	7.3	6 642	2 469	1 160	27 665	19.7	140 536
1876—30/679 . .	134 810	74.1	74 002	13 825	7.6	8 541	2 803	2 481	33 387	18.3	182 022

Beregningen af denne Tabel er udført paa samme Grundlag som den modsvarende Tabel for Hovedbanen (Pag. 19), idet der til de 3 Hovedgrupper i begge Tabeller er henført de samme Varesorter.

I endnu høiere Grad end ved Hovedbanen

[1]) «Op» betegner Retningen fra Kristiania.

indtager Skovprodukter den betydeligste Plads. Dog har i det betragtede Tidsrum Stigningen for de 2de øvrige Varegruppers Vedkommende været forholdsvis større end Forøgelsen i Transport af Skovprodukter, hvorfor disses procentvise Andel af det samlede Fragtgods har været nedadgaaende, fra ca. 84 pCt. til ca. 74 pCt. Selvfølgelig indtager al Slags Trælast og Brænde tilsammen den langt overveiende Del af Skovprodukterne nemlig i 1867—70, 99 275 af 99 835 Tons, i 1871—75, 99 244 af 102 600 Tons og i 1876—78/79, 133 088 af ialt befordrede 134 810 Tons Skovprodukter.

I Forhold til det hele Kvantum Skovprodukter var den mere eller mindre forædlede Del af samme i 1867—70 ca. 47 pCt., i 1871—75 ca. 52 pCt. og i 1876—78/79 ca. 55 pCt., hvoraf fremgaar, at Transport af forædlede Skovprodukter har steget relativt stærkere end den øvrige Del af denne Transport.

Med Hensyn til Banens Transport af Produkter vedkommende Landbrug finder et lignende Forhold Sted, som ved Hovedbanen, idet den væsentlige Transport i Retning opover udgjøres af Korn og Melvarer, dernæst Gjødningsstoffe.

For Korn- og Melvarer alene ere Middeltallene for den aarlige Transport:

1867—70 . . . . . 2 937 Tons (65.9 pCt.)
1871—75 . . . . . 4 043 — (66.8 —)
1876—30/979. . . . . 5 268 — (64.0 —)

Procenttallene referere sig til den samlede Transport af Produkter vedkommende Landbrug i Retning opover.

Transport af Landbrugsprodukter nedover Banen bestaar for den allervæsentligste Del af de paa følgende Tabel angivne Varesorter (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Produkter af Agerbrug.			Produkter af Fædrift.		
	Korn- & Melvarer. t.	Poteter. t.	Foderstoffe. t.	Kjød & Flesk. t.	Smør & Ost. t.	Melk. t.
1867—70	472	57	35	111	125	1 199
1871—75	1 600	145	83	174	589	1 590
1876—30/679	2 284	299	376	338	682	1 604

Nedenstaaende Tabeller angive i Middeltal pr. Driftsaar Kvantiteterne af de større Transportgjenstande i begge Retninger tilhørende Hovedgruppen Øvrige Varer:

Opover.

Tidsrum.	Kul, Cokes & Cinders. t.	Jern- & Staalvarer samt Spiger. t.	Sild. t.	Salt. t.	Øl & Brændevin. t.
1867—70	1 071	464	1 402	1 234	339
1871—75	1 938	1 870	5 695	981	636
1876—30/679 . . .	2 609	2 366	5 490	873	565

Nedover.

Tidsrum.	Jernvarer & Spiger, Malm & Nikkel. Ton.	Flasker, ledige. Ton.	Glasvarer. Ton.
1867—70	1 955	40	124
1871—75	5 791	685	116
1876—30/679. . .	9 027	1 185	85

Af de foregaaende Tabeller fremgaar, at Godsfærdselen er høist ulige fordelt i begge Retninger, idet regelmæssigt ca. 4/5 og derover af al Transport gaar ned over (i Retning til Kristiania), et Forhold, der fornemlig beror paa Trælasttransporten. Nedenstaaende procentvise Sammenstilling leverer en Oversigtover Forholdet mellem Færdselens Størrelse i begge Retninger fra Banens Aabning af:

Tidsrum.	Af den samlede Godsbefordring har været ført.			
	Op.	Ned.	Op.	Ned.
	I pCt. af Vægt. (Col. 94).		I pCt. af Tonkm. (Col. 108).	
1863—65 . . .	21.4	78.6	23.0	77.0
1866—70 . . .	12.4	87.6	12.2	87.8
1871—75 . . .	19.0	81.0	20.1	79.9
1876—30/679 .	17.6	82.4	15.4	84.6

Samlet Trafik.

(Tabel V 4 Col. 135—150.)

Den samlede Vægtbefordring paa Banen i Person- og Godstrafik har udgjort i Middeltal pr. Driftsaar for nedenstaaende Tidsrum:

Tidsrum.	Netto (af Reisende og Gods). (Col. 135).	Brutto (Lokomotivvægt inclusive). Total. (Col. 139).	Brutto (Lokomotivvægt inclusive). Heraf kommer paa Lokomotiverne i pCt.	Netto i Procent af Brutto.
	Tonkilometer.			
1863—65	3 153 994	12 546 863	26.7	25.1
1866—70	8 503 784	31 208 362	22.9	27.3
1871—75	11 643 451	44 179 509	21.3	26.4
1876—30/679	16 894 954	61 948 706	17.4	27.3

Denne Stigning i Trafiken fra noget over 3 til henimod 17 Millioner Tonkm. (fra ca. 39 000 til 138 000 Tonkm. pr. Km. Driftslængde) har saaledes medført et gunstigere Forhold i Henseende til Lokomotivvægt og tillige i nogen Grad forbedret Forholdet mellem Netto- og Bruttovægt.

Den Indflydelse, som den stigende Trafik har øvet paa Togenes Sammensætning og Vægt, vil fremgaa af følgende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning.				Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt.	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde.
	Personvogne.	Post & Stoppevogne.	Godsvogne.	Sum.		
	Antal.				Ton.	
1863—65	3.04	1.20	9.13	13.37	106.5	1 431
1866—70	2.79	1.98	12.94	17.71	138.4	1 829
1871—75	3.47	2.27	11.04	16.78	148.6	2 412
1876—30/679	4.25	2.27	14.90	21.42	195 9	2 557

Driftens økonomiske Resultater.

(Tabel V 3, Colonne 151—245). [1])

Banens samlede Indtægter (Col. 196) vise en kontinuerlig Stigning fra ca. Kr. 230 000 (1863) til ca. 970 000 Kr. (1877) eller pr. Kilometer Driftslængde henholdsvis Kr. 2 913 og Kr. 7 953, saaledes at Indtægterne — pr. Kilometer Driftslængde regnet [2]) — i Løbet af de første 10—12 Aars Drift have fordoblet sig, og efter ca. 15 Aars Drift ere blevne forøgede mere end 2½ Gang, sammenlignet med Resultaterne af 1ste Driftsaar.

Samtidig ere Banens Udgifter (Col. 223) stegne fra ca. 222 000 Kr. (1863) til ca. 664 000 Kr. (1876), altsaa i et langsommere Forhold end Indtægterne. I efterfølgende Tabel er givet en Oversigt over de økonomiske Resultater af Driften 1863—30/679 (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Indtægter.		Udgifter.		Udgift i pCt. af Indtægt.	Overskud.		
	Total.	pr. Km. Driftslængde.	Total.	pr. Km. Driftslængde.		Total.	pr. Km. Driftslængde.	I pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.	Kr.	Kr.	
1863—65	259 353	3 190	238 917	2 939	92.1	20 436	251	0.38
1866—70	428 355	3 511	399 019	3 271	93.2	29 336	240	0.37
1871—75	618 419	5 069	514 255	4 215	83.2	104 164	854	1.24
1876—30/679	841 271	6 896	607 425	4 979	72.2	233 846	1 917	2.50

Det høieste Overskud gav Driftsaaret 1877 med Kr. 2 519 pr. Km., svarende til 3.28 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.

Indtægternes Fordeling paa Hovedposterne, Persontrafik, Godstrafik og andre Indtægter fremgaar af nedenstaaende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

[1]) I Anmærkninger til denne Tabel er redegjort for de Principer, hvorefter man ved Bearbeidelsen af det foreliggende Material er gaaet frem.

[2]) Da Banens Længde successive er bleven forøget indføres her Driftsenheden.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Persontrafik.		Godstrafik.		Andre Indtægter.	Af Indtægterne kommer paa		
	Total.	Pr. Km. Drifts-længde.	Total.	Pr. Km. Drifts-længde.		Person-trafik.	Gods-trafik.	Andre Indtæg-ter.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.		
1863—65	77 340	951	168 294	2 070	13 719	29.8	64.9	5.3
1866—70	112 424	922	290 684	2 383	25 247	26.2	67.9	5.9
1871—75	208 754	1 711	399 036	3 271	10 629	33.8	64.5	1.7
1876—30/679	226 011	1 853	608 839	4 990	6 421	26.9	72.4	0.7

Den mindre Betydning af »Andre Indtægter» i de tvende sidste Tidsrum skriver sig væsentligt fra forandrede Forhold med Hensyn til Leie af Lokomotiver, hvorpaa Banen i den første og særdeles i den anden Periode havde Indtægt, men i de to sidste har havt Udgift.

Nærmere Opgave vedkommende de vigtigste Indtægtsposter, Befordring af Reisende og Gods, meddeles i de tvende efterfølgende Tabeller (Middeltal pr. Driftsaar):

Indtægter ved Befordring af Reisende

Tidsrum.	Indtægter ved Befordring af Reisende (Ren Persontrafik).		Indtægt pr. Person-kilometer.	Af Indtægterne kommer paa de ordinære Tog.			
					Heraf		
	Total.	Forøgelse i Femaaret.		Total.	I	II	III
					Klasse.		
	Kr.	Kr.	Øre.	Kr.	pCt.		
1863—65.	74 227	-	2.68	69 179	4.8	22.7	72.5
1866—70.	104 277	30 050	2.23	100 302	6.5	26.7	66.8
1871—75.	188 249	83 972	3.01	179 418	12.1	35.9	52.0
1876—30/679	207 893	19 644	3.87	200 430	9.2	37.8	53.0

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Indtægter ved Befordring af Fragtgods.

Tidsrum.	Indtægter af Fragtgods. (Ren Godstrafik). Total. Kr.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Kr.	Indtægt pr. Tonkilometer. Øre.[1])	Hvoraf Indtægt ved Transport af Trælast og Brænde. Total. Kr.	I pCt. af Indtægt af Fragtgods.	I pCt. af samlede Indtægter.
1863—65.	162 903	-	5.58	89 262	54.8	34.4
1866—60.	284 805	121 902	3.55	193 024	67.8	45.1
1871—75.	384 963	100 158	3.80	210 582	54.7	34.1
1876—30/679	590 812	205 849	3.83	371 810	62.9	44.2

En Sammenligning mellem denne sidste Tabel og den tilsvarende for Hovedbanen vil vise, at Indtægten pr. Tonkilometer er betydelig lavere for Kongsvingerbanen end for Hovedbanen, hvilket Forhold i det Foregaaende (Pag. 10) er søgt nærmere belyst.

Banens største Transportgjenstand, Trælast og Brænde, har indbragt indtil 2/3 af Fragtindtægten af Gods; størst var Indtægten af denne Transport i 1877 med Kr. 430 754.

Følgende Tabel viser, hvorledes Driftsudgifterne fordele sig paa de forskjellige Hovedkonti pr. Km. Driftslængde (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Driftsudgifter. Administration.[2])	Trafiktjeneste (Stations- og Togtjenesten).	Drift og Vedligehold af rullende Materiel.	Banens Vedligehold.	Andre Udgifter.	Brutto-Tonkilometer.	Samlede Driftsudgifter pr. Brutto-Tonkilometer.
	pr. Kilometer Driftslængde.						
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		Øre.
1863—65	115 3.9	530 18.0	1 323 45.0	910 31.0	61 2.1	154 385	1.904
1866—70	102 3.1	500 15.3	1 528 46.7	1 066 32.6	75 2.3	255 806	1.279
1871—75	162 3.8	761 18.1	1 581 37.5	1 500 35.6	211 5.0	362 127	1.164
1876—30/679	240 4.8	895 18.0	1 415 28.4	2 039 41.0	390 7.8	507 776	0.981

[1]) Ved Beregning af disse Middeltal for Aarene 1863—65 & 1866—70 har Tonkilometer af fragtfrit Gods ikke kunnet udskilles. Indtægten pr. Tonkilometer Fragtgods har derfor i disse Tidsrum været noget større end de fremkomne Tal angiver.

[2]) Disse Udgifter fordeles paa de enkelte Baner indtil 1ste Januar 1876 i Forhold til deres Trafikindtægter og senere med en Halvdel efter disse og en Halvdel efter Stationernes Antal.

De med fede Typer satte Tal angive Procentandelene i de samlede Driftsudgifter. Den forholdsvis lave Procentandel, som Udgifter til Drift og Vedligehold af rullende Materiel indtager i den sidste 3½ aarige Periode, kommer for en Del af den Omstændighed, at Driften i større Udstrækning er bleven besørget af leiet Materiel, idet Udgift ved Leie af rullende Materiel indgaar under «Andre Udgifter». (Col. 222).

Driftsudgiften pr. Brutto-Tonkm. sees at have været nedgaaende med den tiltagende Trafik og udgjorde i 1876—78/79 omtrent Halvdelen mod 1863 -65.

Den største Del af Banens Overskud er bleven afsat til Reservefond, der ved Udgangen af Terminen 1878/79 udgjorde 487 309.22 Kr. I Aarene 1872 & 1877 er af Overskuddet bleven udbetalt henholdsvis 1.0 og 2.0 pCt. af Aktiekapitalen i Dividende.

Følgende Tabel giver i Middeltal pr. Driftsaar for de opførte Tidsrum en specificeret Opgave over Overskuddets Anvendelse fra Banens Aabning for Drift:

Tidsrum.	Renter.		Afdrag paa Kapitalkonto.		Bidrag til Pension- og Understøttelseskasserne.		Afsætning til Reservefond.		Dividende.	
	Kr.	pCt.	Kr.	pCt.	Kr.	pCt.	Kr.	pCt.	Kr.	pCt.
1863—65	-	-	-	-	-	-	20 436	100.0	-	-
1866—70	2 706	9.2	11 954	40.7	1 433	4.9	13 243	45.2	-	-
1871—75	11 386	11.0	21 405	20.5	1 056	1.0	55 485	53.3	14 832	14.2
1876—30/6 79 . . .	36 963	15.8	52 219	22.3	1 531	0.7	100 756	43.1	42 377	18.1

Smaalensbanen.

(Tabel V 2. 3. 4. Col. 24—150).

For denne Bane foreligge alene Resultaterne fra det første Halvaar (2/11879—30/679), hvori Driften var aabnet fra Kristiania over Moss, Fredriksstad og Sarpsborg indtil Fredrikshald.

I dette Halvaar blev befordret ca. 130 000 Reisende og ca. 13 000 Tons Gods, med ca. 4 169 000 Personkm. og ca. 1 200 000 Tonkm.

For Personfærdselens Vedkommende har Frekventsen pr. Kilometer opgaaet til omtrent det Halve af Hovedbanens i Driftsaaret 1878/79. Følgende Tabel angiver Færdselens Størrelse mellem Banens Endestationer, mellem hver af Banens Endestationer og Mellemstationerne, samt mellem disse indbyrdes:

Færdsel mellem Banens Endestationer.				Mellem Kristiania og Mellemstationer.				Mellem Fredrikshald og Mellemstationer.				Øvrige Færdsel.	
Op.[1])	Ned.	Sum.	pCt.	Op.[1])	Ned.	Sum.	pCt.	Op.[1])	Ned.	Sum.	pCt.	Sum.	pCt.
Reisende.													
Antal.				Antal.				Antal.				Antal.	
1 868	1 924	3 792	2.9	25 921	26 964	52 885	41.0	11 983	11 144	23 127	17.9	49 338	38.2
Gods.													
t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	
629	1 140	1 769	14.1	3 712	2 781	6 493	51.7	633	429	1 062	8.4	3 240	25.8

[1]) «Op» betegner Retningen fra Kristiania; for denne Bane altsaa Retningen sydover.

Med Hensyn til Varesorterne meddeles i hosstaaende Tabel en Fordeling paa de i det Foregaaende opstillede trende Hovedgrupper, særskilt for begge Retninger:

Tidsrum.	Skovprodukter.			Produkter vedkommende Landbrug.					Øvrige Varer (exclusive fragtfrit Gods.)		Sum. Fragt. gods.
	Total.	pCt.	Heraf forædlet.	Total.	pCt.	Heraf udgjør. Produkter af: Agerbrug.	Fædrift.	Gjødningsstoffe.	Total.	pCt.	
	t.		t.	t.		t.	t.	t.	t.		t.
Op.											
2/1 1879—30/6 79 . . .	564	8.0	98	3 531	50.3	2 239	247	1 045	2 929	41.7	7 024
Ned.											
2/1 1879—30/6 79 . . .	2 479	44.8	971	1 498	27.0	944	548	6	1 563	28.2	5 540
Sum.											
2/1 1879—30/6 79 . .	3 043	24.2	1 069	5 029	40.0	3 183	795	1 051	4 492	35.8	12 564

Det vil sees at Skovprodukter have indtaget en langt mindre betydende Plads ved denne end ved de øvrige af Østbanerne.

Af Landbrugsprodukter udgjøre Korn og Melvarer den betydeligste Del med ialt 3 012 Tons eller ca. 24 pCt. af det samlede Fragtgods; heraf er 2 221 Tons befordret i Retning sydover, 791 Tons i modsat Retning.

Af øvrige Landbrugsprodukter har været befordret til Kristiania:

Poteter	99	Ton.
Foderstoffe	55	—
Kjød og Flesk	74	—
Smør og Ost	50	—
Melk	415	—

Af Øvrige Varer har Jern og Staalvarer været den betydeligste Transportgjenstand med 539 Tons, hvoraf 321 Tons i Retning fra og 218 Tons i Retning til Kristiania.

Den samlede befordrede Vægt har udgjort ca. 20 000 000 Tonkm. Brutto, hvoraf ca. 1 500 000 Tonkm. Netto, hvilket udgjør mellem 7 og 8 pCt. af Bruttovægten, af hvilken Lokomotivvægten gjennemsnitlig optager ca. 33 pCt.

Driftens økonomiske Resultater (Tabel V 5 & 6, Col. 151—245).[1])

Indtægter: Kr. 234 200 giver pr. Km. Kr. 3 444
Driftsudgifter . - 200 881 » - — - 2 954

Overskud Kr. 33 319 giver pr. Km. Kr. 490

Udgifterne optage 85.1 pCt. af Banens Indtægter.

Indtægterne fordele sig saaledes:

	I Alt. Kr.	Pr. Km.[2]) Driftslængde. Kr.	pCt.
Persontrafik	173 292	2 548	74.0
Godstrafik	58 900	866	25.1
Andre Indtægter . .	2 008	30	0.9

Indtægten pr. Personkilometer har udgjort 3.8 Øre, pr. Tonkilometer 7.3 Øre.

[1]) I Anmærkningen til denne Tabel er redegjort for de Principer, hvorefter man ved Bearbeidelsen af det foreliggende Materiale er gaaet frem.

[2]) Ved Fordelingen pr. Kilometer af Banens Driftslængde ere Resultaterne for Halvaaret omsatte til helt Aar ved at udføre Divisionen med det Halve af den virkelige Driftslængde.

Driftsudgifterne fordele sig saaledes:

	I Alt. Kr.	Pr. Km.[1]) Drifts-længde. Kr.	pCt.
Administration . . .	12 669	186	6.3
Trafiktjeneste . . .	74 602	1 097	37.1
Drift & Vedligehold af rullende Materiel. .	46 524	684	23.2
Banens Vedligehold .	54 520	802	27.1
Andre Udgifter. . .	12 566	185	6.3

Den samlede Driftsudgift pr. Brutto-Tonkilometer har udgjort 0.992 Øre, og pr. Trafiktogkilometer Kr. 1.38 med en gjennemsnitlig Togvægt af ca. 136 Tons.

Rørosbanen.

Som paa et tidligere Sted omhandlet, bestaar denne Bane af 4, i økonomisk Henseende særlige, Banedele, der tildels med længere Tidsmellemrum ere komne til Udførelse og aabnede for Drift. Den sydligste Banedel, Hamar—Grundset, trafikeredes i 9 Aar (6/10 1862—23/10 71) uden direkte Forbindelse med andre Baner, men stod dog i indirekte Forbindelse med Østbanerne gjennem Dampskibsfarten paa Mjøsen. Den tilstødende Grundset—Aamotbane aabnedes 23/10 1871, medens den næste Forlængelse af Driftsstrækningen fandt Sted 14/12 1875, da den søndenfjeldske Strækning af Støren—Aamotbanen aabnedes indtil Koppang.

I det Nordenfjeldske har Trondhjem—Størenbanen været i Drift siden 1865 og i ca. 11 Aar (1865—4/11 1876) uden nogen Forbindelse med andre Baner, indtil Støren—Aamotbanen 4/11 1876 aabnedes fra Støren til Singsaas og siden til Røros 16/11 1877. Efter Fuldførelsen af sidstnævnte Bane blev den sammenhængende Jernbane mellem Hamar og Trondhjem aabnet for almindelig Drift 17/10 1877. Hermed var dog endnu ikke den fuldstændige Jernbaneforbindelse mellem det Sønden- og Nordenfjeldske tilveiebragt, idet der stod tilbage Strækningen fra Eidsvold til Hamar, imellem hvilke Steder man fremdeles var henvist til Dampskibsforbindelsen over Mjøsen.[2])

Befordring af Reisende.

(Tabel V 2, Col. 24—91.)

I Overensstemmelse med Ovenoplyste maa den Stigning i Personfærdselen paa Hamar—Grundsetbanen, som fandt Sted i Løbet af de første 9 Driftsaar, væsentlig være begrundet alene deri, at dens oprindelige Opland efterhaanden har benyttet Banen i større Udstrækning. Fra ca. 30 000 befordrede Reisende om Aaret gaar Antallet i dette Tidsrum sukcessive op til ca. 48 000 à 50 000 (Col. 28). Ved Grundset—Aamotbanens Tilslutning stiger Antallet til ca. 79 000 (1872), der yderligere forøges til ca. 100 000 og 118 000 i 1873 & 1874. Forlængelsen til Koppang i 1875 bragte Antallet af aarlige Reisende kun op til ca. 119 000. Denne Stigning fra 1872 maa formentlig for en Del tilskrives den Virksomhed, som Bygningen af den ovenforliggende Jernbane medførte.

Personfærdselen paa Trondhjem—Størenbanen er i de første 11 Driftsaar forøget til det Dobbelte, nemlig fra ca. 63 000 (1865) til ca. 130 000 (1875), hvorimod nogen betragtelig Stigning i Medfør af den til Singsaas forlængede Driftsstrækning ikke kan paavises.

Følgende Tabel giver i Middeltal pr. Driftsaar for de opførte Tidsrum en Sammenstilling af Driftens Resultater for Personfærdselens Vedkommende, saavel for de enkelte Banedele som for den samlede Rørosbane:

---

[1]) Ved Fordelingen pr. Kilometer af Banens Driftslængde ere Resultaterne for Halvaaret omsatte til helt Aar ved at udføre Divisionen med det Halve at den virkelige Driftslængde.

[2]) Strækningen Hamar—Eidsvold aabnedes for alm. Trafik 8/11 1880, hvorefter den sammenhængende Jernbane fra Eidsvold til Trondhjem fører Navn af Nordbanerne.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Reisende. (Col. 28.)	Midlere Reise-længde. Km.	Personkilometer. Total. (Col. 38.)	Personkilometer. Pr. Km. Drifts-længde.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Reisende.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Personkm.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.						
6/10 1862—31/12 65	30 407	19.7	599 796	15 784	-	-
1866—70	45 813	17.7	809 728	21 308	15 406	209 932
1871—75	92 623	22.2	2 052 656	33 984	46 810	1 242 928
1876	118 932	29.2	3 476 613	28 732	26 309	1 423 957
Trondhjem—Støren—Singsaas.						
1865	62 987	29.9	1 654 763	33 768	-	-
1866—70	70 852	25.6	1 814 429	37 029	7 865	159 666
1871—75	118 940	22.4	2 662 954	54 346	48 088	848 525
1876	129 125	25.2	3 251 491	41 158	10 185	588 537
Rørosbanen.						
1877—30/6 79	217 729	39.0	8 502 352	22 188		

Frekventsen pr. Km. sees at have været svagere paa Hamar—Grundset—Aamotbanen end paa Trondhjem—Størenbanen. Medens den paa sidstnævnte Bane har varieret fra ca. 34 000 til ca. 54 000 Personkm., vise Resultaterne fra Hamar—Grundsetbanen kun ca. 16 000 til ca. 34 000 Personkm., alt pr. Km. Driftslængde.

Nedenstaaende tvende Tabeller, der referere sig til de med ordinære Tog befordrede Reisende, angive Forholdet mellem Færdselen fra og til Banernes Hovedstation og Færdselen mellem de øvrige Stationer indtil Udgangen af 1876:

Tidsrum.	Færdsel mellem Hamar og øvrige Stationer. Reisende.	Færdsel mellem Hamar og øvrige Stationer. pCt.[1])	Færdsel mellem Mellemstationer. Reisende.	Færdsel mellem Mellemstationer. pCt.[1])
6/10 1862—31/12 65	21 057	70.0	9 018	30.0
1865—70	31 076	68.8	14 075	31.2
1871—75	51 103	56.4	39 536	43.6
1876	59 174	50.2	58 815	49.8

[1]) I pCt. af den samlede Befordring med ordinære Tog.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Færdsel mellem Trondhjem og øvrige Stationer.		Færdsel mellem Mellemstationer.	
	Reisende.	pCt.[1])	Reisende.	pCt.[1])
1865	55 399	88.0	7 588	12.0
1866—70	61 000	86.1	9 853	13.9
1871—75	99 167	83.4	19 773	16.6
1876	102 092	79.0	27 033	21.0

Det vil med Hensyn til den første Tabel erindres, at Driften imod Udgangen af 1871 forlængedes fra Grundset til Aamot og ved Udgangen af 1875 herfra til Koppang. For den anden Tabels Vedkommende bemærkes, at Driften i de første Dage af 1876 udstraktes fra Støren til Singsaas.

Af Tabellerne, fremgaar at Færdselen til og fra Hamar, der oprindelig indtog den betydeligste Plads, efterhaanden er kommen omtrentlig paa Trin med den ved Jernbaneforbindelsens sukcessive Forlængelse stigende Samfærdsel mellem de øvrige Stationer.

Færdselen til og fra Trondhjem har derimod bibeholdt sin Overvægt over den øvrige, i det Væsentligste i uforandret Forhold.

For den samlede Rørosbane giver nedenstaaende Tabel nærmere Oplysning om Personfærdselens Fordeling.

Tidsrum.	Færdsel mellem Banens Endestationer (Hamar og Trondhjem)[3])		Færdsel mellem Hamar og Mellemstationerne.				Færdsel mellem Trondhjem og Mellemstationerne.				Færdsel mellem Mellemstationerne.		Hovedsum.
	Sum.	pCt.	Ank. til Hamar.	Afg. fra Hamar.	Sum.	pCt.	Ank. til Throndhjem.	Afg. fra Throndhjem.	Sum.	pCt.	Reisende.	pCt.	
	Reisende.		Reisende.				Reisende.						
1877. . . .	[2]) 1 010	[2]) 0.4	27 153	28 554	55 707	23.4	45 220	44 702	89 922	37.8	91 342	38.4	237981
1/1 1878—30/6 78	2 855	2.7	10 993	11 245	22 238	21.1	19 601	18 795	38 396	36.5	41 874	39.7	105363
1/7 1879—30/6 79	6 346	3.3	20 455	21 353	41 808	21.6	39 215	38 386	77 601	40.1	67 569	35.0	193324

Paa Planche XII er givet en grafisk Fremstilling af Rørosbanens Personfærdsel for Driftsaaret 18^78/79, hvor de skraferede (og blanke) Flader i Figuren svare til følgende Antal Personkilometer:

Mellem Banens Endestationer (Hamar & Trondhjem)	ca. 2 750 000	(30.0 pCt.)
— Trondhjem og Mellemstationer	» 2 650 000	(28.9 —)
— Hamar og Mellemstationer	» 1 750 000	(19.2 —)
— Mellemstationerne indbyrdes	» 2 010 000	(21.9 —)
	ca. 9 160 000	Personkm.

[1]) I pCt. af den samlede Befordring med ordinære Tog.
[2]) Kun fra 17/10 1877 til Aarets Udgang.
[3]) Heri indbefattet Gjennemgangstrafik over Mjøsen fra og til Østbanerne.

De forskjellige Vognklasser have været benyttede i følgende procentvise Forhold:

Tidsrum.	Procent af Vognenes Pladse benyttede. Klasse. pCt. II	III	IV	Sum alle Klasser. pCt.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.				
6/10 1862—31/12 65 .	8.4	31.1	-	26.1
1866—70 . . .	11.8	29.2	-	25.7
1871—75 . . .	16.8	32.3	-	29.3
1876	17.1	24.5	-	23.0
Trondhjem—Støren—Singsaas.				
1865	16.6	21.4	44.0	32.1
1866—70 . . .	12.3	22.4	43.5	32.7
1871—75 . . .	11.1	19.0	44.9	31.2
1876	9.8	12.5	36.1	23.4
Rørosbanen.				
1877—30/6 79 . .	15.9	22.1	[1])34.0	21.4

Det bemærkes, at paa Banedelene Hamar—Grundset samt Grundset—Aamot har været anvendt 2 Vognklasser svarende til Østbanernes 2den og 3die Klasse. Paa Trondhjem—Størenbanen har desuden en endnu billigere Vognklasse været benyttet.

Den stærke Nedgang i den procentvise Benyttelse af de bevægede Pladse for Aaret 1876, staar vistnok i Forbindelse med Forlængelsen af Driftsstrækningerne, nemlig søndenfjelds fra Aamot til Koppang og nordenfjelds fra Støren til Singsaas, idet den gjennemsnitlige Reiselængde bliver en mindre Procentdel af Banens Længde og af Togenes Reiselængde.

Befordring af Gods.

(Tabel V 3, Colonne 92—134.)

Paa Hamar—Grundsetbanen har den aarlige Godsmasse i Tidsrummet 1862—71 varieret mellem ca. 8 000 og 15 000 Tons (Col. 94).

Fra 1872, efter Aabningen af Grundset—Aamotbanen, har Godsfærdselen udviklet sig noget stærkere, nemlig fra ca. 18 000 t. (1872) til ca. 32 000 t. (1874), hvilken Transportmasse i 1876 yderligere øges til mellem 33 og 34 000 t. Denne Stigning maa dog ligesom for Personfærdselens Vedkommende vistnok for en Del tilskrives den Virksomhed, som Bygningen af den ovenforliggende Jernbane medførte.

Udviklingen af Godsfærdselen paa Trondhjem—Størenbanen har i de første 11 Driftsaar forholdt sig analogt med Personfærdselens Udvikling paa denne Bane, idet den transporterede Godsmasse i dette Tidsrum er forøget til omtrent det dobbelte, nemlig fra ca. 12 000 t. (1865) til ca. 26 000 t. (1875); denne Forøgelse har foregaaet jevnt fra Aar til andet.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over Godsbefordringens Udvikling i de opførte Tidsrum, indtil 1876 for de adskilte Banedele, siden for den sammenhængende Rørosbane:

[1]) Gjælder alene Banedelen Trondhjem—Støren.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Befordring af Gods. (Col. 94.) t.	Midlere Transportlængde pr. Ton.	Antal Tonkilometer. Total. (Col. 108.)	Antal Tonkilometer. Pr. Kilometer Driftslængde.	Midlere Forøgelse. t.	Midlere Forøgelse. tkm.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.						
6/10 1862—31/12 65.	9 466	26.5	251 640	6 622	-	-
1866—70	11 290	27.3	307 765	9 783	1 824	56 125
1871—75	23 014	33.5	771 103	11 130	11 724	463 338
1876.	33 438	49.1	1 641 449	13 565	10 424	870 346
Trondhjem—Støren—Singsaas.						
1865.	11 570	42.1	485 998	9 918	-	-
1866—70	16 533	41.9	692 790	14 138	4 963	206 792
1871—75	21 830	40.5	883 100	18 022	5 297	190 310
1876.	29 594	54.9	1 625 400	20 575	7 764	742 300
Rørosbanen.						
1877—30/6 79	69 262	68.6	4 756 334	12 143	-	

At Færdselen pr. Kilometer Driftslængde har været svagere paa den sammengende Rørosbane end paa de adskilte Banedele før 1877, er bl. A. en Følge af, at det sidst aabnede Forbindelsesled, Støren—Aamotbanen, hidtil kun i forholdsvis ringe Grad har været istand til at tilføre ny Trafik.

Færdselens Fordeling paa Endestationerne og Mellemstationerne fremgaar af nedenstaaende Oversigt, der alene tager Hensyn til den samlede Rørosbane[1]):

[1]) Før 1877 haves ingen fuldstændig Opgave over Godsfærdselens Fordeling.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Driftsaar.	Færdsel mellem Banens Endestationer, Hamar og Trondhjem.[1]) t.				Færdsel mellem Hamar og Mellemstationerne. t.				Færdsel mellem Trondhjem og Mellemstationerne. t.				Færdsel mellem Mellemstationerne. t.	
	Fra Hamar til Trondhjem.[1])	Fra Trondhjem til Hamar.[1])	Sum.	pCt.	Ankommet til Hamar.	Afgaaet fra Hamar.	Sum.	pCt.	Ankommet til Trondhjem.	Afgaaet fra Trondhjem.	Sum.	pCt.	Sum.	pCt.
1877 . . .	[2]) 95	[2]) 123	[2]) 218	0.3	[3])7 898	5 365	13 263	20.3	[4]) -	12 286	12 286	[4]) -	39 437	-
1/1—30/6 1878	358	262	620	1.6	[3])3 619	2 630	6 249	15.9	10 172	5 616	15 788	40.3	16 559	42.2
1878—79. .	260	811	1 071	1.6	8 821	5 260	14 081	20.5	19 226	9 134	28 360	41.3	25 219	36.6

Færdselen mellem Banens Endestationer har saaledes hidindtil indtaget en lidet fremtrædende Plads.

Følgende Tabel indeholder Opgaver over den Godsmasse, der er ført mellem Rørosbanens (Hamar excl.) og Østbanernes Stationer, forsaavidt dette er skeet ved Hjælp af Hovedbanens Dampskibsfart mellem Eidsvold og Hamar:

Driftsaar.	Ankommet fra Hoved- & Kongsvingerbanen. t.	Afgaaet til Hoved- & Kongsvingerbanen. t.	Sum. t.	I pCt. af Rørosbanens samlede Godsbefordring.
1877	8 119	1 235	9 354	14.3
1/1—30/6 1878	2 657	393	3 050	7.8
1878—79	4 481	1 131	5 612	8.2

Den høie Procentandel, som kommer paa denne Del af Godstransporten i 1877, er formentlig tildels begrundet i den i dette Aar fremdeles paagaaende Arbeidsdrift paa Støren—Aamotbanen.

For Driftsaaret 18^78/79 findes paa Planche XII en grafisk Fremstilling til Oversigt over Rørosbanens Godstrafik. De skraferede (og blanke) Flader i Figuren svare til følgende Antal Tonkilometer:

Mellem Banens Endestationer, Hamar og Trondhjem	465 000 Tkm.	(9.3 pCt.)
Mellem Hamar og Mellemstationer .	1 190 000 —	(24.0 —)
Mellem Trondhjem og Mellemstationer .	2 165 000 —	(43.5 —)
Mellem Mellemstationerne	1 150 000 —	(23.2 —)
	4 970 000 Tonkm.	

[1]) Heri indbefattet Gjennemgangstrafik over Mjøsen fra Østbanerne til og fra Trondhjem:

1877	til Trondhjem	15 t.,	fra Trondhjem	17 t.
1/1—30/6 1878	» —	34 »	» —	22 »
1878—79	» —	121 »	» —	79 »

[2]) Fra 17/10 til Aarets Udgang.

[3]) Ankommet til Hamar alene fra de søndenfjeldske Stationer (Aker til Os 1877, Aker til Tønset 1878). Øvrige Færdsel til Hamar for 1877 & 1878 indbefattet i «Færdsel mellem Mellemstationerne».

[4]) Opgaver over «Ankommet til Trondhjem», der mangler for 1877, er indbefattet i «Færdsel mellem Mellemstationerne«

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Med Hensyn til de paa de enkelte Banedele og paa den samlede Rørosbane transporterede væsentligste Varesorter henvises til nedenstaaende Tabel, der omfatter det hele Tidsrum fra 1862 med Fordeling paa de i det Foregaaende behandlede trende Hovedgrupper af Transportgjenstande:

Tidsrum.	Skovprodukter.			Produkter vedkommende Landbrug.					Øvrige Varer (exclusive fragtfrit Gods).		Sum Fragtgods. (Col. 92).
	Total.	pCt.	Heraf forædlet.	Total.	pCt.	Heraf udgjør Produkter af Agerbrug.	Heraf udgjør Produkter af Fædrift.	Heraf udgjør Gjødningsstoffe.	Total.	pCt.	
	t.		t.	t.		t.	t.	t.	t.		t.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.											
Op (nordover).											
6/10 1862—31/12 65	1 210	15.6	319	3 071	39.5	2 965	92	14	3 484	44.9	7 765
1866—70 . . .	508	6.1	130	3 726	44.8	3 632	55	39	4 086	49.1	8 320
1871—75 . . .	553	3.9	240	5 950	41.4	5 768	171	11	7 855	54.7	14 358
1876	1 230	6.4	515	7 321	38.2	7 061	254	6	10 605	55.4	19 156
Ned (sydover).											
6/10 1862—31/12 65	748	44.0	575	235	13.8	150	85	-	718	42.2	1 701
1866—70 . . .	1 202	44.5	62	373	13.8	245	126	2	1 126	41.7	2 701
1871—75 . . .	5 088	64.5	219	492	6.2	285	204	3	2 311	29.3	7 891
1876	8 952	72.5	743	902	7.3	365	528	9	2 486	20.2	12 340
Sum.											
6/10 1862—31/12 65	1 958	20.7	894	3 306	34.9	3 115	177	14	4 202	44.4	9 466
1866—70 . . .	1 710	15.5	192	4 099	37.2	3 877	181	41	5 212	47.3	11 021
1871—75 . . .	5 641	25.3	459	6 442	29.0	6 053	375	14	10 166	45.7	22 249
1876	10 182	32.3	1 258	8 223	26.1	7 426	782	15	13 091	41.6	31 496
Trondhjem—Støren—Singsaas.											
Op (nordover)											
1865	5 710	74.7	2 494	211	2.8	87	124	-	1 722	22.5	7 643
1866—70 . . .	6 606	64.0	2 195	356	3.5	169	186	1	3 346	32.5	10 305
1871—75 . . .	6 727	57.7	1 615	542	4.6	183	359	-	4 392	37.7	11 661
1876	8 815	55.9	1 086	339	2.1	70	269	-	6 617	42.0	15 771
Ned (sydover).											
1865	9	0.2	9	2 209	56.3	2 173	-	36	1 706	43.5	3 924
1866—70 . . .	13	0.3	13	2 342	49.1	2 025	1	316	2 415	50.6	4 770
1871—75 . . .	82	0.9	76	3 488	40.3	3 071	1	416	5 094	58.8	8 664
1876	48	0.4	38	4 189	36.0	3 891	2	296	7 406	63.6	11 643
Sum.											
1865	5 719	49.4	2 503	2 420	20.9	2 260	124	36	3 428	29.7	11 567
1866—70 . . .	6 619	43.9	2 208	2 698	17.9	2 194	187	317	5 761	38.2	15 078
1871—75 . . .	6 809	33.5	1 691	4 030	19.8	3 254	360	416	9 486	46.7	20 325
1876	8 863	32.3	1 124	4 528	16.5	3 961	271	296	14 023	51.2	27 414

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Skovprodukter.			Produkter vedkommende Landbrug.					Øvrige Varer (exclusive fragtfrit Gods).		Sum Fragtgods.
						Heraf udgjør					
						Produkter af					
	Total.	pCt.	Heraf forædlet.	Total.	pCt.	Agerbrug.	Fædrift.	Gjødningsstoffe.	Total.	pCt.	
	t.		t.	t.		t.	t.	t.	t.		t.
Rørosbanen.											
Op (nordover).											
1877—30/679. .	12 075	33.6	2 016	7 862	21.9	7 156	700	6	16 023	44.5	35 960
Ned (sydover).											
1877—30/679. .	11 414	41.8	1 223	5 508	20.2	4 577	700	231	10 375	38.0	27 297
Sum.											
1877—30/679. .	23 489	37.1	3 239	13 370	21.2	11 733	1 400	237	26 398	41.7	63 257

I det Hele taget sees Skovprodukter at indtage en mindre betydende Plads paa disse Baner end paa Østbanerne, og overstige aldrig 50 pCt. af den samlede Varetransport.

Paa Hamar — Grundset— Aamot-Banerne, hvor Skovprodukterne indtage en forholdsvis mindre Del af Varetransporten end paa Trondhjem—Størenbanen, har denne Trafik været stærkt stigende, stærkere end den øvrige Færdsel paa disse Baner, nemlig fra ca. 1 700 t. til ca. 10 000 t., og indtager samtidig fra 16 pCt. (1866—70) til ca. 32 pCt. (1876) af den samlede Varetransport. Denne stærkere Stigning af Trælasttrafiken end af den øvrige Godstrafik finder for en stor Del sin Forklaring i den Omstændighed, at Forlængelserne i 1871 og 1876 have ført Banen ind i nye Skovdistrikter.

Paa Trondhjem—Størenbanen har Transporten af Skovprodukter staaet næsten paa samme Standpunkt, med ringe Stigning indtil Banens Forlængelse i 1876. Procentvis har denne Trafik været i Nedgaaende, fra ca. 50 pCt. (1865) til ca. 32 pCt. (1876) af den samlede Varebefordring. Transporten af Skovprodukter har saaledes paa denne Bane ikke holdt Skridt med Udviklingen af Færdselen forøvrigt.

Paa den samlede Rørosbane har Transporten af Skovprodukter udgjort noget over en Trediedel af Varetransporten.

Af forædlede Skovprodukter har været ført forholdsvis ringe Mængder. Beregnet i pCt. af den samlede Transport af denne Varegruppe har af alle Slags mere eller mindre forædlede Skovprodukter været befordret:

Hamar—Grundset—Aamot.		Trondhjem—Størenbanen.		Rørosbanen.	
1862—65	45.7 pCt.	1865	43.8 pCt.	1877—78/79 . . .	13.9 pCt.
1866—70	11.2 —	1866—70 . . .	33.4 —		
1871—75	8.1 —	1871—75 . . .	24.8 —		
1876.	12.4 —	1876	12.7 —		

Blandt mere betydelige Transportgjenstande inden den anden Varegruppe, Produkter vedkommende Landbrug, kan fremhæves Korn- og Melvarer, hvilke tilsammen have udgjort den væsentlige Del af denne Transport, saaledes som nedenstaaende Sammenstilling nærmere angiver (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Transport af Korn- & Melvarer.			
	Op. (Nordover.) t.	Ned. (Sydover.) t.	Sum. t.	Sum. pCt.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.				
6/10 1863—31/12 65	2 779	116	2 895	88.0
1866—70	3 055	176	3 231	79.0
1871—75	4 111	212	4 323	67.1
1876	4 524	255	4 779	58.1
Trondhjem—Støren—Singsaas.				
1865	40	1 900	1 940	80.2
1866—70	73	1 770	1 843	68.3
1871—75	41	2 517	2 558	63.5
1876	22	3 199	3 221	71.1
Rørosbanen.				
1877—30/6 79	4 929	4 151	9 080	67 9

Procenttallene referere sig til den samlede Transport af Produkter vedkommende Landbrug.

Nærmere Oplysning om de øvrige, mere fremtrædende Transportgjenstande inden denne Gruppe meddeler følgende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Produkter af Agerbrug.		Produkter af Fædrift.		
	Poteter. t.	Foderstoffe. t.	Kjød & Flesk. t.	Smør & Ost. t.	Melk. t.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.					
6/10 1862—31/12 65	139	77	95	68	15
1866—70	104	538	54	123	2
1871—75	443	1 278	153	152	55
1876	1 394	1 183	201	148	417
Trondhjem—Støren—Singsaas.					
1865	52	-	9	69	19
1866—70	50	40	10	86	56
1871—75	123	139	14	183	117
1876	96	181	20	150	63
Rørosbanen.					
1877—30/6 79	1 173	1 433	370	441	517

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

De vigtigste Transportgjenstande af den tredie Hovedgruppe Øvrige Varer findes sammenstillede i følgende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Jern- & Staalvarer. t.	Malme. t.	Kul & Cinders. t.	Fisk & Sild. t.	Salt. t.	Øl & Brændevin. t.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.						
6/10 1862—31/12 65	499	-	166	436	562	387
1876—70	826	-	155	464	576	371
1871—75	1 336	-	621	650	571	1 188
1876	1 725	-	1 393	696	445	1 156
Trondhjem—Støren—Singsaas.						
1865	46	364	31	655	246	98
1866—70	96	390	88	756	386	191
1871—75	1 379	396	370	835	582	280
1876	1 519	237	-	713	622	385
Rørosbanen.						
1877—30/6 79	2 648	5 159	2 594	1 412	1 193	1 457

Rørosbanens Aabning eller Banernes Sammenslutning sees at have medført en forholdsvis betydelig Stigning i Transporten af Malm, Kul & Cinders.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over Forholdet mellem Størrelsen af op- og nedgaaende Færdsel (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Af den samlede Godsbefordring har været ført			
	Op (Nordover).	Ned (Sydover).	Op (Nordover).	Ned (Sydover).
	pCt. (Col. 94.)		pCt. (Col. 108.)	
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.				
6/10 1862—31/12 65	82.0	18.0	85.4	14.6
1866—70	74.2	25.8	75.2	24.8
1871—75	63.5	36.5	66.8	33.2
1876	60.4	39.6	67.3	32.7
Trondhjem—Støren—Singsaas.				
1865	66.1	33.9	64.6	35.4
1866—70	67.5	32.5	66.2	33.8
1871—75	56.9	43.1	53.8	46.2
1876	56.8	43.2	48.5	51.5
Rørosbanen.				
1878—30/6 79	56.0	44.0	48.1	51.9

Den store Forskjel, der ved Aabningen af de enkelte Baner har fundet Sted mellem Størrelsen af op- og nedgaaende Godsfærdsel, sees at være bleven betydelig udjevnet under Trafikens Udvikling, hvorved Transporten af Tomvogne har kunnet formindskes. For Rørosbanens Vedkommende er Færdselen omtrent lige stor i begge Retninger, hvilket Forhold tildels maa tilskrives den Omstændighed at en væsentlig Del af Færdselen gaar til og fra hver af Banens Endestationer.

Samlet Trafik.
(Tab. V 4 Col. 135—150.)

Den paa de enkelte Banedele og paa den samlede Rørosbane befordrede samlede Vægt i Person- og Godstrafik har udgjort (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Netto (af Reisende og Gods). (Col. 135.)	Brutto (Lokomotivvægt inclusive). Total. (Col. 139.)	Heraf kommer paa Lokomotiverne i pCt.	Netto i pCt. af Brutto.
	Tonkilometer.			
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.				
6/10 1862—31/12 65	312 873	1 862 935	30.7	16.8
1866—70	390 849	2 395 374	32.2	16.3
1871—75	964 856	4 923 926	25.4	19.6
1876	1 964 608	10 223 631	26.4	19.2
Trondhjem—Støren—Singsaas.				
1865	636 341	3 490 134	29.0	18.2
1866—70	860 435	4 045 774	26.4	21.3
1871—75	1 127 413	5 437 504	26.1	20.7
1876	1 918 404	8 471 575	23.8	22.6
Rørosbanen.				
1877—30/6 79	5 636 377	30 401 107	28.4	18.5

Indtil Udgangen af 1876, eller for de enkelte Baner, sees Stigningen i Trafiken at have medført en bedre Udnyttelse af Lokomotiverne i Forbindelse med et gunstigere Forhold mellem Netto og Brutto.

Den stigende Trafiks Indflydelse paa Togenes Sammensætning og Vægt m. V., vil fremgaa af nedenstaaende Tabel (Middeltal pr. Driftaar):

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning.				Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt.	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde.
	Personvogne.	Post & Stoppevogne.	Godsvogne.	Sum.		
	Antal.				t.	
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.						
6/10 1862—31/12 65	2.1	1.1	3.3	6.5	49.8	975
1866—70	2.1	1.1	2.9	6.1	47.7	1 312
1871—75	2.9	1.1	4.4	8.4	60.1	1 344
1876	3.6	1.0	5.4	10.0	72.7	1 149
Trondhjem—Støren—Singsaas.						
1865	3.1	1.2	3.9	8.2	62.2	1 130
1866—70	3.2	1.5	4.5	9.2	69.7	1 172
1871—75	4.1	1.6	4.3	10.0	77.3	1 418
1876	5.0	1.4	5.7	12.1	90.9	1 171
Rørosbanen.						
1877—78/79	3.6	1.6	4.9	10.1	74.6	1 011

Driftens økonomiske Resultater.
(Tabel V 5 & 6, Col. 151—245.)[1])

Under Hamarbanens 9 første Driftsaar (1862—71) hævede Banens Indtægter sig ikke betydeligt over Resultaterne af 1ste Aars Drift, og varierede i disse Aar mellem ca. 61 000 og ca. 88 000 Kr., eller fra Kr. 1 611 til Kr. 2 315 pr. Km. Driftslængde. Efter 1872 vise Indtægterne en stærkere Stigning samtidig med Banens Forlængelse til Aamot og Koppang, og naa i 1874 op til 3 177 Kr. pr. Km. Driftslængde.

Som tidligere bemærket, trafikeredes Trondhjem—Størenbanen fra 1865 til 1875 uden nogen direkte Forbindelse med andre Baner og uden nogen Forlængelse. Indtægterne have i disse 11 Driftsaar steget fra ca. 103 000 Kr. (1865), til ca 195 000 (1875) og til ca. 231 000 (1876) ved Banens Forlængelse til Singsaas, eller henholdsvis Kr. 2 070, Kr. 3 969 og Kr. 2 929 pr. Km. Driftslængde.

Banernes Driftsudgifter have, som ventelig for Baner med saa ringe Trafik, indtaget en høi Procentandel af Indtægterne, og steget med den forøgede Trafik i et omtrent lignende Forhold som disse.

De økonomiske Resultater af disse Baners Drift sammenføres i følgende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

[1]) I Anmærkninger til denne Tabel er redegjort for de Principer, hvorefter man ved Bearbeidelsen af det foreliggende Material er gaaet frem.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Indtægt. Total. Kr.	Indtægt. Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Udgift. Total. Kr.	Udgift. Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Udgift i pCt. af Indtægt.	Overskud. Total. Kr.	Overskud. Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Overskud. I pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.								
6/10 1862—31/12 65. .	68 531	1 803	59 525	1 566	86.9	9 006	237	0.57
1866—70	72 865	1 917	66 583	1 752	91.4	6 282	165	0.40
1871—75	152 904	2 531	129 018	2 136	84.4	23 886	395	1.13
1876.	250 706	2 072	244 254	2 019	97.4	6 452	53	0.13
Trondhjem—Støren—Singsaas.								
1865.	103 238	2 107	93 753	1 913	90.8	9 485	194	0.32
1866—70	111 145	2 268	103 666	2 116	93.3	7 479	152	0.25
1871—75	155 215	3 168	135 373	2 763	87.2	19 842	405	0.67
1876.	231 367	2 929	221 186	2 800	95.6	10 181	129	0.27
Rørosbanen.								
1877—30/6 79 . . .	703 992	1 837	708 044	1 848	100.6	÷ 4 052	-	-

For den samlede Rørosbane har Driften saaledes givet Underbalance, hvilken fornemmelig falder paa den senest aabnede Banestrækning Støren—Aamot.

Nedenstaaende Tabel giver Oplysning over Indtægternes Fordeling (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Persontrafik. Total. Kr.	Persontrafik. Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Godstrafik. Total. Kr.	Godstrafik. Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Andre Indtægter. Kr.	Af Indtægterne kommer paa: Person-trafik. pCt.	Af Indtægterne kommer paa: Gods-trafik. pCt.	Af Indtægterne kommer paa: Andre Indtæg-ter. pCt.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.								
6/10 1862—31/12 65	25 622	674	40 354	1 062	2 555	37.4	58.9	3.7
1866—70	30 416	800	39 752	1 046	2 697	41.7	54.6	3.7
1871—75	66 012	1 094	81 220	1 346	5 672	43.2	53.1	3.7
1876	114 712	948	129 861	1 073	6 133	45.8	51.8	2.4
Trondhjem—Støren—Singsaas.								
1865	45 657	932	50 952	1 040	6 629	44.2	49.4	6.4
1866—70	47 699	973	60 763	1 240	2 683	42.9	54.7	2.4
1871—75	69 904	1 427	81 519	1 664	3 792	45.0	52.5	2.5
1876	95 819	1 213	130 372	1 650	5 176	41.4	56.3	2.3
Rørosbanen.								
1877—30/6 79	342 052	873	345 959	903	15 981	48.6	49.1	2.3

Indtægter ved Persontrafik have indtaget en forholdsvis større Plads ved disse Baner end ved Østbanerne, og udgjøre med Regelmæssighed ca. 2/5 og derover af de samlede Indtægter, ved den samlede Rørosbane henimod Halvdelen.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Nærmere Opgaver vedkommende de vigtigste Indtægtsposter, Befordring af Reisende og Gods, meddeles i efterfølgende Tabeller (Middeltal pr. Driftsaar):

Indtægter ved Befordring af Reisende.

Tidsrum.	Indtægter ved Befordring af Reisende (Ren Persontrafik). Total. Kr.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Kr.	Indtægt pr. Personkilom. Øre.	Af Indtægterne kommer paa de ordinære Tog. Total. Kr.	Heraf II. Klasse. pCt.	III. Klasse. pCt.	IV. Klasse. pCt.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.							
6/10 1862—31/12 65	25 280	-	4.15	24 920	10.3	89.7	-
1866—70	28 982	3 702	3.55	28 708	13.7	86.3	-
1871—75	62 648	33 666	3.03	62 172	18.2	81.8	-
1876	108 778	46 130	3.11	107 977	24.3	75.7	-
Trondhjem—Støren—Singsaas.							
1865	45 421	-	2.71	44 883	12.8	33.2	54.0
1866—70	46 589	1 168	2.55	46 274	10.1	29.3	60.6
1871—75	67 589	21 000	2.50	66 716	8.5	29.5	62.0
1876	93 390	25 801	2.82	91 578	9.3	29.1	61.6
Rørosbanen.							
1877—30/6 79	303 032	-	3.54	300 898	30.7	60.2	[1]) 9.1

Indtægter ved Befordring af Fragtgods.

Tidsrum.	Indtægter af Fragtgods (Ren Godstrafik). Total. Kr.	Forøgelse i Femaaret. Kr.	Indtægt pr. Tonkm.[2]) Øre.	Af Indtægterne kommer paa Transport af Trælast og Brænde. Total. Kr.	I pCt. af Indtægt af Fragtgods. pCt.	I pCt. af samlede Indtægter. pCt.
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.						
6/10 1862—31/12 65	38 781	-	15.41	2 596	6.7	3.8
1866—70	36 971	÷ 1 810	12.01	1 889	5.1	2.6
1871—75	75 101	38 130	10.02	5 792	7.7	3.8
1876	119 179	44 078	7.81	15 344	12.9	6.1
Trondhjem—Støren—Singsaas.						
1865	47 687	-	9.81	14 338	30.1	13.9
1866—70	56 884	9 197	8.21	15 104	26.5	13.6
1871—75	75 828	18 944	8.59	13 216	17.4	8.5
1876	125 122	49 294	7.70	17 714	14.2	7.7
Rørosbanen.						
1877—30/6 79	324 156	-	6.82	47 738	14.7	6.8

[1]) Gjælder alene Trondhjem—Størenbanen.
[2]) Ilgods heri ikke medregnet. Ved Beregning af disse Middeltal for Trondhjem—Størenbanen og Rørosbanen har Tonkm. af fragtfrit Gods ikke kunnet udskilles. Det samme gjælder Hamarbanen for Aarene 1862—65 & 1866—70.

Den større Indtægt pr. Tonkilometer paa Hamarbanen end paa Trondhjem—Størenbanen, fornemmelig i Driftens første Aar, skriver sig for endel fra den betydelig kortere Transportlængde pr. Ton paa den førstnævnte Bane end paa Trondhjem—Støren, idet Fragtsatserne blive forholdsvis lavere paa større Afstande. Indtægten pr. Tonkilometer har derfor været i Aftagende, naar Banelængden har tiltaget.

Den forholdsvis høie Indtægt pr. Tonkilometer paa disse Baner vil endvidere delvis have sin Grund i Trælasttransportens ringere Betydning, idet denne Trafik foregaar i større Partier og hele Vognladninger.

Over Banernes Driftsudgifter meddeler efterstaaende Tabel nærmere Opgaver, med Udgifternes Fordeling paa de større Hovedkonti, saavel pr. Driftsenhed som procentvis, tilligemed Sammenstilling af Driftsudgifter med den samlede Trafik paa Banerne (Udgift pr. Bruttotonkilometer):

Tidsrum.	Driftsudgifter. Administration. Kr.	Trafiktjeneste. Kr.	Drift og Vedligehold af rullende Materiel. Kr.	Banens Vedligehold. Kr.	Andre Udgifter. Kr.	Brutto-Tonkilometer.	Samlede Driftsudgifter pr. Brutto-Tonkilometer.
	Pr. Kilometer Driftlængde.						
Hamar—Grundset—Aamot—Koppang.							
6/10 1862—31/12 65	136 **8.7**	527 **33.7**	432 **27.7**	467 **29.6**	4 **0.3**	49 025	3.199
1866—70	162 **9.2**	510 **29.1**	523 **29.9**	548 **31.3**	9 **0.5**	63 036	2.779
1871—75	183 **8.5**	635 **29.8**	619 **29.0**	637 **29.8**	62 **2.9**	81 657	2.620
1876	150 **7.4**	542 **26.9**	507 **25.1**	752 **37.2**	68 **3.4**	84 494	2.389
Trondhjem—Støren—Singsaas.							
1865	176 **9.2**	433 **22.6**	536 **28.0**	725 **37.9**	43 **2.3**	71 228	2.686
1866—70	184 **8.7**	482 **22.8**	592 **28.0**	798 **37.7**	60 **2.8**	82 567	2.562
1871—75	209 **7.6**	558 **20.2**	882 **31.9**	1 038 **37.6**	76 **2.7**	110 969	2.489
1876	153 **5.5**	542 **19.4**	808 **28.8**	1 243 **44.4**	54 **1.9**	107 235	2.611
Rørosbanen.							
1877—30/6 79	143 **7.7**	401 **21.7**	482 **26.1**	773 **41.8**	49 **2.7**	79 335	2.329

De med fede Typer satte Tal referere sig til Hovedposternes procentvise Andel af Driftsudgifterne.

I det Foregaaende er, i Tilslutning til de afgivne Driftsberetninger, de søndenfjeldske og nordenfjeldske Dele af denne Bane, og efter Sammenslutning af disse, den hele Rørosbane betragtet under et som udgjørende en Driftsenhed. Banen bestaar imidlertid, som tidligere omtalt, af 4 økonomisk selvstændige Banedele, til hvilke Driftens økonomiske Resultater maa henføres.

Med Hensyn hertil hidsættes følgende Redegjørelse for, hvorledes det i Tabel V. Col. 232 opførte Overskud fordeler sig paa de særskilte Banedele:

Fra 1862 til 1870 bestod den søndenfjeldske Del af Banen alene af Hamar—Grundsetbanen, og Overskuddet er saaledes i dette Tidsrum alene denne Bane vedkommende.

Fra 1871—76 fordeler Overskud (+) eller Underbalance (÷) sig paa de enkelte efterhaanden aabnede Banedele saaledes, som følgende Tabel angiver:

Aar.	Samlet Overskud for den hele i Drift værende søndenfjeldske Banestrækning. (Col. 232.)	Heraf falder paa		
		Hamar—Grundset.	Grundset—Aamot.	Aamot—Koppang.
1871.	10 622	8 808	+ 1 814[1])	-
1872.	553	4 897	÷ 4 344	-
1873.	43 183	47 704	÷ 4 521	-
1874.	43 281	42 824	+ 457	-
1875.	21 791	26 379	÷ 4 190	÷ 398[1])
1876.	6 452	26 652	÷ 3 336	÷ 16 864

Den nordenfjeldske Del af Banen bestod fra 1864 til 1875 alene af Trondhjem—Størenbanen. Den i 1876 aabnede Strækning Støren—Singsaas dreves for denne Banes Regning; det i Tabel V opførte Overskud for disse Aar vedkommer saaledes alene Trondhjem—Størenbanen.

For den hele Rørosbane, der aabnedes i 1877, fordeler Overskud (+) eller Underbalance (÷) sig saaledes:

Aar.	Rørosbanen. (Col. 232.)	Hamar—Grundset.	Grundset—Aamot.	Støren—Aamot.	Trondhjem—Støren.
1877	582	30 556	÷ 4 251	÷ 55 503[2])	29 780
1/1—30/6 78	23 929	20 550	+ 872	÷ 20 614	23 121
1878—79	÷ 34 642	13 199	÷ 4 143	÷ 62 605	18 907

Ved Opgjør af Underbalance eller Overskud for Grundset—Aamot- og Støren—Aamot-Banerne er Renten, forsaavidt de svares til de ældre Baner, medregnet i Udgifterne. Underbalancen paa de efterhaanden aabnede Strækninger af Støren—Aamotbanen er udredet af Anlægget og udgjør, iberegnet Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne, Renter

[1]) Grundset—Aamot aabnet 23de Oktober 1871, Støren—Aamot 14de December 1875.

[2]) Indtil Banens Aabning i sin Helhed, udgjør Underbalancen Kr. 57 107, der vedkommer Anlægget. For Tiden fra 17de Oktober til 31te December 1877, der vedkommer Driften, havdes et Overskud af Kr. 1 604.

samt Erstatning til Trondhjem—Størenbanen for Drift af Støren—Singsaas i 1876 (Kr. 10 500), ialt Kr. 84 068.40.

Underbalancen paa Støren—Aamot-Banen efter Trafikens Aabning for Baneselskabets Regning udgjorde den 30te Juni 1879 Kr. 93 457.42, heri indbefattet Renter (Kr. 17 133.06) og Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne (Kr. 8 023.22).

Underbalancen paa Grundset—Aamot-Banen udgjorde pr. 30te Juni 1879 Kr. 26 070.26[1]), heri indbefattet Renter Kr. 2 972.95 og Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne Kr. 1 102.94.

Oplysning om Overskuddets Anvendelse ved Hamar—Grundset- og Trondhjem—Støren-Banerne meddeles i følgende Tabel (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Afdrag paa Kapitalkonto.		Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne.		Afsætning til Reservefond.		Dividende.	
	Kr.	pCt.[2])	Kr.	pCt.[2])	Kr.	pCt.[2])	Kr.	pCt.[2])
Hamar—Grundset.								
3/10 1862—31/12 65	-	-	-	-	9 006	100.0	-	-
1866—70	-	-	181	2.9	6 101	97.1	-	-
1871—75	1 463	5.6	424	1.6	10 130	38.8	14 105	54.0
1876—30/6 79	3 740	14.4	521	2.0	10 532	40.5	11 194	43.1
Trondhjem—Støren.								
1865	-	-	-	-	9 485	100.0	-	-
1866—70	-	-	-	-	9 479	100.0	-	-
1871—75	-	-	1 020	5.1	18 822	94.9	-	-
1876—30/6 79	-	-	466	2.0	22 959	98.0	-	-

Trondhjem—Størenbanen har afsat sit hele Overskud til Dannelse af Fond, medens Hamar—Grundsetbanen fra 1871 gjennemsnitlig har anvendt omtrent Halvparten af Overskuddet til Udbetaling af Dividende.

Reservefondets Størrelse androg pr. 30/6 1879

for Trondhjem—Størenbanen . . . . Kr. 162 636.07

» Hamar—Grundset — . . . « 88 060.50

eller henholdsvis 5.5 pCt. og 5.4 pCt. af den i Banerne nedlagte Kapital.

---

[1]) Banens Driftskonto udviser pr. 30te Juni 1879 Kr. 26 277.36, idet denne i 1872 er godskrevet for fra Anlægget overdragne Materialier Kr. 1 793.90 og i 1878—79 belastet for Anbringelse af Morsetelegrafapparater Kr. 2 001.

[2]) I pCt. af Banens Driftsoverskud.

Vestbanerne.

Af Vestbanerne aabnedes først Drammen—Randsfjordbanen, hvis ordinære Trafik begyndte 13/10 1868, og trafikeredes derpaa uden direkte Forbindelse med andre Baner indtil 9/11 1871, da Sidelinien Hougsund—Kongsberg aabnedes for almindelig Trafik. Ved Kristiania—Drammenbanens Aabning det derpaa følgende Aar (7/10 1872) førtes Vestbanernes Hovedlinie frem til Kristiania; kort efter (28/11 1872) aabnedes Drammen—Randsfjordbanens anden Sidelinie, Vikersund—Krøderen, hvorved dette Komplex af Jernbaner var fuldført.

Som tidligere omnævnt, bestaar Vestbanerne af tvende særskildte økonomiske Enheder, nemlig:

1) Drammen—Randsfjordbanen med Sidelinier,
2) Kristiania—Drammenbanen.

Befordring af Reisende.

(Tabel V 2, Col. 24—91).

Paa Drammen—Randsfjordbanen indtog Personbefordringen under de 3 første Driftsaar (1869—1871) omtrent samme Standpunkt, saaledes at aarligen befordredes mellem 160 000 og 170 000 Reisende, eller pr. Km. Driftslængde ca. 1 800 a 2 000.

Ved Sideliniernes Aabning og Kristiania—Drammenbanens Tilslutning indtraadte en forholdsvis betydelig Stigning i Antallet af Reisende, nemlig fra 245 000, eller (pr. Km. 2 052), 1872 til ca. 374 000 (pr. Km. 2 614), 1873 og 396 000 (pr. Km. 2 767), 1874, det største Antal, som hidindtil er bleven befordret paa denne Bane i Løbet af et Aar, idet Personbefordringen fra dette Tidspunkt af har været i Tilbagegang, saaledes, at Antallet i Driftsaaret 1878—79 er gaaet ned til ca. 221 000. (pr. Km. 1 547).

Kristiania—Drammenbanen har den største Persontrafik af samtlige norske Baner.

Antallet af Reisende opgik i Banens 2det Driftsaar til ca. 652 000 (1874), i hvilket Aar Personbefordringen paa Vestbanerne omfattede ca. 1 Million Reisende. Fra 1874 har Persontrafiken ogsaa paa Kristiania—Drammenbanen været aftagende, og stod lavest i Driftsaaret 1878—79 med ca. 464 000 Reisende, eller for Vestbanerne tilsammen ca. 653 000.

Efterfølgende Sammenstilling angiver i Middeltal pr. Driftsaar nogle Resultater af Personbefordringen særskilt for hver økonomisk Banedel, samt for Vestbanerne samlet. For Drammen—Randsfjordbanens Vedkommende ere Middeltallene beregnede særskilt for den Tid, Hovedlinien (Drammen—Randsfjord) dreves alene, nemlig 1868—1871, samt efter Sideliniernes og Kristiania—Drammenbanens Tilslutning.

Tidsrum.	Reisende.	Midlere Reiselængde. Km.	Personkilometer. Total.	Personkilometer. pr. Kilometer Driftslængde.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).				
13/10 1868—31/12 71	170 416	24.8	4 233 071	46 878
1872—75	343 077	26.3	8 816 782	64 356
1876—30/6 79	265 277	27.0	7 169 124	50 134
Kristiania—Drammenbanen.				
7/10 1872—31/12 75	589 739	22.7	13 400 991	252 845
1876—30/6 79	522 703	20.6	10 777 037	203 340
Vestbanerne.				
7/10 1872—75	890 352	25.3	22 217 773	116 936
1876—30/6 79	751 352	23.9	17 946 161	91 562

Det vil af denne Sammenstilling fremgaa, at den midlere Personfrekvents (Personkilometer pr. Kilometer Driftslængde) er omtrent fire Gange saa stor paa Kristiania—Drammenbanen som paa Drammen—Randsfjordbanen.

Med Hensyn til begge Baners gjensidige Indflydelse paa hinandens Persontrafik, samt Færdselens Fordeling henvises til nedenstaaende Tabel, der angiver Forholdet i større Træk for Drammen—Randsfjordbanen for de ordinære Togs Vedkommende (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Færdsel med Kristiania—Drammenbanen.				Lokalfærdsel.						Hovedsum Reisende. (Ordinære Tog).[1]
					Færdsel mellem Drammen og Banens øvrige Stationer.				Færdsel mellem Banens Stationer undtagen Drammen.		
	Ank.	Afg.	Sum.	pCt.[2]	Afgaaede fra Drammen.	Ankomne til Drammen.	Sum.	pCt.[2]	Sum.	pCt.[2]	
	Reisende.				Reisende.				Reisende.		Reisende.
13/10 1868—31/12 71 .	-	-	-	-	45 753	59 640	105 393	62.7	62 450	37.3	167 843
1872—75 . . .	20 348	22 116	42 464	12.8	71 197	78 089	149 286	43.5	150 378	43.7	342 128
1876—30/6 79 . .	18 184	18 444	36 628	13.8	54 171	55 125	109 296	41.3	118 884	44.9	264 808

Den stærke Nedgang i Personbefordringen 1876—18 78/79 sees fornemmelig at falde paa den lokale Trafik, og stærkere paa Drammens Andel af samme end paa Færdselen mellem Banens øvrige Stationer, der derfor procentvis viser Stigning.

For Kristiania—Drammenbanens Vedkommende giver efterfølgende Tabel en lignende Opgave over, hvorledes Banens Personfærdsel fordeles paa de betydeligste Trafikcentra; Opgaverne referere sig til de med ordinære Tog befordrede Reisende (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Færdsel mellem Banens Endestationer.		Færdsel mellem Kristiania og Mellemstationer.		Færdsel mellem Drammen og Mellemstationer.		Færdsel mellem Mellemstationer.	
	Sum	pCt.[2]	Sum.	pCt.[2]	Sum.	pCt.[2]	Sum.	pCt.[2]
	Reisende.		Reisende.		Reisende.		Reisende.	
7/10 1872—31/12 75 . .	101 724	17.7	342 306	59.6	55 527	9.7	32 793	5.6
1876—30/6 79	73 342	14.4	340 062	66.6	34 094	6.7	26 243	5.1

Regnet efter Antal Reisende er Lokalfærdslen i endnu høiere Grad dominerende ved denne Bane end ved Drammen—Randsfjordbanen, idet den optager tilsammen ca. 93 pCt. af den hele Befordring med de ordinære Tog. Af Lokalfærdslen optager igjen Færdslen paa Kristiauia den betydeligste Del, idet 77 à 81 pCt. af Banens hele Personfærdsel (med ordinære Tog) berører denne Station.

[1]) For Befordring med Extratog mangler Opgaver over Færdselens Fordeling paa de forskjellige Stationer.
[2]) I pCt. af den samlede Færdsel med ordinære Tog.

For Driftsaaret 18⁷⁸/₇₉ findes paa Planche XIII en grafisk Fremstilling af Vestbanernes Personbefordring i Lighed med de for de øvrige Baner leverede Oversigter.

Yderst kommer for Retning op og ned Samfærdselen mellem begge Baner, dernæst, for Drammen—Randsfjordbanen, Færdselen fra og til Drammen, og indenfor samme, Færdselen mellem Banens egne Stationer, undtagen Drammen.

For Kristiania—Drammenbanen kommer indenfor Færdselen mellem begge Baner Færdselen mellem Banens Endestationer, samt Mellemstationernes Færdsel paa Kristiania og paa Drammen, hvorefter Midtpartiet indtages af Færdselen mellem Mellemstationerne indbyrdes.

De skraferede (og blanke) Flader i Figuren svare til følgende Antal Personkilometer:

Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier):

Samfærdsel med Kristiania—Drammenbanen	ca. 1 630 000	(26.3 pCt.)
Færdsel mellem Drammen og øvrige Stationer	ca. 3 020 000	(48.7 pCt.)
Færdsel mellem Banens Stationer indbyrdes, undtagen Drammen . . .	ca. 1 550 000	(25.0 pCt.)
Sum	6 200 000	Personkm.

Af disse 6 200 000 Personkm. falder paa Hovedlinien og Sidelinierne:

Bane.	Personkilometer.	Personkm. pr. Km. Driftslængde.
Drammen—Randsfjord . (Hovedlinie).	4 810 000	54 000
Hougsund—Kongsberg . (Sidelinie).	920 000	33 000
Vikersund—Krøderen . (Sidelinie).	470 000	18 000

Paa de forskjellige Dele af Hovedlinien er Frekventsen meget forskjellig, idet den største Færdsel koncentrerer sig nærmest Drammen, saaledes som følgende Sammenstilling udviser:

Banestrækning.	Længde. Km.	Personkilometer pr. Kilometer Driftslængde.
Drammen—Hougsund .	17	ca. 126 000
Hougsund—Vikersund .	26	ca. 58 000
Vikersund—Randsfjord .	46	ca. 25 000

Kristiania—Drammenbanen.

	Personkm.	
Samfærdsel med Drammen—Randsfjordbanen . . .	ca. 1 800 000	(18.8 pCt.)
Færdsel mellem Endestationerne . . .	ca. 3 520 000	(36.7 pCt.)
Færdsel mellem Kristiania og Banens Mellemstationer .	ca. 3 620 000	(37.7 pCt.)
Færdsel mellem Drammen og Mellemstationer, samt mellem Mellemstationerne indbyrdes .	ca. 650 000	(6.8 pCt.)
Sum	9 590 000	Personkm.

Ogsaa her koncentrerer Færdselen sig nærmest Banens betydeligste Endestation (Kristiania); den midlere Personfrekvents er saaledes paa Banestrækningen:

Kristiania—Sandviken (13 km.) ca. 316 000 Personkm. pr. Driftsenhed, Sandviken—Drammen (40 km.) ca. 137 000 Personkm. pr. Driftsenhed.

Den her paapegede ujevne Frekvents over Banernes forskjellige Dele vanskeliggjør Personvognenes fordelagtige Udnytning. Efterfølgende Tabel giver en Oversigt over, hvorledes denne Udnytning stiller sig for de forskjellige Driftsperioder (Middeltal pr. Driftsaar):

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Procent af Vognenes Pladse benyttede (Personkm. i pCt. af Pladskilometer).		
	II Klasse.	III Klasse.	Middel for begge Klasser.
	Procent.		
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).			
13/10 1868—31/12 71 . .	9.7	39.1	29.1
1872—75	12.2	42.9	33.5
1876—30/6 79	13.7	32.4	27.5
Kristiania—Drammenbanen.			
7/10 1872—31/12 75 . . .	19.9	40.0	34.0
1876—30/6 79	20.1	35.4	30.8
Vestbanerne.			
7/10 1872—75	16.6	41.1	33.8
1876—30/6 79 . . .	17.6	34.1	29.4

Befordring af Gods.

(Tab. V 3, Col. 92—134.)

Den paa Drammen—Randsfjordbanen befordrede Godsvægt har siden Banens Aabning for Drift i 1868 steget fra ca. 27 000 t.[1]) i første Driftsaar til ca. 133 000 t. i 1876, eller pr. Km. Driftslængde fra 303 t. til 932 t.

Denne Forøgelse har imidlertid været meget ujevn fra Aar til andet. Den største Stigning falder sammen med Sideliniernes Aabning og Kristiania—Drammenbanens Tilslutning i 1872 og 1873, (ca. 42 000 t. i 1871 mod 81 000 t. 1872 og 107 000 t. i 1873, eller pr. Kilometer henholdsvis 450, 680 og 750 Tons). I 1874 og 1875 forblev Godsbefordringen omtrent paa dette Standpunkt, medens den i 1876 naaede det ovennævnte Maximum. Fra dette Aar har, ligesom ved de andre Baner, Godstransporten været i Tilbagegang, saaledes at den befordrede Godsvægt i 18^78/79 er betydelig lavere (ca. 93 000 t.).

Godsbefordringen paa Kristiania—Drammenbanen hævede sig fra ca. 34 000 t.[2]) i første Driftsaar til ca. 81 000 t. i andet Driftsaar (1874) og steg siden langsomt til ca. 99 000 t. (1877), hvorefter de følgende Driftsaar viser en stærk Nedgang i Godsbefordringen (ca. 69 000 t. i 18^78/79).

Med Hensyn til Antallet Tonkilometer og Frekventsen af Gods paa disse Baner pr. Driftsenhed henvises til efterfølgende Sammenstilling, der saavel for de særskilte økonomiske Banedele som for Vestbanerne samlet giver en Oversigt over Godstrafikens Udvikling:

Tidsrum.	Befordring af Gods. t. (Col. 94).	Midlere Transportlængde pr. Ton Km.	Tonkilometer. Total. (Col. 108).	Tonkilometer. pr. Kilometer Driftslængde.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).				
13/10 1868—31/12 71	33 306	54.5	1 814 487	20 094
1872—75	104 841	50.3	5 272 508	38 485
1876—30/6 79	115 342	49.0	5 655 074	39 546
Kristiania—Drammenbanen.				
7/10 1872—31/12 75	65 605	30.2	1 979 816	37 335
1876—30/6 79	87 279	30.2	2 634 137	49 701
Vestbanerne.				
7/10 1872—75	154 085	47.1	7 252 324	37 191
1876—30/6 79	175 872	47.1	8 289 211	42 292

[1]) Reduceret til et Aar. 1ste Driftsperiode fra 13/10 1868—31/12 1869 udgjør 1.22 Aar med transporteret Godsvægt 32 906 t.
[2]) Reduceret til et Aar. 1ste Driftsperiode fra 7/10 1872—31/12 1873 = 1.24 Aar, med Godsvægt 42 342 t.

Middeltallene vise overalt en fortvarende Stigning, idet den sidste Periode tillige indbefatter de gunstige Aar 1876 & 1877.

For Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872) giver hosstaaende Tabel en Fordeling af Godsfærdselen mellem Drammen og Banens øvrige Stationer, saavelsom den Færdsel, der foregaar mellem denne Bane og Kristiania—Drammenbanen (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Færdsel med fremmede Baner (Kristiania—Drammenbanen).				Lokalfærdsel.						Hovedsum.
					Mellem Drammen og Banens øvrige Stationer.[1])				Mellem Banens Stationer undtagen Drammen.		
	Ankomne.	Afgaaede.	Sum.	pCt.	Afg. fra Drammen.	Ank. til Drammen.	Sum.	pCt.	Sum.	pCt.	
	t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.		t.
13/10 1868—31/12 71	-	-	-	-	10 882	19 418	30 300	90.5	3 006	9.5	33 306
1872—75 . . .	6 517	9 844	2) 16 361	15.6	19 493	55 508	75 001	71.5	13 479	12.9	104 841
1876—30/6 79 . .	6 275	20 473	26 748	23.1	26 027	43 570	69 597	60.4	18 997	16.5	115 342

Fra og til Drammen foregaar saaledes den betydeligste Del af Banens Godsbefordring. Nærmest denne kommer Samfærdselen med Kristiania—Drammenbanen, der i 18 78/79 optog over 1/4 — ca. 27 pCt. — af befordret Gods.

For Kristiania—Drammenbanen giver nedenstaaende Tabel en lignende Fordeling af Godsfærdselen (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Færdsel med Drammen—Randsfjordbanen.		Lokalfærdsel.								Hovedsum.
			Mellem Banens Endestationer.		Mellem Kristiania og Mellemstationer.		Mellem Drammen og Mellemstationer.		Færdsel mellem Mellemstationer.		
	Sum.	pCt.	Sum.	pCt.	Sum.	pCt.	Sum.	pCt.	Total.	pCt.	
	t.		t.		t.		t.		t.		t.
7/10 1872—31/12 75	16 361	24.9	11 320	17.3	21 974	33.5	14 241	21.7	1 709	2.6	65 605
1876—30/6 79. .	26 748	30.6	11 773	13.5	24 264	27.9	21 776	24.9	2 718	3.1	87 279

I den sidste Periode, 1876—78/79, viser den Færdsel, der foregaar mellem begge Baner, sig betydeligst og i stærk stigende; den opgik i 18 78/79 til ca. 35 pCt. af den samlede transporterede Godsvægt.

Denne Færdsel faar forholdsvis større Betydning, naar Hensyn tages til Antal Tonkilometer, da den største Del af denne Godsmasse befarer denne Bane i hele dens Længde.

For Driftsaaret 18 78/79 er paa Planche XIV givet en grafisk Fremstilling til Oversigt over Godsbefordringen paa disse Baner. De

[1]) Indtil 1872 er Varer ført til og fra Drammen og Guldskogen slaaet sammen (cfr. vedkommende Driftsberetninger).
[2]) Middeltal for 1872—75 er for Færdselen med Kristiania—Drammenbanen beregnet for 3.24 Aar (fra 7/10 1872—31/12 1875).

skraferede og blanke Flader i Figuren svare til følgende Antal Tonkilometer:[1])

Drammen—Randsfjorbanen (med Sidelinier fra 1872).

Samfærdsel med Kristiania—Drammenbanen .	1 275 000	(28.3 pCt.)
Færdsel mellem Drammen og Banens øvrige Stationer	2 820 000	(62.3 —)
Færdsel mellem Mellemstationerne indbyrdes .	425 000	(9.4 —)
Sum	4 520 000 Tonkm.	

Af det samlede Antal Tonkilometer falder paa:

Bane.	Tonkilometer.	Tkm. pr. Km. Driftslængde.
Drammen—Randstjordbanen (Hovedlinie)	3 810 000	43 000
Hougsund—Kongsberg (Sidelinie)	580 000	21 000
Vikersund—Krøderen (Sidelinie)	130 000	5 000

Den midlere Frekvents er saaledes meget ulige paa disse forskjellige Banestrækninger.

For Hovedliniens Vedkommende er Forholdet overensstemmende for Person- og Godsbefordringen deri, at Trafiken koncentrerer sig nærmest Drammen; de forskjellige Partier af Linien havde saaledes i 18[78]/79 følgende Frekvents:

Banestrækning.	Længde. Km.	Frekvents. Tkm. pr. Km. Driftslængde.
Drammen—Hougsund .	17	78 000
Hougsund—Vikersund .	26	48 000
Vikersund—Randsfjord.	46	27 000

Derimod er Gods- og Personfrekventsen forskjellige deri, at den første er langt betydeligere i Retning til Drammen end i den modsatte, imedens Personbefordringen selvfølgelig foregaar omtrent ens i begge Retninger.

Kristiania—Drammenbanen.

	Tkm.	
Samfærdsel med Drammen—Randsfjordbanen . .	1 300 000	(55.3 pCt.)
Færdsel mellem Banens Endestationer	550 000	(23.4 »)
Færdsel mellem Kristiania og Banens Mellemstationer	380 000	(16.2 »)
Færdsel mellem Drammen og Banens Mellemstationer.	94 000	(4.0 »)
Færdsel mellem Mellemstationerne indbyrdes .	26 000	(1.1 »)
Sum	2 350 000 Tonkm.	

Samfærdselen med Drammen-Randsfjordbanen udgjør saaledes over Halvparten af samtlige Tonkilometer. Godsbefordringen mellem Drammen og Mellemstationerne viser sig for denne Banes Vedkommende at være af ringe Betydning, idet Godsfærdselen for den væsentligste Del alene passerer mellem Drammen og nærmeste Station, nemlig Bragerøen.

Nedenstaaende Tabel leverer for hver af de heromhandlede Baner en Oversigt over de vigtigere Varesorter.[2])

[1]) Afrundede Tal.

[2]) Hver af de opførte trende Hovedgrupper sammensættes af de samme Transportgjenstande som tidligere (Pag. 19) nærmere omhandlet.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tidsrum.	Skovprodukter. Total. t.	pCt.	Heraf forædlet. t.	Produkter vedkommende Landbrug. Total. t.	pCt.	Heraf udgjør Produkter af Agerbrug. t.	Fædrift. t.	Gjødningsstoffe. t.	Øvrige Varer (exclusive fragtfrit Gods). Total. t.	pCt.	Sum Fragtgods. (Col. 92). t.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).											
Op.[1])											
13/10 1868—71 . .	309	2.7	216	1 687	14.5	1 652	35	-	9 520	82.8	11 516
1872—75 . . .	3 895	13.6	1 074	2 572	9.0	2 255	139	178	22 084	77.4	28 551
1876—30/6 79 . .	2 479	6.9	1 205	10 412	29.1	9 839	245	328	22 854	64.0	35 745
Ned.											
13/10 1868—71 . .	17 272	84.6	15 484	711	3.5	251	460	-	2 427	11.9	20 410
1872—75 . . .	62 614	90.3	45 501	1 732	2.5	635	1 082	15	4 972	7.2	69 318
1876—30/6 79 . .	64 515	88.6	46 750	1 646	2.3	595	799	252	6 652	9.1	72 813
Sum.											
13/10 1868—71 . .	17 581	55.1	15 700	2 398	7.5	1 903	495	-	11 947	37.4	31 926
1872—75 . . .	66 509	67.9	46 575	4 304	4.4	2 890	1 221	193	27 056	27.7	97 869
1876—30/6 79 . .	66 994	61.7	47 955	12 058	11.1	10 434	1 044	580	29 506	27.2	108 558
Kristiania—Drammenbanen.											
Op.											
7/10 1872—75 . .	2 751	13.3	2 117	2 579	12.4	950	224	1 405	15 418	74.3	20 748
1876—30/6 79 . .	3 330	15.1	2 941	5 964	27.0	3 189	442	2 333	12 800	57.9	22 094
Ned.											
7/10 1872—75 . .	30 108	68.3	19 098	1 174	2.7	296	523	355	12 799	29.0	44 081
1872—30/6 79 . .	44 664	70.7	33 490	1 790	2.8	339	1 303	148	16 745	26.5	63 199
Sum.											
7/10 1872—75 . .	32 859	50.7	21 215	3 753	5.8	1 246	747	1 760	28 217	43.5	64 829
1876—30/6 79 . .	47 994	56.3	36 431	7 754	9.1	3 528	1 745	2 481	29 545	34.6	85 293

Ligesom ved de fleste øvrige norske Baner indtager Befordringen af Skovprodukter en meget fremtrædende Plads, og udgjør paa begge Baner over Halvdelen af den samlede Transport af Fragtgods.

Tidsrummet 1872—75 udviser for Drammen—Randsfjordbanen en meget stærkt Stigning i Transport af Skovprodukter, som i den nævnte Periode udgjorde ca. 2/3 af det samlede Fragtgods. I det følgende Tidsrum 1876—78/79 staar denne Transport paa omtrent samme Standpunkt, men har procentvis aftaget paa Grund af den stigende Transport af Landbrugsprodukter. — Forædlede Skovprodukter transporteres paa Vestbanerne i forholdsvis langt større Udstrækning, end Tilfældet er ved nogen af de øvrige Baner, saaledes som det vil fremgaa af nedenstaaende procentvise Sammenstilling (Middeltal pr. Driftsaar):

[1]) Op betegner Retningen fra Kristiania.

Tidsrum.	Forædlede Skovprodukter i pCt. af Banens Transport af Skovprodukter.	
	Drammen—Randsfjord.	Kristiania—Drammen.
13/10 1868—31/12 71 . .	89.3	»
1872—75	70.0	64.6
1876—30/6 79	71.6	75.9

Selvfølgelig indtager al Slags Trælast samt Brænde den væsentligste Del af Skovprodukterne; endvidere har Træmasse paa begge Baner udgjort en stærkt stigende Bestandel af Transporten inden denne Hovedgruppe, som følgende Tabel nærmere angiver (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Drammen—Randsfjordbanen.[1])		Kristiania—Drammenbanen.	
	Trælast & Brænde. t.	Træmasse. t.	Trælast & Brænde. t.	Træmasse. t.
13/10 1868—31/12 71	17 437	-	-	-
1872—75	64 693	1 480	31 100	1 602
1876—30/6 79	58 600	8 197	40 330	7 588

Af Produkter vedkommende Landbrug udgjør Korn- & Melvarer og Melk samt Gjødningsstoffe de største Transportgjenstande. Efterfølgende Tabeller angive i Middeltal pr. Driftsaar Størrelsen af Transporten for Agerbrugsprodukter og de vigtigste Fædriftsprodukters Vedkommende:

Opover.

Tidsrum.	Produkter af Agerbrug.			Produkter af Fædrift.		
	Korn- & Melvarer. (Brød inclusive.) t.	Poteter. t.	Foderstoffe. t.	Kjød & Flesk. t.	Smør & Ost. t.	Melk. t.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).						
13/10 1868—31/12 71 . . .	1 628	24	-	5	3	1
1872—75.	1 984	137	134	21	27	6
1876—30/6 79	8 549	78	1 210	42	67	10
Kristiania—Drammenbanen.						
7/10 1872—31/12 75 . . .	780	139	31	53	119	15
1876—30/6 79	2 809	57	323	126	175	136

[1]) Med Sidelinier fra 1872.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Nedover.

Tidsrum.	Produkter af Agerbrug.			Produkter af Fædrift.		
	Korn- & Melvarer. (Brød inclusive.) t.	Poteter. t.	Foderstoffe. t.	Kjød & Flesk. t.	Smør & Ost. t.	Melk. t.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).						
13/10 1868—31/12 71 . . .	145	90	16	34	89	313
1872—75.	242	358	35	70	208	752
1876—30/6 79	382	164	49	74	137	519
Kristiania—Drammenbanen.						
7/10 1872—31/12 75 . . .	58	88	150	62	114	331
1876—30/6 79	103	80	156	60	74	1 160

Af Gruppen Øvrige Varer har de betydeligste Transportgjenstande været: Kul & Cokes, Jern & Staalvarer og Malm, Mur- & Tagsten, samt Kalk, Glasvarer, Salt, Sild og Øl & Brændevin.

Nedenstaaende Tabeller angive for disse Varesorter Transportens Størrelse i Middeltal pr. Driftsaar for begge Retninger:

Opover.

Tidsrum.	Kul, Cokes & Cinders. t.	Jern[1]) & Staalvarer & Spiger. t.	Malm.[2]) t	Mur- & Tagsten. t.	Kalk. t.	Glasvarer.[3]) t.	Salt. t.	Sild. t.	Øl & Brændevin. t.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).									
13/10 1868—30/12 71	1 832	153	383	436	45	37	1 723	465	328
1872—75	4 661	821	926	1 525	202	126	1 827	832	768
1876—30/6 79	6 907	750	1 141	1 476	236	223	1 955	842	869
Kristiania—Drammenbanen.									
7/10 1872—30/6 75	1 379	1 399	[4]) 423	512	317	136	265	223	996
1876—30/6 79	1 653	1 154	[4]) 178	257	373	180	128	215	1 018
Nedover.									
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).									
13/10 1868—31/12 71	3	47	686	203	2	229	3	5	280
1872—75	14	143	373	527	324	511	5	8	266
1876—30/6 79	12	224	152	375	1 480	536	8	9	290
Kristiania—Drammenbanen.									
7/10 1872—31/12 75	23	346	128	433	5 922	488	12	49	391
1876—30/6 79	33	657	83	1 022	8 570	384	25	39	631

[1]) Heri tillige indbefattet Maskingods. [2]) Heri tillige indbefattet Rujern & Skrapjern. [3]) Heri tillige indbefattet ledige Flasker. [4]) Alene Rujern og Skrapjern.

Efterfølgende Tabel angiver Forholdet mellem Størrelsen af op- og nedgaaende Godstrafik, hvoraf sees at den nedgaaende Færdsel er mere end dobbelt saa stor som Færdselen i modsat Retning, et Forhold, der for de samlede Vestbaner gjennemsnitlig har holdt sig paa omtrent samme Standpunkt:

Tidsrum.	Af den samlede Godsbefordring har været ført:			
	Op.	Ned.	Op.	Ned.
	I pCt. af Vægt. (Col. 94).		I pCt. af Tonkm. (Col. 108).	
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).				
13/10 1868—31/12 71	36.6	63.4	32.1	67.9
1872—75 . . .	30.2	69.8	27.3	72.7
1876—30/6 79 . .	34.1	65.9	33.0	67.0
Kristiania—Drammenbanen.				
7/10 1872—31/12 75	31.9	68.1	40.6	59.4
1876—30/6 79 . .	25.6	74.4	29.7	70.3
Vestbanerne.				
7/10 1872—75 . .	30.3	69.7	31.0	69.0
1876—30/6 79 . .	31.5	68.5	31.9	68.1

Samlet Trafik.

(Tabel V 4, Col. 135—150.)

Angaaende den samlede Vægtbefordring paa disse Baner af Reisende og Gods m. m. indeholder nedenstaaende Tabel et Sammendrag af Hovedresultaterne (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Netto af Reisende og Gods. (Col. 135).	Brutto (Lokomotivvægt inclusive). Total. (Col. 139).	Heraf kommer paa Lokomotiverne i pCt.	Netto i Procent af Brutto.
	Tonkilometer.			
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).				
13/10 1868—31/12 71	2 196 376	9 727 900	24.8	22.6
1872—75	6 068 642	24 096 666	25.3	25.2
1876—30/6 79	6 330 924	24 286 207	23.7	26.1
Kristiania—Drammenbanen.				
7/10 1872—31/12 75	3 125 655	19 640 754	32.9	15.9
1876—30/6 79	3 597 782	20 200 929	29.9	17.8
Vestbanerne.				
7/10 1872—75	9 194 297	43 737 420	28.7	21.0
1876—30/6 79	9 928 706	44 487 136	26.5	22.3

Paa Drammen—Randsfjordbanen sees Forholdet mellem transporteret Netto- og Brutto-Vægt at stille sig meget gunstigere end paa Kristiania—Drammenbanen, hvilket finder sin Forklaring blandt Andet i den Omstændighed, at den sidste Banes Færdsel væsentlig er Persontrafik, der giver et ugunstigere Forhold mellem Netto og Brutto end Godstrafik.

Hosstaaende Tabel viser, hvorledes den voxende Trafik har influeret paa Togenes Sammensætning og Vægt (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning.				Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt. [1]	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde.
	Personvogne.	Post & Stoppevogne.	Godsvogne.	Sum.		
	Antal.				Ton.	
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).						
13/10 1868—31/12 71 . . .	3.32	1.17	4.17	8.66	63.6	1 674
1872—75	2.93	1.00	5.82	9.75	74.5	2 277
1876—30/6 79.	3.24	1.06	6.92	11.22	85.2	1 918
Kristiania—Drammenbanen.						
7/10 1872 —31/12 75 . . .	5.08	1.16	2.78	9.02	67.8	4 978
1876- -30/6 79	4.99	1.35	3.99	10.33	76.7	4 547
Vestbanerne.						
7/10 1872—75	3.92	1.07	4.43	9.42	71.4	2 953
1876—30/6 79	4.06	1.19	5.55	10.80	81.2	2 629

Driftens økonomiske Resultater.

(Tabel V 5 & 6, Col. 151—245.) [3]

Drammen—Randsfjordbanens samlede Indtægter beløb sig i Banens første og andet Driftsaar til henholdsvis ca. 217 000[2]) og ca. 216 000 Kr. (Kr. 2 440 pr. Km. Driftslængde), som øgedes i det derpaa følgende Aar (1871) til ca. 245 000 Kr. (Kr. 2 630 pr. Km. Driftslængde.

Ved den større Trafik efter Kristiania—Drammenbanens og Sideliniernes Tilslutning, øgedes Indtægterne til ca. 402 000 Kr. (1872), (Kr. 3 370 pr. Km. Driftslængde) og steg de efterhaanden til ca. Kr. 716 000 (1876), (Kr. 5 000 pr. Km. Driftslængde. Regnet pr. Km. Driftslængde ere Indtægterne saaledes i Løbet af Banens 8 første Driftsaar omtrent fordoblede. Efter 1876 indtraadte en betragtelig Nedgang i Indtægterne, foraarsaget ved den aftagende Trafik i det Hele taget (18 78/79 Kr. 524 000).

Ved Kristiania—Drammenbanen have Fluktuationer i Indtægterne ikke været saa betydelige, idet disse fra ca. 487 000[2]) Kr. (Kr. 9 220 pr. Km.) i første Driftsaar (1873), opgik til ca. 604 000 og 666 000 Kr. (Kr. 11 400 og 12 600 pr. Km. Driftslængde 1874 & 75), paa hvilket Standpunkt Indtægterne stod i de følgende tvende Driftsaar, hvorefter en Nedgang har fundet Sted i de 2de sidste Driftsperioder (1ste Halvaar 1878 & 18 78/79) til henholdsvis ca. 300 000 og 552 000 Kr.

Samtidig ere Driftsudgifterne stegne, paa Drammen—Randsfjordbanen fra ca. 147 000[2]) Kr. (1869) til ca. 536 000 Kr. (1876), eller fra ca. Kr. 1 650 til 3 750 pr. Driftsenhed, saaledes i et noget stærkere Forhold end Indtægterne, — samt paa

[1]) Lokomotivvægt inclusive.
[2]) Reduceret til et Aar.
[3]) I Anmærkninger til denne Tabel er redegjort for de Principer, hvorefter man ved Bearbeidelsen af det foreliggende Material er gaaet frem.

Kristiania—Drammenbanen fra ca. 277 000[1]) Kr. (1873) til ca. 406 000 Kr. (1876), eller fra Kr. 5 250 til Kr. 7 670 pr. Km. Driftslængde.

Efterfølgende Tabel viser i Sammendrag Driftens økonomiske Resultater for hver økonomisk Banedel samt for Vestbanerne samlet (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Indtægter.		Udgifter.		Udgift i pCt. af Indtægt.	Overskud.		
	Total. Kr.	pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Total. Kr.	pr. Km. Drifts-længde. Kr.	pCt.	Total. Kr.	pr. Km. Drifts-længde. Kr.	I pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).								
13/10 1868—31/12 71 .	225 266	2 494	150 314	1 664	66.7	74 952	830	1.60
1872—75	556 920	4 063	419 402	3 060	75.1	137 518	1 003	1.96
1876—30/6 79 . . .	630 107	4 406	488 701	3 417	77.3	141 406	989	1.86
Kristiania—Drammenbanen.								
7/10 1872—31/12 75 .	578 501	10 915	367 763	6 939	65.3	210 738	3 976	4.18
1876—30/6 79 . . .	620 771	11 713	380 679	7 183	61.3	240 092	4 530	4.08
Vestbanerne.								
7/10 1872—31/12 75 .	1 135 421	5 822	787 165	4 037	69.3	348 256	1 785	2.83
1876—30/6 79 . . .	1 250 878	6 382	869 380	4 436	69.5	381 498	1 946	2.84

Driftsoverskuddet stod paa begge Baner høiest i 1877, med Kr. 188 219 (Kr. 1 316 pr. Km.) paa Drammen—Randsfjordbanen, svarende til 2.48 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital, og Kr. 269 865 (Kr. 5 092 pr. Km.) paa Kristiania—Drammenbanen eller 4.57 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.

Over Indtægternes Fordeling paa Person- og Godstrafik samt andre Indtægter leveres i efterstaaende Tabel nærmere Opgaver (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Indtægter ved Person-trafik.		Indtægter ved Gods-trafik.		Andre Indtægter.	Af Indtægterne kommer paa:		
	Total. Kr.	Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Total. Kr.	Pr. Km. Drifts-længde. Kr.	Kr.	Person-trafik. pCt.	Godstrafik. pCt.	Andre Indtægter. pCt.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).								
13/10 1868—31/12 71 .	104 218	1 154	111 266	1 232	9 782	46.3	49.4	4.3
1872—75	237 216	1 732	297 655	2 173	22 049	42.6	53.4	4.0
1876—30/6 79 . . .	236 607	1 655	370 642	2 592	22 858	37.6	58.8	3.6
Kristiania—Drammenbanen.								
7/10 1872—31/12 75 .	393 542	7 425	173 675	3 277	11 284	68.0	30.0	2.0
1876—30/6 79 . . .	379 381	7 158	229 399	4 328	11 991	61.1	37.0	1.9
Vestbanerne.								
7/10 1872—31/12 75 .	630 758	3 235	471 330	2 417	33 333	55.6	41.5	2.9
1876—30/6 79 . . .	615 988	3 143	600 041	3 061	34 849	49.2	48.0	2.8

[1]) Reduceret til et Aar.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

I den sidste 3½-aarige Driftsperiode har saaledes for de samlede Vestbaners Vedkommende Person- og Godstrafik omtrent lige stor Andel i Indtægterne.

Nærmere Oplysninger om Banernes Indtægter ved Befordring af Reisende og Gods, samt Indtægt pr. Person- og Tonkilometer m. m. indeholdes i efterfølgende Tabeller (Middeltal pr. Driftsaar):

Indtægter ved Befordring af Reisende

Tidsrum.	Indtægter ved Befordring af Reisende (Ren Persontrafik). Total. Kr.	Forøgelse i Femaaret. Kr.	Indtægt pr. Person-kilometer. Øre.	Af Indtægterne kommer paa de ordinære Tog. Total. Kr.	Heraf II Klasse. pCt.	Heraf III Klasse. pCt.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).						
13/10 1878—31/12 71	99 489	-	2.30	97 185	21.2	78.8
1872—1875	229 187	129 698	2.57	226 301	19.3	80.7
1876—30/6 79	227 697	÷ 1 490	3.15	225 454	20.5	79.5
Kristiania—Drammenbanen.						
7/10 1872—31/12 75	383 189	-	2.74	367 445	27.6	72.4
1876—30/6 79	369 159	÷ 14 030	3.25	349 662	28.7	71.3
Vestbanerne.						
7/10 1872—31/12 75	612 376	-	2.70	593 746	24.4	75.6
1876—30/6 79	596 856	÷ 15 520	3.21	575 116	25.5	74.5

Indtægter ved Befordring af Fragtgods.

Tidsrum.	Indtægter af Fragtgods. Total. Kr.	Midlere Forøgelse i Femaaret. Kr.	Indtægt pr. Tonkilometer. Øre.	Heraf Indtægt ved Transport af Trælast og Brænde. Total. Kr.	I pCt. af Indtægt af Fragtgods.	I pCt. af samlede Indtægter.
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).						
13/10 1868—31/12 71	103 489	-	5.70	43 390	41.9	19.3
1872—75	278 574	175 085	5.28	137 312	49.3	24.7
1876—30/6 79	349 544	70 970	6.18	126 314	36.1	20.0
Kristiania—Drammenbanen.						
7/10 1872—31/12 75	158 204	-	7.99	32 631	20.6	5.6
1876—30/6 79	204 609	46 405	7.77	44 191	21.6	7.1
Vestbanerne.						
7/10 1872—31/12 75	436 778	-	6.12	169 943	38.9	15.0
1876—30/6 79	554 153	117 375	6.69	170 505	30.8	13.6

Trælasttransporten sees at have størst Betydning for Drammen—Randsfjordbanen, hvor Indtægterne ved denne Transportgjenstand i 1872—1875 opgik til henimod Halvdelen af Fragtindtægten af Gods, eller ca. ¼ af Banens samlede Indtægter. Denne Indtægt stod høiest

i 1876 med Kr. 154 489, og har i 18$^{78}/_{79}$ gaaet ned til ca. 93 334 Kr. Det vil forøvrigt sees, at Trælasttransport i det Hele har mindre Betydning ved Vestbanerne end paa Østbanerne.

Følgende Tabel viser, hvorledes Driftsudgifterne fordele sig pr. Kilometer Driftslængde og pr. Brutto-Tonkilometer, samt procentvis paa de forskjellige Hovedkonti (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Driftsudgifter. Administration.	Trafiktjeneste (Stations- og Togtjenesten).	Drift og Vedligehold af rullende Materiel.	Banens Vedligehold.	Andre Udgifter.	Brutto-Tonkilometer. (Col. 143).	Samlede Driftsudgifter pr. Brutto-Tonkilometer. Øre.
	pr. Kilometer Driftslængde.						
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).							
$^{13}/_{10}$1868—$^{31}/_{12}$1871	217 **13.0**	457 **27.5**	418 **25.1**	527 **31.7**	45 **2.7**	107 728	1.545
1872—75	224 **7.3**	721 **23.5**	985 **32.2**	1 040 **34.0**	90 **3.0**	175 888	1.741
1876—$^{30}/_{6}$79	240 **7.0**	861 **25.2**	1 018 **29.8**	1 205 **35.3**	93 **2.7**	169 833	2.012
Kristiania—Drammenbanen.							
$^{7}/_{10}$1872—$^{31}/_{12}$1875	461 **6.6**	2 002 **28.8**	2 636 **38.0**	1 569 **22.6**	271 **4.0**	370 580	1.875
1876—$^{30}/_{6}$1879 . . .	487 **6.8**	2 289 **31.9**	2 595 **36.1**	1 606 **22.3**	206 **2.9**	381 150	1.891
Vestbanerne.							
$^{7}/_{10}$1872—$^{31}/_{12}$1875	283 **7.0**	1 051 **26.0**	1 409 **34.9**	1 157 **28.7**	137 **3.4**	224 294	1.800
1876—$^{30}/_{6}$1879	307 **6.9**	1 247 **28.1**	1 445 **32.6**	1 314 **29.6**	123 **2.8**	226 975	1.954

De med fede Typer satte Tal referere sig til Hovedposternes procentvise Andel af Driftsudgifterne.

Drammen—Randsfjordbanens Driftsoverskud har, fornemmelig i de første Driftsaar, for en større Del (fra ca. 75 til ca. 38 pCt.) været anvendt til Udbetaling af Dividende, imedens i de senere Driftsaar en stigende Procentandel af samme (fra ca. 15 til ca. 28 pCt) er bleven anvendt dels til Afdrag paa Kapitalkonto, dels til Dannelsen af Fond, (Reservefond, Pensions- og Understøttelsesfond), hvoraf Reservefondet ved Udgangen af Terminen 18$^{78}/_{79}$ udgjorde Kr. 163 931.96 eller 2.1 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.

En betydeligere Del af Driftsoverskuddet er desuden bleven anvendt til Forrentning af i Banen nedlagt Kapital for Udvidelser og Forbedringer, samt Driftslaan. — Da der for Baneselskabets Regning underholdes Dampskibsfart paa Tyrifjorden og Spirilen, har endeligen en mindre Del af Banens Driftsoverskud (ca. 3 til 5 pCt.) været anvendt til Dækkelse af Dampskibenes Underbalance.

Kristiania—Drammenbanens Driftsoverskud anvendes for den væsentligste Del (ca. 72 til 77 pCt.) til Forrentning af Anlægskapital, (uopsigeligt Laan stort Kr. 2 400 000) til Forrentning af i Banen nedlagt Kapital for Udvidelser og Forbedringer, samt Driftslaan. Alene en mindre Del af Overskuddet har saaledes kunnet anvendes til Udbetaling af Dividende, Afdrag paa Kapitalkonto samt Dannelsen af Fond, af hvilke Banens Reservefond udgjorde ved Driftsterminens Udgang 18$^{78}/_{79}$ Kr. 140 346.65, eller ca. 2.5 pCt. af den i Banen nedlagte Kapital.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

I nedenstaaende Tabel gives en Oversigt over Anvendelsen af Driftsoverskuddet ved hver af disse Baner fra Driftens Aabning af (Middeltal pr. Driftsaar):

Tidsrum.	Til Kommunikationsmidler, der staa i Forbindelse med Banen.		Renter.		Afdrag paa Kapital-Conto.		Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne.		Afsætning til Reservefond.		Dividende.	
	Kr.	pCt.[1])	Kr.	pCt.[1])	Kr.	pCt.[1])	Kr.	pCt.[1])	Kr.	pCt.[1])	Kr.	pCt.[1])
Drammen—Randsfjordbanen (med Sidelinier fra 1872).												
13/10 1868—31/12 71	3 610	4.8	4 580	6.1	-	-	-	-	10 861	14.5	55 901	74.6
1872—75 . . .	4 304	3.1	22 678	16.5	600	0.4	2 299	1.7	18 952	13.8	88 685	64.5
1876—30/6 79 . .	5 936	4.2	36 656	25.9	4 302	3.0	4 467	3.2	35 611	25.2	54 434	38.5
Kristiania—Drammenbanen.												
7/10 1872—31/12 75 .	-	-	151 549	71.9	173	0.1	641	0.3	26 509	12.6	31 866	15.1
1876—30/6 79 . .	-	-	184 351	76.7	4 914	2.1	827	0.3	27 977	11.7	22 023	9.2

Jæderbanen.

(Tab. V 2, 3 & 4, Col. 24—150.)

Da denne Bane aabnedes for Drift 1/3 1878, omfatte Tabellerne Resultaterne af Driften fra nævnte Tidspunkt indtil 30/6 1879 eller 1 4/12 Aar, saaledes, at mere detaillerede Opgaver gives for den sidste fuldstændige Driftsperiode (1/7 1878—30/6 79).

I dette Driftsaar er bleven befordret ca. 89 000 Reisende med en midlere Reiselængde af 24.6 Km., svarende til ca. 32 pCt. af Banens Længde. Antal Personkilometer var ca. 2 190 000, hvorefter Frekventsen pr. Kilometer Driftslængde opgik til ca. 29 000 Personkilometer.

Af Fragtgods befordredes ca. 5 300 t. med en midlere Transportlængde pr. Ton af 42.0 Km., eller ca. 55 pCt. af Banens Længde. Antal Tonkilometer beløb sig til 221 000, og Frekventsen pr. Driftsenhed til ca. 2 900 Tonkilometer, saaledes betydelig lavere end ved nogen af Landets øvrige Jernbaner.

Færdselens Fordeling mellem Banens Endestationer og Mellemstationer for Driftsaaret 18 78/79 sees af følgende Tabel:

Færdsel mellem Banens Endestationer.				Mellem Stavanger og Mellemstationer.				Mellem Ekersund og Mellemstationer.				Færdsel mellem Mellemstationerne.	
Op.[2])	Ned.	Sum.	pCt.	Op.[2])	Ned.	Sum.	pCt.	Op.[2])	Ned.	Sum.	pCt.	Total.	pCt.
Reisende.													
Antal.				Antal.				Antal.				Antal.	
4 682	3 841	8 523	9.5	27 742	28 737	56 479	63.5	4 493	4 348	8 841	9.8	15 370	17.2
Gods.													
t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	t.	t.		t.	
101	315	416	7.6	1 065	881	1 946	35.6	220	[3]) -	-	-	[4]) 2 937	[4])52.8

[1]) I pCt. af Banens Driftsoverskud.
[2]) «Op» betegner Retningen fra Ekersund til Stavanger.
[3]) Oplysning herover mangler.
[4]) Heri indeholdes tillige Gods fra Mellemstationer til Ekersund, hvilket ikke har kunnet udskilles.

Med Hensyn til Personvognenes Udnytning har Driften givet følgende Resultater:

2den Klasse 22.9 pCt. af Vognens Pladse benyttet
3die do. 40.1 — - — — —

Middeltal for begge Klasser . . 36.6 pCt. - — — —

hvilke maa ansees som efter Forholdene gunstige, idet alene en af de øvrige Baner i et enkelt Driftsaar har givet gunstigere Resultater i Henseende til Vognklassernes Benyttelse. (Trondhjem—Støren 1866 37.6 pCt.).

Over Varesorterne meddeles i efterfølgende Tabel nærmere Oplysning for Driftsaaret 1/7 1878—30/6 79 med Fordeling paa de i det Foregaaende behandlede trende Hovedgrupper af Varer:

Retning.	Skovprodukter.			Produkter vedkommende Landbrug.					Øvrige Varer.		Sum. Fragt. gods. (Col. 92).
						Heraf udgjør:					
						Produkter af:		Gjødningsstoffe.			
	Total.	pCt.	Heraf forædlet.	Total.	pCt.	Agerbrug.	Fædrift.		Total.	pCt.	
	t.		t.	t.		t.	t.	t.	t.		t.
Op	167	9.0	100	800	43.5	558	242	-	874	47.5	1 841
Ned	875	25.4	625	1 209	35.1	998	47	164	1 357	39.5	3 441
Sum	1 042	19.7	725	2 009	38.0	1 556	289	164	2 231	42.3	5 282

Skovprodukter[1]) indtage ogsaa paa denne Bane en forholdsvis ikke ubetydelig Del af Transportmassen, og fornemmelig i forædlet Tilstand (for Distrikternes eget Behov), idet ca. 70 pCt. af de transporterede Skovprodukter er forædlet Last (væsentlig Planker og Bord.)

Af Produkter vedkommende Agerbrug og Fædrift mærkes som større Transportgjenstande Kornvarer, Brød, Poteter og Melk:

Retning.	Brød.	Korn- & Melvarer.	Foderstoffe (Hø & Halm).	Poteter.	Kjød & Flesk.	Smør & Ost.	Melk.
	t.	t.	t.	t.	t.	t.	t.
Op	8	170	2	378	13	23	206
Ned	462	496	4	36	10	6	31
Sum	470	666	6	414	23	29	237

Af den tredie Gruppe, Øvrige Varer, sammenfattes de større Transportgjenstande i følgende Tabel:

Retning.	Jernvarer.	Kul.	Kalk.	Mur- & Tagsten.	Sild.	Salt.	Øl & Brændevin.
	t.	t.	t.	t.	t.	t.	t.
Op	16	-	67	204	7	4	-
Ned	36	66	20	324	92	122	52
Sum	52	66	87	528	99	126	52

[1]) Hertil regnet Torv ca. 33 t.

Ligesom ved de fleste øvrige norske Baner, er ogsaa Godsbefordringen paa Jæderbanen ulige fordelt i begge Retninger, idet næsten dobbelt saa stor Godsfærdsel har gaaet nedover Banen (i Retning til Ekersund) som i den modsatte Retning.

Den samlede befordrede Vægt, foranlediget ved Person- og Godstrafik, var i samme Driftsaar ($18^{78}/_{79}$) ca 4 046 000 Tonkilometer Brutto, hvoraf ca. 441 000 Tonkilometer Netto, eller ca. 11 pCt. af Bruttovægten, hvoraf Lokomotiverne optage ca. 33 pCt.

Driftens økonomiske Resultater.

(Tab. V 5 & 6, Col. 151—245.) [1])

Banens Indtægter og Udgifter:

	1/3—30/6 1878.		1/7 1878—30/6 79.	
	Sum. Kr.	Pr. Kilometer Driftslængde. Kr.	Sum. Kr.	Pr. Kilometer Driftslængde. Kr.
Indtægter	52 128	2 060	96 367	1 268
Udgifter	51 426	2 033	112 222	1 477
Overskud	+ 702	-	÷ 15 855	-

Denne Banes Drift har saaledes i sidste Driftsperiode ($18^{78}/_{79}$) ikke baaret Driftsudgifterne, der udgjorde 116.5 pCt. af Indtægterne.

Indtægternes Fordeling:

	1/3—30/6 1878.			1/7 1878—30/6 79.		
	Sum. Kr.	pr. Kilometers Driftslængde. Kr.	pCt.	Sum. Kr.	Pr. Kilometers Driftslængde. Kr.	pCt.
Persontrafik. . . .	42 934	1 697	82.3	74 482	980	77.3
Godstrafik	8 993	355	17.3	19 103	251	19.8
Andre Indtægter . .	201	-	0.4	2 782	-	2.9

Jæderbanens Indtægter hidrøre saaledes i høiere Grad end ved nogen af de øvrige norske Baner fra Persontrafik, der har indbragt ca. 4/5 af Banens Indtægter.

Persontrafikens overveiende Betydning maa imidlertid formentlig forendel søges i Banens Nyhed, idet Godstrafik ialmindelighed udvikles langsommere end Persontrafik.

Indtægten pr. Personkilometer har udgjort 3.22 Øre, og pr. Tonkilometer 7.01 Øre.

Driftsudgifternes Fordeling:

Driftstermin.	Administration. Kr.	Trafiktjeneste. Kr.	Drift og Vedligehold af rullende Materiel. Kr.	Banens Vedligehold. Kr.	Andre Udgifter. Kr.
1/3—30/6 1878 pr. Km. Driftslængde	295	585	405	456	292
Procent	14.5	28.8	19.9	22.4	14.4
1/7 1878—30/6 1879 pr. Km. Driftsl.	218	436	342	450	31
Procent	14.7	29.5	23.2	30.5	2.1

Den samlede Driftsudgift pr. Brutto Tonkilometer har i $18^{78}/_{79}$ udgjort 2.60 Øre og pr. Trafiktogkilometer Kr. 0.99 med en gjennemsnitlig Togvægt af 39.4 t.

[1]) I Anmærkninger til denne Tabel er redegjort for de Principer, hvorefter man ved Bearbeidelsen af det foreliggende Materiale er gaaet frem.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Til lettere Oversigt over Driftens Resultater under de forskjellige Trafikforholde, sam og for de større sammenhængende Banekomplexer, for Tidsrummet 1876—30/679 (Middeltal

Banens Navn.	Persontrafik.						
	Reisende. (Col. 28.)	Personkm. (Col. 38.)	Midlere Reiselængde		pCt. af Vognenes		
	Pr. Km. Driftslængde.		total. Km.	I pCt. af Banens Længde.	I Kl.	II Kl.	III Kl.
Smaalensbanen.[1])	1 917	61 313	32.0	23.5	-	14.9	15.1
Hovedbanen.	4 209	121 658	28.9	42.5	7.0	22.3	31.1
Kongsvingerbanen.	1 069	44 022	41.2	33.8	4.9	10.9	15.8
Østbanerne.	1 819	70 834	38.9	-	5.6	15.6	21.9
Rørosbanen.[2])	568	22 188	39.0	9.0	-	15.9	22.1
Drammen-Randsfjord.	1 855	50 134	27.0	-	-	13.7	32.4
Kristiania-Drammen.	9 862	203 340	20.6	38.9	-	20.1	35.4
Vestbanerne.	3 833	91 562	23.9	-	-	17.6	34.1
Jæderbanen.[3])	1 174	28 822	24.6	32.0	-	22.9	40.1

Banens Navn.	Indtægter.					
	Samlet. (Col. 196.)	Heraf udgjør: Persontrafik.	Godstrafik.	Andre Indtægter.	Indtægt pr. Personkilometer.	Indtægt pr. Tonkilometer.[5])
	Kr.	Pr. Kilometer Driftslængde. Kr.[4])	Kr.[4])	Kr.[4])	Øre.	Øre.
Smaalensbanen.[1])	3 444	2 548 **74.0**	866 **25.1**	30 **0.9**	3.82	6.89
Hovedbanen.	19 110	4 731 **24.8**	13 692 **71.6**	687 **3.6**	3.59	8.17
Kongsvingerbanen.	6 896	1 853 **26.9**	4 990 **72.4**	53 **0.7**	3.87	3.83
Østbanerne.	10 535	2 852 **27.1**	7 433 **70.5**	250 **2.4**	3.68	5.65
Rørosbanen.[2])	1 837	893 **48.6**	903 **49.1**	41 **2.3**	3.54	6.82
Drammen-Randsfjord.	4 406	1 655 **37.6**	2 592 **58.8**	159 **3.6**	3.15	6.18
Kristiania-Drammen.	11 713	7 158 **61.1**	4 328 **37.0**	227 **1.9**	3.25	7.77
Vestbanerne.	6 382	3 143 **49.2**	3 061 **48.0**	178 **2.8**	3.21	6.69
Jæderbanen.[3])	1 268	980 **77.3**	251 **19.8**	37 **2.9**	3.22	7.01

[1]) Fra 2/1 til 30/61879. [2]) 1/11877 til 30/61879. [3]) Fra 1/71878—30/679.
[4]) De med fede Typer sætte Tal angive Procentandelen i de samlede Indtægter.
[5]) For Rørosbanen, Vestbanerne og Jæderbanen har Tonkm. af fragtfrit Gods ikke kunnet udskilles; Indtægt pr. Tonkm. er derfor for disse Baner i Virkeligheden noget høiere end her angivet.

menstilles de vigtigste Forholdstal i nedenstaaende 2 Tabeller, særskilt for hver enkelt Banedel pr. Driftsaar):

			Godstrafik.					Samlet Trafik.		
Pladse benyttede		Nettovægt i pCt. af Brutto-vægt. (Col. 56 i pCt. af Col. 66.)	Ton. (Col. 94.)	Tonkilometer. (Col. 108.)	Midlere Transport-længde.		Nettovægt i pCt. af Brutto-vægt. (Col. 112 i pCt. af 118.)	Netto-vægt. (Col. 135.)	Brutto-vægt. (Col. 139.)	Netto-vægt i pCt. af Brutto-vægt.
IV Kl.	Middel.		pr. Km. Driftslængde.		Km.	I pCt. af Banens Længde.		pr. Km. Driftslængde.		
-	15.0	4.6	201	11 964	59.5	86.3	17.7	22 298	297 878	7.5
-	25.9	9.6	5 413	166 455	30.8	45.3	39.6	182 948	739 350	24.8
-	12.7	4.7	1 575	130 123	82.6	67.7	38.7	138 483	507 776	27.3
-	18.0	6.5	1 940	130 958	67.5	-	38.5	142 142	563 495	25.2
34.0	21.4	8.7	181	12 412	68.6	15.8	34.7	14 710	79 335	18.5
-	27.5	11.5	807	39 546	49.0	-	41.8	44 272	169 834	26.1
-	30.8	12.8	1 647	49 701	30.2	57.0	35.5	67 883	381 150	17.8
-	29.4	12.3	897	42 292	47.1	-	39.5	50 657	226 975	22.3
	36.6	12.1	73	2 918	40.0	52.6	20.4	5 806	56 775	10.2

Udgifter (Drift og Vedligehold).									Overskud.	
Samlet.	Heraf udgjør					Udgift til Drift og Ved-ligehold af rullende Materiel.	Samlede Udgifter.	Udgift i pCt. af Indtægt.	Total pr. Km. Drifts-længde.	I pCt. af den i Banen m. m. ned-lagte Kapital.
	Driftsadmi-nistration.	Drifts-tjeneste.	Drift og Ved-ligehold af rullende Materiel.	Banens Ved-ligehold.	Andre Udgifter.					
	Pr. Kilometer Driftslængde.					Pr. Brutto-Tonkilometer. (Col. 139.)				
Kr.	Kr.[6])	Kr.[6])	Kr.[6])	Kr.[6])	Kr.[6])	Øre.	Øre.		Kr.	
2 954	186	1 097	684	802	185	0.23	0.992	85.1	490	0.38
	6.3	**37.1**	**23.2**	**27.1**	**6.3**					
10 825	469	2 620	3 811	3 509	416	0.52	1.464	56.6	8 285	6.07
	4.3	**24.2**	**35.2**	**32.4**	**3.9**					
4 979	240	895	1 415	2 039	390	0.28	0.981	72.2	1 917	2.50
	4.8	**18.0**	**28.4**	**41.0**	**7.8**					
6 683	309	1 474	2 125	2 402	373	0.38	1.186	63.4	3 852	3.71
	4.6	**22.1**	**31.8**	**35.9**	**5.6**					
1 848	143	401	482	773	49	0.61	2.329	100.6	-	-
	7.7	**21.7**	**26.1**	**41.8**	**2.7**					
3 417	240	861	1 018	1 205	93	0.60	2.012	77.6	989	1.86
	7.0	**25.2**	**29.8**	**35.3**	**2.7**					
7 183	487	2 289	2 595	1 606	206	0.68	1.891	61.3	4 530	4.08
	6.8	**31.9**	**36.1**	**22.3**	**2.9**					
4 436	307	1 247	1 445	1 314	123	0.64	1 954	69.5	1 946	2.84
	6.9	**28.1**	**32.6**	**29.6**	**2.8**					
1 477	218	436	342	450	31	0.60	2.601	116.5	-	-
	14.7	**29.5**	**23.2**	**30.5**	**2.1**					

[6]) De med fede Typer satte Tal angive Procentandel i Udgifter.

Tabeller.

Tableaux.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. I.

Beliggenhed af Banerne med tilhørende Stationer i Forhold til Landets administrative Inddeling.

Situation des lignes et des stations par rapport à la division administrative.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Afstand fra Kristiania. Distance de Kristiania. Km.	Afstand fra foregaaende Station. Distance de la station précédente. Km.	Station. Station.	Beliggende i Situation			Af Linien falder inden Longueur des lignes dans la dite. Fornævnte	
				Herred. Commune rurale.	Fogderi. Sous-préfecture.	Amt. Préfecture.	Fogderi. Sous-préfecture. Km.	Amt. Préfecture. Km.
Østbanerne.								
Kristiania—Fredrikshald. (Smaalensbanen)	0	0	Kristiania	-	-	Kristiania		3
	4	4	Bækkelaget	Aker	Aker & Follo	Akershus	50	50
	8	4	Lian	Aker	do.	do.		
	18	10	Oppegaard	Nesodden	do.	do.		
	24	6	Ski	Kraakstad	do.	do.		
	32	8	Aas	Aas	do.	do.		
	39	7	Vestby	Vestby	do.	do.		
	48	9	Soner	Vestby	do.	do.		
	60	12	Moss	-	Mosse-Tune	Smaalenenes Amt	56	83
	65	5	Dilling	Rygge	do.	do.		
	70	5	Rygge	Rygge	do.	do.		
	77	7	Raade	Raade	do.	do.		
	86	9	Onsø	Onsø	do.	do.		
	94	8	Fredriksstad	-	-	do.		
	103	9	Greaker	Tune	do.	do.		
	106	3	Sannesund (Alvim)	Tune	do.	do.		
	109	3	Sarpsborg	-	-	do.		
	119	10	Skjeberg	Skjeberg	Ide—Marker	do.	27	
	131	12	Berg	Berg	do.	do.		
	136	5	Fredrikshald	-	-	do.		
Kr.ania—Eidsvold. (Hovedbanen)	0	0	Kristiania	-	-	Kristiania		2
	4	4	Bryn	Aker	Aker—Follo	Akershus	11	66
	11	7	Grorud	do.	do.	do.		
	18	7	Strømmen	Skedsmo	Nedre Romerike	do.	19	
	21	3	Lillestrømmen	do.	do.	do.		
	27	6	Lersund	do.	do.	do.		
	30	3	Frogner	Sørum	do.	do.		
	36	6	Kløften	Ullensaker	Øvre Romerike	do.	36	
	45	9	Trøgstad	do.	do.	do.		
	57	12	Dahl	Eidsvold	do.	do.		
	68	11	Eidsvold	do.	do.	do.		

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn.	Afstand fra Kristiania. Km.	Afstand fra foregaaende Station. Km.	Station.	Beliggende i: Herred.	Fogderi.	Amt.	Af Linien falder inden førnævnte Fogderi. Km.	Amt. Km.
Lillestrømmen—Kongsvinger—Rigsgrændsen. (Kongsvingerbanen)	21	3	Lillestrømmen	Skedsmo	Nedre Romerike	Akershus	25	46
	29	8	Fetsund	Fet	do.	da.		
	42	13	Blakjer	Urskoug	do.	do.		
	49	7	Haga	Næs	Øvre Romerike	do.	21	
	58	9	Aarnæs	do.	do.	do.		
	67	9	Sæterstøen	do.	do.	do.		
	79	12	Skarnæs	Søndre Odalen	Vinger—Odalen	Hedemarken	69	69
	87	8	Sander	do.	do.	do.		
	100	13	Kongsvinger	-	-	do.		
	112	12	Aabogen	Vinger	do.	do.		
	122	10	Eidskog	Eidskog	do.	do.		
	133	11	Magnor	do.	do.	do.		
Rørosbanen.	Afstand fra Hamar. Km.							
Hamar—Grundset.	0	0	Hamar	-	-	do.		
	5	5	Hjellum	Vang	Hedemarken	do.	23	267
	9	4	Ilseng	do.	do.	do.		
	12	3	Hørsand	Løiten	do.	do.		
	14	2	Løken	do.	do.	do.		
	17	3	Løiten	do.	do.	do.		
	32	15	Elverum	Elverum	Søndre Østerdalen	do.	124	
	38	6	Grundset	do.	do.	do.		
Grundset—Aamot	45	7	Øxna	do.	do.	do.		
	57	12	Aasta	Aamot	do.	do.		
	64	7	Rena	do.	do.	do.		
Støren—Aamot	77	13	Stenvigen	Storelvedalen	do.	do.		
	87	10	Ophus	do.	do.	do.		
	111	24	Stai	do.	do.	do.		
	120	9	Koppang	do.	do.	do.		
	145	25	Atna	do.	do.	do.		
	159	14	Hanestad	Rendalen	Nordre Østerdalen	do.	120	
	178	19	Barkald	Lilleelvedalen	do.	do.		
	198	20	Lille Elvedal	do.	do.	do.		
	211	13	Auma	Tønsct	do.	do.		
	221	10	Tønset	do.	do.	do.		
	242	21	Tolgen	Tolgen	do.	do.		
	259	17	Os	do.	do.	do.		
	a) 273	a) 14	Røros	Røros	Guldal	Søndre Trondhj.	145	165
	b) 280	b) 7	Nypladsen	do.	do.	do.		
	286	6	Jensvold	do.	do.	do.		
	294	8	Tyvold	do.	do.	do.		

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn.	Afstand fra Hamar. Km.	Afstand fra foregaaende Station. Km.	Station.	Beliggende i			Af Linien falder inden	
				Herred.	Fogderi.	Amt.	Fogderi. Km.	Amt. Km.
	306	12	Reitan	Aalen	Guldalen	Søndre Throndhj.		
	316	10	Eidet	do.	do.	do.		
	328	12	Holtaalen	Holtaalen	do.	do.		
	337	9	Langlete	Singsaas	do.	do.		
	346	9	Reitstøen	do.	do.	do.		
	354	8	Singsaas	do.	do.	do.		
	360	6	Bjørgen	do.	do.	do.		
	373	13	Rognæs		do.	do.		
Trondhj,—Støren	384	11	Støren	Støren	do.	do.		
	391	7	Hovind	do.	do.	do.		
	398	7	Lundemo	Horg	do.	do.		
	404	6	Ler	do.	do.	do.		
	409	5	Kvaal	Melhus	do.	do.		
	412	3	Søberg	do.	do.	do.		
	415	3	Melhus	do.	do.	do.		
	420	5	Stokke	Strinden	Strinden	do.	22	
	425	5	Heimdal	do.	do.	do.		
	431	6	Sluppen	do.	do.	do.		
	434	3	Trondhjem		-	do.		
Vestbanerne	Afstand fra Kristiania Km.							
Kr.ania-Drammen	0	0	Kristiania	-	-	Kristiania		2
	3	3	Bygdø	Aker	Aker—Follo	Akershus	27	27
	6	3	Lysaker	Bærum	do.	do.		
	10	4	Høvik	do.	do.	do.		
	13	3	Sandviken	do.	do.	do.		
	20	7	Hvalstad	Asker	do.	do.		
	23	3	Asker	do.	do.	do.		
	29	6	Heggedal	do.	do.	do.		
	34	5	Røken	Røken	Buskerud	Buskerud	24	24
	46	12	Lier	Lier	do.	do.		
	51	5	Bragerøen	-	-	do.		
	53	2	Drammen	-	-	do.		
Drammen-Randsfj. (Hovedlinie)	56	3	Gulskogen	Skouger	Jarlsberg	Jarlsb.—Laurvig	3	3
	64	8	Mjøndalen	Eker	Buskerud	Buskerud	48	84
	70	6	Hougsund	do.	do.	do.		
	75	5	Burud	do.	do.	do.		
	80	5	Skotselven	do.	do.	do.		
	86	6	Aamot	Modum	do.	do.		
	92	6	Gjethus	do.	do.	do.		
	96	4	Vikersund	do.	do.	do.		

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn.	Afstand fra Kristiania. Km.	Afstand fra foregaaende Station. Km.	Station.	Beliggende i			Af Linien falder inden	
				Herred.	Fogderi.	Amt.	førnævnte Fogderi. Km.	Amt. Km.
	105	9	Nakkerud	Hole	Ringerike	Buskerud	36	
	111	6	Skjærdalen	do.	do.	do.		
	118	7	Ask	Norderhoug	do.	do.		
	124	6	Hønefos	do.	do.	do.		
	131	7	Heen	do	do.	do.		
	142	11	Randsfjord	Jevnaker	Hadeland—Land	Christians	2	2
Hougsund-Kongsb. (Sidelinie)	70	0	Hougsund	Eker	Buskerud	Buskerud	15	28
	75	5	Vestfossen	do.	do.	do.		
	81	6	Darbo	do.	do.	do.		
	85	4	Krekling	do.	do.	do.		
	92	7	Skollenborg	Sandsvær	Numedal	do.	13	
	98	6	Kongsberg	-	-	do.		
Vikers.—Krøderen (Sidelinie)	96	0	Vikersund	Modum	Buskerud	Buskerud	26	26
	108	12	Snarum	do.	do.	do.		
	122	14	Krøderen	Sigdal	do.	do.		
	Afstand fra Stavanger. Km.							
Jæderbanen	0	0	Stavanger	-	-	Stavanger		
	2	2	Hillevaag	Hetland	Jæderen—Dalerne	do.	76	76
	7	5	Hinna	do.	do.	do.		
	15	8	Sandnæs	Høiland	do.	do.		
	19	4	Høiland	do.	do.	do.		
	25	6	Klep	Klep	do.	do.		
	30	5	Thime	Thime	do.	do.		
	38	8	Nærbø	Nærbø	do.	do.		
	44	6	Varhoug	do.	do.	do.		
	50	6	Vigrestad	do.	do.	do.		
	59	9	Ogne	Ogne	do.	do.		
	67	8	Helvig	Ekersund Landsogn	do.	do.		
	76	9	Ekersund	-	-	do.		

Tab. II.

Beskrivelse af Banerne.

Description des chemins de fer.

Tab. II 1.

Stignings- og

Détail des conditions de niveau et de

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Længde. Longueur des lignes.	Sporvidde. Largeur de la voie.	Største Høide over Havet. Hauteur maximum au dessus du niveau de la mer.	Høideforskjel mellem Banens Endepunkter. Différence de hauteur entre les extrémités de la ligne.	Horizontal. Horizontal. Samlet Længde. Longueur totale.	I pCt. af Banens Længde. Rapport o/o à la longueur de la ligne.	Stig Ram I pCt. af Banens Længde. Rapport o/o à la longueur de la ligne. Indtil 5 ‰ (1/200) Cinq et audessous par mille	Over 5 ‰ (1/200) til 10 ‰ (1/100) Au delà de » jusqu'à »	Over 10 ‰ (1/100) 15 ‰ (1/67) Au delà de » jusqu'à »	Steilere end 15 ‰ (1/67) Au delà de »
	Km.	m.	m.	m.	Km.					
Østbanerne.										
Kr.ania-Frdr.hald. (Smaalensbanen.)	a) 136.2	1.435	130.4	0.0	38.89	28.6	5.9	11.1	15.9	
Kr.ania-Eidsvold. (Hovedbanen.)	b) 67.5	1.435	217.7	124.1	7.70	11.4	18.6	18.5	10.1	4.2
Lillestr.-Kongsv.-Rigsgrændsen. (Kongsvingerbanen.)	114.6	1.435	154.4	24.2	28.74	25.1	37.2	-	-	
Rørosbanen.										
Hamar—Grundset.	38.2	1.067	270.0	68.8	8.18	21.4	16.5	17.7	18.7	-
Grundset—Aamot.	26.3	1.067	225.3	28.8	9.53	36.2	25.8	15.7	-	-
Støren—Aamot.	317.8	1.067	669.8	160.3	100.90	31.7	13.7	19.8	-	-
Trondhj.—Støren.	49.2	1.067	140.9	50.5	9.06	18.4	6.5	9.9	1.5	13.6
Vestbanerne.										
Kr.ania—Drammen.	52.9	1.067	138.2	0.8	11.87	22.4	10.0	15.6	17.5	-
Drammen-Randsfj. (Hovedlinie.)	89.3	1.067	200.5	139.4	16.34	18.3	18.2	23.5	6.2	2.2
Haugs.—Kongsberg. (Sidelinie.)	27.9	1.067	172.2	140.7	4.34	15.6	1.7	14.6	15.7	22.2
Vikers.-Krøderen (Sidelinie.)	26.3	1.067	189.2	71.2	4.69	17.8	7.1	13.0	3.2	23.8
Jæderbanen.										
Ekersund-Stavang.	c) 76.2	1.067	48.0	0.0	24.80	32 5	7.9	15.5	10.2	

[1]) I Retning fra Kristiania. (Dans la direction de Kristiania.)

Krumningsforholde.

direction des lignes de chemin de fer.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
ninger[1].) pes.						Fald.[1]) Pentes.			
Maximum Stigning. Rampe maximum.									
Maximumstigning. Rampe maximum.	Antal. Nombre.	Samlet Længde. Longueur totale.	I pCt. af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.	Samlet Længde i Stigning. Longueur totale des rampes.	I pCt. af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.	Indtil 5 ‰ ($\frac{1}{200}$). Cinq et audessouspar mille.	Over 5 ‰ ($\frac{1}{200}$) til 10 ‰ ($\frac{1}{100}$). Au delà de » jusqu'à »	Over 10 ‰ ($\frac{1}{100}$) til 15 ‰ ($\frac{1}{67}$). Au delà de » jusqu'à »	Steilere end 15 ‰ ($\frac{1}{67}$). Au delà de »
Pro mille.		m.		Km.		I pCt. af Banens Længde. Rapport pCt. à la longueur de la ligne.			
10 ($\frac{1}{100}$)	17	21 720	15.9	44.85	32.9	11.0	16.8	10.7	
25 ($\frac{1}{40}$)	1	2 839	4.2	34.70	51.4	16.2	8.5	9.0	3.5
5 ($\frac{1}{200}$)	20	14 741	12.9	42.60	37.2	37.7	-	-	
12 ($\frac{1}{86}$)	2	4 855	12.7	20.20	52.9	6.9	5.5	13.3	-
8 ($\frac{1}{130}$)	3	1 914	7.3	10.91	41.5	16.8	5.5	-	-
10 ($\frac{1}{100}$)	12	21 837	6.9	106.20	33.5	12.4	13.9	8.5	-
18 ($\frac{1}{55}$)	1	2 432	4.9	15.51	31.5	16.4	23.2	0.4	10.1
13 ($\frac{1}{80}$)	1	1 707	3.2	22.81	43.1	5.1	10.4	19.0	-
17 ($\frac{1}{60}$)	1	1 951	2.2	44.78	50.1	15.6	12.0	4.0	-
17 ($\frac{1}{60}$)	2	6 245	22.4	15.12	54.2	2.1	28.1	-	
22 ($\frac{1}{45}$)	2	3 847	14.6	12.38	47.1	3.3	9.5	22.3	
10 ($\frac{1}{100}$)	9	7 749	10.2	25.60	33.6	6.7	18.6	8.3	0.3

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. II. 1.

Stignings- og

Detail des conditions de niveau et de

1	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Fald.[1]) Pentes.						Sum Stigninger & Fald. Total de rampes et de pentes.		
	Maximum Fald.[1]) Pente maximum.								
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Maximum Fald. Pente maximum. Pro mille.	Antal. Nombre.	Samlet Længde. Longueur totale. m.	I pCt. af Banens Længde. Rapport °/₀ à la longueur de la ligne.	Samlet Længde i Fald. Longueur totale des pentes. Km.	I pCt. af Banens Længde. Rapport °/₀ à la longueur de la ligne.	Samlet Længde. Longueur totale. Km.	I pCt. af Banens Længde. Rapport °/₀ à la longueur de la ligne.	Antal Stigningsvexel pr. Kilometer. Nombre de rampes et de pentes par kilomètre.
Østbanerne.									
Kr.ania-Frdr.hald. (Smaalensbanen.)	10 $\left(\frac{1}{100}\right)$	12	14 558	10.7	52.46	38.5	97.31	71.4	1.9
Kr.ania-Eidsvold. (Hovedbanen.)	17 $\left(\frac{1}{60}\right)$	1	2 337	3.5	25.10	37.2	59.80	88.6	0.8
Lillestr.-Kongsv.-Rigsgrændsen. (Kongsvingerbanen.)	4 $\left(\frac{1}{250}\right)$	15	10 165	8.9	43.26	37.7	85.86	74.9	1.6
Rørosbanen.									
Hamar—Grundset.	14 $\left(\frac{1}{70}\right)$	1	675	1.8	9.82	25.7	30.02	78.6	2.2
Grundset—Aamot.	8 $\left(\frac{1}{130}\right)$	1	858	3.3	5.86	22.3	16.77	63.8	2.3
Støren—Aamot.	13 $\left(\frac{1}{75}\right)$	9	3 410	1.1	110.70	34.8	216.90	68.3	1.9
Trondhj.—Støren.	24 $\left(\frac{1}{42}\right)$	2	3 887	7.9	24.63	50.1	40.14	81.6	1.9
Vestbanerne.									
Kr.ania—Drammen.	14 $\left(\frac{1}{70}\right)$	3	7 429	14.0	18.22	34.5	41.03	77.6	1.7
Drammen-Randsfj. (Hovedlinie.)	13 $\left(\frac{1}{75}\right)$	2	3 580	4.0	28.18	31.6	72.96	81.7	1.6
Hougs.—Kongsberg. (Sidelinie.)	10 $\left(\frac{1}{100}\right)$	1	767	2.7	8.44	30.2	23.56	84.4	1.9
Vikers.—Krøderen. (Sidelinie.)	14 $\left(\frac{1}{70}\right)$	3	4 832	18.4	9.23	35.1	21.61	82.2	2.6
Jæderbanen.									
Ekersund-Stavang.	e)10 $\left(\frac{1}{100}\right)$	10	6 275	8.2	25.80	33.9	51.40	67.5	2.1

[1]) I Retning fra Kristiania. (Dans la direction de Kristiania).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Krumningsforholde.

direction des lignes de chemin de fer.

31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
Ret Linie. Lignes droites.		Strækninger i Kurve. Lignes courbes.								
					Minimal-Radius. Rayon des courbes minimum.					
Samlet Længde. Longueur totale.	I pCt. af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.	Radius over 1000 m. Rayon au delà de «	Radius fra 1000 m. til 500 m. Rayon de « jusqu à «	Radius mindre end 500 m. Rayon au dessous de «	Minimal-Radius. Rayon minimum.	Antal. Nombre.	Samlet Længde. Longueur totale.	I pCt. af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.	Samlet Længde. Longueur totale des courbes.	I pCt. af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.
Km.		I pCt. af Banens Længde. Rapport pCt. à longueur de la ligne.			m.		m.		Km.	
74.46	54.7	13.9	14.2	17.2	251	1	421	0.3	61.74	45.3
24.49	36.3	35.0	22.1	6.6	293	2	706	1.0	43.01	63.7
65.39	57.1	16.8	22.2	3.9	392	1	745	0.6	49.21	42.9
25.91	67.8	12.3	12.2	7.7	314	1	450	1.2	12.29	32.2
15.91	60.5	11.2	11.4	16.9	314	2	577	2.2	10.39	39.5
141.75	44.6	15.6	14.7	25.1	188	3	872	0.3	176.05	55.4
25.80	52.5	15.0	10.9	21.6	235	2	314	0.6	23.40	47.5
23.09	43.6	12.4	13.6	30.4	196	1	157	0.3	29.81	56.4
37.07	41.5	13.0	22.4	23.1	282	3	1 335	0.1	52.23	58.5
12.74	45.6	13.3	7.0	34.1	314	20	3 581	12.8	15.16	54.4
9.70	37.0	1.8	9.2	52.0	188	18	3 009	11.4	16.60	63.0
38.60	50.7	14.8	10.6	23.9	188	23	4 756	6.2	37.60	49.3

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. II, 2.

Underbygning
Infrastructure

1	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
		Planeringens Kronbredde. Largeur de la plate-forme.			Planeringsarbeider. Terrassements.						Tuneller. Tunnels.			Veiovergange. a) Passages.	
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Samlet Grundareal. Surface totale des terrains.	paa Banker. des remblais.	i Jordskjæringer (Grøfter uberegnet). des deblais (non compris des fossés).	i Fjeldskjæringer (Grøfter medregnet). des tranchées an rocher (y compris des fossés).	Gravning. Fouille.	do. pr. Kilometer. par kilomètre.	Sprængning. Travaux de mine.	do. pr. Kilometer. par kilomètre.	Mur samt Stenbeklædning. Murs et perrés.	do. pr. Kilometer. par kilomètre.	Antal. Nombre.	Samlet Længde. Longueur totale.	I pCt. af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.	I Planum med Grinder. Au niveau des barrières.	Veiovergange. En dessus.
	ha.	m			I 1000 Kubikmeter. En 1000 mètres cubes.							m.		Antal. Nombre.	
Østbanerne.															
Kr.ania-Rigsgrænds. (Smaalensbanen [1]). 30/679	400	5.647	6.274	4.705	1987.0	11.68	406.8	2.39	29.7	0.18	9	948.9	0.56	420	41
Kr.ania-Eidsvold. (Hovedbanen.) 31/1279	225	5.647	5.020	4.500	612.4	9.07	85.6	1.27	18.3	0.27	2	371.0	0.55	133	12
Lillestr.-Kongsv.-Rigsgrændsen. (Kongsvingerbanen.)															
Ved Banens Aabning 1863-65	263	5.647	5.020	5.647	2030.4	17.72	99.5	0.87	66.6	0.58	-	-	-	240	6
30/679	288	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-	-	-	»	»
Rørosbanen.															
Hamar—Grundset.															
Ved Banens Aabning 6/1062	—	3.921	3.921	3.765	340.0	8.90	5.0	0.13	—	—	-	-	-	82	4
30/679	—	»	»	»	»	»	»	»	—	—	-	-	-	»	5
Grundset—Aamot. (Rena)															
Ved Banens Aabning) 23/1071	—	3.921	3.921	3.765	180.0	6.84	10.0	0.38	14.0	0.53	-	-	-	93	1
30/679	—	»	»	»	181.0	6.88	»	»	»	»	-	-	-	»	»
Støren-Aamot (Rena.) 30/679	—	3.921	3.921	3.765	2227.5	7.01	283.6	0.89	122.2	0.39	12	780.6	0.25	—	—
Trondhjem-Støren. 30/679	—	3.921	3.921	3.765	863.7	17.56	66.9	1.36	25.0	0.51	-	-	-	82	6
Vestbanerne.															
Kr.ania-Drammen. 30/679	132	3.921	3.921	3.765	921.6	17.42	153.1	2.89	25.3	0.48	3	300.5	0.57	108	49
Drammen-Randsfj. (Hovedlinie.) 30/679	244	3.921	3.921	3.765	1497.7	16.77	87.9	0.98	60.5	0.68	-	-	-	238	14
Hougs.-Kongsberg. (Sidelinie.) 30/679	56	3.921	3.921	3.765	249.9	8.96	35.1	1.26	3.9	0.14	-	-	-	65	15
Vikers.—Krøderen. (Sidelinie.) 30/679	54	3.921	3.921	3.765	246.9	9.39	22.2	0.84	7.8	0.30	-	-	-	93	11
Jæderbanen.															
Ekers.-Stavanger. 30/679	201	3.921	3.921	3.765	563.0	7.39	193.0	2.53	18.0	0.24	3	176.7	0.23	140	21

[1]) Heraf aabnedes Strækningen Fredrikshald—Rigsgrændsen 25/71879.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

og Broer.

et ponts.

57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74
Stikrender af indtil 2 m. Aabning. Aqueducs jusqu'aux 2 m. de portèe.				Broer & Viadukter. b) Ponts & viaducs.													
				Stenbroer. Ponts en pierre.			Jernbroer paa Sten- eller Jernunderbygning. Ponts en fer sur fondement en pierre ou en fer.			Træbroer Ponts en bois — paa Stenunderbygning. sur fondement en pierre.			Træbroer Ponts en bois — paa Pæle. sur pilots.				
Antal. Nombre.	Antal løbende Meter. Nombre de mètres courants.	do. pr. Kilometer Banelængde. par kilomètre de la longueur de la ligne.	Lukkede Render (Antal løbende Meter.) Rigoles fermées (nombre de mètres courants).	Antal. Nombre.	Største Spand. Portée maximum.	Samlet Længde. Longueur totale.	Antal. Nombre.	Største Spand. Portée maximum.	Samlet Længde. Longueur totale.	Antal. Nombre.	Største Spand. Portée maximum.	Samlet Længde. Longueur totale.	Antal. Nombre.	Største Spand. Portée maximum.	Samlet Længde. Longueur totale.	Sum Længde. Longueur totale.	I pCt af Banens Længde. Rapport % à la longueur de la ligne.
	m.		m.		m.			m.			m.			m.		m.	
621	9036	53.12	12 924	-	-	-	108	53.34	1596.0	-	-	-	-	-	-	1596.0	0.94
117	3719	55.10	3 000	15	9.40	188.0	12	25.12	688.0	-	-	-	8	3.10	509.0	1385.0	2.05
420	8180	71.38	10 689	c) 1	6.27	25.1	d) 3	18.85	44.0	25	12.54	88.6	18	12.54	1413.1	1570.8	1.37
435	8500	74.17	21 550	- 1	6.27	25.1	7	37.65	928.9	»	»	»	11	5.96	555.3	1509.3	1 32
76	427	11.18	—	-	-	-	1	43.92	270.0	8	10.00	85.0	6	14.00	183.1	538.1	1.41
77	449	11.75	—	-	-	-	»	»	»	»	»	»	»	»	145.1	500.1	1.31
—	983	37.38	—	-	-	-	2	31.40	117.0	2	7.80	12.0	2	6.30	55.0	184.0	0.70
—	»	»	—	-	-	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
—	14619	46.00	21 449	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
203	—	—	—	-	-	-	-	-	-	9	31.37	154.0	15	21.96	1312.5	1466.5	2.98
209	3341	63.16	11 223	-	-	-	33	10.90	157.0	11	12.50	81.0	8	17.30	1682.0	1920.0	3.63
404	7679	85.99	19 821	1	6.30	27.6	11	37.60	400.0	13	12.50	196.0	11	12.50	912.0	1535.6	1.72
156	1875	67.20	2 816	-	-	-	5	3.10	18.0	27	6.30	190.0	1	12.50	54.0	262.0	0.94
90	1617	61.48	1 361	-	-	-	-	-	-	10	7.00	54.0	-	-	-	54.0	0.21
229	2762	36.25	3 413	-	-	-	37	28.20	413.8	1	6.90	36.1	1	10.00	59.60	509.5	0.67

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. II. 3.

Over

Super

1		75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.		**Sporlængde.** Longueur des voies.				**Skinner** Rails					
		Hovedspor (Gjennemgaaende). Voie principale.	Sidespor a) Voies de garage et de service. paa Station. dans les gares.	Sidespor b) udenfor Station. au dehors des gares.	Sum Længde. Longueur totale.	af Jern. en fer. Samlet Længde Longueur totale.	af Jern. Skinnevægt. Poids d'un mètre courant.	af Jern. System. Système.	af Staal. en acier. Samlet Længde. Longueur totale.	af Staal. Skinnevægt. Poids d'un mètre courant.	af Staal. System. Système.
		Kilometer.				Km.	Kg.		Km.	Kg.	
Østbanerne.											
Kr.ania-Rigsgrænds. (Smaalensbanen.[1])	30/679	170.100	14.400	2.500	187.0	293.000	29.76	Vignol	8.000 73.000	29.76 27.28	Vignol
Kr.ania-Eidsvold. (Hovedbanen.)	30/679	67.500	22.900	3.000	93.4	71.800	29.76	do.	115.000	29.76	do.
Lillestr.-Kongsv.-Rigsgrændsen. (Kongsvingerbanen.)	30/679	114.577	14.931	1.806	131.314	220.864	30.75	do.	41.764	30.00	do.
Rørosbanen.											
Hamar—Grundset. Ved Banens Aabning.	6/1062	38.166	1.396	0.816	40.378	80.756	17.86	Vignol	-	-	-
	30/679	»	2.184	0.455	40.805	69.810	»	do.	11.800	19.84	Vignol
Grundset-Aamot. (Rena) Ved Banens Aabning	23/1071	26.294	0.619	0.160	27.073	54.146	17.36	do.	-	-	-
	30/679	»	0.910	0.363	27.567	55.134	»	do.	-	-	-
Støren-Aamot (Rena.)	30/679	317.745	9.348	2.178	329.271	425.026 233.516	17.36 19.84	do.	-	-	-
Trondhjem-Støren.	30/679	49.247	4.708	0.179	54.134	20.826 14.635 70.534	20.34 19.84 17.86	do.	2.273	19.84	Vignol
Vestbanerne.											
Kr.ania-Drammen.	30/679	52.900	9.200	0.440	62.540	110.080	19.84	Vignol	15.000	19.84	Vignol
Drammen-Randsfj. (Hovedlinie.)	30/679	89.306	22.100	0.562	111.968	198.936	19.84	do.	25.000	19.84	do.
Hougs.-Kongsberg. (Sidelinie.)	30/679	27.900	2.400	0.080	30.380	60.660	19.84	do.	0.100	19.84	do.
Vikers.-Krøderen. (Sidelinie.)	30/679	26.300	1.100	0.090	27.490	43.780 11.200	17.36 19.84	do.	-	-	do.
Jæderbanen.											
Ekers.-Stavanger.	30/679	76.239	4.466	0.462	81.167	162.334	17.36	Vignol	-	-	-

[1]) Heraf aabnedes Strækningen Fredrikshald—Rigsgrændsen 25/71879.

bygning.

structure.

85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
	Sleepers. Traverses.							Ballast. Ballast.		Gjærder Clôtures			
Afstand fra Midte til Midte. Ecartement d'axe en axe.	Material. Matériaux.				Dimensioner for Træ. Dimensions des traverses en bois.			Tykkelse. Hauteur.	Kronbredde. Largeur en couronne.				
	Jern. Fer.	Træ. Bois.	Preserverede. Préservés. Furu. Pin.	Gran. Sapin.	Længde. Longueur.	Firkant. équarries.	Halvkløvninger. Demi-rondes.	I Midten. Au milieu.		af Staaltraad, en fil de fer.	af Bord. en planches.	af Sten. en pierre.	Sum. Longueur totale.
m.	Antal. Nombre.				Centimeter.			m.		Kilometer.			
0.47—0.94	-	226 430	-	-	267	-	26	0.540	3.454	-	350.0	-	350.0
0.63—094	-	121 101	663	-	267	25×11	-	0.471	3.454	8.7	123.8	0.2	132.7
0.50—1.00	-	171 200	—	—	267	26×13	26—29	0.466	3.765	18.8	186.3	4.1	209.2
0.39—0.86	-	52 140	15 090	-	204	-	21—23	0.520	2.510	-	77.2	1.8	79.0
»	-	—	-	-	»	-	»	»	»	3.4	73.8	»	»
0.39—0.86	-	38 334	-	-	204	-	21—23	0.520	2.510	-	53.6	-	53.6
»	-	39 019	-	-	»	-	»	»	»	-	»	-	»
0.39—0.86	-	—	-	-	204	22×11	22—24	0.520 0.400	2.510	—	-	—	—
0.39—0.86	-	71 198	-	-	204	22×11	24	0.400	2.510	—	—	—	—
0.31—0.86	-	77 600	-	-	204	22×11	22—24	0.418	2.510	3.5	108.6	-	112.1
0.31—0.86	-	140 000	-	-	204	22×11	22—24	0.418	2.510	0.6	189.5	-	190.1
0.31—0.86	-	38 000	-	-	204	22×11	22—24	0.418	2.510	1.5	58.1	-	59.6
0.31—0 86	-	34 400	-	-	204	22×11	22—24	0.418	2.510	6.0	49.7	-	55.7
0.39—0.86	-	128 146	-	-	204	-	24	0.392 0.471	2.510	100.4	0.8	35.2	136.4

Tab. II. 4.

Stationer og

Stations et

1	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
	Stationer. Stations.				Telegraf-stationer. Stations télégraphiques.			Bygnin Bâti						
								Stationsbygninger. Bâtiments des voyageurs.			Godshuse. Halles aux marchandises.		Vogn-remisser. Remises à voitures.	
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Antal Stationer. Nombre de stations.	Antal Holdepladse. Nombre de haltes.	Sum. Total.	Gjennemsnitlig Afstand mellem Stationerne. Distance moyenne des stations.	Aabnede for almindelig Afbenyttelse. Au service public.	Blot for Jernbanen. Seulement au service intérieur de la ligne.	Samlet Traadlængde. Longueur totale du fil télégraphique.	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments.	Platformlængde. Longueur des trottoirs.	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments.	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments.
	Antal. Nombre.			Km.	Antal. Nombre.		Km.		m².	m.		m².		m².
Østbanerne.														
Kr.ania-Rigsgrænds. (Smaalensbanen [1]). 30/6 79	a) 23	1	24	7.36	23	-	420	23	4 522	3 060	23	3 833	1	205
Kr.ania-Eidsvold. (Hovedbanen). 31/12 79	a) 10	1	11	7.50	10	-	205	11	1 998	—	11	3 886	2	b) 2 686
Lillestr.-Kongsv.-Rigsgrændsen. (Kongsvingerbanen.)														
Ved Banens Aabning, 1863-65	a) 11	-	11	10.18	11	-	272	12	1 912	798	12	1 550	1	250
30/6 79	»	3	14	»	»	-	284	»	»	1 858	»	1 561	2	427
Rørosbanen.														
Hamar—Grundset.														
Ved Banens Aabning 6/10 62	6	4	10	7.64	6	-	76	6	787	202	6	674	1	105
30/6 79	8	2	»	5.46	5	-	»	8	802	385	5	931	»	»
Grundset—Aamot. (Rena)														
Ved Banens Aabning 23/10 71	3	-	3	8.77	3	-	52	3	306	93	3	740	-	-
30/6 79	»	-	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	-	-
Støren-Aamot (Rena). 30/6 79	25	-	25	12.80	24	-	640	—	—	2 922	23	2 437	1	1 107
Trondhjem-Støren. 30/6 79	11	-	11	4.92	6	-	100	—	—	2 120	9	829	2	453
Vestbanerne.														
Kr.ania-Drammen. 30/6 79	11	1	12	4.81	10	1	106	11	1 608	1 317	10	1 126	1	395
Drammen-Randsfj. (Hovedlinie.) 30/6 79	15	-	15	5.95	12	3	212	15	2 004	1 199	16	3 834	4	874
Hougs.-Kongsberg. (Sidelinie.) 30/6 79	5	-	5	5.58	4	1	56	5	506	165	6	524	1	120
Vikers.-Krøderen. (Sidelinie.) 30/6 79	2	3	5	13.15	2	-	52	2	206	98	2	156	2	142
Jæderbanen.														
Ekers.-Stavanger. 30/6 79	8	5	13	9.53	8	-	88	8	1 251	407	12	1 020	1	354

[1]) Heraf aabnedes Strækningen Fredrikshald—Rigsgrændsen 25/7 1879.

andre Anlæg.

bâtiments.

113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132
ger. ments.										Dreieskiver. Plaques tournantes.		Sporvexlinger Aiguillages de voie.		Andre Anlæg. Autres bâtiments.					
Lokomotivstalde. Remises à locomotives.			Vandstationer. Chateaux d'eau.			Øvrige mindre Bygninger ved Stationer. Autres bâtiments inférieures aux stations.		Vogterboliger. Maisons de garde.						Værksteder. Ateliers.		Materialboder. Magazins.		Øvrige mindre Bygninger udenfor Station. Autres bâtiments inférieures au dehors de la gare.	
Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².	Antal Lokomotivstand. Nombre de places.	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².	Gjennemsnitlig Afstand. Distance moyenne. Km.	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².	Antal. Nombre.	Diameter. Diamètre. m.	Antal. Nombre.	Mindste Radius. Rayon minimum. m.	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².	Antal. Nombre.	Bebygget Grundflade. Base des bâtiments. m².
6	1 140	10	7	86	24.3	26	790	17	1 047	3 2	12.55 4.71	87	188	-	-	1	125	18	50
2	1 120	12	4	110	16.9	50	3 017	7	880	2	12.55	77	188	1	2 510	4	1 210	7	1251
2	548	7	6	144	20.1	28	2 869	4	208	2	12.55	51	130	c) -	-	-	-	-	-
»	957	14	»	171	20.1	71	5 332	7	354	-	»	89	»	-	-	4	432	14	242
2	244	6	4	32	9.5	6	168	3	386	2	4.71	20	85	1	87	-	-	-	-
»	282	7	3	24	12.7	10	288	»	417	»	»	27	»	»	92	1	67	-	-
1	104	2	2	16	13.0	3	76	—	—	1	4.71	7	—	-	-	-	-	1	4
»	»	»	»	»	»	6	170	3	617	»	»	12	—	-	-	-	-	»	»
6	868	15	25	218	12.8	-	—	30	4 836	2 2 1	6.59 6.90 5.65	96	—	-	-	-	-	3	66
3	434	9	7	46	12.3	-	—	1	62	1 1	4.71 3.61	42	—	1	399	2	283	-	-
2	830	10	7	61	8.8	16	711	—	—	3	5.02	76	130	d) 1	545	-	-	—	—
3	535	23	8	80	11.2	27	834	—	—	4	5.02	92	130	1	984	1	211	—	—
1	126	2	4	40	7.0	7	110	—	—	1	5.02	21	130	-	-	-	-	-	
1	60	1	2	14	13.2	5	410	2	104	1	5.02	10	130	-	-	-	-	-	-
2	347	7	5	61	15.2	15	908	8	591	3	6.59	66	—	1	608	2	—	-	-

Tab. III.

Banernes rullende Materiel.

Materiel roulant.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. III. 1

Antal Lokomotiver

Matériel

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Lokomotiver Locomotives						Tendere Tenders				
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	4 koblede. roues couplées. Antal. Nombre.	6 koblede. roues couplées. Antal. Nombre.	8. koblede. roues couplées. Antal. Nombre.	Heraf Tenderlokomotiver. Locomotives-tender.	Sum. (Col. 2 + 3 + 4). Total.	Antal pr. Kilometer. Nombre par kilomètre.	4 hjulede. roues. Antal. Nombre.	6 hjulede. roues. Antal. Nombre.	8 hjulede. roues. Antal. Nombre.	Sum. Total.	Antal pr. Kilometer. Nombre par kilomètre.
Smaalensbanen.	9	4	-	1	13	0.095	12	-	-	12	0.088
Hovedbanen.	14	2	-	2	16	0.237	9	5	-	14	0.207
Kongsvingerbanen.	8	4	-	3	12	0.105	8	1	-	9	0.079
Østbanerne.	31	10	-	6	41	0.129	29	6	-	35	0.110
Rørosbanen.	21	-	-	21	21	0.049	-	-	-	-	
Kristiania-Drammen.	8	1	1	10	10	0.189	-	-	-	-	
Drammen-Randsfjord.	12	1	-	13	13	0.091	-	-	-	-	
Vestbanerne.	20	2	1	23	23	0.117	-	-	-	-	
Jæderbanen.	4	-	-	4	4	0.052	-	-	-	-	
Samtlige Baner.	76	12	1	54	89	0.087	29	6	-	35	0.034

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

og Vogne.

roulant.

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Personvogne Voitures à voyageurs											
4	6	8	Sum. Total.	Antal Axler. Nombre d'essieux.	Antal Vogne pr. Kilometer. Nombre de wagons par kilomètre.	Antal Pladse Nombre de places. I.	II.	III.	Sum. Total.	Antal Pladse pr. Kilometer. Nombre de places par kilomètre.	Antal Pladse pr. Axel. Nombre de places par essieu.
hjulede. roues. Antal. Nombre.						Klasse. classe. Antal. Nombre.					
60	-	-	60	120	0.441	-	480	1 600	2 080	15.27	17.33
38	-	-	38	76	0.563	144	360	800	1 304	19.31	17.16
25	-	-	25	50	0.218	96	240	432	768	6.70	15.36
123	-	-	123	246	0.387	240	1 080	2 832	4 152	13.04	16.88
61	1	1	63	129	0.146	-	385	1 496	1 881	4.36	14.58
65	-	-	65	130	1.228	-	400	1 612	2 012	38.03	15.48
47	1	-	48	97	0.334	-	284	1 140	1 424	9.92	14.68
112	1	-	113	227	0.575	-	684	2 752	3 436	17.49	15.14
26	-	-	26	52	0.341	-	134	672	808	10.60	15.54
322	2	1	325	654	0.318	240	2 283	7 752	10 275	10.05	15.71

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. III. 1.

Antal Lokomotiver

Matériel

1	25	26	27	28	29	30
	Stoppe Wagons-					
	Personstoppevogne. à voyageurs.					
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Antal. Nombre.	Antal Axler. Nombre d'essieux.	Antal Pladse. Nombre de places. II. Klasse. classe. Antal. Nombre.	III.	Sum Pladse. Total de places.	Antal Vogne pr. Kilometer. Nombre de wagons par kilomètre.
Smaalensbanen.	—	—	—	—	—	—
Hovedbanen.	6	12	60		60	0.089
Kongsvingerbanen.	8	16	80	-	80	0.070
Østbanerne.	14	28	140	-	140	0.044
Rørosbanen.	10	20	40	-	40	0.023
Kr.ania-Drammen.	7	14		8	8	0.132
Drammen-Randsfjord.	5	10		-	-	0.035
Vestbanerne.	12	24	-	8	8	0.061
Jæderbanen.	3	6	-	8	8	0.039
Samtlige Baner.	39	78	180	16	196	0.038

[1]) Samtlige Vogne 2-axlede. (Wagons à deux essieux).

og Vogne.

roulant.

31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
vogne. freins.						Godsvogne.[1]) Wagons à marchandises.					Postvogne.[1]) Wagons-poste.	
Godsstoppevogne. à marchandises.								Lasteevne. Capacité de chargement.				
Antal. Nombre.	Antal Axler. Nombre d'essieux.	Antal Vogne pr. Kilometer. Nombre de wagons par kilomètre.	Lasteevne. Capacité de chargement. Samlet. Total. (t.)	pr. Kilometer. par kilomètre. (t.)	pr. Axel. par essieu. (t.)	Antal. Nombre.	Antal Vogne pr. Kilometer. Nombre de wagons par kilomètre.	Samlet. Total. (t.)	pr. Kilometer. par kilomètre. (t.)	pr. Axel. par essieu. (t.)	Antal Vogne. Nombre de wagons.	Antal Vogne pr. Kilometer. Nombre de wagons par kilomètre.
10	20	0.073	66	0.48	3.30	340	2.496	3 203	23.5	4.71	5	0.037
9	18	0.133	54	0.80	3.00	441	6.533	3 286	48.7	3.73	-	-
7	14	0.061	42	0.37	3.00	365	3.185	2 668	23.2	3.65	3	0.026
26	52	0.082	162	0.51	3.12	1 146	3.600	9 157	28.8	4.00	8	0.025
15	30	0.035	99	0.23	3.30	328	0.760	2 060	4.8	3.14	6	0.014
1	2	0.019	5	0.09	2.50	169	3.195	968	18.3	2.86	-	-
6	12	0.042	20	0.14	1.67	406	2.829	2 326	16.2	2.86	-	-
7	14	0.036	25	0.13	1.79	575	2.928	3 294	16.8	2.86	-	-
2	4	0.026	8	0.10	2.00	40	0.525	199	2.6	2.49	-	-
50	100	0.049	294	0.29	2.94	2 089	2.043	14 710	14.4	3.53	14	0.014

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. III 2.

Beskrivelse af

Spécification des

46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
Lokomotivernes				Cylinder. Cylindre.			Kjedel. Chaudière.			
No. No.	Navn. Noms.	Fabrikantens Navn. Nom du fabricant.	Aar da Lokomotivet traadte i Driftens Tjeneste. La locomotive entra en service dans l'année.	Diameter. Diamètre.	Kolbeslag. Coup de piston.	Beliggenhed. Position.	Diameter. Diamètre.	Længde. Longueur.	Antal Varmerør. Nombre des tubes.	Varmerørenes Diameter. Diamètre des tubes.
des locomotives.				m.			m.			cm.
		Østbanerne.								
		Smaalensbanen.								
40	-	Manning Wardle, Leeds	1879	0.254	0.407	udvendig	0.807	2.794	68	5.4
41	-	Beyer Peacock, Manchester	»	0.380	0.510	»	1.067	2.755	179	4.8
42	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
43	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
44	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
45	-	—»—	»	»	»	«	»	»	»	»
46	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
47	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
48	-	—»—	»	»	»	»	»	-	»	»
49	Loke	Nydqvist & Holm	»	0.405	0.560	indvend.	1.159	3.048	150	5.1
50	Njørd	Trollhättans Værksted	»	»	»	»	»	»	»	»
51	Ymer	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
52	Forsete	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
		Hovedbanen.								
1	-	Rob. Stephenson & Co. Newcastle	1854	0.380	0.56	udvendig	1.120	3.962	123	5.6
2	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
3	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
4	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
5	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
6	-	—»—	»	0.405	»	indvend.	1.220	3.048	225	4.8
7	-	—»—	»	»	»	»	»	»	145	5.3
8	-	—»—	1857	0.380	»	udvendig	1.020	3.658	127	5.2 & 5.4
9	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
10	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
11	-	—»—	1861	»	»	»	1.120	3.962	123	5.4
12	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
22	-	—»—	1870	»	»	»	»	»	»	5 1
23	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
24	-	Manning Wardle, Leeds	1875	0.254	0.407	»	0.807	2.794	68	5.4
25	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
		Kongsvingerbanen.								
13	-	Rob. Stephenson & Co.. Newcastle	1862	0.305	0.508	udvendig	0.990	3.045	110	4.8
14	-	—»—	»	»	»	»	»	»	«	»
15	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
16	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Lokomotiver.

Locomotives.

57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
Varmeflade. Surface de chauffe.				Hjul. Roues.						Vægt Poids.		Tender. Tenders.				
I Fyrkassen. Du foyer.	I Rørene. Des tubes.	Sum. Totale.	Dampens Overtryk i Kjedelen. Surcharge de la vapeur dans la chaudière.	Antal. Nombre.	Deraf Drivhjul. Nombre de roues motrices.	Diameter Diamètre. af Drivhjulene. des roues motrices.	af Løbehjulene. des roues courantes.	Vægt paa Drivhjulene. Poids sur les roues motrices.	Afstand mellem For- og Baghjul (Fast Hjulafstand). Ecartement des essieux fixes d'avant et d'arrière.	uden Vand og Kul. Machine vide.	med Vand og Kul. Machine en charge.	Antal. Nombre.	Hjul Roues Diameter. Diamètre.	Afstand mellem For- og Baghjul. Ecartement des essieux d'avant et d'arrière.	Vægt med Vand og Kul. Poids en charge.	Kostende pr. Lokomotiv & Tender. Prix de locomotive & tender.
m².			Kg. pr. cm².			m.		t.	m.	t.			m.	m.	t.	Kr.
2.73	33.70	36.43	8.44	4	4	0.965	-	15.0	1.830	12.0	15.0	-	Rangermaskine.		-	20 200
6.94	73.70	80.64	9.84	8	»	1.450	0.720	18.1	2.130	27.0	29.7	4	0.965	2.740	16.0	a) 39 960
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6.85	73.50	80.35	»	6	6	»	-	26.2	4.415	23.6	26.2	»	1.095	2.640	21.3	a) 45 700
»	»	»	»	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5.95	85.00	90.95	8.44	6	4	1.450	0.965	21.0	3.340	25.25	28.0	6	0.965	3.040	16.9	48 000
»	»	»	7.73	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	8.44	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7.10	104.90	112.00	7.02	»	6	»	-	31.6	3.950	29.0	31.6	4	»	2.600	16.7	»
7.20	74.40	81.60	»	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6.50	75.20	81.70	7.73	4	4	»	-	27.0	2.585	24.5	27.0	»	»	2.590	16.0	40 000
»	»	»	»	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	-	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5.95	85.00	90.95	8.44	6	»	»	»	21.0	3.340	25.25	28.0	6	»	3.040	16.9	37 000
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	18.5	43 200
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2.73	33.70	36.43	»	»	»	0.965	-	15.0	1.830	12.0	15.0	-	Rangermaskine.		-	20 200
»	»	»	»	»	»	»	-	»	»	»	»	-	—·—		-	»
4.31	54.90	59.21	8.44	6	4	1.450	0.965	17.75	3.800	19.8	24.25	-	-	-	-	28 000
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-	-	-	-	»
»	»	»	»	»	»	»	»	14.0	»	19.1	21.20	4	0.965	1.83	11.2	32 400
»	»	»	»	»	»	»	»	«	»	»	»	»	»	»	»	»

Tab. III 2.

Beskrivelse af

46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
Lokomotivernes				Cylinder.			Kjedel.			
No.	Navn.	Fabrikantens Navn.	Aar da Lokomotivet traadte i Driftens Tjeneste.	Diameter.	Kolbeslag.	Beliggenhed.	Diameter.	Længde.	Antal Varmerør.	Varmerørenes Diameter.
				m.			m.			cm.
		Kongsvingerbanen.								
17	-	Rob. Stephenson & Co., Newcastle	1862	0.305	0.508	udvendig	0.990	3.045	110	4.8
18	-	—»—	1865	»	»	»	»	»	»	»
19	-	—»—	»	0.380	0.560	»	1.120	3 962	123	5.1
20	-	Beyer Peacock & Co., Manchester	1867	0.405	»	indvendig	1.159	3.048	150	»
21	-	—»—	1868	0.305	0.508	udvendig	0.990	3.085	110	4.8
26	-	Rob. Stephenson & Co., Newcastle	1879	0.405	0.560	»	1.120	3.962	125	5.4
27	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
28	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
		Rørosbanen.								
		Hamar—Grundset.								
18	-	Rob. Stephenson & Co., Newcastle	1861	0.254	0.457	udvendig	0.794	2.997	84	4.5
19	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
20	-	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
		Grundset—Aamot.								
21	Alf	Beyer Peacock & Co., Manchester	1871	0.229	0.381	udvendig	0.686	2.089	80	4.1
		Støren—Aamot.								
5	Einar	Beyer Peacock & Co., Manchester	1873	0.279	0.457	udvendig	0.889	2.438	107	4.1
6	Olaf	—»—	1874	»	»	»	»	»	»	»
7	Thora	—»—	1877	»	»	»	»	»	»	»
8	Gudrun	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
9	Erling	—»—	1874	»	»	»	»	»	»	»
10	Ceres	—»—	1877	»	»	»	0.883	2.489	105	»
11	Pallas	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
12	Juno	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
13	Vesta	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
14	Astræa	—»—	1875	»	»	»	»	»	»	»
15	Hebe	—»—	1877	»	»	»	»	»	»	»
16	Iris	Nydqvist & Holm	»	»	»	»	»	»	»	»
17	Flora	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
		Trondhjem—Støren.								
1	Robert	Rob. Stephenson & Co., Newcastle	1865	0.254	0.457	udvendig	0.794	2.997	84	4.5
2	Trønderen	Nidelvens mek. Værksted	»	»	0.381	»	0.762	2.743	82	3.8
3	Hakon	Slaughter Grunning & Co.	»	»	0.457	»	0.864	2.692	88	4.1
4	Sverre	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
		Vestbanerne.								
		Kristiania—Drammen.								
10	Odin	Beyer Peacock & Co., Manchester	1872	0.279	0.457	udvendig	0.889	2.438	107	4.1
11	Thor	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
12	Mode	—»—	»	0.229	0.381	»	0.686	2.089	80	»

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Lokomotiver.

57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
Varmeflade.				Hjul.						Vægt		Tender.				
						Diameter						Hjul				
I Fyrkassen.	I Rørene.	Sum.	Dampens Overtryk i Kjedelen.	Antal.	Deraf Drivhjul.	af Drivhjulene.	af Løbehjulene.	Vægt paa Drivhjulene.	Afstand mellem For- og Baghjul. (Fast Hjulafstand).	uden Vand og Kul.	med Vand og Kul.	Antal.	Diameter.	Afstand mellem For- og Baghjul.	Vægt med Vand og Kul.	Kostende pr. Lokomotiv & Tender.
m².			Kg. pr. cm².			m.		t.	m.	t.			m.	m.	t.	Kr.
4.31	54.90	59.20	8.44	6	4	1.450	0.965	14.0	3.800	19.1	21.20	4	0.965	1.83	11.2	32 400
»	»	»	»	»	»	»	»	17.75	»	19.8	24.25	-	-	-	-	28 000
5.95	85.00	90.95	»	»	»	»	»	21.0	3.340	25.25	28.0	»	1.095	2.60	16.0	41 200
6.85	73.50	80.35	»	»	6	»	-	26.2	4.415	23.6	26.2	6	0.965	3.35	20.0	43 200
4.40	56.80	61.20	»	»	4	»	»	14.0	3.800	19.0	21.0	4	»	2.74	14.5	32 400
5.95	86.00	91.95	9.84	8	6	»	»	30.1	3.340	35.0	37.8	»	»	2.60	17.5	35 500
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3.62	34.93	38.55	8.44	6	4	0.914	0.610	11.2	3.886	13.5	15.2	Tanklokomotiv.				21 832
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
2.69	22.30	24.99	8.44	6	4	1.143	0.610	8.1	1.524	9.0	10.8	—"—				18 900
3.72	34.93	38.65	8.44	6	4	1.143	0.610	13.1	1.905	15.0	17.2	—"—				27 900
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
3.67	35.02	38.69	»	8	»	»	»	11.5	1.524	16.1	19.5	—"—				28 800
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
3.62	34.93	38.55	8.44	6	4	0.914	0.610	11.2	3.886	13.5	15.2	—"—				21 832
3.16	26.94	30.10	»	»	»	0.838	0.660	12.2	1.753	13.7	16.25	—"—				20 000
4.18	30.75	34.93	»	»	»	0.914	0.610	12.2	3.404	13.0	16.25	—"—				20 476
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
3.72	34.93	38.65	8.44	6	4	1.143	0.610	13.1	1.905	15.0	17.2	—"—				23 400
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	—"—				»
2.69	22.30	24.99	»	»	»	»	»	8.1	1.524	9.0	10.8	—"—				18 900

Tab III 2.

Beskrivelse af

46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
Lokomotivernes				Cylinder.			Kjedel.			
No.	Navn.	Fabrikantens Navn.	Aar da Lokomotivet traadte i Driftens Tjeneste.	Diameter.	Kolbeslag.	Beliggenhed.	Diameter.	Længde.	Antal Varmerør.	Varmerørenes Diameter.
				m.			m.			cm.
	Kristiania—Drammen.									
13	Magne	Beyer Peacock & Co., Manchester	1872	0.229	0.381	udvendig	0.686	2.089	80	4.1
14	Hermod	—»—	»	0.279	0.457	»	0.889	2.438	107	»
15	Vale	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
19	Starkad	—»—	1873	»	»	»	»	»	»	»
20	Mjølner	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
22	Høgne	—»—	1874	0.356	»	»	0.965	»	134	»
23	Frig	—»—	1875	0.279	»	»	0.889	»	107	»
24	Frode	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
25	Rob. Fairlie	Fairlie Engine & Rolling Stock. Co.	1877	0.254	»	»	0.826	2 × 2.514	2 × 100	»
	Drammen—Randsfjord.									
1	Halfdan	Slaughter, Grunning & Co.	1866	0.254	0.457	udvendig	0.825	2.679	88	4.1
2	Trygve	Beyer Peacock & Co., Manchester	»	0.279	»	»	0.889	2.438	107	»
3	Sigurd	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Harald	—»—	1867	»	»	»	»	»	»	»
7	Skrim	—»—	1871	»	»	»	»	»	»	»
8	Uller	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
9	Eivind	—»—	1872	0.229	0.381	»	0.686	2.089	80	»
16	Heimdal	—»—	1873	0.279	0.457	»	0.889	2.438	107	»
17	Vegtam	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
18	Balder	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
21	Hedin	—»—	1874	0.356	»	»	0.965	2.438	134	»
	Jæderbanen.									
2	Parthenope	Beyer Peacock & Co., Manchester	1878	0.279	0.457	udvendig	0.883	2.489	105	4.1
1	Victoria	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Tjalve	—»—	»	0.229	0.381	»	0.686	2.089	80	»
6	Røskva	—»—	»	»	»	»	»	»	»	»

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Lokomotiver.

57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
Varmeflade.			Dampens Overtryk i Kjedelen.	Hjul.				Vægt paa Drivhjulene.	Afstand mellem For- og Baghjul. (Fast Hjulafstand).	Vægt		Tender.				Kostende pr. Lokomotiv & Tender.
						Diameter						Hjul				
I Fyrkassen.	I Rørene.	Sum.		Antal.	Deraf Drivhjul.	af Drivhjulene.	af Løbehjulene.			uden Vand og Kul.	med Vand og Kul.	Antal	Diameter.	Afstand mellem For- og Baghjul.	Vægt med Vand og Kul.	
m².			Kg. pr. cm².			m.		t.	m.	t.			m.	m.	t.	Kr.
2.69	22.30	24.99	8.44	6	4	1.143	0.610	8.1	1.524	9.0	10.8		Tanklokomotiv			18 900
3.72	34.93	38.65	»	»	»	»	»	13.1	1.905	15.0	17.2		—»—			23 400
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			27 900
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
4.09	44.03	48.12	»	»	6	0.914	-	20.2	3.429	15.8	20.2		—»—			31 050
3.72	34.93	38.65	»	»	4	1.143	0.610	13.1	1.905	15.0	17.2		—»—			26 820
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
6.50	65.22	71.72	»	8	8	0.990	-	—	1.448	—	27.42		—»—			51 730
4.18	30.75	34.93	8.44	6	4	0.990	0.685	12.4	1.854	15.6	18.0		—»—			21 824
3.72	34.93	38.65	»	»	»	1.143	0.610	13.1	1.905	15.0	17.2		—»—			25 060
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			23 400
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
2.69	22.30	24.99	»	»	»	»	»	8.1	1.524	9.0	10.8		—»—			18 900
3.72	34.93	38.65	»	»	»	»	»	13.1	1.905	15.0	17.2		—»—			27 900
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
4.09	44.03	48.12	»	»	6	0.914	-	20.2	3.429	15.8	20.2		—»—			31 050
3.67	35.02	38.69	8.44	8	4	1.143	0.610	11.5	1.524	16.1	19.5		—»—			b) 28 500
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»
2.69	22.30	24.99	»	6	»	»	»	8.1	»	9.0	10.8		—»—			c) 16 000
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		—»—			»

Tab. III 3.

Beskrivelse

Spécification des voitures

74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
			Hjul. Roues.			Antal Pladse. Nombre de places.					
						I hver Vogn. Par voiture.			Tilsammen. Ensemble.		
Litra.	Vognsort. Espèce de voiture ou de wagon.	Antal. Nombre.	Antal under hver Vogn. Nombre par voiture.	Diameter. Diamètre. m.	Hjulafstand. Ecartement des essieux. m.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
						Klasse. Classe.			Klasse. Classe.		
	Østbanerne.										
	Smaalensbanen.										
	Personvogne:										
B.	2den Klasse	20	4	0.950	3.500	-	24	-	-	480	-
C.	3die do.	37	»	»	3.650	-	-	40	-	-	1 480
»	do. do.	3	»	»	»	-	-	40			120
	Sum	60	-	-	-	-	-	-	-	480	1 600
D.	Postvogne	5	4	0.950	3.500	-	-	-	-	-	-
F.	Stoppevogne	10	»	»	3.360	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
G.	Dækkede Godsvogne	130	»	0.950	3.040	-	-	-	-	-	-
K.	Træiastvogne med Svingbolster	32	»	»	2.890	-	-	-	-	-	-
L.	Kassevogne med høie Sidevægge	32	»	»	3.650	-	-	-	-	-	-
N.	Stolpevogne med lave Sidevægge	142	»	»	3.750	-	-	-	-	-	-
S.	Lukkede Melkevogne	4	»	»	3.040	-	-	-	-	-	-
	Sum	340	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hovedsum	415	-	-	-	-	-	-	96	480	1 600
	Hovedbanen.										
	Personvogne:										
A.	1ste Klasse	4	4	0.950	3.350	24	-	-	96	-	-
AB.	1ste og 2den Klasse	6	»	»	3.210	8	20	-	48	120	-
B.	2den Klasse	8	»	»	3.210	-	30	-	-	240	-
C.	3die do.	8	»	»	3.350	-	-	40	-	-	320
	do. do.	12	»	»	»	-	-	40	-	-	480
	Sum	38	-	-	-	-	-	-	144	360	800
BF.	Personstoppevogne	6	4	0.950	3.350	-	10	-	-	60	-
F.	Godsstoppevogne	9	»	»	2.590	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
G.	Dækkede Godsvogne	17	4	0.950	3.350	-	-	-	-	-	-
	do.	20	»	»	3.050	-	-	-	-	-	-
	do.	2	»	»	4.120	-	-	-	-	-	-
K.	Tømmer- eller Trælastvogne med	15	»	»	2,900	-	-	-	-	-	-
	Svingbolster	165	»	»	2.440	-	-	-	-	-	-
	do.	78	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	do.	5	»	»	2.740	-	-	-	-	-	-
L.	Kassevogne med høie Sidevægge	44	»	»	2.360	-	-	-	-	-	-
	do.	6	»	»	2.440	-	-	-	-	-	-
	do.	18	»	»	2.590	-	-	-	-	-	-
	do.	5	»	»	2.850	-	-	-	-	-	-
	do.	12	»	»	2.800	-	-	-	-	-	-
N.	Stolpevogne med lave Sidevægge	50	»	»	3.760	-	-	-	-	-	-
S.	Lukkede Melkevogne	4	»	»	3.210	-	-	-	-	-	-
	Sum	441	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hovedsum	494	-	-	-	-	-	-	144	420	800

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Vogne.

et des wagons.

86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
Lasteevne. Capacité de chargement.		Egenvægt. Poids à vide.				Maal. (indvendig) Mesures (intérieures).				
I Gjennemsnit pr. Axe. Moyenne par essieu.	Sum. Total.	I Gjennemsnit pr. Vogn. Moyenne par wagon.	Sum. Total.	For hver Personplads. Par place.	Heraf forsynede med Bremse. Pourvus de freins.	Rammens Længde. Longueur de la caisse.	Rammens Bredde. Largeur de la caisse.	Rammens Høide. Hauteur de la caisse.	Længde over Bufferne. Longueur de dehors en dehors des tampons.	Kostende i Gjennemsnit pr. Vogn. Prix moyen par wagon.
t.		t.			Antal. Nombre.	m.			m.	Kroner.
-	-	7.9	157.2	0.33	-	6.10	2.45	2.07	7.37	6 668
-	-	7.9	292.3	0.29	-	6.43	2.44	2.08	7.67	4 260
-	-	8.1	24.3	0.20	3	»	»	»	»	»
-	-	8.0	473.8	0.23	3	-	-	-	-	-
-	-	7.2	36.0	-	-	6.08	2.43	2.01	7.37	6 128
3.3	66.0	6.8	68.0	-	10	5.28	2 25	2.22	7.54	3 721
3.5	910.0	6.6	858.0	-	130	5.44	2.23	2.23	6.79	3 330
5.5	352.0	4.8	153.6	-	32	4.60	2.36	0.15	5.88	2 265
»	352.0	5.6	179.2	-	»	5.53	2.35	1.25	6.80	2 446
»	1 562.0	5.4	766.8	-	142	6.88	2.31	0.31	8.07	2 387
3.4	27 2	6.6	26.4	-	4	5.46	2.25	2.12	6.83	3 464
4.7	3 203.2	5.8	1 984.0	-	340	-	-	-	-	-
-	3 269.2	-	2 561.2	-	353	-	-	-	-	-
-	-	7.35	29.40	0.31	-	5.83	2.45	2.01	7.00	7 714
-	-	6.90	41.40	0.25	-	5.95	2.47	2.02	6.77	6 912
-	-	6.85	54.80	0.23	-	5.50	»	2.01	6.91	5 292
-	-	6.20	49.60	0.16	4	»	2.45	»	6.78	3 960
-	-	5.60	67.20	0.14	1	5.74	2.11	1.87	6.93	»
-	-	-	242.40	0.19	5	-	-	-	-	-
-	-	6.60	39.60	-	6	5.70	2.47	2.00	6.91	5 046
3.0	54.0	5.95	53.55	-	9	4.48	2 13	1.83	5.26	3 357
3.5	119.0	6.60	112.20	-	17	5.77	2.26	2.23	6.68	3 600
»	140.0	6.10	122.00	-	20	5.65	»	»	6.58	»
»	14.0	6.70	13.40	-	2	7.67	2.44	1.80	8.57	»
»	105 0	4.75	71.25	-	15	3.42	2.04	0.15	6.80	1 618
»	1 155.0	4.55	750.75	-	165	3.72 à 3.48	»	»	5.96 à 5.50	»
»	546.0	4.06	316.68	-	78	3.53 à 3.52	»	»	5.13	»
»	35.0	4.55	22.75	-	5	5.13	»	0.10	5.87	»
»	308.0	4.20	184.80	-	44	4.60	2.10	1.50	5.20	1 846
»	42.0	4.06	24.36	-	6	4.37	2.35	0.73	5.11	»
»	126.0	4.35	78.30	-	18	4.18	2.10	1.12	4.94	»
»	35.0	4.93	24.65	-	5	5.70	2.15	»	6.53	»
»	84.0	5.03	60.36	-	12	5.80 à 5.68	2.22	1.51 à 1.48	6.55 à 6.54	»
5.5	550.0	5.48	274.00	-	50	6.86	2.30	0.31	7.78	2 800
3.4	27.2	7.60	30.40	-	4	5.61	2.25	1.83	6.90	2 640
3.7	3 286.2	4.73	2085.90	-	441	-	-	-	-	-
-	3 340.2	-	2421.45	-	461	-	-	-	-	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. III 3. **Beskrivelse**

74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
			Hjul.			Antal Pladse.					
						I hver Vogn.			Tilsammen.		
Litra.	Vognsort.	Antal.	Antal under hver Vogn.	Diameter.	Hjulafstand.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
				m.	m.	Klasse.			Klasse.		
	Kongsvingerbanen.										
	Personvogne:										
A.	Kongelig Vogn	1	4	0.950	3.350	-	-	-	-	-	-
AB.	1ste og 2den Klasse	12	»	»	3.350	8	20	-	96	240	-
C.	3die Klasse	12	»	»	3.210	-	-	36	-	-	432
	Sum	25	-	-	-	-	-	-	96	240	432
BF.	Personstoppevogne	8	4	0.950	3.210	-	10	-	-	80	-
D.	Postvogne	3	»	»	»	-	-	-	-	-	-
F.	Godsstoppevogne	7	»	»	2.590	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
G.	Dækkede Godsvogne	5	4	0.950	2.590	-	-	-	-	-	-
	do. do.	25	»	»	3.660	-	-	-	-	-	-
H.	Hestevogne	5	»	»	3.320	-	-	-	-	-	-
K.	Trælastvogne med Bolster	25	»	»	3.210	-	-	-	-	-	-
	do.	81	»	»	3.050	-	-	-	-	-	-
	do.	90	»	»	2.740	-	-	-	-	-	-
	do.	20	»	»	2.590	-	-	-	-	-	-
L.	Kassevogne med høie Sidevægge	50	»	»	»	-	-	-	-	-	-
N.	Stolpevogne med lave do.	50	»	»	3.760	-	-	-	-	-	-
T.	do. uden do.	14	»	»	3.960	-	-	-	-	-	-
	Sum	365	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hovedsum	408	-	-	-	-	-	-	96	320	432
	Rørosbanen.										
	Hamar—Grundset.										
	Personvogne:										
BC.	2den og 3die Klasse	3	4	0.761	3.048	-	16	16	-	48	48
C.	3die Klasse	2	»	»	»	-	-	30	-	-	60
	Sum	5	-	-	-	-	-	-	-	48	108
FC.	Personstoppevogne	3	4	0.761	3.048	-	-	8	-	-	24
D.	Postvogne	1	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
N.	Kjepstakvogne	20	4	0.761	3.048	-	-	-	-	-	-
P.	Tømmervogne	10	»	»	2.134	-	-	-	-	-	-
G.	Lukkede Godsvogne	8	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
L.	Høikassede do.	2	»	»	»	-	-	-	-	-	-
L.	Lavkassede do.	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Sum	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grundset—Aamot.										
	Personvogne:										
BC.	2den og 3die Klasse	1	6	0.761	3.510	-	16	32	-	16	32

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Vogne.

86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
Lasteevne.		Egenvægt.			Heraf forsynede med Bremse.	Maal. (indvendig)			Længde over Bufferne.	Kostende i Gjennemsnit pr. Vogn.
I Gjennemsnit pr. Axel.	Sum.	I Gjennemsnit pr. Vogn.	Sum.	For hver Personplads.		Rammens Længde.	Rammens Bredde.	Rammens Høide.		
t.		t.			Antal.	m.			m.	Kroner.
-	-	6.1	6.1	-	-	5.94	2.28	1.98	7.21	1 1340
-	-	6.7	80.4	0.24	-	5.77	2.30	1.90	7.18	5438
-	-	5.5	66.0	0.15	-	0.68	2.29	1.88	6.89	4200
-	-	6.1	152.5	0.20	-	-	-	-	-	-
-	-	6.6	52.8	-	8	5.62	2.27	1.90	6.88	4340
-	-	7.3	21.9	-	-	5.68	2.47	2.00	7.22	6240
3.0	42.0	5.75	40.3	-	7	4.47	2.13	1.83	5.26	3080
3.5	35.0	4.5	22.5	-	5	4.12	2.13	1.75	5.06	2 400
»	175.0	6.0	150.0	-	25	5.42	2.21	2.23	6.42	3 850
»	35.0	6.1	30.5	-	5	5.60	2.10	1.95	6.90	2 944
4.25	212.5	5.0	125.0	-	25	6.00	2.32	0.12	7.00	3 140
3.5	567.0	7.0	567.0	-	81	3.45	2.05	0.07	6.88	1 615
»	630.0	4.3	387.0	-	90	3.97	2.12	0.09	6.00	1 544
»	140.0	4.2	84.0	-	20	3.46	2.03	0.14	5.04	1 580
»	350.0	4.5	225.0	-	50	4.19	2.90	1.20	5.01	1 680
4.25	425.0	5.1	255.0	-	50	6.86	2.30	0.31	7.80	2 880
3.5	98.0	4.0	56.0	-	14	6.96	2.08	-	7.71	1 552
3.7	2 667.5	5.21	1 902.0	-	372	-	-	-	-	-
	2 709.5		2 169.5	-	387	-	-	-	-	-
-	-	4.3	12.9	0.13	-	5.94	1.93	1.75	7.01	4 570
-	-	4.8	9.6	0.16	-	»	»	1.78	»	4 100
-	-	4.5	22.5	0.14	-	-	-	-	-	»
-	-	4.1	12.3	-	3	5.94	1.93	1.78	7.01	4 100
-	-	4.0	4.0	-	-	»	1.98	1.88	»	3 740
2.5	100.0	3.2	64.0	-	20	5.64	1.98	-	6.71	1 320
2.25	45.0	3.0	30.0	-	10	3.51	1.89	0.31	4.57	1 270
2.5	40.0	3.7	29.6	-	8	5.33	»	1.80	6.40	1 580
»	10.0	3.5	7.0	-	2	5.64	»	1.07	6.71	1 480
»	50.0	3.4	34.0	-	10	5.33	»	0.51	6.40	1 300
2.45	245.0	3.3	164.6	-	50	-	-	-	-	-
-	-	5.5	5.5	0.11		9.91	1.93	1.78	10.97	6 000

Tab. III 3. **Beskrivelse**

74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
			Hjul.			Antal Pladse.					
						I hver Vogn.			Tilsammen.		
Litra.	Vognsort.	Antal.	Antal under hver Vogn.	Diameter. m.	Hjulafstand. m.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
						Klasse.			Klasse.		
	Støren—Aamot.										
	Personvogne:										
A.	Kongevogn	1	8	0.609	1.219	-	15	-	-	15	-
B.	2den Klasse	7	4	0.761	3.200	-	24	-	-	168	-
»	do.	1	»	»	3.505	-	32	-	-	32	-
»	do.	1	»	»	3.811	-	22	-	-	22	-
BC.	2den og 3die Klasse	2	»	»	3.048	-	10	16	-	20	32
C.	3die Klasse	7	»	»	3.353	-	-	28	-	-	196
»	do.	26	»	»	3.353	-	-	32	-	-	832
»	do.	2	»	»	3.048	-	-	24	-	-	48
	Sum	47	-	-	-	-	-	-	-	257	1 108
F.	Personstoppevogne	5	4	0.761	3.353	-	-	-	-	-	-
D.	Postvogne	4	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
GF.	Godsstoppevogne	14	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
N.	Kjæpstakvogne	10	4	0.761	3.657	-	-	-	-	-	-
»	do.	21	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
K.	Tømmervogne	5	»	»	3.962	-	-	-	-	-	-
»	do.	5	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
P.	do. & Malmvogne	80	»	»	2.286	-	-	-	-	-	-
G.	Dækkede Godsvogne	10	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
»	Lukkede do.	45	»	»	»	-	-	-	-	-	-
L.	Høikassede do.	25	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	Lavkassede do.	20	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Sum	221	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Trondhjem—Støren.										
	Personvogne:										
BC.	2den og 3die Klasse	4	4	0.761	3.048	-	16	16	-	64	64
C.	3die Klasse	4	»	»	»	-	-	30	-	-	120
»	do.	2	»	»	»	-	-	32	-	-	64
	Sum	10	-	-	-	-	-	-	-	64	248
FC.	Personstoppevogne	2	4	0.761	3.048	-	-	8	-	-	16
D.	Postvogne	1	»	»	»	-	-	-	-	-	-
GF.	Godsstoppevogne	1	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
N.	Kjæpstakvogne	10	4	0.761	3.048	-	-	-	-	-	-
K.	Tømmervogne	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	do.	4	»	»	2.286	-	-	-	-	-	-
G.	Dækkede Godsvogne [1]	7	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
»	Lukkede do. [1]	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
L.	Høikassede do.	6	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	Lavkassede do.	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Sum	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-

[1]) Benyttes ogsaa som 4de Klasses Personvogne.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Vogne.

86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
Lasteevne.		Egenvægt.			Heraf forsynede med Bremse.	Maal. (indvendig)			Længde over Bufferne.	Kostende i Gjennemsnit pr. Vogn.
I Gjennemsnit pr. Axel.	Sum.	I Gjennemsnit pr. Vogn.	Sum.	For hver Personplads.		Rammens Længde.	Rammens Bredde.	Rammens Høide.		
t.		t.			Antal.	m.			m.	Kroner.
-	-	—	—	—	1	10.52	2.06	2.21	12.80	16 000
-	-	5.1	35.7	0.21	-	5.64	1.98	1.85	6.71	5 700
-	-	5.2	5.2	0.16	-	7.01	»	1.78	8.08	6 510
-	-	5.0	5.0	0.23	-	6.78	»	1.85	7.85	6 050
-	-	5.1	10.2	0.20	-	5.94	»	»	7.01	5 380
-	-	»	35.7	0.18	7	»	»	»	»	3 750
-	-	4.8	124.8	0.15	-	»	»	»	»	3 230
-	-	»	9.6	0.20	-	»	»	»	»	3 080
-	-	4.9	226.2	0.17	8	-	-	-	-	-
-	-	4.0	20.0	-	5	5.94	1.98	1.85	7.01	2 600
-	-	»	16.0	-	-	»	»	1.88	»	3 740
3.3	92.4	3.6	50.4	-	14	5.33	»	1.78	6.40	2 260
3.5	70.0	3.6	36.0	-	10	6.25	1.98	0.24	7.32	2 055
»	147.0	3.2	67.2	-	21	5.33	»	»	6.40	1 880
»	35.0	3.5	17.5	-	5	7.01	1.87	0.10	8.08	1 900
»	35.0	3.2	16.0	-	5	5.33	1.98	0.23	6.40	1 890
»	560.0	3.0	240.0	-	80	4.11	»	0.15	5.18	2 115
3.3	66.0	3.6	36.0	-	10	5.33	»	1.80	6.40	2 090
»	302.0	3.7	166 5	-	45	»	»	1.83	»	2 230
3.5	175.0	3.5	87.5	-	25	»	»	1.07	»	1 860
»	140.7	3.4	68.0	-	20	»	»	0.51	»	2 140
3.5	1 530.0	3.3	734.7	-	221	-	-	-	-	-
-	-	4.6	18.4	0.14	-	5.94	1.93	1.75	7.01	4 320
-	-	4.0	16.0	0.13	1	»	»	1.78	»	2 820
-	-	3.9	7.8	0.12	-	5.33	»	»	6.40	2 700
-	-	4.2	42.2	0.14	1	-	-	-	-	-
-	-	4.1	8.2	-	2	5.94	1.93	1.78	7.01	3 280
-	-	4.0	4.0	-	-	»	1.98	1.88	»	3 740
3.3	6.6	3.6	3.6	-	1	5.33	1.89	1.78	6.40	3 280
2.5	50.0	3.2	32.0	-	10	5.64	1.98	-	6.71	1 110
»	50.0	»	32.0	-	10	5.33	1.87	0.10	6.40	»
»	20.0	3.0	12.0	-	4	4.11	»	»	5.18	»
»	35.0	3.6	25.2	-	7	5.33	1.89	1.80	6.40	1 260
»	50.0	3.7	37.0	-	10	»	»	»	»	1 400
»	30.0	3.5	21.0	-	6	»	»	1.07	»	1 070
»	50.0	3.4	34.0	-	10	»	»	0.51	»	1 040
2.5	285.0	3.4	193.2	-	57	-	-	-	-	-

Tab. III 3. **Beskrivelse**

74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
			Hjul.			Antal Pladse.					
						I hver Vogn.			Tilsammen.		
Litra.	Vognsort.	Antal.	Antal under hver Vogn.	Diameter.	Hjulafstand.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
				m.	m.	Klasse.			Klasse.		
	Vestbanerne.										
	Kristiania-Drammen.										
	Personvogne:										
B	2den Klasse Salonvogne	2	4	0.761	3.505	-	30	-	-	60	-
»	do. almindelige	3	»	»	3.962	-	32	-	-	96	-
»	do. do.	2	»	»	3.048	-	24	-	-	48	-
»	do. Sommervogne	1	»	»	3.353	-	24	-	-	24	-
»	do. do.	5	»	»	»	-	28	-	-	140	-
BC	2den og 3die Klasse, almindelige	2	»	»	»	-	16	16	-	32	32
C	3die Klasse, Sommervogne.....	5	»	»	3.048	-	-	28	-	-	140
»	do. almindelige	45	»	»	{ » / 3.353	- / -	-	32	-	-	1440
	Sum	65	-	-	-	-	-	-	-	400	1612
CF	Personstoppevogne	1	4	0.761	3.048	-	-	8	-	-	8
F	do.	6	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	Godsstoppevogne.....	1	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
S	Melkevogne	1	4	0.761	3.048	-	-	-	-	-	-
G	Lukkede Godsvogne.....	24	»	»	»	-	-	-	-	-	-
—	Halvaabne (dækkede) do. ...	15	»	»	»	-	-	-	-	-	-
L	Høikassede do. ...	51	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	do. do. ...	4	»	»	»	-	-	-	-	-	-
K	Tømmervogne	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
N	do.	34	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	do.	30	»	»	3.962	-	-	-	-	-	-
	Sum	169	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hovedsum	242	-	-	-	-	-	-	-	400	1620
	Drammen—Randsfjord.										
	Personvogne:										
B	2den Klasse, almindelige	4	4	0.761	3.962	-	32	-	-	128	-
BC	2den og 3die do. Salonvogne....	2	»	»	3.048	-	14	16	-	28	32
»	do. do. Langvogne.....	1	6	»	3.200	-	16	24	-	16	24
»	do. do. almindelige	7	4	»	3.048	-	16	16	-	112	112
C	3die Klasse, almindelige	5	»	»	»	-	-	32	-	-	160
»	do. do.	23	»	»	»		-	28	-	-	644
»	do. Sommervogne	6	»	»	»	-	-	28	-	-	168
	Sum	48	-	-	-	-	-	-	-	284	1140
F	Personstoppevogne	5	4	0.761	3.048	-	-	8	-	-	40
»	Godsstoppevogne.....	2	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	do.	4	»	»	»	-	-	-	-	-	-

af Vogne.

86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
Lasteevne.		Egenvægt.			Heraf forsynede med Bremse.	Maal. (indvendig)			Længde over Bufferne.	Kostende i Gjennemsnit pr. Vogn.
I Gjennemsnit pr. Axel.	Sum.	I Gjennemsnit pr. Vogn.	Sum.	For hver Personplads.		Rammens Længde.	Rammens Bredde.	Rammens Høide.		
t.		t.			Antal.	m.			m.	Kroner.
-	-	4.73	9.46	0.16	-	6.78	1.93	1.70	7.85	5 800
-	-	5.28	15.84	0.17	-	7.01	»	»	8.08	»
-	-	4.83	9.66	0.20	-	5.94	»	»	7.01	5 560
-	-	4.73	28.38	0.17	-	6.78	»	1.78	7.85	5 480
-	-	»	28.38	»	-	»	»	»	»	»
-	-	4.78	9.56	0.15	-	6.40	»	1.70	7.47	4 560
-	-	3.96	19.80	0.14	-	5.94	»	»	7.01	2 480
-	-	4.31	193.95	0.13	9	5.79 5.94	»	»	6.86 7.01	3 080
-	-	-	286.65	0.14	9	-	-	-	-	-
-	-	4.98	4.98	-	1	5.94	1.93	1.70	7.01	3 680
-	-	»	29.88	-	6	»	1.98	1.78	»	»
2.50	5.00	4.73	4.73	-	1	5.33	1.93	1.70	6.40	2 320
		5.37	5.37	-	1	5.94	1.98	1.75	7.01	2 800
		3.74	89.76	-	24	5.33	1.93	1.70	6.40	1 600
		»	56.10	-	15	»	»	1.63	»	1 520
		»	190.74	-	51	»	»	1.14	»	»
2.87	968.25	»	14.96	-	4	»	1.98	1.07	»	2 132
		3.19	31.90	-	10	5.38	»	0.14	»	—
		3.55 3.69 3.86	—	-	34	»	2.03	0.29	»	1 892
		3.49	104.70	-	30	7.06	1.93	0.14	8.08	1 880
2.87	968.25	-	—	-	169	-	-	-	-	-
-	973.25	-	—	-	186	-	-	-	-	-
-	-	5.28	21.12	0.17	-	6.78	1.98	1.70	8.08	6 600
-	-	4.73	9.46	0.16	-	5.94	1.93	»	7.01	4 260
-	-	7.12	7.12	0.18	-	9.30	»	»	10.36	6 000
-	-	4.76	33.32	0.15	-	5.94	»	»	7.16	4 165
-	-	4.31	21.55	0.13	2	»	»	»	7.01	2 800
-	-	4.11	94.53	0.15	-	»	»	»	»	2 300
-	-	3.96	23.76	0.14	-	»	»	»	»	2 440
-	-	-	210.86	0.15	2	-	-	-	-	-
-	-	4.98	24.90	-	5	5.94	1.93	1.70	7.01	3 072
2.50	10.00	4.73	9.46	-	2	5.33	»	»	6.40	2 000
1.25	10.00	»	18.92	-	4	»	»	»	»	1 800

Tab. III 3. **Beskrivelse**

74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
			Hjul.			Antal Pladse.					
						I hver Vogn.			Tilsammen.		
Litra.	Vognsort.	Antal.	Antal under hver Vogn.	Diameter. m.	Hjulafstand. m.	I. Klasse.	II.	III.	I. Klasse.	II.	III.
	Godsvogne:										
S	Melkevogne	1	4	0.761	3.048	-	-	-	-	-	-
G	Lukkede Godsvogne	5	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	Halvaabne (Dækkede) do.	4	»	»	»	-	-	-	-	-	-
L	Høikassede do.	39	»	»	»	-	-	-	-	-	-
I	Lavkassede do.	5	»	»	»	-	-	-	-	-	-
K	Tømmervogne	70	»	»	2.134	-	-	-	-	-	-
»	do.	51	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
N	do.	231	»	»	3.962	-	-	-	-	-	-
	Sum	406	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hovedsum	465	-	-	-	-	-	-	-	284	1180
	Jæderbanen.										
	Personvogne:										
B	Salonvogne	1	4	0.761	3.353	-	22	-	-	22	-
»	2den Klasse	2	»	»	3.048	-	24	-	-	48	-
BC	2den og 3die do.	4	»	»	3.657	-	16	16	-	64	64
C	3die Klasse	15	»	»	3.353	-	-	32	-	-	480
»	do.	4	»	»	»	-	-	32	-	-	128
	Sum	26	-	-	-	-	-	-	-	134	672
F	Personstoppevogne	1	4	0.761	3.353	-	-	8	-	-	8
F	do. med Postkoupe	2	»	»	»	-	-	-	-	-	-
»	Godsstoppevogne	2	»	»	3.048	-	-	-	-	-	-
	Godsvogne:										
G	Lukkede Godsvogne	8	4	0.761	3.048	-	-	-	-	-	-
L	Høikassede do.	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
I	Lavkassede do.	10	»	»	»	-	-	-	-	-	-
K	Tømmervogne	4	»	»	»	-	-	-	-	-	-
M	Grusvogne	8	»	»	»	-	-	-	-	-	-
	Sum	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hovedsum	71	-	-	-	-	-	-	-	134	680

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Vogne.

86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
Lasteevne.		Egenvægt.			Heraf forsynede med Bremse.	Maal (indvendig).			Længde over Bufferne.	Kostende i Gjennemsnit pr. Vogn.
I Gjennemsnit pr. Axel.	Sum.	I Gjennemsnit pr. Vogn.	Sum.	For hver Personplads.		Rammens Længde.	Rammens Bredde.	Rammens Høide.		
t.		t.			Antal.	m.			m.	Kroner.
		5.37	5.37	-	1	5.94	1.93	1.75	7.01	2 800
		3.74	18.70	-	5	5.33	»	1.70	6.40	1 600
		»	14.96	-	4	»	»	»	»	1 580
2.87	2326.38	»	145.86	-	39	»	»	1.07	»	1 390
		3.24	16.20	-	5	5.38	1.94	0.51	»	1 160
		2.99	209.30	-	70	4.17	»	0.11	5.18	1 920
		3.19	162.69	-	51	5.38	1.93 à 2.03	»	6.40	1 260
		3.49	806.19	-	231	6.83	1.94 à 2.03	»	8.08	1 880
2.87	2326.38	3.40	1 379.27	-	406	-	-	-	-	-
-	2346.38	-	1 643.41	-	419	-	-	-	-	-
-	-	5.20	5.20	0.24	-	5.943	1.981	1.778	6.857	6 450
-	-	»	10.40	0.22	-	5.791	»	»	6.705	5 350
-	-	»	20.80	0.16	-	6.401	»	»	7.315	5 790
-	-	4.70	70.50	0.15	-	5.943	»	»	6.857	3 470
-	-	»	10.80	»	-	»	»	»	»	3 410
	-	4.80	12 5.70	0.16	-	-	-	-	-	-
-	-	5.00	5.00	-	1	5.943	1.981	1.651	6.857	3 870
-	-	5.00	10.00	-	2	»	»	»	»	3 950
1.99	7.97	4.98	9.96	-	2	5.308	1.956	»	6.222	2 660
2.49	39.85	3.80	30.40	-	8	5.308	1.956	1.651	6.222	2 160
»	49.81	3.70	37.00	-	10	»	»	1.130	»	1 940
»	49.81	3.40	34.00	-	10	5.384	2.032	0.508	6.298	1 820
»	19.92	»	13.60	-	4	»	»	0.305	»	1 850
»	39.85	»	27.20	-	8	»	»	»	»	1 750
2.49	199.24	3.56	142.20	-	40	-	-	-	-	-
-	207.21	-	152.16	-	45	-	-	-	-	-

Tab. IV.

Kapital anvendt til Banerne.

Capital total employé.

Tab. IV. 1.

Opgave over den til Banerne anvendte Kapital.

Montant total du capital employé.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Længde ved Terminens Udgang. Longueur à la fin du terme.	Midlere Driftslængde. Longueur moyenne exploitée.	Den ved Terminens Udgang anvendte Kapital. Montant total des dépenses d'établissement à la fin du terme. Banen og andre Anlæg. La ligne et autres établissements.	Rullende Materiel. Matériel roulant.	Sum. Total.	Heraf Udvidelser og Forbedringer, foretagne under Banens Drift. Montant des dépenses pour agrandissements et améliorations des chemins soldées du capital d'établissement.	Anvendt Kapital pr. Kilometer. Capital employé par kilomètre. (Col. 7.) / (Col. 3.)
		Kilometer. Kilomètre.		Kroner.			Kroner.	
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	136	68	a) 15 795 490	a) 1 804 510	a) 17 600 000	-	129 397
Hovedbanen	1/954—31/857	68	68	7 677 233	1 049 381	8 726 614	-	128 333
	1/957—31/858	»	»	7 906 902	1 049 381	8 956 283	229 669	131 710
	1/958—31/859	»	»	7 950 567	1 049 381	8 999 948	273 334	132 352
	1/959—31/860	»	»	8 018 468	1 049 381	9 067 849	341 235	133 351
	1/960—31/861	»	»	8 043 843	1 066 303	9 110 146	383 532	133 973
	1/961—31/862	»	»	b) 7 925 998	1 070 384	8 996 382	b) 349 768	132 300
	1/962—31/863	»	»	7 966 233	1 107 392	9 073 625	427 011	133 436
	1/963—31/864	»	»	7 987 912	1 107 392	9 095 304	448 690	133 754
	1/964—31/865	»	»	7 992 872	1 107 392	9 100 264	453 650	133 827
	1/965—31/1266	»	90.7	8 051 936	1 107 392	9 159 328	512 714	134 696
	1867	»	68	8 051 688	1 107 392	9 159 080	512 466	134 692
	1868	»	»	8 050 536	1 107 392	9 157 928	511 314	134 675
	1869	»	»	8 050 162	1 107 392	9 157 554	510 940	134 670
	1870	»	»	8 050 414	1 107 392	9 157 806	511 192	134 674
	1871	»	»	8 050 720	1 107 392	9 158 112	511 498	134 678
	1872	»	»	8 052 592	1 107 392	9 159 984	513 370	134 706
	1873	»	»	8 053 124	1 107 392	9 160 516	513 902	134 714
	1874	»	»	8 060 059	1 107 392	9 167 451	520 837	134 815
	1875	»	»	8 065 565	1 107 392	9 172 957	526 343	134 896
	1876	»	»	8 065 565	1 107 392	9 172 957	526 343	134 896
	1877	»	»	8 132 065	1 180 067	9 312 132	665 518	136 943
	1/1—30/6 1878	»	34	8 122 205	1 236 781	9 358 986	712 372	137 632
	1/778—30/679	»	68	8 760 727	1 249 898	10 010 625	1 364 011	147 215
Kongsvingerbanen	1863	79	79	4 656 366	c) 753 834	5 410 200	-	68 483
	1864	»	»	4 656 366	753 834	5 410 200	-	68 483
	1865	115	85.8	6 522 279	893 721	7 416 000	-	64 487
	1866	»	122	6 522 279	893 721	7 416 000	-	64 487
	1867	»	»	6 554 408	893 721	7 448 129	32 129	64 766
	1868	»	»	6 560 689	893 721	7 454 410	38 410	64 821
	1869	»	»	6 597 258	1 017 542	7 614 800	198 800	66 216
	1870	»	»	6 597 258	1 017 542	7 614 800	198 800	66 216
	1871	»	»	6 598 343	1 017 542	7 615 885	199 885	66 225
	1872	»	»	6 694 730	1 017 542	7 712 272	296 272	67 063
	1873	»	»	6 762 786	1 017 542	7 780 328	364 328	67 655
	1874	»	»	6 913 591	1 169 585	8 083 176	667 176	70 288
	1875	»	»	7 080 368	1 339 647	8 420 015	1 004 015	73 218

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Længde ved Terminens Udgang.	Midlere Driftslængde.	Den ved Terminens Udgang anvendte Kapital. Banen og andre Anlæg.	Rullende Materiel.	Sum.	Heraf Udvidelser og Forbedringer, foretagne under Banens Drift.	Anvendt Kapital pr. Kilometer. (Col. 7.)/(Col. 3.)
		Kilometer.		Kroner.			Kroner.	
Kongsvingerbanen	1876	115	122	7 237 681	1 339 647	8 577 328	1 161 328	74 585
	1877	»	»	7 324 684	1 339 647	8 664 331	1 248 331	75 342
	1/1—30/6 1878	»	61	7 324 912	1 339 647	8 664 559	1 248 559	75 344
	1/7 78—30/6 79	»	122	7 363 886	1 390 959	8 754 845	1 338 845	76 129
Østbanerne	1863	147	147	12 622 599	1 861 226	14 483 825	427 011	98 529
	1864	»	»	12 644 278	1 861 226	14 505 504	448 690	98 677
	1865	183	153.8	14 515 151	2 001 113	16 516 264	453 650	90 253
	1866	183	190	14 574 215	2 001 113	16 575 328	512 714	90 576
	1867	«	»	14 606 096	2 001 113	16 607 209	544 595	90 750
	1868	»	»	14 611 225	2 001 113	16 612 338	549 724	90 778
	1869	»	»	14 647 420	2 124 934	16 772 354	709 740	91 652
	1870	»	»	14 647 672	2 124 934	16 772 606	709 992	91 654
	1871	183	190	14 649 063	2 124 934	16 773 997	711 383	91 661
	1872	»	»	14 747 322	2 124 934	16 872 256	809 642	92 198
	1873	»	»	14 815 910	2 124 934	16 940 844	878 230	92 573
	1874	»	»	14 973 650	2 276 977	17 250 627	1 188 013	94 266
	1875	»	»	15 145 933	2 447 039	17 592 972	1 530 358	96 136
	1876	183	190	15 303 246	2 447 039	17 750 285	1 687 671	96 996
	1877	»	»	15 456 749	2 519 714	17 976 463	1 913 849	98 232
	1/1—30/6 1878	»	95	15 447 117	2 576 428	18 023 545	1 960 931	98 789
	1/7 78—30/6 79	319	258	31 920 103	4 445 367	36 365 470	2 702 856	113 998
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	38.2	38	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	6/10 63—31/12 64	»	47	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1865	»	38	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1866	38.2	38	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1867	»	»	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1868	»	»	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1869	»	»	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1870	»	»	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1871	38.2	38	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1872	»	»	1 386 425	180 775	1 567 200	-	41 026
	1873	»	»	1 392 215	180 775	1 572 990	5 790	41 178
	1874	»	»	1 400 629	180 775	1 581 404	14 204	41 398
	1875	»	»	1 402 231	180 775	1 583 006	15 806	41 440
	1876	38.2	38	1 421 273	180 775	1 602 048	34 848	41 938
	1877	»	»	1 430 311	180 775	1 611 086	43 886	42 175
	1/1—30/6 1878	»	19	1 430 311	180 775	1 611 086	43 886	42 175
	1/7 78—30/6 79	»	38	1 436 099	184 249	1 620 348	53 148	42 417
Grundset—Aamot	1871	26.3	5	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1872	»	26	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1873	»	»	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1874	»	»	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1875	»	»	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1876	»	»	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1877	»	»	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1/1—30/6 1878	»	13	618 164	26 936	645 100	-	24 529
	1/7 78—30/6 79	»	26	620 165	26 936	647 101	2 001	24 605

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Længde ved Terminens Udgang.	Midlere Driftslængde.	Den ved Terminens Udgang anvendte Kapital. Banen og andre Anlæg.	Rullende Materiel.	Sum.	Heraf Udvidelser og Forbedringer, foretagne under Banens Drift.	Anvendt Kapital pr. Kilometer. (Col. 7.)/(Col. 3.)
		Kilometer.		Kroner.			Kroner.	
Støren—Aamot.	1875	56.2	2.8	(I Col. 7).	(I Col. 7).	2 696 878	-	47 967
	1876	86.2	86			4 134 755	-	47 967
	1877	317.8	194	14 046 430	1 197 570	15 244 000	-	47 967
	1/1—30/6 1878	»	159	14 046 430	1 197 570	15 244 000	-	47 967
	1/7 78—30/6 79	»	318	14 046 430	1 197 570	15 244 000	-	47 967
Trondhj.—Støren	1864	49.2	20	2 724 758	216 142	2 940 900	-	59 774
	1865	»	49	2 726 358	216 142	2 942 500	1 600	59 807
	1866	49.2	49	2 728 381	216 142	2 944 523	3 623	59 848
	1867	»	»	2 728 390	216 142	2 944 532	3 632	59 848
	1868	»	»	2 729 010	216 142	2 945 152	4 252	59 861
	1869	»	»	2 729 012	216 142	2 945 154	4 254	59 861
	1870	»	»	2 729 012	216 142	2 945 154	4 254	59 861
	1871	49.2	49	2 729 012	216 142	2 945 154	4 254	59 861
	1872	»	»	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	»
	1873	»	»	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	»
	1874	»	»	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	»
	1875	»	»	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	»
	1876	49.2	49	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	59 861
	1877	»	»	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	»
	1/1—30/6 1878	»	24.5	2 729 030	216 142	2 945 172	4 272	»
	1/7 78—30/6 79	»	»	2 742 030	219 616	2 961 646	20 746	60 196
Rørosbanen.	1877	432	307	18 823 935	1 621 423	20 445 358	48 158	47 327
	1/1—30/6 1878	»	217	18 823 935	1 621 423	20 445 358	48 158	47 327
	1/7 78—30/6 79	»	434	18 844 724	1 628 371	20 473 095	75 895	47 391
Kr.ania—Drammen.	1872	53	d) 12.3	4 023 027	416 973	4 440 000	-	83 774
	1873	»	d) 53	4 037 963	475 911	4 513 874	73 874	85 167
	1874	»	»	4 581 662	618 948	5 200 610	703 810	98 125
	1875	»	»	4 664 059	735 522	5 399 581	891 581	101 879
	1876	53	53	4 758 052	780 204	5 538 256	1 011 856	104 495
	1877	»	»	4 797 916	873 773	5 671 689	1 145 289	107 013
	1/1—30/6 1878	»	26.5	4 803 712	873 773	5 677 485	1 151 085	107 122
	1/7 78—30/6 79	»	53	4 854 554	873 773	5 728 327	1 201 927	108 082
Drammen-Randsfj.	1868	89	e) 19.5	4 186 656	439 544	4 626 200	-	51 980
	1869	»	e) 89	4 188 373	450 116	4 638 489	12 289	52 118
	1870	»	»	4 274 839	459 307	4 734 146	107 946	53 193
	1871	117	93	f) 5 257 465	f) 684 152	f) 5 941 617	109 717	50 783
	1872	143	119.3	g) 6 107 092	g) 795 791	g) 6 902 883	129 983	48 272
	1873	»	143	6 421 743	973 750	7 395 493	622 593	51 717
	1874	»	»	6 638 603	1 081 018	7 719 621	946 721	53 983
	1875	»	»	6 571 332	1 228 938	7 800 270	1 027 370	54 547
	1876	143	143	6 575 018	1 238 789	7 813 807	1 040 907	54 642
	1877	»	»	6 581 443	1 238 789	7 820 232	1 047 332	54 687
	1/1—30/6 1878	»	71.5	6 581 443	1 238 789	7 820 232	1 047 332	54 687
	1/7 78—30/6 79	»	143	6 581 443	1 238 789	7 820 232	1 047 332	54 687

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Længde ved Terminens Udgang.	Midlere Driftslængde.	Den ved Terminens Udgang anvendte Kapitàl. Banen og andre Anlæg.	Rullende Materiel.	Sum.	Heraf Udvidelser og Forbedringer, foretagne under Banens Drift.	Anvendt Kapital pr. Kilometer. (Col. 7.) / (Col. 3.)
		Kilometer.		Kroner.			Kroner.	
Vestbanerne.	1872	196	d)	10 130 119	1 212 764	11 342 883	129 983	—
	1873	»	208.3	10 459 706	1 449 661	11 909 367	696 467	60 762
	1874	»	196	11 220 265	1 699 966	12 920 231	1 650 531	65 920
	1875	»	»	11 235 391	1 964 460	13 199 851	1 918 951	67 346
	1876	196	196	11 333 070	2 018 993	13 352 063	2 052 763	68 123
	1877	»	»	11 379 359	2 112 562	13 491 921	2 192 621	68 836
	1/1—30/6 1878	»	98	11 385 155	2 112 562	13 497 717	2 198 417	68 866
	1/7 78—30/6 79	»	196	11 435 997	2 112 562	13 548 559	2 249 259	69 125
Jæderbanen.	1/3—30/6 1878	76	25.3	4 860 561	h) 303 839	h) 5 164 400	-	67 953
	1/7 78—30/6 79	»	76	4 860 561	303 839	5 164 400	-	67 953
Samtlige Baner.	[1]) 1862	106	—	9 312 423	1 251 159	10 563 582	349 768	99 656
	1863	185	—	14 009 024	2 042 001	16 051 025	427 011	86 762
	1864	»	—	16 755 461	2 258 143	19 013 604	448 690	102 776
	1865	270	—	18 627 934	2 398 030	21 025 964	455 250	77 874
	1866	270	—	18 689 021	2 398 030	21 087 051	516 337	78 100
	1877	»	277	18 720 911	2 398 030	21 118 941	548 227	78 218
	1868	359	»	22 913 316	2 837 574	25 750 890	553 976	71 729
	1869	»	385.5	22 951 230	2 971 967	25 923 197	726 283	72 209
	1870	»	366	23 037 948	2 981 158	26 019 106	822 192	72 477
	1871	413	375	24 640 129	3 232 939	27 873 068	825 354	67 489
	1872	492	422.3	29 611 060	3 761 551	33 372 611	943 897	67 831
	1873	»	511.3	30 015 025	3 998 448	34 013 473	1 584 759	69 133
	1874	»	499	30 941 738	4 400 796	35 342 534	2 857 020	71 834
	1875	549	501.8	(I Col. 7).	(I Col. 7).	38 662 979	3 469 387	70 424
	1876	579	586	(I Col. 7).	(I Col. 7).	40 429 423	3 779 554	69 826
	1877	811	693	45 660 043	6 253 699	51 913 742	4 154 628	64 012
	1/1—30/6 1878	887	435.3	50 516 768	6 614 252	57 131 020	4 207 506	64 409
	1/7 78—30/6 79	1 023	964	67 061 385	8 490 139	75 551 524	5 028 010	73 853

[1]) Til og med 1862 havdes alene Hovedbanen

Tab. IV 2.

Opgave over hvorledes den ved Udgangen Kapital er

Moyens financiers

1	10	11	12	13	14	15
	Kapital anvendt til Banerne. Montant total des dépenses d'établissement.					
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Anlægskapital. Capital de premier établissement.		Kapital til Udvidelser, Forbedringer og Forøgelse af rullende Materiel under Driften. Capital pour agrandissements et améliorations pendant l'exploitation.		Sum. Total.	
	Kr.	pr. Km. (Col. 3).	Kr.	pr. Km. (Col. 3).	Kr.	pr. Km. (Col. 3).
Smaalensbanen.	a) 17 600 000	129 412	-	-	17 600 000.00	129 412
Kongsvingerbanen.	7 416 000	64 487	1 338 844.76	11 642	8 754 844.76	76 129
Hamar—Grundset.	1 567 200	41 026	53 148.05	1 391	1 620 348.05	42 417
Grundset—Aamot.	a) 645 100	24 529	2 001.00	76	647 101.00	24 605
Støren—Aamot.	a) 15 244 000	47 967	-	-	15 244 000.00	47 967
Trondhj.—Støren.	2 940 900	59 774	20 746.16	422	2 961 646.16	60 196
Kr.ania—Drammen.	a) 4 526 400	85 404	1 201 926.52	22 678	5 728 326.52	108 082
Drammen-Randsfj. (med Sidelinier.)	6 772 900	47 363	1 047 331.90	7 324	c) 7 820 231.90	54 687
Jæderbanen.	a) 5 164 400	67 953	-	-	5 164 400.00	67 953
Statsbanerne.	61 876 900	64 793	3 663 998.39	3 837	65 540 898.39	68 629
Hovedbanen.	b) 8 646 613.60	127 156	1 364 011.15	20 059	10 010 624.75	147 215
Samtlige Baner.	70 523 513.60	68 938	5 028 009.54	4 915	75 551 523.14	73 853

af Terminen 1878—79 til Banerne anvendte tilveiebragt.

à la fin du terme 1878—79.

16	17	18	19	20	21	22	23	24
Kapitalens Tilveiebringelse. Moyens financiers.								Af den til Banerne anvendte Kapital udgjør Aktieeiernes Eiendom: Capital appartenant aux actionnaires.
Anlægskapital (Col. 10). Capital de premier établissement.						Kapital til Udvidelser, Forbedringer og Forøgelse af rullende Materiel under Driften. (Col. 12). Capital pour agrandissements et améliorations pendant l'exploitation.		
Aktier. Actions.					Laan. Emprunts.			
f) Staten tilhørende. De l'état.		g) Kommuner og Private tilhørende. Des communes et des privés.		Sum. Total.		Af Driftens Overskud. De l'excédant.	h) Ved Laan. Emprunts.	pCt. Pour cent.
Kr.	pCt. (Col. 20). Pour cent.	Kr.	pCt. (Col. 20). Pour cent.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
15 572 300	88.5	2 027 700	11.5	17 600 000	-	-	-	100.0
6 558 400	88.4	857 600	11.6	7 416 000	-	400 340.23	938 504.53	89.3
960 700	61.3	606 500	38.7	1 567 200	-	53 148.05	-	100.0
519 500	80.5	125 600	19.5	645 100	-	-	2 001.00	99.7
14 152 800	92.8	1 091 200	7.2	15 244 000	-	-	-	100.0
2 317 800	78.8	623 100	21.2	2 940 900		20 746.16	-	100.0
1 084 000	51.0	1 042 400	49.0	2 126 400	f) 2 400 000	119 615.98	1 082 310.54	39.2
g) 4 949 500	73.1	1 823 400	26.9	c) 6 772 900	g) (1 600 000)	47 579.29	999 752.61	87.2
3 782 800	73.2	1 381 600	26.8	5 164 400	-	-	-	100.0
49 897 800	83.9	9 579 100	16.1	59 476 900	2 400 000.00	641 429.71	3 022 568.68	91.7
4 619 880	57.0	3 480 120	43.0	8 100 000	b) 546 613.60	273 591.11	1 090 420.04	83.6
54 517 680	80.7	13 059 220	19.3	67 576 900	2 946 613.60 (4 546 613.60)	915 020.82	4 112 988.72	90.7

Tab. V.

Driftens Resultater.

Résultats de l'exploitation.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V 1.

Rullende Materiels
(Exclusive Tog for
Mouvement du
(Non compris trains pour

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Af egne og fremmede Lokomotiver er paa Banen gjennemløbet. Parcours kilométrique des locomotives propres et étrangères.								
		I Tog. Remorquant des trains.								
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Som Hovedmaskine (Trafiktogkilometer). Machines de tête. (Trains-kilomètres.)	Som assisterende. Machines auxiliaires.	Tomme. à vide.	Skiftning ved Stationerne. Maneuvre de gare.	Sum Lokomotivkilometer. Total de locomotivés-kilométres.	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde. Trains-kilomètres par kilomètre exploité.	Lokomotivkilometer pr. Kilometer Driftslængde. Locomotive-kilomètres par kilomètre exploité.	Personvogne. Voitures à voyageurs.	Person I.
		Kilometer.							Km.	
Smaalensbanen.	1/1—30/6 1879	145 762	395	124	9 567	155 848	2 144	2 292	866 575	-
Hovedbanen.	1/954—31/855	g)	—	—	—	—	—	—	441 420	—
	1/955—31/856	137 528	20 275	(i Col. 4.)	—	157 803	2 022	2 321	473 023	1 918 162
	1/956—31/857	152 257	14 876		—	167 133	2 239	2 458	508 546	2 162 405
	1/957—31/858	143 187	16 558		7 986	167 731	2 106	2 467	495 150	1 190 312
	1/958—31/859	153 499	17 790		8 573	179 862	2 257	2 645	501 351	1 434 013
	1/959—31/860	136 816	29 288		8 313	174 417	2 012	2 565	488 238	1 691 539
	1/960—31/861	153 409	44 231		11 950	209 590	2 256	3 082	499 216	1 830 061
	1/961—31/862	177 999	36 121		15 282	229 402	2 618	3 374	577 728	2 171 351
	1/962—31/863	187 486	33 659		15 790	236 935	2 757	3 482	611 839	2 017 106
	1/963—31/864	183 035	46 095		16 254	245 384	2 692	3 609	593 021	2 099 786
	1/964—31/865	182 030	44 288		16 355	242 673	2 677	3 569	613 714	2 261 892
	a) 1/965—31/1266	253 957	88 361		24 645	366 963	2 800	4 046	926 958	3 164 046
	1867	203 389	77 416		20 173	300 978	2 991	4 426	754 337	2 853 117
	1868	196 409	82 216		19 924	298 549	2 888	4 390	755 929	2 732 757
	1869	189 632	92 337		20 037	302 006	2 789	4 441	736 027	2 578 785
	1870	187 994	59 581	h) 34 032	20 083	301 690	2 765	4 437	688 566	2 546 526
	1871	192 071	62 744	38 030	20 466	313 311	2 825	4 608	657 697	2 629 205
	1872	204 055	76 524	41 385	23 031	344 995	3 001	5 073	750 530	2 794 564
	1873	209 375	82 295	45 541	23 324	360 535	3 079	5 302	894 903	3 235 882
	1874	204 993	77 721	36 709	22 534	341 957	3 015	5 029	915 640	2 955 314
	1875	210 268	73 462	37 737	27 729	349 196	3 092	5 135	974 815	3 279 526
	1876	215 418	77 698	40 142	40 199	373 457	3 168	5 492	943 042	3 044 228
	1877	221 811	92 167	40 673	47 687	402 338	3 262	5 917	968 851	3 232 087
	1/1—30/6 1878	105 168	32 947	14 435	19 326	171 876	3 093	5 055	443 024	1 475 488
	1/778—30/679	210 392	54 408	26 238	40 730	331 768	3 094	4 879	930 821	3 112 541
Kongsvingerbanen.	1863	110 013	2 903	(i Col. 4.)	5 649	118 565	1 393	1 501	344 475	876 673
	1864	114 282	7 297		6 078	127 657	1 447	1 616	347 366	921 672
	1865	124 527	3 761		6 417	134 705	1 451	1 570	370 103	1 050 164
	1866	200 283	10 312		10 527	221 122	1 642	1 812	598 454	1 555 457
	1867	229 853	8 020		11 871	249 744	1 884	2 047	665 569	1 850 392
	1868	224 985	13 306		11 894	250 185	1 844	2 051	662 486	2 236 139
	1869	225 324	11 306		11 837	248 467	1 847	2 037	614 990	1 784 249
	1870	235 241	7 805	i) 169	12 165	255 380	1 928	2 093	575 740	1 569 282

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Bevægelse paa Banen.

Banens Vedligehold.)
materiel roulant.
l'entretien de la voie.)

12.	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Af egne og fremmede Vogne er paa Banen gjennemløbet. Kilomètres parcourus par le matériel propre et étranger.								Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning. Composition moyenne des trains.			
vognenes Befordringsevne i Pladskilometer. Parcours kilométrique des places offertes.				Post- & Stoppevogne. Wagons-poste et-freins.	Godsvogne. Wagons à marchandises.	Sum Vognkilometer. Total de véhicules kilométriques.	Vognkilometer pr. Kilometer Driftslængde. Véhicules kilométriques par kilomètre exploité.	Personvogne. Voitures à voyageurs.	Post- & Stoppevogne. Wagons-poste et-freins.	Godsvogne. Wagons à marchandises.	Sum. Total.
II.	III.	IV.	Sum. total.								
Klasse. Classe.				Km.	Km.	Km.	Km.	Antal. Nombre.			
10 394 292	17 339 180	-	27 733 472	386 583	511 765	1 764 923	25 955	5.95	2.65	3.51	12.11
—	—	—	—	199 074	1 210 926	1 851 420	27 227	—	—	—	—
3 448 860	4 650 829	7 607 352	17 625 203	262 902	1 285 936	2 021 861	29 733	3.44	1.91	9.35	14.70
3 554 762	4 050 387	10 127 097	19 894 651	269 431	1 424 808	2 202 785	32 394	3.34	1.77	9.36	14 47
4 485 832	4 874 922	9 174 929	19 725 995	250 421	1 514 761	2 260 332	33 240	3.46	1.75	10.58	15.79
4 304 751	4 196 318	10 108 460	20 043 542	261 694	1 669 040	2 432 085	35 766	3.27	1.70	10.87	15.84
3 628 496	4 542 849	9 539 757	19 402 641	249 620	1 546 296	2 284 154	33 590	3.57	1.82	11.30	16.69
3 329 585	11 991 179	n) -	17 150 825	271 848	1 956 859	2 727 923	40 117	3.25	1.77	12.76	17.78
3 993 551	13 628 366	-	19 793 268	314 780	2 224 019	3 116 527	45 831	3.25	1.77	12.49	17.51
4 054 272	15 092 955	-	21 164 333	329 566	2 332 655	3 274 060	48 148	3.26	1.76	12.44	17.46
4 058 610	14 239 494	-	20 397 890	321 817	2 615 425	3 530 263	51 916	3.24	1.76	14.29	19.29
4 378 123	14 387 718	-	21 027 733	316 531	2 407 326	3 337 571	49 082	3.37	1.74	13.22	18.33
8 711 788	19 660 269	-	31 536 103	438 969	3 603 952	4 969 879	54 795	3.65	1.73	14.19	19.57
6 654 833	16 073 745	-	25 581 695	369 911	2 778 096	3 902 344	57 387	3.71	1.82	13.66	19.19
7 424 700	15 417 596	-	25 575 053	346 813	2 865 745	3 968 487	58 360	3.85	1.77	14.59	20.21
7 268 197	15 094 401	-	24 941 383	335 168	3 100 952	4 172 147	61 355	3.88	1.77	16.35	22.00
6 985 189	13 692 917	-	23 224 632	339 991	2 859 634	3 888 191	57 179	3.66	1.81	15.21	20.68
6 910 371	12 490 621	-	22 030 197	374 689	2 804 469	3 836 855	56 424	3.42	1.95	14.60	19.97
8 392 998	13 980 014	-	25 167 576	397 031	3 052 982	4 200 543	61 773	3.68	1.95	14.96	20.59
9 375 392	17 562 708	-	30 173 982	437 704	3 313 795	4 646 402	68 330	4.27	2.09	15.83	22.19
9 404 669	18 747 599	-	31 107 582	410 731	3 378 831	4 705 202	69 194	4.47	2.00	16.48	22.95
10 397 906	19 297 575	-	32 975 007	415 950	3 229 523	4 620 288	67 945	4.64	1.98	15.36	21.98
10 653 805	18 170 876	-	31 868 909	425 912	3 638 232	5 007 186	73 635	4.38	1.98	16.89	23.25
10 545 690	19 306 318	-	33 084 095	435 377	3 702 817	5 107 045	75 104	4.37	1.96	16.69	23.92
4 847 588	8 798 353	-	15 121 429	203 400	1 591 759	2 238 183	65 829	4.21	1.93	15.13	21.27
10 186 509	18 463 258	-	31 762 308	411 533	2 863 656	4 206 010	61 853	4.42	1.96	13.61	19.99
2 423 817	8 359 294	-	11 659 784	155 464	770 997	1 270 936	16 088	3.13	1.41	7.01	11.55
2 632 729	8 160 863	-	11 715 264	122 619	1 249 216	1 719 201	21 762	3.04	1.07	10.93	15.04
2 888 267	8 498 765	-	12 437 196	139 041	1 166 062	1 675 206	19 525	2.97	1.12	9.36	13.45
4 536 072	14 108 088	-	20 199 617	399 753	2 151 054	3 149 261	25 814	2.99	1.99	10.74	15.72
6 764 349	13 575 009	-	22 189 750	452 094	2 658 120	3 775 783	30 949	2.90	1.97	11.56	16.43
6 169 058	13 555 084	-	21 960 281	447 982	3 306 182	4 416 650	36 202	2.94	1.99	14.70	19.63
5 141 484	13 679 510	-	20 605 243	448 457	3 259 850	4 323 297	35 437	2.73	1.99	14.47	19.19
4 523 722	13 283 869	-	19 376 873	461 627	3 055 298	4 092 665	33 546	2.45	1.96	12.99	17.40

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V 1 **Rullende Materiels**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Af egne og fremmede Lokomotiver er paa Banen gjennemløbet.								
		I Tog.								
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Som Hovedmaskine (Trafiktogkilometer.).	Som assisterende.	Tomme.	Skiftning ved Stationerne.	Sum Lokomotivkilometer.	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde.	Lokomotivkilometer pr Kilometer Driftslængde.	Personvogne.	Person I.
		Kilometer.							Km.	
Kongsvingerbanen	1871	265 839	7 206	597	13 691	287 333	2 179	2 355	683 043	2 343 758
	1872	310 737	5 614	994	15 869	333 214	2 547	2 731	890 170	3 323 170
	1873	313 990	11 397	632	16 299	342 318	2 574	2 806	1 062 238	3 865 059
	1874	273 971	1 785	396	13 814	289 966	2 246	2 377	1 126 789	4 049 935
	1875	306 750	4 937	858	15 620	328 165	2 514	2 690	1 341 812	5 295 006
	1876	298 008	18 162	237	15 813	332 220	2 443	2 723	1 384 507	5 908 731
	1877	350 021	29 853	339	18 998	399 211	2 809	3 272	1 340 739	5 749 878
	1/1—30/6 1878	162 162	4 959	181	8 358	175 660	2 658	2 880	634 090	2 554 929
	1/7 78—30/6 79	281 640	11 205	1 254	14 706	308 805	2 309	2 531	1 286 726	5 663 132
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	323 394	55 084	—	24 024	402 502	2 029	2 525	1 048 683	3 303 182
	1867	433 242	85 436	—	32 044	550 722	2 280	2 898	1 419 906	4 703 509
	1868	421 394	95 522	—	31 818	548 734	2 217	2 882	1 418 415	4 968 896
	1869	414 956	103 643	—	31 874	550 473	2 184	2 897	1 351 017	4 363 034
	1870	423 235	67 386	34 201	32 248	557 070	2 228	2 932	1 264 306	4 115 808
	1871	457 910	60 950	38 627	34 157	600 644	2 410	3 161	1 340 740	4 972 963
	1872	514 792	82 138	42 379	38 900	678 209	2 709	3 570	1 640 700	6 117 734
	1873	523 365	93 692	46 173	39 623	702 853	2 754	3 699	1 957 141	7 100 941
	1874	478 964	79 506	37 105	36 348	631 923	2 626	3 326	2 042 429	7 005 249
	1875	517 018	78 399	38 595	43 349	677 361	2 721	3 565	2 316 627	8 574 532
	1876	513 426	95 860	40 379	56 012	705 677	2 702	3 714	2 327 549	8 952 959
	1877	571 832	122 020	41 012	66 685	801 549	3 009	4 218	2 309 590	8 981 965
	1/1—30/6 1878	267 330	37 906	14 616	27 684	347 536	2 814	3 658	1 077 114	4 030 417
	1/7 78—30/6 79	637 794	66 008	27 616	65 003	796 421	2 472	3 087	3 084 122	8 775 673
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	34 009	136	(i Col. 4.)	1 016	35 161	895	925	72 503	-
	c) 6/10 63—31/12 64	46 343	316		1 401	48 060	986	1 022	95 691	-
	1865	39 690	68		1 186	40 944	1 044	1 077	80 861	-
	1866	39 634	621		1 209	41 464	1 043	1 091	85 978	-
	1867	51 245	158		1 536	52 939	1 349	1 393	106 320	-
	1868	52 725	328		1 593	54 646	1 388	1 438	112 984	-
	1869	52 849	373		1 593	54 815	1 391	1 443	110 443	-
	1870	52 386	249		1 581	54 216	1 379	1 427	110 759	-
Hamar—Aamot	1871	55 741	384		1 683	57 808	1 296	1 344	121 195	-
	1872	69 137	1 186		2 112	72 435	1 080	1 132	172 249	-
	1873	89 999	1 197		4 247	95 443	1 406	1 491	228 091	-
	1874	93 884	3 818		4 699	102 401	1 467	1 600	317 932	-
Hamar—Koppang	1875	96 527	2 925		4 755	104 207	1 445	1 560	324 212	-
	1876	138 985	6 777		7 263	153 025	1 149	1 265	503 983	-
Trondhj.—Støren	1865	55 357	k) 8 833		2 892	67 082	1 130	1 369	171 842	b) -
	1866	55 628	9 070		3 230	67 928	1 135	1 386	166 251	-
	1867	56 599	7 251		2 835	66 685	1 155	1 361	160 750	-
	1868	55 154	12 334		2 756	70 244	1 126	1 434	186 639	-
	1869	57 977	11 769		2 903	72 649	1 183	1 483	200 418	-
	1870	61 750	13 859		3 253	78 862	1 260	1 609	210 369	-
	1871	68 482	13 498		3 422	85 402	1 398	1 743	234 676	-
	1872	69 769	17 778		3 490	91 037	1 424	1 858	261 784	-
	1873	70 232	22 850		3 513	96 595	1 433	1 971	274 310	-
	1874	68 775	25 820		3 434	98 029	1 404	2 001	310 748	-
	1875	70 029	29 875		3 502	103 406	1 429	2 110	339 347	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Bevægelse paa Banen.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Af egne og fremmede Vogne er paa Banen gjennemløbet.								Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning.			
vognenes Befordringsevne i Pladskilometer.				Post- & Stoppe-vogne.	Gods-vogne.	Sum Vognkilo-meter.	Vognkilo-meter pr. Kilometer Drifts-længde.	Person-vogne.	Post- & Stoppe-vogne.	Gods-vogne.	Sum.
II.	III.	IV.	Sum.								
Klasse.				Km.	Km.	Km.	Km.	Antal.			
6 462 186	13 803 936	-	22 609 880	589 271	2 794 236	4 066 550	33 332	2.57	2.21	10.51	15.29
10 937 535	14 756 646	-	29 017 351	702 831	2 975 351	4 568 352	37 445	2.86	2.26	9.57	14.69
11 085 365	19 971 955	-	34 922 379	711 268	3 268 073	5 041 579	41 324	3.38	2.26	10.41	16.05
11 021 752	22 090 038	-	37 161 725	640 980	3 299 608	5 067 377	41 536	4.11	2.34	12.04	18.49
14 008 330	24 603 356	-	43 906 692	695 806	3 901 779	5 939 397	48 683	4.37	2.27	12.72	19.36
15 639 509	23 384 716	-	44 932 956	674 289	4 829 866	6 888 662	56 464	4.65	2.26	16.21	23.12
14 309 297	22 470 634	-	42 529 809	778 734	5 388 494	7 507 967	61 541	3.83	2.22	15.40	21.45
6 441 200	11 265 407	-	20 261 536	368 183	2 341 013	3 343 286	54 808	3.91	2.27	14.44	20.62
13 556 033	21 560 213	-	40 779 378	651 948	3 706 206	5 644 880	46 269	4.57	2.31	13.16	20.04
8 013 173	24 408 007	-	35 724 362	528 884	3 863 414	5 440 981	34 134	3.24	1.63	11.95	16.82
13 419 182	29 648 754	-	47 771 445	822 005	5 436 216	7 678 127	40 412	3.28	1.90	12.55	17.73
13 593 758	28 972 680	-	47 535 334	794 795	6 171 927	8 385 137	44 133	3.37	1.89	14.65	19.91
12 409 681	28 773 911	-	45 546 626	783 625	6 360 802	8 495 444	44 713	3.26	1.89	15.33	20.48
11 508 911	26 976 786	-	42 601 505	801 618	5 914 932	7 980 856	42 005	2.99	1.89	13.98	18.86
13 372 557	26 294 557	-	44 640 077	963 960	5 598 705	7 903 405	41 597	2.93	2.10	12.23	17.26
19 330 533	28 736 660	-	54 184 927	1 099 862	6 028 333	8 768 895	46 152	3.19	2.14	11.70	17.03
20 460 757	37 534 663	-	65 096 361	1 148 972	6 581 868	9 687 981	50 990	3.74	2.19	12.58	18.51
20 426 421	40 837 637	-	68 269 307	1 051 711	6 678 439	9 772 579	51 435	4.26	2.19	13.95	20.40
24 406 236	43 900 931	-	76 881 699	1 111 756	7 131 302	10 559 685	55 578	4.48	2.15	13.79	20.42
26 293 314	41 555 592	-	76 801 865	1 100 201	8 468 098	11 895 848	62 610	4.54	2.14	16.49	23.17
24 854 987	41 776 952	-	75 613 904	1 214 111	9 091 311	12 615 012	66 395	4.04	2.12	15.90	22.06
11 288 788	20 063 760	-	35 382 965	571 583	3 932 772	5 581 469	58 752	4.03	2.14	14.71	20.88
34 136 834	57 362 651	-	100 275 158	1 450 064	7 081 627	11 615 813	45 023	4.84	2.27	11.10	18.21
483 245	1 690 816	-	2 174 061	38 267	122 167	232 937	6 130	2.13	1.13	3.59	6.85
612 099	2 246 350	-	2 858 449	49 890	159 169	304 750	6 484	2.06	1.08	3.43	6.57
532 401	1 877 681	-	2 410 082	45 361	116 022	242 244	6 375	2.04	1.14	2.92	6.10
525 082	2 051 172	-	2 576 254	43 158	106 478	235 614	6 200	2.17	1.09	2.68	5.94
676 887	2 499 719	-	3 176 606	55 538	113 955	275 813	7 258	2.07	1.08	2.23	5.38
681 766	2 706 463	-	3 388 229	56 588	149 636	319 208	8 400	2.14	1.07	2.84	6.05
678 242	2 629 837	-	3 308 079	57 288	186 424	354 155	9 320	2.09	1.08	3.53	6.70
669 839	2 651 162	-	3 321 001	57 446	161 473	329 678	8 676	2.11	1.10	3.08	6.29
706 163	2 936 700	-	3 642 863	64 822	174 519	360 536	8 385	2.17	1.16	3.13	6 46
952 846	4 241 498	-	5 194 344	78 195	281 968	532 412	8 319	2.49	1.13	4.08	7.70
1 302 810	5 561 839	-	6 864 649	120 134	352 648	700 873	10 951	2.54	1.33	3.92	7.79
1 824 639	7 740 960	-	9 565 599	95 488	516 611	930 031	14 532	3.39	1.02	5.50	9.91
1 871 536	7 879 392	-	9 750 928	99 656	452 941	876 809	13 126	3.36	1.03	4.69	9.08
3 018 476	12 102 818	-	15 121 294	144 113	744 533	1 392 629	11 509	3.62	1.04	5.36	10.02
661 435	1 909 420	2 580 320	5 151 175	67 025	216 198	455 065	9 287	3.10	1.21	3.91	8.22
659 538	1 435 030	2 909 953	5 004 521	86 475	238 144	490 870	10 018	2.99	1.55	4.28	8.82
661 164	1 533 635	2 626 584	4 821 383	77 845	254 736	493 331	10 068	2.84	1.38	4.50	8.72
729 476	1 919 924	2 951 880	5 601 280	80 048	267 070	533 757	10 893	3 38	1.46	4.84	9.68
790 469	1 794 211	3 445 608	6 030 288	89 389	243 870	533 677	10 891	3 46	1.54	4.21	9.21
841 432	2 105 614	3 363 922	6 310 968	88 237	273 746	572 352	11 681	3.41	1.43	4.43	9.27
929 804	2 399 736	3 710 182	7 039 722	96 877	259 785	591 338	12 068	3.43	1.41	3.79	8.63
982 394	2 698 940	4 188 367	7 869 701	115 175	277 902	654 861	13 365	3.76	1.65	3.98	9.39
1 017 905	2 838 546	4 392 942	8 249 393	127 057	296 008	697 375	14 232	3.91	1.81	4.21	9.93
1 178 656	3 668 051	4 459 808	9 306 515	111 685	316 102	738 535	15 072	4.52	1.62	4.60	10.74
1 235 312	3 939 131	5 010 281	10 184 724	118 270	341 572	799 189	16 310	4.84	1.69	4.88	11.41

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 1.

Rullende Materiels

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Af egne og fremmede Lokomotiver er paa Banen gjennemløbet.								
		I Tog.								
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Som Hovedmaskine (Trafiktogkilometer).	Som assisterende.	Tomme.	Skiftning ved Stationerne.	Sum Lokomotivkilometer.	Trafiktogkilometer pr. Kilometer Driftslængde.	Lokomotivkilometer pr. Kilometer Driftslængde.	Personvogne.	Person I.
		Kilometer.							Km.	
Tr.hjem-Singsaas	1876	92 472	37 612	(i Col. 4)	4 620	134 704	1 171	1 705	463 264	-
Rørosbanen	1877	317 423	64 766		15 813	398 002	1 034	1 296	1 185 636	
	1/1—30/61878	262 925	34 585		13 147	310 657	1 212	1 432	823 338	-
	1/778—30/679	426 206	72 040		24 916	523 162	982	1 205	1 570 875	-
Kri.nia—Drammen	d) 7/1072—31/1273	295 997	30 705	l) 30 705	40 131	397 538	4 533	6 087	1 538 119	-
	1874	287 074	24 623	24 623	114 452	450 772	5 416	8 505	1 493 199	-
	1875	271 724	17 547	17 547	115 153	421 971	5 127	7 962	1 314 523	-
	1876	262 654	10 550	10 550	98 368	382 122	4 956	7 210	1 287 246	-
	1877	252 794	8 087	8 087	94 087	363 055	4 770	6 850	1 237 514	-
	1/1—30/61878	108 421	3 705	3 705	44 615	160 446	4 091	6 055	550 067	-
	1/778—30/679	219 507	4 275	4 275	80 104	308 161	4 142	5 814	1 134 447	-
Drammen-Randsfj.	e) 13/1068-31/1269	180 122	1 033	m) 1 033	6 257	188 445	1 660	1 737	668 879	-
	1870	141 516	2 688	2 688	6 946	153 838	1 590	1 729	463 840	-
	1871	165 054	734	734	6 788	173 310	1 775	1 864	482 703	-
	1872	256 148	3 287	3 287	16 773	279 495	2 147	2 343	623 394	-
	1873	345 356	21 218	21 218	43 079	430 871	2 415	3 013	995 071	-
	1874	339 008	2 942	2 942	61 524	406 416	2 371	2 842	1 083 699	-
	1875	307 552	3 744	3 744	55 391	370 431	2 151	2 590	951 908	-
	1876	298 651	2 694	2 694	60 451	364 490	2 088	2 549	947 876	-
	1877	284 996	1 807	1 807	57 943	346 553	1 993	2 423	914 601	-
	1/1—30/61878	126 504	463	463	22 477	149 907	1 769	2 097	411 240	-
	1/778—30/679	250 037	1 033	1 028	46 660	298 763	1 749	2 089	841 173	-
Vestbanerne	1873	641 353	51 923	51 923	83 210	828 409	3 071	3 977	2 534 090	-
	1874	626 082	27 565	27 565	175 976	857 188	3 194	4 373	2 576 898	
	1875	579 276	21 291	21 291	170 544	792 402	2 961	4 043	2 266 431	-
	1876	561 305	13 244	13 244	158 819	746 612	2 864	3 809	2 235 122	-
	1877	537 790	9 894	9 894	152 030	709 608	2 743	3 621	2 152 115	-
	1/1—30/61878	234 925	4 168	4 168	67 092	310 353	2 397	3 166	961 307	-
	1/778—30/679	469 544	5 308	5 308	126 764	606 924	2 396	3 097	1 975 620	-
Jæderbanen	1/3—30/61878	37 828	59	(i Col. 4.)	1 135	39 022	1 495	1 542	—	-
	1/778—30/679	113 507	167		3 408	117 082	1 493	1 541	241 973	-
Samtlige Baner	f) 1/962—31/1266	416 580	64 304		28 222	509 106	1 691	2 066	1 296 819	3 303 182
	1867	541 086	92 845		36 415	670 346	1 953	2 420	1 686 976	4 703 509
	1868	529 273	108 184		31 167	673 624	1 911	2 432	1 718 038	4 968 896
	1869	705 904	116 818	1 033	42 627	866 382	1 831	2 247	2 330 757	4 363 034
	1870	678 887	84 182	36 889	44 028	843 986	1 855	2 306	2 049 274	4 115 808
	1871	747 187	84 566	39 361	46 050	917 164	1 993	2 446	2 179 314	4 972 963
	1872	909 846	104 389	45 666	61 275	1 121 176	2 155	2 655	2 698 127	6 117 734
	1873	1 324 949	169 662	98 096	130 593	1 723 300	2 591	3 370	4 993 632	7 100 941
	1874	1 267 705	136 709	64 670	220 457	1 689 541	2 540	3 386	5 248 007	7 005 249
	1875	1 262 850	132 490	59 886	222 150	1 677 376	2 517	3 343	5 246 617	8 574 532
	1876	1 306 188	153 493	53 623	226 714	1 740 018	2 229	2 969	5 529 918	8 952 959
	1877	1 427 045	196 680	50 906	234 528	1 909 159	2 059	2 755	5 647 341	8 981 965
	1/1—30/61878	803 008	76 718	18 784	109 085	1 007 568	1 845	2 315	2 861 759	4 030 417
	1/778—30/679	1 647 051	143 523	32 924	220 091	2 043 589	1 709	2 120	6 872 590	8 775 673

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Bevægelse paa Banen.

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Af egne og fremmede Vogne er paa Banen gjennemløbet.								Trafiktogenes gjennemsnitlige Sammensætning.			
vognenes Befordringsevne i Pladskilometer.				Post- & Stoppe-vogne.	Gods-vogne.	Sum Vognkilo-meter.	Vognkilo-meter pr. Kilometer Drifts-længde.	Person-vogne.	Post- & Stoppe-vogne	Gods-vogne.	Sum.
II.	III.	IV.	Sum.								
Klasse.				Km.	Km.	Km.	Km.	Antal.			
1 604 794	5 717 077	6 586 521	13 908 392	125 657	528 448	1 117 369	14 144	5.01	1.36	5.71	12.08
8 544 329	20 238 155	4 465 230	33 247 714	431 153	1 681 091	3 297 880	10 742	3.74	1.36	5.29	10.39
6 170 673	15 349 905	1 388 291	22 908 869	399 549	1 156 800	2 379 687	10 966	3.13	1.52	4.40	9.05
12 824 287	28 273 305	2 267 313	43 364 905	777 887	2 140 899	4 489 661	10 345	3.69	1.83	5.02	10.54
15 206 221	31 722 109	-	46 928 330	297 409	625 720	2 461 248	37 691	5.20	1.01	2.11	8.32
10 934 746	31 961 179	-	42 895 925	340 793	851 756	2 685 748	50 674	5.20	1.19	2.97	9.36
11 289 624	26 550 998	-	37 840 622	354 234	899 534	2 568 291	48 836	4.84	1.30	3.31	9.45
11 276 036	26 022 155	-	37 298 191	346 881	980 462	2 614 589	49 332	4.90	1.32	3.73	9.95
10 931 843	25 041 794	-	35 973 637	334 287	960 730	2 532 531	47 784	4.90	1.32	3.80	10.02
4 583 240	11 371 682	-	15 954 922	149 365	516 091	1 215 523	45 869	5.07	1.38	4.76	11.21
9 899 808	23 262 922	-	33 162 730	305 383	906 220	2 346 050	44 265	5.17	1.39	4.13	10.69
6 205 304	13 271 693	-	19 476 997	259 164	613 691	1 541 734	14 210	3.71	1.44	3.41	8.56
4 576 361	8 864 011	-	13 440 372	147 682	603 944	1 215 466	13 657	3.28	1.04	4.27	8.59
5 219 159	8 770 116	-	13 989 275	160 671	811 625	1 454 999	15 643	2.92	0.97	4.92	8.81
6 594 145	11 464 515	-	18 058 660	245 949	1 394 221	2 263 564	18 974	2.43	0.96	5.44	8.83
10 472 430	18 630 142	-	29 102 572	341 640	1 998 594	3 336 205	23 330	2.88	0.99	5.79	9.66
7 308 678	23 319 318	-	30 627 996	338 692	1 909 148	3 331 539	23 297	3.20	1.00	5.63	9.83
7 820 138	19 748 890	-	27 569 028	322 100	1 963 478	3 237 486	22 640	3.09	1.05	6.38	10.52
7 504 906	19 755 147	-	27 260 053	309 619	2 234 614	3 492 109	24 420	3.17	1.04	7.48	11.69
7 063 825	19 773 727	-	26 837 552	291 705	2 063 472	3 269 778	22 866	3.21	1.02	7.24	11.47
2 936 677	9 194 469	-	12 131 146	135 709	789 746	1 336 695	18 695	3.25	1.07	6.24	10.56
6 385 391	18 635 598	-	25 020 989	276 908	1 553 570	2 671 651	18 683	3.36	1.11	6.21	10.68
25 678 651	50 352 251	-	76 030 902	639 049	2 624 314	5 797 453	27 832	3.95	1.00	4.09	9.04
18 243 424	55 280 497	-	73 523 921	679 485	2 760 904	6 017 287	30 700	4.11	1.09	4.41	9.61
19 109 762	46 299 888	-	65 409 650	676 334	2 863 012	5 805 777	29 621	3.91	1.17	4.94	10.02
18 780 942	45 777 302	-	64 558 244	656 500	3 215 076	6 106 698	31 156	3 98	1.17	5.73	10.88
17 995 668	44 815 521	-	62 811 189	625 992	3 024 202	5 802 309	29 603	4.00	1.16	5.63	10.79
7 519 917	20 566 151	-	28 086 068	285 074	1 305 837	2 552 218	26 043	4.09	1.21	5.56	10.86
16 285 199	41 898 520	-	58 183 719	582 291	2 459 790	5 017 701	25 601	4.21	1 24	5.24	10.69
—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 393 370	4 596 470	-	5 989 840	112 193	144 610	498 776	6 562	2 13	0.99	1.27	4.39
9 181 869	27 937 128	2 745 136	43 167 315	647 341	4 209 523	6 153 683	24 974	-	-	-	-
14 757 233	33 682 108	2 626 584	55 769 434	955 388	5 804 907	8 447 271	30 496	-	-	-	-
15 005 000	33 599 067	2 951 880	56 524 843	931 431	6 588 633	9 238 102	33 351	-	-	-	-
20 083 696	46 469 652	3 445 608	74 361 990	1 189 466	7 404 787	10 925 010	28 340	-	-	-	-
17 596 543	40 597 573	3 363 922	65 673 846	1 094 983	6 954 095	10 098 352	27 591	-	-	-	-
20 227 683	40 401 109	3 710 182	69 311 937	1 286 330	6 844 634	10 310 278	27 494	-	-	-	-
27 859 918	47 141 613	4 188 367	85 307 632	1 539 181	7 982 424	12 219 732	28 936	-	-	-	-
48 460 123	96 287 299	4 392 942	156 241 305	2 035 212	9 854 838	16 883 682	33 021	-	-	-	-
41 673 140	107 527 145	4 459 808	160 665 342	1 938 369	10 272 056	17 458 432	34 987	-	-	-	
46 622 846	102 019 342	5 010 281	162 227 001	2 006 016	10 788 827	18 041 460	35 953	-	-	-	-
49 697 526	105 152 789	6 586 521	170 389 795	2 026 471	12 956 155	20 512 544	35 004	-	-	-	-
51 394 984	106 830 628	4 465 230	171 672 807	2 271 256	13 796 604	21 715 201	31 335	-	-	-	-
24 979 378	55 979 816	1 388 291	86 377 902	1 256 206	6 395 409	10 513 374	24 152	-	-	-	-
64 639 690	132 130 946	2 267 313	207 813 622	2 922 435	11 826 926	21 621 951	22 429	-	-	-	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V 2.

Befordring af Transport

1	2	24	25	26	27	28	29	30	31	32
		Reisende. Voyageurs.						Befordring med ordinære Tog. Par trains ordinaires.		
Banernes Navn. Dèsignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser. Total (Trains extra ordi. naires et militaires incl.)	Heraf med Extratog og som militær Transport Trains extraordinaires et militaires.	Mellem Banens egne Stationer. Entre les stations propres.	Afgaaet til fremmede Baners Stationer. Expédiés auxstations des lignes étrangères.	Ankommen fra fremmede Baners Stattoner. Arrivés des stations des lignes étrangères.
		Klasse. Classe.								
		Antal. Nombre.						Antal. Nombre.		
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	-	41 289	89 057	-	130 346	1 204	129 142	-	-
Hovedbanen	1/9 54—31/8 55	6 789	18 642	7 917	94 699	128 047	-	128 047	-	-
	1/9 55—31/8 56	5 871	22 333	31 105	97 390	q) 160 874	4 175	156 699	-	-
	1/9 56—31/8 57	5 509	22 507	23 818	120 792	173 990	1 364	172 626	-	-
	1/9 57—31/8 58	3 010	21 466	35 812	104 800	167 587	2 499	165 088	-	-
	1/9 58—31/8 59	3 512	21 881	27 207	115 584	170 148	1 964	168 184	-	-
	1/9 59—31/8 60	3 426	19 457	33 411	94 424	151 528	810	150 718	-	-
	1/9 60—31/8 61	3 684	19 467	118 915	-	142 495	429	142 066	-	-
	1/9 61—31/8 62	4 041	21 704	126 988	-	159 945	7 212	152 733	-	-
	1/9 62—31/8 63	3 738	22 760	129 092	-	162 323	6 733	125 365	t) 14 839	z) 15 386
	1/9 63—31/8 64	3 657	22 707	132 713	-	174 508	15 431	113 135	23 199	22 743
	1/9 64—31/8 65	3 712	23 472	115 088	-	156 145	13 873	98 752	21 959	21 561
	a) 1/9 65—31/12 66	6 871	54 738	178 082	-	243 484	3 793	171 227	33 746	34 718
	1867	5 975	48 858	143 546	-	198 379	9 223	134 512	27 420	27 216
	1868	6 457	51 069	140 566	-	198 092	2 520	134 098	30 236	31 238
	1869	6 985	51 769	140 936	-	199 690	7 556	133 409	28 558	30 167
	1870	6 518	49 351	144 133	-	200 002	18 418	125 852	27 238	28 494
	1871	7 444	54 974	148 388	-	210 806	20 269	130 995	29 510	30 032
	1872	8 555	85 765	154 436	-	248 756	26 828	152 753	34 124	35 051
	1873	10 394	81 516	189 454	-	281 364	13 405	186 736	40 497	40 726
	1874	9 706	79 812	226 307	-	315 825	5 417	222 762	43 578	44 068
	1875	9 009	88 178	233 101	-	330 288	12 657	227 670	44 600	45 361
	1876	8 071	87 823	216 572	-	312 466	7 633	222 779	40 860	41 194
	1877	7 429	83 614	210 327	-	301 370	5 131	216 093	39 900	40 246
	1/1—30/6 1878	2 452	35 618	90 181	-	128 251	221	95 229	15 116	17 685
	1/7 78—30/8 79	5 619	72 614	181 469	-	259 702	5 622	194 104	29 805	30 171
Kongsvingerbanen	1863	777	7 013	61 862	-	r) 69 753	101	25 156	u) 21 910	æ) 22 586
	1864	821	7 566	61 767	-	78 838	8 684	24 486	22 732	22 936
	1865	1 332	10 472	63 751	-	82 189	6 634	30 301	22 633	22 621
	1866	2 584	22 220	115 039	-	140 552	709	87 110	26 521	26 212
	1867	2 428	22 695	106 053	-	131 176	2 078	73 337	27 132	27 010
	1868	2 269	26 270	108 729	-	137 268	237	70 629	28 823	28 909
	1869	2 630	23 472	106 261	-	132 363	960	67 280	28 117	27 647
	1870	2 671	22 302	98 261	-	123 234	2 227	60 785	26 537	26 262

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

voyageurs.

33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
	Personkilometer. Parcours kilométrique des voyageurs.					Hver Person har gjennemsnitlig reist. Parcours moyen d'un voyageur.					
Gjennemgangstrafik. Trafic de transit.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser. Total.	I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser. Moyenne de toutes classes.	I pCt. af Banens Længde. Proportion pour cent sur la longueur des lignes.
	Klasse. Classe.					Klasse. Classe.					
	Antal. Nombre.					Kilometer.					
-	-	1 550 691	2 618 610	-	4 169 301	-	37.6	29.4	-	32.0	23.5
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
-	237 850	834 644	1 077 475	3 010 411	5 160 380	40.5	37.4	34.7	30.9	32.9	48.4
-	233 795	939 710	906 311	3 689 083	5 768 899	42.4	41.7	38.1	30.5	33 4	49.1
-	137 336	907 011	1 316 477	3 102 477	5 463 301	45.6	42.2	36.8	29.6	33.1	48.7
-	165 155	929 940	1 042 698	3 564 069	5 701 862	47.0	42.5	38.3	30.8	33.9	49.9
-	151 794	785 691	1 226 863	2 617 537	4 781 885	44.3	40.4	36.7	27.7	31.7	46.6
-	172 429	821 723	4 190 614	-	5 184 766	46.8	42.2	35.3	-	36.8	54.1
-	185 893	919 447	4 569 437	-	5 674 777	46.0	42.4	36.0	-	37.2	54.7
-	167 844	878 096	4 216 243	-	5 262 183	44.9	38.1	32.7	-	33.8	49.7
-	164 669	875 329	4 355 860	-	5 395 858	45.0	38.6	32.8	-	33.9	49.9
-	166 387	855 257	3 836 200	-	4 857 844	44.8	36.4	33.3	-	34.1	50.0
-	283 403	1 836 951	5 551 142	-	7 671 496	41.2	33.6	31.1	-	32.0	47.1
-	240 199	1 610 690	4 598 285	-	6 449 174	40.2	32.9	32.0	-	32.5	47.8
-	271 803	1 638 588	4 341 120	-	6 251 511	42.1	30.2	30.8	-	31.6	46.5
-	267 420	1 704 687	4 405 536	-	6 377 643	38.3	32.9	31.3	-	31.9	46.9
-	254 047	1 637 730	4 130 717	-	6 022 494	38.9	33.2	28.7	-	30.1	44.3
-	281 980	1 765 781	4 211 058	-	6 258 819	37.9	32.1	28.5	-	29.7	43.7
-	315 402	2 168 471	4 517 718	-	7 001 591	36.9	25.3	29.3	-	28.1	41.3
-	364 411	2 295 765	5 351 808	-	8 011 984	35.1	28.2	28.2	-	28.5	41.9
-	316 780	2 331 243	6 234 569	-	8 882 592	32.6	29.2	27.5	-	28.1	41.3
-	287 921	2 504 678	6 458 458	-	9 251 057	31.9	28.4	27.7	-	28.1	41.3
-	261 886	2 448 948	5 987 276	-	8 698 110	32.4	27.9	27.7	-	27.8	40.9
-	244 209	2 405 394	5 980 285	-	8 629 888	32.8	28.8	28.5	-	28.6	42.1
-	76 004	1 013 331	2 640 635	-	3 729 970	31.0	28.5	29.3	-	29.1	42.8
-	183 871	2 199 487	5 513 180	-	7 896 538	32.7	30.3	30.4	-	30.4	44.7
-	40 447	312 657	2 150 331	-	2 503 435	52.1	44.6	34.7	-	36.0	45.6
-	41 927	351 817	2 188 237	-	2 581 981	51.1	46.5	35.4	-	36.8	46.6
-	73 271	444 966	2 128 588	-	2 646 825	55.1	42.5	33.4	-	35.0	40.8
-	139 685	889 334	3 453 717	-	4 482 736	54.1	40.0	30.0	-	32.1	26.3
1 619	136 048	897 941	3 428 337	-	4 462 326	56.0	39.6	32.3	-	34.0	27.9
8 670	152 076	1 074 041	3 792 613	-	5 018 730	67.0	40.9	34.9	-	36.7	30.1
8 359	144 135	1 025 338	3 675 224	-	4 844 697	54.8	43.7	34.6	-	36.6	30.0
7 423	147 343	984 020	3 490 788	-	4 622 151	55.2	44.1	35.5	-	37.5	30.7

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 2.

Befordring af

1	2	24	25	26	27	28	29	30	31	32
		Reisende.						Befordring med ordinære Tog.		
		I.	II.	III.	IV.					
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Klasse.				Sum alle Klasser.	Heraf med Extratog og som militær Transport.	Mellem Banens egne Stationer.	Afgaaet til fremmede Baners Stationer.	Ankommen fra fremmede Baners Stationer.
		Antal.						Antal.		
Kongsvingerbanen	1871	3 622	24 068	99 989	-	127 679	4 056	60 461	26 619	26 136
	1872	4 449	30 963	115 190	-	150 602	9 830	67 820	30 578	29 424
	1873	6 324	30 380	137 588	-	174 292	2 948	85 400	36 290	35 490
	1874	5 825	33 415	129 714	-	168 954	803	75 870	38 564	38 117
	1875	4 717	34 249	126 730	-	165 696	3 285	68 789	38 631	38 107
	1876	3 774	34 381	116 163	-	154 318	1 499	67 962	35 060	35 272
	1877	4 060	32 914	106 087	-	143 061	797	59 553	34 232	34 089
	1/1—30/6 1878	1 316	13 131	43 235	-	57 682	124	23 819	14 929	13 271
	1/7 78—30/6 79	2 572	23 875	75 002	-	101 449	1 651	38 212	25 148	25 330
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	4 561	32 487	167 291	-	217 563	13 224	204 339	-	-
	1867	6 679	58 302	209 030	-	274 911	11 301	260 870	1 539	1 201
	1868	7 060	62 066	204 760	-	273 886	2 757	257 531	6 255	7 343
	1869	7 981	60 285	205 062	-	273 328	8 516	251 055	6 309	7 448
	1870	7 601	57 304	202 599	-	267 504	20 645	234 946	5 466	6 447
	1871	8 522	61 949	208 472	-	278 943	24 325	240 591	6 994	7 033
	1872	9 732	96 122	224 329	-	330 183	36 658	276 798	8 477	8 250
	1873	12 888	89 694	271 851	-	374 433	16 353	339 195	9 728	9 157
	1874	11 918	88 632	296 583	-	397 133	6 220	370 678	10 096	10 139
	1875	10 540	97 286	298 197	-	406 023	15 942	369 536	10 154	10 391
	1876	9 040	97 196	278 494	-	384 730	9 132	358 270	8 391	8 937
	1877	8 666	91 982	263 637	-	364 285	5 928	341 399	8 379	8 579
	1/1—30/6 1878	2 881	38 950	111 301	-	153 132	345	146 354	2 729	3 704
	1/7 78—30/6 79	6 219	119 369	305 933	-	431 521	8 477	410 326	6 085	6 633
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	-	1 710	28 376	-	30 124	38	30 086	-	-
	c) 6/10 63—31/12 64	-	1 781	32 766	-	35 416	869	34 547	-	-
	1865	-	1 992	30 817	-	32 978	169	32 809	-	-
	1866	-	2 560	35 154	-	37 714	1 365	36 349	-	-
	1867	-	3 173	40 420	-	43 593	583	43 010	-	-
	1868	-	3 824	46 244	-	50 068	80	49 988	-	-
	1869	-	3 887	46 194	-	50 081	945	49 136	-	-
	1870	-	4 203	43 406	-	47 609	337	47 272	-	-
Hamar—Aamot	1871	-	3 896	47 221	-	51 117	966	50 151	-	-
	1872	-	5 539	72 993	-	78 532	3 263	75 269	-	-
	1873	-	7 779	92 557	-	100 336	2 793	97 543	-	-
	1874	-	11 546	106 160	-	117 706	1 375	116 331	-	-
Hamar—Koppang	1875	-	11 679	103 745	-	115 424	1 519	113 905	-	-
	1876	-	13 430	105 502	-	118 932	943	117 989	-	-
Trondhj.—Støren	1865	-	4 064	18 948	39 975	62 987	-	62 987	-	-
	1866	-	3 995	20 837	49 972	74 804	-	74 804	-	-
	1867	-	3 583	16 962	47 377	67 922	-	67 922	-	-
	1868	-	3 250	19 068	42 082	64 400	-	64 400	-	-
	1869	-	3 424	19 378	50 942	73 744	-	73 744	-	-
	1870	-	3 063	21 361	48 968	73 392	-	73 392	-	-
	1871	-	3 324	23 375	56 708	83 407	-	83 407	-	-
	1872	-	4 140	33 110	80 552	117 802	-	117 802	-	-
	1873	-	4 347	34 410	86 584	125 341	-	125 341	-	-
	1874	-	5 255	39 498	93 351	138 104	-	138 104	-	-
	1875	-	6 656	35 525	87 866	130 047	-	130 047	-	-

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
	Personkilometer.					Hver Person har gjennemsnitlig reist.					
Gjennemgangstrafik.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser.	I pCt. af Banens Længde.
	Klasse.					Klasse.					
	Antal.					Kilometer.					
10 407	257 063	1 220 210	3 712 565	-	5 189 838	71.0	50.6	37.1	-	40.6	33.3
12 950	336 060	1 532 393	3 943 954	-	5 812 407	75 5	49.4	34.2	-	38.6	31.6
14 164	432 463	1 583 920	4 679 315	-	6 695 698	68.3	52.1	34.0	-	38.4	31.5
15 600	404 101	1 864 420	4 366 591	-	6 635 112	69.3	55.8	33.7	-	39.3	32.2
16 884	379 275	1 861 992	4 738 433	-	6 979 700	80.4	54.4	37.4	-	42.1	34.5
14 525	317 514	1 735 194	4 047 800	-	6 100 508	84.2	50.5	34.9	-	39.5	32.4
14 390	319 524	1 723 753	3 784 785	-	5 828 062	79.8	52.4	35.7	-	40.7	33.4
5 539	91 275	676 604	1 595 837	-	2 363 716	69.4	51.5	36.9	-	40.9	33.5
11 108	239 736	1 289 448	2 975 895	-	4 505 079	93.2	54.0	39.7	-	44.4	36.4
-	254 364	1525 609	6 624 705	-	8 404 678	55.8	46.9	39.6	-	41.1	-
-	376 247	2 508 631	8 026 622	-	10 911 500	56.3	43.0	38.2	-	39.7	-
-	423 879	2 712 629	8 133 733	-	11 270 241	60.0	43.7	39.7	-	41.1	-
-	411 555	2 730 025	8 080 760	-	11 222 340	51.6	45.3	39.4	-	41.1	-
-	401 390	2 621 750	7 621 505	-	10 644 645	52.8	45.8	37.6	-	39.8	-
-	539 043	2 985 991	7 923 623	-	11 448 657	63.3	48.2	38.1	-	41.0	-
-	651 462	3 700 864	8 461 672	-	12 813 998	66.9	38.5	37.7	-	38.8	-
-	796 874	3 879 685	10 031 123	-	14 707 682	61.8	43.2	36.9	-	39.3	-
-	720 881	4 195 663	10 601 160	-	15 517 704	60.5	47.3	35.7	-	39.1	-
-	667 196	4 366 670	11 196 891	-	16 230 757	63.3	44.9	37.5	-	40.0	-
-	579 400	4 184 142	10 035 076	-	14 798 618	64.1	43.0	36.0	-	38.5	-
-	563 733	4 129 147	9 765 070	-	14 457 950	65.1	44.9	37.0	-	39.7	-
-	167 279	1 689 935	4 236 472	-	6 093 686	58.1	43.4	38.1	-	39.8	-
-	423 607	5 039 626	11 107 685	-	16 570 918	68.1	42.2	36.3	-	38.4	-
-	-	42 447	574 701	-	617 148	-	24.8	20.3	-	20.5	53.9
-	-	48 264	655 957	-	704 221	-	27.1	20.0	-	20.4	53.7
-	-	45 756	576 214	-	621 970	-	22.9	18.7	-	19.0	50.0
-	-	57 492	626 850	-	684 342	-	22.1	17.8	-	18.1	47.6
-	-	67 489	693 422	-	760 911	-	21.3	17.2	-	17.5	46.1
-	-	81 584	778 497	-	860 081	-	21.3	16.8	-	17.2	45.3
-	-	86 847	799 889	-	886 736	-	22.3	17.3	-	17.7	46.6
-	-	89 287	767 281	-	856 568	-	21.2	17.7	-	18.0	47.4
-	-	89 592	881 970	-	971 562	-	23.0	18.7	-	19.0	44.2
-	-	158 853	1 583 853	-	1 742 706	-	28.7	21.7	-	22.2	34.7
-	-	220 524	2 032 863	-	2 253 387	-	28.3	22.0	-	22.5	35.2
-	-	313 978	2 363 874	-	2 677 852	-	27.2	22.3	-	22.8	35.6
-	-	334 163	2 283 612	-	2 617 775	-	28.6	22.0	-	22.7	34.0
-	-	517 379	2 959 234	-	3 476 613	-	38.5	28.0	-	29.2	24.1
-	-	110 307	408 653	1 135 803	1 654 763	-	27.1	21.6	28.4	26.3	53.7
-	-	103 146	432 102	1 343 653	1 878 901	-	25.8	20.7	26.8	25.1	51.2
-	-	90 055	365 145	1 331 037	1 786 237	-	25.1	21.4	28.1	26.3	53.7
-	-	83 549	392 433	1 223 045	1 699 027	-	25.7	20.6	29.1	26.4	53.9
-	-	92 359	377 072	1 457 631	1 927 062	-	27.0	19.5	28.6	26.1	53.3
-	-	82 883	402 463	1 295 570	1 780 916	-	27.1	18.8	26.5	24.3	49.6
-	-	89 264	418 299	1 415 376	1 922 939	-	27.0	17.9	24.9	23.1	47.1
-	-	106 772	570 680	2 026 267	2 703 719	-	25.8	17.3	25.1	22.9	46.7
-	-	114 520	615 679	2 094 353	2 824 552	-	26.3	17.9	24.2	22.6	46.1
-	-	132 264	702 425	2 211 990	3 046 679	-	25.1	18.0	23.7	22.1	45.1
-	-	149 342	643 205	2 024 335	2 816 882	-	22.4	18.1	23.1	21.7	44.3

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 2.

Befordring af

1	2	24	25	26	27	28	29	30	31	32
		Reisende.						Befordring med ordinære Tog.		
		I.	II.	III.	IV.					
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Klasse.				Sum alle Klasser.	Heraf med Extratog og som militær Transport.	Mellem Banens egne Stationer.	Afgaaet til fremmede Baners Stationer.	Ankommen fra fremmede Baners Stationer.
		Antal.						Antal.		
Trondhj.-Singsaas	1876	-	5 884	34 705	88 536	129 125	-	129 125	-	-
Rørosbanen	1877	-	21 246	150 789	66 156	238 191	210	237 981	-	-
	1/1—30/61878	-	9 650	77 702	19 172	106 524	1 161	105 363	-	-
	1/778—30/679	-	18 035	147 791	33 782	199 608	6 284	193 324	-	-
Kr.ania-Drammen	d) 7/1072—31/1273	-	75 881	574 232	-	650 113	9 723	595 402	21 423	23 565
	1874	-	76 069	575 928	-	651 997	20 593	583 277	22 784	25 343
	1875	-	90 778	517 868	-	608 646	18 041	546 138	21 719	22 748
	1876	-	82 133	483 288	-	565 421	15 331	509 586	19 480	21 024
	1877	-	79 929	477 359	-	557 288	17 177	501 293	18 817	20 001
	1/1—30/61878	-	34 881	207 375	-	242 256	9 396	217 073	7 727	8 060
	1/778—30/679	-	64 165	400 332	-	464 497	1 262	430 145	15 744	17 346
Drammen-Randsfj.	e) 13/1068-31/1269	-	19 409	196 292	-	215 701	3 965	211 736	-	-
	1870	-	14 095	148 307	-	162 402	1 254	161 148	-	-
	1871	-	15 478	155 160	-	170 638	3 068	167 570	-	-
	1872	-	19 691	225 141	-	244 832	2 256	236 988	2 804	2 784
	1873	-	22 961	350 717	-	373 678	—	334 278	20 761	18 639
	1874	-	28 374	367 362	-	395 736	1 218	346 391	25 343	22 784
	1875	-	31 974	293 815	-	325 789	325	280 997	22 748	21 719
	1876	-	26 338	274 169	-	300 507	160	259 843	21 024	19 480
	1877	-	25 147	259 368	-	284 515	1 300	244 397	20 001	18 817
	1/1—30/61878	-	9 953	112 287	-	122 240	—	106 453	8 060	7 727
	1/778—30/679	-	18 998	202 211	-	221 209	184	187 935	17 346	15 744
Vestbanerne	1873	-	91 515	887 288	-	978 803	9 723	969 080	-	-
	1874	-	94 938	904 668	-	999 606	21 811	977 795	-	-
	1875	-	112 395	777 573	-	889 968	18 366	871 602	-	-
	1876	-	99 085	726 339	-	825 424	15 491	809 933	-	-
	1877	-	96 128	706 857	-	802 985	18 477	784 508	-	-
	1/1—30/61878	-	41 303	307 406	-	348 709	9 396	339 313	-	-
	1/778—30/679	-	75 649	576 967	-	652 616	1 446	651 170	-	-
Jæderbanen	1/3—30/61878	-	8 205	50 110	-	58 315	416	57 899	-	-
	1/778—30/679	-	9 301	79 946	-	89 247	34	89 213	-	-
Samtlige Baner	f) 1/962—31/1266	o) 4 561	38 415	217 190	p) 44 974	318 940	13 800	305 140	-	-
	1867	- 6 679	65 058	267 312	- 47 377	386 426	11 884	371 802	1 539	1 201
	1868	- 7 060	69 140	270 072	- 42 082	388 354	2 837	371 919	6 255	7 343
	1869	- 7 981	87 005	466 926	- 50 942	612 854	13 426	585 671	6 309	7 448
	1870	- 7 601	78 665	415 673	- 48 968	550 907	22 236	516 758	5 466	6 447
	1871	- 8 522	84 647	434 228	- 56 708	584 105	28 359	541 719	6 994	7 033
	1872	- 9 732	125 492	555 573	- 80 552	771 349	42 177	712 445	8 477	8 250
	1873	- 12 888	193 335	1 286 106	- 86 584	1 578 913	28 869	1 531 159	9 728	9 157
	1874	- 11 918	200 371	1 346 909	- 93 351	1 652 549	29 406	1 602 908	10 096	10 139
	1875	- 10 540	228 016	1 215 040	- 87 866	1 541 462	35 827	1 485 090	10 154	10 391
	1876	- 9 040	215 595	1 145 040	- 88 536	1 458 211	25 566	1 415 317	8 391	8 937
	1877	- 8 666	209 356	1 121 283	- 66 156	1 405 461	24 615	1 363 888	8 379	8 579
	1/1—30/61878	- 2 881	89 903	496 409	- 19 172	608 365	10 902	591 030	2 729	3 704
	1/778—30/679	- 6 219	222 354	1 110 637	- 33 782	1 372 992	16 241	1 344 033	6 085	6 633

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
	Personkilometer.					Hver Person har gjennemsnitlig reist.					
Gjennemgangstrafik.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser.	I pCt. af Banens Længde.
	Klasse.					Klasse.					
	Antal.					Kilometer.					
-	-	156 639	714 589	2 380 263	3 251 491	-	26.6	20.6	26.9	25.2	31.9
-	-	1 193 848	4 782 755	1 533 217	7 509 820	-	56.2	31.7	23.2	31.5	10.3
-	-	1 015 138	3 113 873	454 601	4 583 612	-	105.2	40.1	23.7	43.0	9.9
-	-	2 156 871	6 229 712	775 865	9 162 448	-	119.6	42.2	23.0	45.9	10.6
-	-	2 518 537	13 929 333	-	16 447 870	-	33.2	24.3	-	25.3	47.7
-	-	2 236 975	11 809 284	-	14 046 259	-	29.4	20.5	-	21.5	40.6
-	-	2 597 477	10 327 606	-	12 925 083	-	28.6	19.9	-	21.2	40.0
-	-	2 312 550	9 417 985	-	11 730 535	-	28.2	19.5	-	20.7	39.1
-	-	2 281 048	9 173 133	-	11 454 181	-	28.5	19.2	-	20.6	39.0
-	-	980 293	3 962 806	-	4 943 099	-	28.1	19.1	-	20.4	38.5
-	-	1 801 632	7 790 184	-	9 591 816	-	28.1	19.5	-	20.6	38.9
-	-	615 984	4 765 824	-	5 381 808	-	31.7	24.3	-	24.9	28.0
-	-	437 930	3 573 941	-	4 011 871	-	31.1	24.1	-	24.7	27.8
-	-	496 483	3 740 328	-	4 236 811	-	31.4	24.1	-	24.9	26.8
-	-	692 961	5 509 464	-	6 202 425	-	35.3	24.0	-	25.4	-
-	-	913 811	9 247 973	-	10 161 784	-	39.8	26.4	-	27.2	-
-	-	1 076 944	9 154 123	-	10 231 067	-	38.0	24.9	-	25.9	-
-	-	1 232 251	7 439 599	-	8 671 850	-	38.5	25.3	-	26.6	-
-	-	1 063 786	6 998 823	-	8 062 609	-	40.4	25.5	-	26.8	-
-	-	1 004 024	6 558 397	-	7 562 421	-	40.0	25.3	-	26.6	-
-	-	396 014	2 871 347	-	3 267 361	-	39.8	25.6	-	26.7	-
-	-	798 093	5 401 450	-	6 199 543	-	42.0	26.7	-	28.0	-
-	-	3 432 348	23 177 306	-	26 609 654	-	37.5	26.1	-	27.2	-
-	-	3 313 919	20 963 407	-	24 277 326	-	34.9	23.2	-	24.3	-
-	-	3 829 728	17 767 205	-	21 596 933	-	34.1	22.8	-	24.3	-
-	-	3 376 336	16 416 808	-	19 793 144	-	34.1	22.6	-	23.9	-
-	-	3 285 072	15 731 530	-	19 016 602	-	34.2	22.2	-	23.7	-
-	-	1 376 307	6 834 153	-	8 210 460	-	33.3	22.2	-	23.5	-
-	-	2 599 725	13 191 634	-	15 791 359	-	34.4	22.9	-	24.2	-
-	-	—	—	-	—	-	—	—	-	—	—
-	-	318 429	1 872 112	-	2 190 541	-	34.2	23.4	-	24.6	32.0
-	254 364	1 678 122	7 619 600	1 239 728	10 791 814	55.8	43.7	35.1	27.6	35.2	-
-	376 247	2 666 175	9 085 189	1 331 037	13 458 648	56.3	41.0	34.0	28.1	34.8	-
-	423 879	2 877 762	9 304 663	1 223 045	13 829 349	60.0	41.6	34.5	29.1	35.6	-
-	411 555	3 525 215	14 023 545	1 457 631	19 417 946	51.6	40.5	30.0	28.6	31.7	-
-	401 390	3 231 850	12 365 190	1 295 570	17 294 000	52.8	41.1	30.0	26.5	31.4	-
-	539 043	3 661 330	12 964 220	1 415 376	18 579 969	63.3	43.3	31.2	24.9	31.8	-
-	651 462	4 659 450	16 125 669	2 026 267	23 462 848	66.9	37.1	29.0	25.2	30.4	-
-	796 874	7 647 077	35 856 971	2 094 353	46 395 275	61.8	39.6	27.9	24.2	29.4	-
-	720 881	7 955 824	34 630 866	2 211 990	45 519 561	60.5	39.7	25.7	23.7	27.5	-
-	667 196	8 679 903	31 890 913	2 024 335	43 262 347	63.3	38.1	26.2	23.0	28.1	-
-	579 400	8 234 496	30 125 707	2 380 263	41 319 866	64.1	38.2	26.3	26.9	28.3	-
-	563 733	8 608 067	30 279 355	1 533 217	40 984 372	65.1	41.1	27.0	23.2	29.2	-
-	167 279	4 081 380	14 184 498	454 601	18 887 758	58.1	45.4	28.6	23.7	31.0	-
-	423 607	10 114 651	32 401 143	775 865	43 715 266	68.1	45.5	29.2	23.1	31.8	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 2.

Befordring af

Transport de

1	2	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
				Af de bevægede Pladse er gjennemsnitlig bleven optaget. Rapport des places occupées aux places disponibles.					Nettovægt af Reisende. Poids net des voyageurs.			
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Personkilometer pr. Trafiktogkilometer. Moyenne des voyageurs par train.	Personkilometer pr. Personvognkilometer. Moyenne des voyageurs par voiture.	I. Klasse. Classe.	II. Klasse. Classe.	III. Klasse. Classe.	IV. Klasse. Classe.	Gjennemsnitlig for alle Klasser. Moyenne de toutes classes.	I. Klasse. Classe.	II. Klasse. Classe.	III. Klasse. Classe.	IV. Klasse. Classe.
				Procent. Pour cent.								
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	28.6	4.8	-	14.9	15.1	-	15.0	-	115 859	195 648	-
Hovedbanen	1/9 54—31/8 55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1/9 55—31/8 56	37.5	10.9	12.5	24.0	23.0	40.0	29.0	17 771	62 360	80 503	224 921
	1/9 56—31/8 57	37.9	11.3	10.8	26.6	22.5	36.4	28.3	17 468	70 211	67 715	275 628
	1/9 57—31/8 58	38.7	11.0	10.8	19.4	25 8	31.0	26.0	10 262	67 767	98 360	231 800
	1/9 58—31/8 59	37.1	11.4	11.5	21.6	24.8	35.3	28.4	12 339	69 480	77 904	266 288
	1/9 59—31/8 60	34.9	9.8	9.0	21.7	27.0	27.4	24.6	11 341	58 703	91 664	195 568
	1/9 60—31/8 61	33.8	10.4	9.4	24.7	34.5	-	30.2	12 883	61 395	313 100	-
	1/9 61—31/8 62	31.9	9.8	8.6	23.0	33.5	-	28.7	13 889	68 696	341 403	-
	1/9 62—31/8 63	28.1	8.5	8.3	21.7	28.0	-	24.9	12 540	65 607	315 014	-
	1/9 63—31/8 64	29.5	9.1	7.8	21.6	30.6	-	26.4	12 303	65 400	325 446	-
	1/9 64—31/8 65	26.7	7.9	7.4	19.5	26.7	-	23.1	12 431	63 900	286 620	-
	a) 1/9 65—31/12 66	30.2	8.3	8.9	21.1	28.2	-	24.3	21 174	137 247	414 751	-
	1867	31.7	8.6	8.4	24.2	28.6	-	25.2	17 947	120 343	343 559	-
	1868	31.8	8.3	9.9	22.1	28.2	-	24.4	20 308	122 426	324 345	-
	1869	33.6	8.6	10.4	23.4	29.2	-	25.5	19 180	127 365	329 157	-
	1870	32.0	8.7	9.9	23.4	30.2	-	25.9	18 981	122 362	308 624	-
	1871	32 6	9.5	10.7	25.5	33.7	-	28.4	21 068	131 929	314 627	-
	1872	34.3	9.3	11.3	25.8	32.3	-	27.8	23 565	162 016	337 539	-
	1873	38.3	8.9	11.2	24.4	30.5	-	26.5	27 227	171 527	399 857	-
	1874	43.3	9.7	10.7	24.8	33.3	-	28.5	23 668	174 178	465 813	-
	1875	43.9	9.5	8.8	24.1	33.5	-	28.1	21 512	187 135	482 540	-
	1876	40.4	9.5	8.6	23.0	32.9	-	27.3	19 566	182 971	447 336	-
	1877	38.9	8.9	7.6	22.8	31.0	-	26.1	18 246	179 718	446 814	-
	1/1—30/6 1878	35.5	8.4	5.2	20.9	30.0	-	24.7	5 679	75 710	197 294	-
	1/7 78—30/6 79	37.5	8.5	5.9	21.6	29.9	-	24.9	13 737	164 334	411 914	-
Kongsvingerbanen	1863	22.8	7.3	4.6	12.9	25.7	-	21.4	3 022	23 360	160 661	-
	1864	22.6	7.4	4.5	13.3	26.8	-	22.1	3 133	26 286	163 493	-
	1865	21.3	7.2	7 0	11.5	25.0	-	21.3	5 475	33 246	159 036	-
	1866	22.8	7.5	9.0	19.6	24.5	-	22.2	10 437	66 446	258 043	-
	1867	19.4	6.7	7.3	13.3	25.3	-	20.1	10 164	67 089	256 147	-
	1868	22.3	7.6	6.8	17.4	28.0	-	22.9	11 362	80 246	283 363	-
	1869	21.5	7.9	8.1	19.9	26.9	-	23.5	10 769	76 607	274 593	-
	1870	19.7	8.0	9.4	21.7	26.3	-	23.8	11 009	73 521	260 812	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

voyageurs.

56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
Vægtbefordring. Mouvement.											
	Vognvægt. Poids des voitures.					Bruttovægt. Poids brut.					
	I.	II.	III.	IV.		I.	II.	III.	IV.		
Sum alle Klasser. Total.	Klasse. Classe.				Sum alle Klasser. Total.	Klasse. Classe.				Sum alle Klasser. Total.	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.
Tonkilometer.											
311 507	-	3 278 995	3 109 171	-	6 388 166	-	3 394 854	3 304 819	-	6 699 673	98 525
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
385 555	406 058	520 728	555 975	707 316	2 190 077	423 827	583 088	636 478	932 239	2 575 632	37 876
431 022	421 609	588 288	484 196	847 437	2 341 530	439 077	658 499	551 911	1 123 065	2 772 552	40 773
408 189	251 978	677 296	582 764	767 760	2 279 798	262 240	745 063	681 124	999 560	2 687 987	39 529
426 011	303 568	649 955	501 641	845 878	2 301 042	315 907	719 435	579 545	1 112 166	2 727 053	40 103
357 276	358 084	547 850	543 067	798 289	2 247 290	369 425	606 553	634 731	993 857	2 604 566	38 302
387 378	387 407	502 719	1 524 961	-	2 415 087	400 290	564 114	1 838 061	-	2 802 465	41 213
423 988	459 655	602 968	1 733 168	-	2 795 791	473 544	671 664	2 074 571	-	3 219 789	47 350
393 161	427 004	612 136	1 917 989	-	2 957 129	439 544	677 743	2 233 003	-	3 350 290	49 269
403 149	444 506	612 791	1 810 888	-	2 868 185	456 809	678 191	2 136 334	-	3 271 334	48 108
362 951	478 823	661 033	1 829 737	-	2 969 593	491 254	724 933	2 116 357	-	3 332 544	49 008
573 172	669 800	1 315 354	2 500 266	-	4 485 420	690 974	1 452 601	2 915 017	-	5 058 592	55 773
481 849	603 979	1 004 782	2 044 155	-	3 652 916	621 926	1 125 125	2 387 714	-	4 134 765	60 805
467 079	578 500	1 121 022	1 960 711	-	3 660 233	598 808	1 243 448	2 285 056	-	4 127 312	60 696
476 502	545 906	1 097 392	1 919 609	-	3 562 907	565 886	1 224 757	2 248 766	-	4 039 409	59 403
449 967	539 077	1 054 662	1 741 378	-	3 335 117	558 058	1 177 024	2 050 002	-	3 785 084	55 663
467 624	556 579	1 043 366	1 588 476	-	3 188 421	577 647	1 175 295	1 903 103	-	3 656 045	53 765
523 120	591 584	1 267 221	1 777 888	-	3 636 693	615 149	1 429 237	2 115 427	-	4 159 813	61 174
598 611	685 007	1 415 548	2 233 513	-	4 334 068	712 234	1 587 075	2 633 370	-	4 932 679	72 539
663 659	858 685	1 903 050	2 682 224	-	5 443 959	882 353	2 077 228	3 148 037	-	6 107 618	89 818
691 187	952 887	2 104 034	2 760 910	-	5 817 831	974 399	2 291 169	3 243 450	-	6 609 018	95 721
649 873	884 520	2 155 816	2 599 712	-	5 640 048	904 086	2 338 787	3 047 048	-	6 289 921	92 499
644 778	939 103	2 276 201	2 836 841	-	6 052 145	957 349	2 455 919	3 283 655	-	6 696 923	98 484
278 683	434 837	1 086 555	1 292 817	-	2 814 209	440 516	1 162 265	1 490 111	-	3 092 892	90 967
589 985	917 288	2 283 239	2 712 963	-	5 913 490	931 025	2 447 573	3 124 877	-	6 503 475	95 639
187 043	185 584	365 961	1 110 329	-	1 661 874	188 606	389 321	1 270 990	-	1 848 917	23 404
192 912	195 110	397 504	1 083 973	-	1 676 587	198 243	423 790	1 247 466	-	1 869 499	23 665
197 757	222 310	436 086	1 128 909	-	1 787 305	227 785	469 332	1 287 945	-	1 985 062	23 136
334 926	329 276	684 881	1 873 917	-	2 888 074	339 713	751 327	2 131 960	-	3 223 000	26 418
333 400	391 711	1 021 319	1 803 110	-	3 216 140	401 875	1 088 408	2 059 257	-	3 549 540	29 095
374 971	473 371	931 439	1 800 464	-	3 205 274	484 733	1 011 685	2 083 827	-	3 580 245	29 346
361 969	377 709	776 290	1 816 991	-	2 970 990	388 478	852 897	2 091 584	-	3 332 959	27 319
345 342	332 203	682 971	1 764 440	-	2 779 614	343 212	756 492	2 025 252	-	3 124 956	25 614

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V 2. **Befordring af**

1	2	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Personkilometer pr. Trafik-togkilometer.	Personkilometer pr. Person-vognkilometer.	Af de bevægede Pladse er gjennemsnitlig bleven optaget.					Nettovægt af Reisende.			
				I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.
				Klasse.					Klasse.			
				Procent.								
Kongsvingerbanen	1871	19.5	7.6	11.0	18.9	26.9	-	22.9	19 206	91 168	277 382	-
	1872	18.7	6.5	10.1	14.0	26.7	-	20.0	25 108	114 492	294 670	-
	1873	21.3	6.3	11.2	14.3	23.4	-	19.2	32 311	118 342	349 613	-
	1874	24.2	5.9	10.0	16.9	19.8	-	17.9	30 192	139 299	326 248	-
	1875	22.7	5.2	7.2	13.3	19.3	-	15.9	28 337	139 118	354 030	-
	1876	20.5	4.4	5.4	11.1	17.3	-	13.6	23 723	129 644	302 430	-
	1877	16.6	4.3	5.6	12.0	16.8	-	13.7	23 873	128 789	282 778	-
	1/1—30/6 1878	14.6	3.7	3.6	10.5	14.2	-	11.7	6 820	50 552	119 232	-
	1/7 78—30/6 79	16.0	3.5	4.2	9.5	13.8	-	11.0	17 911	96 341	228 343	-
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	25.9	8.0	7.9	19.6	28.0	-	24.2	19 005	113 985	494 961	-
	1867	25.2	7.7	8.0	18.7	27.1	-	22.8	28 111	187 432	599 706	-
	1868	26.8	7.9	8.5	19.9	28.1	-	23.7	31 670	202 672	607 708	-
	1869	27.0	8.3	9.4	22.0	28.1	-	24.6	30 749	203 972	603 750	-
	1870	25.1	8.4	9.8	22.8	28.3	-	25.0	29 990	195 883	569 436	-
	1871	25.0	8.5	10.8	22.3	30.1	-	25.6	40 274	223 097	592 009	-
	1872	24.9	7.8	10.6	19.1	29.4	-	23.6	48 673	276 508	632 209	-
	1873	28.1	7.5	11.2	18.9	26.7	-	22.6	59 538	289 869	749 470	-
	1874	32.4	7.6	10.3	20.5	25.9	-	22.7	53 860	313 477	792 061	-
	1875	31.4	7.0	7.8	17.9	25.5	-	21.1	49 849	326 253	836 570	-
	1876	28.8	6.4	6.5	15.9	24.1	-	19.3	43 289	312 615	749 766	-
	1877	25.3	6.3	6.3	16.6	23.4	-	19.1	42 119	308 507	729 592	-
	1/1—30/6 1878	22.8	5 7	4.2	14.9	21.1	-	17.2	12 499	126 262	316 526	-
	1/7 78—30/6 79	26.0	4.8	4.8	14.8	19.4	-	16.5	31 648	376 534	829 905	-
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	18.1	8.5	-	8.8	34.0	-	28.4	-	3 171	42 938	-
	c) 6/10 63—31/12 64	15.2	7.4	-	7.9	29.2	-	24.7	-	3 606	49 009	-
	1865	15.7	7.7	-	8.5	29.0	-	24.6	-	3 418	43 052	-
	1866	17.3	8.0	-	10.7	29.3	-	25.6	-	4 295	46 835	-
	1867	14.8	7.2	-	9.9	27.1	-	23.5	-	5 043	51 809	-
	1868	16.3	7.6	-	11.9	28.8	-	25.4	-	6 096	58 165	-
	1869	16.8	8.0	-	12.8	30.4	-	26.8	-	6 489	59 763	-
	1870	16.4	7.7	-	13.3	28.9	-	25.8	-	6 671	57 327	-
Hamar—Aamot	1871	17.4	8.0	-	12.7	30.0	-	26.7	-	6 694	65 896	-
	1872	25.2	10.1	-	16.7	37.3	-	33.6	-	11 869	118 336	-
	1873	25.0	9.9	-	16.9	36.6	-	32.8	-	16 476	151 885	-
	1874	28.5	8.4	-	17.2	30.5	-	28.0	-	23 459	176 616	-
Hamar—Koppang	1875	27.1	8.1	-	17.9	29.0	-	26.8	-	24 967	170 619	-
	1876	25.0	6.9	-	17.1	24.5	-	23.0	-	38 656	221 097	-
Trondhj.—Støren	1865	29.9	9.6	-	16.6	21.4	44.0	32.1	-	8 242	30 532	84 861
	1866	33.8	11.3	-	15.8	30.0	46.0	37.6	-	7 706	32 284	100 390
	1867	31.6	11.1	-	13.6	23.8	50.7	36.0	-	6 729	27 282	99 447
	1868	30.8	9.1	-	11.5	20.3	41.3	30.3	-	6 243	29 320	91 379
	1869	33.2	9.6	-	11.7	21.0	42.3	32.0	-	6 901	28 173	108 906
	1870	28.8	8.5	-	9.8	19.1	38.5	28.2	-	6 193	30 070	96 798
	1871	28.1	8.2	-	9.6	17.4	38.1	27.3	-	6 670	31 253	105 749
	1872	38.6	10.3	-	10.9	21.1	48.4	34.4	-	7 978	42 638	151 392
	1873	40.2	10.3	-	11.2	21.7	47.7	34.3	-	8 557	46 000	156 479
	1874	44 3	9.8	-	11.2	19.1	49.6	32.7	-	9 882	52 482	165 265
	1875	40.2	8.3	-	12.1	16.3	40.4	27.7	-	11 158	48 057	151 247

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne anuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
Vægtbefordring.											
	Vognvægt.					Bruttovægt.					
Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	Pr. Kilometer Driftslængde.
	Klasse.					Klasse.					
Tonkilometer.											
387 756	496 152	975 696	1 833 518	-	3 305 366	515 358	1 066 864	2 110 900	-	3 693 122	30 271
434 270	703 483	1 651 409	1 960 063	-	4 314 955	728 591	1 765 901	2 254 733	-	4 749 225	38 928
500 266	818 198	1 673 729	2 652 789	-	5 144 716	850 509	1 792 071	3 002 402	-	5 644 982	46 270
495 739	1 126 303	2 298 894	3 300 891	-	6 726 088	1 156 495	2 438 193	36 27 139	-	7 221 827	59 195
521 485	1 472 562	2 921 828	3 676 453	-	8 070 843	1 500 899	3 060 946	4 030 483	-	8 592 328	70 429
455 797	1 643 241	3 262 056	3 494 353	-	8 399 650	1 666 964	3 391 700	3 796 783	-	8 855 447	72 585
435 440	1 622 930	3 231 093	3 482 125	-	8 336 148	1 646 803	3 359 882	3 764 903	-	8 771 588	71 898
176 604	726 443	1 465 142	1 745 725	-	3 937 310	733 263	1 515 694	1 864 957	-	4 113 914	67 441
336 595	1 610 199	3 083 510	3 341 043	-	8 034 752	1 628 110	3 179 851	3 563 386	-	8 371 347	68 617
627 951	699 254	1 209 873	3 159 024	-	5 068 151	718 259	1 323 858	3 653 985	-	5 696 102	35 735
815 249	995 690	2 026 101	3 847 265	-	6 869 056	1 023 801	2 213 533	4 446 971	-	7 684 305	40 444
842 050	1 051 871	2 052 461	3 761 175	-	6 865 507	1 083 541	2 255 133	4 368 883	-	7 707 557	40 566
838 471	923 615	1 873 682	3 736 600	-	6 533 897	954 364	2 077 654	4 340 350	-	7 372 368	38 802
795 309	871 280	1 737 633	3 505 818	-	6 114 731	901 270	1 933 516	4 075 254	-	6 910 040	36 369
855 380	1 052 731	2 019 062	3 421 994	-	6 493 787	1 093 005	2 242 159	4 014 003	-	7 349 167	38 680
957 390	1 295 067	2 918 630	3 737 951	-	7 951 648	1 343 740	3 195 138	4 370 160	-	8 909 038	46 890
1 098 877	1 503 205	3 089 277	4 886 302	-	9 478 784	1 562 743	3 379 146	5 635 772	-	10 577 661	55 672
1 159 398	1 984 988	4 201 944	5 983 115	-	12 170 047	2 038 848	4 515 421	6 775 176	-	13 329 445	70 156
1 212 672	2 425 449	5 025 862	6 437 363	-	13 888 674	2 475 298	5 352 115	7 273 933	-	15 101 346	79 481
1 105 670	2 527 761	5 417 872	6 094 065	-	14 039 698	2 571 050	5 730 487	6 843 831	-	15 145 368	79 713
1 080 218	2 562 033	5 507 294	6 318 966	-	14 388 293	2 604 152	5 815 801	7 048 558	-	15 468 511	81 414
455 287	1 161 280	2 551 697	3 038 542	-	6 751 519	1 173 779	2 677 959	3 355 068	-	7 206 806	75 861
1 238 087	2 527 487	8 645 744	9 163 177	-	20 336 408	2 559 135	9 022 278	9 993 082	-	21 574 495	83 622
46 109	-	107 744	255 289	-	363 033	-	110 915	298 227	-	409 142	10 766
52 615	-	128 305	314 691	-	442 996	-	131 911	363 700	-	495 611	10 544
46 470	-	111 600	263 043	-	374 643	-	115 018	306 095	-	421 113	11 082
51 130	-	110 066	287 348	-	397 414	-	114 361	334 183	-	448 544	11 804
56 852	-	141 886	350 184	-	492 070	-	146 929	401 993	-	548 922	14 445
64 261	-	142 909	379 147	-	522 056	-	149 005	437 312	-	586 317	15 429
66 252	-	142 170	368 413	-	510 583	-	148 659	428 176	-	576 835	15 180
63 998	-	140 409	371 400	-	511 809	-	147 080	428 727	-	575 807	15 153
72 590	-	148 023	411 401	-	559 424	-	154 717	477 297	-	632 014	14 698
130 205	-	199 731	594 191	-	793 922	-	211 600	712 527	-	924 127	14 439
168 361	-	273 090	779 156	-	1 052 246	-	289 566	931 041	-	1 220 607	19 072
200 075	-	382 473	1 084 428	-	1 466 901	-	405 932	1 261 044	-	1 666 976	26 047
195 586	-	392 303	1 103 821	-	1 496 124	-	417 270	1 274 440	-	1 691 710	25 325
259 753	-	632 719	1 695 480	-	2 328 199	-	671 375	1 916 577	-	2 587 952	21 388
123 635	-	138 647	285 323	382 121	806 091	-	146 889	315 855	466 982	929 726	18 974
140 380	-	138 250	214 435	430 302	782 987	-	145 956	246 719	530 692	923 367	18 844
133 458	-	138 590	229 169	388 400	756 159	-	145 319	256 451	487 847	889 617	18 155
126 942	-	152 909	286 893	436 502	876 304	-	159 152	316 213	527 881	1 003 246	20 474
143 980	-	165 695	268 107	509 510	943 312	-	172 596	296 280	618 416	1 087 292	22 189
133 061	-	176 377	314 640	497 431	988 448	-	182 570	344 710	594 229	1 121 509	22 888
143 672	-	194 901	358 590	548 634	1 102 125	-	201 571	389 843	654 383	1 245 797	25 424
202 008	-	205 925	403 300	619 344	1 228 569	-	213 903	445 938	770 736	1 430 577	29 195
211 036	-	213 368	424 161	649 595	1 287 124	-	221 925	470 161	806 074	1 498 160	30 574
227 629	-	247 065	548 113	665 109	1 460 287	-	256 947	600 595	830 374	1 687 916	34 447
210 462	-	258 941	588 620	740 882	1 588 443	-	270 099	636 677	892 129	1 798 905	36 712

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 2.

Befordring af

1	2	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Personkilometer pr. Trafik-togkilometer.	Personkilometer pr. Person-vognkilometer.	Af de bevægede Pladse er gjennemsnitlig bleven optaget.					Nettovægt af Reisende.			
				I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.
				Klasse.					Klasse.			
				Procent.								
Trondhj.-Singsaas	1876	35.2	7.0	-	9.8	12.5	36.1	23.4	-	11 703	53 390	177 840
Rørosbanen	1877	23.7	6.3	-	14.0	23.6	34.3	22.6	-	89 198	357 341	114 469
	1/1—30/6 1878	17.4	5.6	-	16.5	20.3	32.7	20.0	-	75 846	232 652	33 965
	1/7 78—30/6 79	21.5	5.8	-	16.8	22.0	34.2	21.1	-	161 149	465 450	57 968
Kr.ania-Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	55.6	10.7	-	16.6	43.9	-	35.0	-	188 171	1 040 723	-
	1874	48.9	9.4	-	20.5	37.0	-	32.7	-	167 134	882 324	-
	1875	47.6	9.8	-	23.2	38.9	-	33.9	-	194 069	771 622	-
	1876	44.7	9.1	-	20.7	36.2	-	31.4	-	172 780	703 660	-
	1877	45.3	9.3	-	21.4	36.8	-	32.2	-	170 427	685 365	-
	1/1—30/6 1878	45.6	9.0	-	21.8	34.8	-	31.1	-	73 242	296 079	-
	1/7 78—30/6 79	43.7	8.5	-	18.2	33.5	-	28.9	-	134 608	582 040	-
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68—31/12 69	29.9	8.0	-	9.9	35.9	-	27.6	-	46 023	356 076	-
	1870	28.3	8.7	-	9.6	40.4	-	30.0	-	32 720	267 026	-
	1871	25.7	8.8	-	9.5	42.6	-	30.3	-	37 094	279 456	-
	1872	24.2	9.9	-	10.5	48.1	-	34.3	-	51 774	411 636	-
	1873	29.4	10.2	-	8.7	49.6	-	34.9	-	68 275	690 957	-
	1874	30.2	9.4	-	14.7	39.3	-	33.4	-	80 464	683 945	-
	1875	28.2	9.1	-	15.7	38.4	-	32.6	-	92 067	555 846	-
	1876	27.0	8.5	-	15.9	36.4	-	30.8	-	79 480	522 914	-
	1877	26.5	8.3	-	15.9	33.7	-	29.2	-	75 015	490 007	-
	1/1—30/6 1878	25.8	7.9	-	15.2	31.8	-	27.7	-	29 588	214 532	-
	1/7 78—30/6 79	24.8	7.4	-	12.5	29.0	-	24.8	-	59 630	403 566	-
Vestbanerne	1873	41.5	10.5	-	13.4	46.0	-	34.9	-	256 446	1 731 680	-
	1874	38.8	9.4	-	18.2	37.9	-	33.2	-	247 598	1 566 269	-
	1875	37.3	9.5	-	20.0	38.4	-	33.0	-	286 136	1 327 468	-
	1876	35.3	8.9	-	17.9	35.9	-	30.7	-	252 260	1 226 574	-
	1877	35.4	8.8	-	18.3	35.1	-	30.3	-	245 442	1 175 372	-
	1/1—30/6 1878	34.9	8.5	-	18.3	33.2	-	29.2	-	102 830	510 611	-
	1/7 78—30/6 79	33.6	8.0	-	16.0	31.5	-	27.1	-	194 238	985 606	-
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	—	—	-	—	—	-	—	-	—	—	-
	1/7 78—30/6 79	19.3	9.1	-	22.9	40.1	-	36.6	-	23 792	139 874	-
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	-	8.3	7.7	18.3	27.3	45.2	25.0	19 005	125 377	569 254	92 626
	1867	-	8.0	8.0	18.1	27.0	50.7	24.1	28 111	199 204	678 797	99 447
	1868	-	8.0	8.5	19.2	27.7	41.4	24.5	31 670	215 011	695 193	91 379
	1869	-	8.3	9.4	17.6	30.2	42.3	26.1	30 749	263 385	1 047 762	108 906
	1870	-	8.4	9.8	18.4	30.5	38.5	26.3	29 990	241 467	923 859	96 798
	1871	-	8.5	10.8	18.1	32.1	38.1	26.8	40 274	273 555	968 614	105 749
	1872	-	8.7	10.6	16.7	34.2	48.4	27.5	48 673	348 129	1 204 819	151 392
	1873	-	9.3	11.2	15.8	37.2	47.7	29.7	59 538	571 348	2 679 035	156 479
	1874	-	8.7	10.3	19.1	32.2	49.6	28.3	53 860	594 416	2 587 428	165 265
	1875	-	8.2	7.8	18.6	31.3	40.4	26.7	49 849	648 514	2 382 714	151 247
	1876	-	7.5	6.5	16.6	28.6	36.1	24.3	43 289	615 234	2 250 827	177 840
	1877	-	7.3	6.3	16.7	28.3	34.3	23.9	42 119	643 147	2 262 305	114 469
	1/1—30/6 1878	-	6.6	4.2	16.3	25.3	32.7	21.9	12 499	304 938	1 059 789	33 965
	1/7 78—30/6 79	-	6.4	4.8	15.6	24.5	34.2	21.0	31 648	755 713	2 420 835	57 968

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
Vægtbefordring.											
	Vognvægt.					Bruttovægt.					
Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	I,	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	Pr. Kilometer Driftslængde.
	Klasse.					Klasse.					
Tonkilometer.											
242 933	-	336 390	854 297	973 965	2 164 652	-	348 093	907 687	1 151 805	2 407 585	30 475
561 008	-	1 868 895	3 024 166	660 284	5 553 345	-	1 958 093	3 381 507	774 753	6 114 353	19 916
342 463	-	1 349 707	2 293 720	205 290	3 848 717	-	1 425 553	2 526 372	239 255	4 191 180	19 314
684 567	-	2 805 048	4 224 850	335 273	7 365 171	-	2 966 197	4 690 300	393 241	8 049 738	18 548
1 228 894	-	2 248 812	4 218 603	-	6 467 415	-	2 436 983	5 259 326	-	7 696 309	117 861
1 049 458	-	2 094 525	4 619 133	-	6 713 658	-	2 261 659	5 501 457	-	7 763 116	146 474
965 691	-	2 110 810	3 867 308	-	5 978 118	-	2 304 879	4 638 930	-	6 943 809	131 015
876 440	-	2 080 306	3 781 111	-	5 861 417	-	2 253 086	4 484 771	-	6 737 857	127 129
855 792	-	1 998 676	3 643 002	-	5 641 678	-	2 169 103	4 328 367	-	6 497 470	122 593
369 321	-	845 637	1 659 767	-	2 505 404	-	918 879	1 955 846	-	2 874 725	108 480
716 648	-	1 802 074	3 353 747	-	5 155 821	-	1 936 682	3 935 787	-	5 872 469	110 801
402 099	-	923 265	1 903 555	-	2 826 820	-	969 288	2 259 631	-	3 228 919	29 760
299 746	-	683 986	1 276 939	-	1 960 925	-	716 706	1 543 965	-	2 260 671	25 400
316 550	-	781 397	1 262 867	-	2 044 264	-	818 491	1 542 323	-	2 360 814	25 385
463 410	-	987 094	1 631 179	-	2 618 273	-	1 038 868	2 042 815		3 081 683	25 831
759 232	-	1 551 749	2 641 619	-	4 193 368	-	1 620 024	3 332 576	-	4 952 600	34 634
764 409	-	1 497 015	3 440 885	-	4 937 900	-	1 577 479	4 124 830	-	5 702 309	39 876
647 913	-	1 490 757	2 921 477	-	4 412 234	-	1 582 824	3 477 323	-	5 060 147	35 385
602 394	-	1 465 268	2 942 490	-	4 407 758	-	1 544 748	3 465 404	-	5 010 152	35 036
565 022	-	1 339 811	2 868 070	-	4 207 881	-	1 414 826	3 358 077	-	4 772 903	33 376
244 120	-	565 149	1 348 082	-	1 913 231	-	594 737	1 562 614	-	2 157 351	30 172
463 196	-	1 200 986	2 701 067	-	3 902 053	-	1 260 616	3 104 633	-	4 365 249	30 526
1 988 126	-	3 800 561	6 860 222	-	10 660 783	-	4 057 007	8 591 902	-	12 648 909	60 715
1 813 867	-	3 591 540	8 060 018	-	11 651 558	-	3 839 138	9 626 287	-	13 465 425	68 674
1 613 604	-	3 601 567	6 788 785	-	10 390 352	-	3 887 703	8 116 253	-	12 003 956	61 220
1 478 834	-	3 545 574	6 723 601	-	10 269 175	-	3 797 834	7 950 175	-	11 748 009	59 915
1 420 814	-	3 338 487	6 511 072	-	9 849 559	-	3 583 929	7 686 444	-	11 270 373	57 479
613 441	-	1 410 786	3 007 849	-	4 418 635	-	1 513 616	3 518 460	-	5 032 076	51 348
1 179 844	-	3 003 060	6 054 814	-	9 057 874	-	3 197 298	7 040 420	-	10 237 718	-
—	-	—	—	-	—	-	—	—	-	—	—
163 666	-	384 126	802 491	-	1 186 617	-	407 918	942 365	-	1 350 283	17 767
806 262	699 254	1 456 272	3 673 142	406 211	6 234 879	718 259	1 581 649	4 242 396	498 837	7 041 141	28 576
1 005 559	995 690	2 306 577	4 426 618	388 400	8 117 285	1 023 801	2 505 781	5 105 415	487 847	9 122 844	32 934
1 033 253	1 050 871	2 348 279	4 427 215	436 502	8 263 867	1 083 541	2 563 290	5 122 408	527 881	9 297 120	33 564
1 450 802	923 615	3 104 812	6 276 675	509 510	10 814 612	954 364	3 368 197	7 324 437	618 416	12 265 414	31 816
1 292 114	871 280	2 738 405	5 468 797	497 431	9 575 913	901 270	2 979 872	6 392 656	594 229	10 868 027	29 603
1 388 192	1 052 731	3 143 383	5 454 852	548 634	10 199 600	1 093 005	3 416 938	6 423 466	654 383	11 587 792	30 901
1 753 013	1 295 067	4 311 380	6 366 621	619 344	12 592 412	1 343 740	4 659 509	7 571 440	770 736	14 345 425	33 970
3 466 400	1 503 205	7 376 296	12 949 841	649 595	22 478 937	1 562 743	7 947 644	15 628 876	806 074	25 945 337	50 710
3 400 969	1 984 988	8 423 022	15 675 674	665 109	26 748 793	2 038 848	9 017 438	18 263 102	830 374	30 149 762	60 420
3 232 324	2 425 449	9 278 673	14 918 589	740 882	27 363 593	2 475 298	9 927 187	17 301 303	892 129	30 595 917	60 978
3 087 190	2 527 761	9 932 555	15 367 443	973 965	28 801 724	2 571 050	10 547 789	17 618 270	1 151 805	31 888 914	54 418
3 062 040	2 562 033	10 714 676	15 854 204	660 284	29 791 197	2 604 152	11 357 823	18 116 509	774 753	32 853 237	47 407
1 411 191	1 161 280	5 312 190	8 340 111	205 290	15 018 871	1 173 779	5 617 128	9 399 900	239 255	16 430 062	35 640
3 266 164	2 527 487	14 837 978	20 245 332	335 273	37 946 070	2 559 135	15 593 691	22 666 167	393 241	41 212 234	42 751

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 2.

Befordring af

Transport de

1	2	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Befordret Nettovægt i pCt. af Bruttovægt. Rapport du poids net au poids brut.	Befordret Vognvægt for hver Reisende. Poids moyen de voiture par voyageur (Poids mort).					Reisende pr. Kilometer Driftslængde. Nombre de voyageurs par kilomètre exploité.				
			I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser. Moyenne de toutes classes.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser. Total.
			Klasse. Classe.					Klasse. Classe.				
			Ton. Tonnes.					Antal. Nombre.				
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	4.6	-	2.11	1.19	-	1.53	-	607	1 310	-	1 917
Hovedbanen	1/954—31/855	—	—	—	—	—	—	100	274	116	1 393	1 883
	1/955—31/856	15.0	1.70	0.62	0.52	0.23	0.42	86	328	457	1 432	2 366
	1/956—31/857	15.5	1.80	0.63	0.53	0.14	0.41	81	331	350	1 776	2 559
	1/957—31/858	15.1	1.83	0.75	0.44	0.24	0.42	44	316	527	1 541	2 464
	1/958—31/859	15.6	1.84	0.70	0.48	0.24	0.44	52	322	400	1 700	2 502
	1/959—31/860	13.7	2.36	0.70	0.44	0.35	0.47	51	286	491	1 389	2 228
	1/960—31/861	13.8	2.25	0.61	0.36	-	0.47	54	286	1 749	-	2 096
	1/961—31/862	13.2	2.47	0.66	0.38	-	0.49	59	319	1 867	-	2 352
	1/962—31/863	11.7	2.54	0.70	0.46	-	0.56	55	335	1 897	-	2 387
	1/963—31/864	12.3	2.69	0.70	0.42	-	0.53	54	334	1 952	-	2 566
	1/964—31/865	10.9	2.88	0.77	0.47	-	0.61	55	345	1 692	-	2 296
	a) 1/965—31/1266	11.3	2.36	0.72	0.45	-	0.59	76	604	1 963	-	2 685
	1867	11.6	2.51	0.62	0.44	-	0.57	88	719	2 111	-	2 918
	1868	11.3	2.13	0.68	0.45	-	0.59	95	751	2 067	-	2 913
	1869	11.8	2.04	0.64	0.44	-	0.56	103	761	2 073	-	2 937
	1870	11.9	2.12	0.64	0.42	-	0.55	96	726	2 120	-	2 942
	1871	12.8	1.97	0.59	0.38	-	0.51	109	808	2 182	-	3 099
	1872	12.6	1.88	0.59	0.39	-	0.52	126	1 261	2 271	-	3 658
	1873	12.1	1.88	0.62	0.42	-	0.54	153	1 199	2 786	-	4 138
	1874	10.9	2.71	0.82	0.43	-	0.61	143	1 174	3 328	-	4 645
	1875	10.6	3.31	0.84	0.43	-	0.63	132	1 297	3 428	-	4 857
	1876	10.3	3.38	0.88	0.43	-	0.65	119	1 292	3 185	-	4 596
	1877	9.6	3.85	0.95	0.47	-	0.70	108	1 230	3 093	-	4 431
	1/1—30/6 1878	9.0	5.72	1.07	0.49	-	0.75	72	1 048	2 652	-	3 772
	1/178—30/679	9.1	4.99	1.04	0.49	-	0.75	83	1 068	2 668	-	3 819
Kongsvingerbanen	1863	10.1	4.59	1.17	0.52	-	0.66	10	89	783	-	882
	1864	10.3	4.65	1.13	0.49	-	0.65	10	96	782	-	998
	1865	9.9	3.03	0.98	0.53	-	0.67	16	122	743	-	958
	1866	10.4	2.36	0.77	0.54	-	0.64	21	182	943	-	1 152
	1867	9.4	2.88	1.14	0.53	-	0.72	20	186	869	-	1 075
	1868	10.5	3.11	0.87	0.48	-	0.64	19	215	891	-	1 125
	1869	15.8	2.62	0.76	0.49	-	0.61	22	192	871	-	1 085
	1870	11.0	2.26	0.69	0.51	-	0.60	22	183	805	-	1 010

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

voyageurs.

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
Personkilometer pr. Kilometer Driftslængde. (Specifike Personfrequens). Parcours kilométrique des voyageurs par kilomètre exploité. (Fréquence spécifique des voyageurs).					Af det befordrede Antal Reisende kommer paa: Décomposition du nombre des voyageurs.				Af Personkilometer kommer paa: Décomposition du parcours kilométrique des voyageurs.			
I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser. Total.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Klasse. Classe.					Klasse. Classe.				Klasse. Classe.			
Antal. Nombre.					Procent. Pour cent.				Procent. Pour cent.			
-	22 804	38 509	-	61 313	-	31.7	68.3	-	-	37.2	62.8	-
—	—	—	—	—	5.3	14.6	6.2	73.9	—	—	—	—
3 498	12 274	15 845	44 271	75 888	3.7	14.3	19.8	62.2	4.6	16.2	20.9	58.3
3 438	13 819	13 328	54 251	84 836	3.2	13.0	13.8	70.0	4.1	16.3	15.7	63.9
2 020	13 338	19 360	45 625	80 343	1.8	13.0	21.7	63.5	2.5	16.6	24.1	56.8
2 429	13 676	15 334	52 413	83 852	2.1	13.0	16.2	68.7	2.9	16.3	18.3	62.5
2 232	11 554	18 042	38 493	70 321	2.3	12.9	22.2	62.6	3.2	16.4	25.7	54.7
2 536	12 084	61 627	-	76 247	2.6	13.7	83.7	-	3.3	15.9	80.8	-
2 734	13 521	67 198	-	83 453	2.6	14.2	83.2	-	3.3	16.2	80.5	-
2 468	12 913	62 004	-	77 385	2.4	14.7	82.9	-	3.2	16.7	80.1	-
2 422	12 873	64 057	-	79 352	2.3	14.3	83.4	-	3.1	16.2	80.7	-
2 447	12 577	56 415	-	71 439	2.6	16.5	80.9	-	3.3	17.7	79.0	-
3 124	20 252	61 201	-	84 577	2.9	22.9	74.2	-	3.7	24.0	72.3	-
3 532	23 687	67 622	-	94 841	3.0	24.6	72.4	-	3.7	25.0	71.3	-
3 997	24 097	63 840	-	91 934	3.3	25.7	71.0	-	4.3	26.2	69.5	-
3 933	25 069	64 787	-	93 789	3.5	25.9	70.6	-	4.2	26.7	69.1	-
3 736	24 084	60 746	-	88 566	3.2	24.7	72.1	-	4.2	27.2	68.6	-
4 147	25 967	61 927	-	92 041	3.5	26.1	70.4	-	4.4	28.2	67 4	-
4 638	31 889	66 437	-	102 964	3.4	34.5	62.1	-	4.5	31.0	64.5	-
5 359	33 761	78 703	-	117 823	3.7	29.0	67.3	-	4.5	28.7	66.8	-
4 659	34 283	91 685	-	130 627	3.1	25.2	71.7	-	3.6	26.3	70.1	-
4 234	36 834	94 977	-	136 045	2.7	26.7	70.6	-	3.1	27.1	69.8	-
3 851	36 014	88 048	-	127 913	2.6	28.1	69.3	-	3.0	28.1	68.9	-
3 591	35 373	87 945	-	126 909	2.5	27.7	69.8	-	3.1	27.9	69.0	-
2 235	29 804	77 666	-	109 705	1.9	27.8	70.3	-	1.9	27.2	70.9	-
2 704	32 345	81 076	-	116 125	2.2	27.9	69.9	-	2.3	27.9	69.8	-
512	3 958	27 219	-	31 689	1.1	10.1	88.8	-	1.6	12.5	85.9	-
531	4 453	27 699	-	32 683	1.2	10.8	88.0	-	1.6	13.6	84.8	-
854	5 186	24 809	-	30 849	1.7	13.9	84.4	-	2.8	16.8	80.4	-
1 195	7 290	28 309	-	36 744	1.8	15.9	82.3	-	3.1	19.9	77.0	-
1 115	7 355	28 101	-	36 571	1.9	17.3	80.8	-	3.1	20.4	76.5	-
1 247	8 804	31 087	-	41 138	1.7	19.1	79.2	-	3.0	21.3	75.7	-
1 181	8 404	30 125	-	39 710	2.0	17.7	80.3	-	3.0	21.1	75.9	-
1 208	8 066	28 613	-	37 887	2.2	18.1	79.7	-	3.2	21.1	75.7	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Befordring af

1	2	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Befordret Nettovægt i pCt. af Bruttovægt.	Befordret Vognvægt for hver Reisende.					Reisende pr. Kilometer Driftslængde.				
			I.	II.	III.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.
			Klasse.					Klasse.				
			Ton.					Antal.				
Kongsvingerbanen	1871	10.5	1.93	0.80	0.49	-	0.64	30	197	820	-	1 047
	1872	9.1	2.09	1.08	0.49	-	0.74	36	254	944	-	1 234
	1873	8.9	1.89	1.06	0.57	-	0.77	52	249	1 128	-	1 429
	1874	6.9	2.78	1.23	0.76	-	1.01	48	274	1 063	-	1 385
	1875	6.1	3.88	1.57	0.78	-	1.16	39	281	1 039	-	1 359
	1876	5.1	5.17	1.88	0.86	-	1.37	31	282	952	-	1 265
	1877	5.0	5.08	1.87	0.92	-	1.43	33	270	870	-	1 173
	1/1—30/6 1878	4.3	7.96	2.17	1.09	-	1.66	22	215	709	-	946
	1/778—30/679	4.0	6.71	2.39	1.12	-	1.78	21	196	615	-	832
Østbanerne	b) 1/962—31/1266	11.0	2.75	0.79	0.48	-	0.60	29	204	1 050	-	1 365
	1867	10.6	2.65	0.81	0.48	-	0.63	35	307	1 105	-	1 447
	1868	10.9	2.48	0.76	0.46	-	0.61	37	327	1 078	-	1 442
	1869	11.4	2.24	0.69	0.46	-	0.58	42	317	1 079	-	1 438
	1870	11.5	2.17	0.66	0.46	-	0.58	40	302	1 066	-	1 408
	1871	11.6	1.95	0.68	0.43	-	0.57	45	326	1 097	-	1 468
	1872	10.7	1.99	0.79	0.44	-	0.62	51	506	1 181	-	1 738
	1873	10.4	1.89	0.79	0.49	-	0.64	68	472	1 431	-	1 971
	1874	8.7	2.75	1.00	0.56	-	0.78	63	466	1 561	-	2 090
	1875	8.0	3.64	1.15	0.57	-	0.86	55	512	1 569	-	2 136
	1876	7.3	4.36	1.29	0.61	-	0.95	48	512	1 466	-	2 026
	1877	7.0	4.54	1.32	0.65	-	0.99	46	484	1 388	-	1 918
	1/1—30/6 1878	6.3	6.94	1.51	0.72	-	1.11	30	410	1 172	-	1 612
	1/778—30/679	6.2	5.97	1.54	0.71	-	1.12	33	411	1 141	-	1 585
Hamar—Grundset	6/1062—5/1063	11.3	-	2.54	0.44	-	0.59	-	45	747	-	793
	c) 6/1063—31/1264	10.6	-	2.66	0.48	-	0.63	-	38	697	-	754
	1865	11.0	-	2.44	0.46	-	0.62	-	52	811	-	868
	1866	11.4	-	1.91	0.46	-	0.58	-	67	925	-	992
	1867	10.4	-	2.10	0.51	-	0.65	-	84	1 064	-	1 148
	1868	11.0	-	1.75	0.49	-	0.61	-	101	1 217	-	1 318
	1869	11.5	-	1.64	0.46	-	0.58	-	102	1 216	-	1 318
	1870	11.1	-	1.57	0.48	-	0.59	-	111	1 142	-	1 253
Hamar—Aamot	1871	11.5	-	1.65	0.46	-	0.58	-	91	1 098	-	1 189
	1872	14.1	-	1.26	0.38	-	0.46	-	87	1 141	-	1 228
	1873	13.8	-	1.24	0.38	-	0.47	-	122	1 446	-	1 568
	1874	12.0	-	1.22	0.46	-	0.55	-	180	1 659	-	1 839
Hamar—Koppang	1875	11.6	-	1.17	0.49	-	0.57	-	175	1 553	-	1 728
	1876	10.0	-	1.22	0.57	-	0.67	-	111	872	-	983
Trondhj.—Støren	1865	13.3	-	1.26	0.69	0.34	0.49	-	83	387	816	1 286
	1866	15.2	-	1.34	0.49	0.32	0.42	-	81	425	1 020	1 526
	1867	15.0	-	1.54	0.63	0.29	0.43	-	73	346	967	1 386
	1868	12.7	-	1.83	0.73	0.36	0.52	-	66	389	859	1 314
	1869	13.2	-	1.79	0.71	0.35	0.49	-	70	395	1 040	1 505
	1870	11.9	-	2.13	0.78	0.38	0.55	-	62	436	999	1 497
	1871	11.5	-	2.18	0.86	0.39	0.57	-	68	477	1 157	1 702
	1872	14.1	-	1.93	0.70	0.31	0.45	-	85	676	1 644	2 405
	1873	14.1	-	1.86	0.69	0.31	0.45	-	88	702	1 767	2 557
	1874	13.5	-	1.86	0.78	0.30	0.48	-	107	806	1 905	2 818
	1875	11.7	-	1.75	0.91	0.37	0.56	-	136	725	1 793	2 654

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
Personkilometer pr. Kilometer Driftslængde, (Specifike Personfrequens).					Af det befordrede Antal Reisende kommer paa:				Af Personkilometer kommer paa:			
I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Klasse.					Klasse.				Klasse.			
Antal.					Procent.				Procent.			
2 107	10 002	30 431	-	42 540	2.9	18.8	78.3	-	5.0	23.5	71.5	-
2 755	12 561	32 327	-	47 643	3.0	20.5	76.5	-	5.8	26.3	67.9	-
3 545	12 983	38 355	-	54 883	3.6	17.4	79.0	-	6.5	22.9	70.6	-
3 312	15 282	35 792	-	54 386	3.4	19.8	76.8	-	6.1	28.1	65.8	-
3 109	15 262	38 840	-	57 211	2.8	20.7	76.5	-	5.4	27.1	67.5	-
2 603	14 223	33 179	-	50 005	2.4	22 3	75.3	-	5.2	28.4	66.4	-
2 619	14 129	31 023	-	47 771	2.8	23.0	74.2	-	5.5	29.5	65.0	-
1 496	11 092	26 161	-	38 749	2.3	22.8	74.9	-	3.9	28.6	67.5	-
1 965	10 569	24 393	-	36 927	2.6	23.5	73.9	-	5.3	28.6	66.1	-
1 596	9 571	41 560	-	52 727	2.3	16.0	81 7	-	3.0	18.2	78.8	-
1 980	13 203	42 246	-	57 429	2.4	21.2	76.4	-	3.4	23.0	73.6	-
2 231	14 277	42 809	-	59 317	2.6	22.7	74.7	-	3.8	24.1	72.1	-
2 166	14 369	42 531	-	59 066	2.9	22.1	75.0	-	3.7	24.2	72.1	-
2 113	13 799	40 114	-	56 026	2.9	21.4	75.7	-	3.8	24.6	71.6	-
2 837	15 716	41 704	-	60 257	3.1	22.2	74.7	-	4.5	26.1	69.4	-
3 429	19 478	44 535	-	67 442	3.0	29.1	67.9	-	5.1	28.9	66.0	-
4 194	20 420	52 796	-	77 410	3.4	24.0	72.6	-	5.4	26.4	68.2	-
3 794	22 083	55 796	-	81 673	3.0	22.3	74.7	-	4.5	27.1	68.4	-
3 512	22 983	58 931	-	85 426	2.6	23.9	73.5	-	4.1	26.9	69.0	-
3 049	22 022	52 816	-	77 887	2.3	25.3	72.4	-	4.0	28.5	67.5	-
2 967	21 732	51 395	-	76 094	2.4	25 3	72.3	-	3.9	28.6	67.5	-
1 761	17 789	44 594	-	64 144	1.9	25.4	72.7	-	2.7	27.8	69.5	-
2 229	18 363	44 679	-	65 271	2.1	25.9	72.0	-	3.4	28.1	68.5	-
-	1 117	15 124	-	16 241	-	5.6	94.4	-	-	6.8	93.2	-
-	1 027	13 957	-	14 984	-	5.1	94.9	-	-	6.9	93.1	-
-	1 204	15 164	-	16 368	-	6.1	93.9	-	-	7.4	92.6	-
-	1 513	16 496	-	18 009	-	6.8	93.2	-	-	8.4	91.6	-
-	1 776	18 248	-	20 024	-	7.3	92.7	-	-	8.8	91.2	-
-	2 147	20 487	-	22 634	-	7.6	92.4	-	-	9.5	90.5	-
-	2 285	21 050	-	23 335	-	7.8	92.2	-	-	9.8	90.2	-
-	2 350	20 192	-	22 542	-	8.8	91.2	-	-	10.4	89.6	-
-	2 084	20 511	-	22 595	-	7.6	92.4	-	-	9.2	90.8	-
-	2 482	24 748	-	27 230	-	7.1	92.9	-	-	9.1	90.0	-
-	3 446	31 763	-	35 209	-	7.8	92.2	-	-	9.7	90.2	-
-	4 906	36 936	-	41 842	-	9.8	90.2	-	-	11.7	88.3	-
-	5 002	34 186	-	39 188	-	10.1	89.9	-	-	12.8	87.2	-
-	4 276	24 457	-	28 733	-	11.3	88.7	-	-	14.9	85.1	-
-	2 251	8 340	23 180	43 771	-	6.6	30.0	63.4	-	6.7	24.7	68.6
-	2 105	8 818	27 422	38 345	-	5.3	27.9	66.8	-	5.4	22.9	71.7
-	1 838	7 452	27 164	36 454	-	5.3	25.0	69.7	-	5.0	20.3	74.7
-	1 705	8 009	24 960	34 674	-	5.1	29.6	65.3	-	4.9	23.1	72.0
-	1 885	7 695	29 748	39 328	-	4.6	26.3	69.1	-	4.8	19.6	75.6
-	1 691	8 214	26 440	38 345	-	4.2	29.1	66.7	-	4.7	22.7	72.6
-	1 822	8 537	28 885	39 244	-	4.0	28.0	68.0	-	4.6	21.7	73.7
-	2 179	11 647	41 352	55 178	-	3.5	28.1	68.4	-	3.9	21.1	75.0
-	2 337	12 565	42 742	57 644	-	3.4	27.5	69.1	-	4.0	21.8	74.2
-	2 699	14 335	45 143	62 177	-	3.1	29.3	67.6	-	4.3	23.1	72.6
-	3 048	13 127	41 413	57 488	-	5.1	27.3	67.6	-	5.4	22.7	71.9

Tab. V. 2. **Befordring af**

1	2	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Befordret Nettovægt i pCt. af Bruttovægt.	Befordret Vognvægt for hver Reisende.					Reisende pr. Kilometer Driftslængde.				
			I.	II.	II.	IV.	Gjennemsnitlig for alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.
			Klasse.					Klasse.				
			Ton.					Antal.				
Trondhj.-Singsaas	1876	10.1	-	2.15	1.19	0.41	0.67	-	74	439	1 121	1 634
Rørosbanen	1877	9.2	-	1.57	0.63	0.43	0.74	-	69	491	215	775
	1/1—30/6 1878	8.2	-	1.33	0.74	0.45	0.84	-	44	358	88	490
	1/7 78—30/6 79	8.5	-	1.30	0.68	0.43	0.80	-	42	340	78	460
Kr.ania—Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	15.9	-	0.89	0.30	-	0.39	-	1 162	8 794	-	9 956
	1874	13.5	-	0.94	0.39	-	0.47	-	1 435	10 867	-	12 302
	1875	13.9	-	0.81	0.37	-	0.46	-	1 713	9 771	-	11 484
	1876	13.0	-	0.90	0.40	-	0.50	-	1 550	9 119	-	10 669
	1877	13.2	-	0.88	0.40	-	0.49	-	1 508	9 007	-	10 515
	1/1—30/6 1878	12.8	-	0.86	0.42	-	0.51	-	1 316	7 826	-	9 142
	1/7 78—30/6 79	12.2	-	1.00	0.43	-	0.54	-	1 211	7 553	-	8 764
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68-31/12 69	12.5	-	1.49	0.40	-	0.53	-	179	1 809	-	1 988
	1870	13.2	-	1.56	0.36	-	0.49	-	158	1 666	-	1 824
	1871	13.4	-	1.57	0.34	-	0.48	-	166	1 668	-	1 834
	1872	15.9	-	1.42	0.29	-	0.42	-	165	1 887	-	2 052
	1873	15.3	-	1.70	0 29	-	0.41	-	161	2 453	-	2 614
	1874	13.4	-	1.39	0.38	-	0.48	-	198	2 569	-	2 767
	1875	12.8	-	1.21	0.39	-	0.51	-	224	2 055	-	2 279
	1876	12.0	-	1.38	0.42	-	0.54	-	184	1 917	-	2 101
	1877	11.8	-	1.33	0.44	-	0.56	-	176	1 814	-	1 990
	1/1—30/6 1878	11.3	-	1.43	0.47	-	0.59	-	139	1 570	-	1 709
	1/7 78—30/6 79	10.6	-	1.50	0.50	-	0.63	-	133	1 414	-	1 547
Vestbanerne	1873	15.7	-	1.11	0.29	-	0.40	-	439	4 260	-	4 699
	1874	13.5	-	1.08	0.38	-	0.48	-	484	4 616	-	5 100
	1875	13.4	-	0.94	0.38	-	0.48	-	573	3 967	-	4 540
	1876	12.6	-	1.05	0.41	-	0.52	-	506	3 706	-	4 212
	1877	12.6	-	1.02	0.41	-	0.52	-	490	3 606	-	4 096
	1/1—30/6 1878	12.2	-	1.03	0.44	-	0.54	-	421	3 137	-	3 558
	1/7 78—30/6 79	11.5	-	1.16	0.46	-	0.57	-	386	2 944	-	3 330
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	—	-	—	—	-	—	-	—	—	-	—
	1/7 78—30/6 79	12.1	-	1.21	0.43	-	0.54	-	122	1 052	-	1 174
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	11.4	2.75	0.87	0.48	0.33	0.58	-	-	-	-	1 296
	1867	11.0	2.65	0.86	0.48	0.29	0.60	-	-	-	-	1 395
	1868	11.1	2.48	0.82	0.48	0.36	0.60	-	-	-	-	1 402
	1869	11.8	2.24	0.88	0.45	0.35	0.56	-	-	-	-	1 590
	1870	11.9	2.17	0.85	0.44	0.38	0.55	-	-	-	-	1 506
	1871	11.9	1.95	0.86	0.42	0.39	0.55	-	-	-	-	1 558
	1872	12.2	1.99	0.93	0.39	0.31	0.54	-	-	-	-	1 827
	1873	13.4	1.89	0.97	0.36	0.31	0 48	-	-	-	-	3 087
	1874	11.3	2.75	1.06	0.45	0.30	0.59	-	-	-	-	3 312
	1875	10.6	3.64	1.07	0.47	0.37	0.63	-	-	-	-	3 071
	1876	9.6	4.36	1.26	0.51	0.41	0.70	-	-	-	-	2 488
	1877	9.3	4.54	1.24	0.52	0.43	0 73	-	-	-	-	2 396
	1/1—30/6 1878	8.6	6.94	1.30	0.59	0.45	0.79	-	-	-	-	1 320
	1/7 78—30/6 79	7.9	5.97	1.47	0.62	0.43	0.87	-	-	-	-	1 425

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Reisende.

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
Personkilometer pr. Kilometer Driftslængde, (Specifike Personfrequens).					Af det befordrede Antal Reisende kommer paa:				Af Personkilometer kommer paa:			
I.	II.	III.	IV.	Sum alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Klasse.					Klasse.				Klasse.			
Antal.					Procent.				Procent.			
-	1 983	9 045	30 130	41 158	-	4.5	27.0	68.5	-	4.8	22.0	73.2
-	3 889	15 579	4 994	24 462	-	8.9	63.3	27.8	-	15.9	63.7	20.4
-	4 678	14 350	2 095	21 123	-	9.1	72.9	18.0	-	22.2	67.9	9.9
-	4 970	14 354	1 788	21 112	-	9.0	74.0	17.0	-	23.5	68.0	8.5
-	38 569	213 312	-	251 881	-	11.7	88.3	-	-	15.3	84.7	-
-	42 207	222 816	-	265 023	-	11.7	88.3	-	-	15.9	84.1	-
-	49 009	194 860	-	243 869	-	14.9	85.1	-	-	20.1	79.9	-
-	43 633	177 698	-	221 331	-	14.5	85.5	-	-	19.7	80.3	-
-	43 039	173 078	-	216 117	-	14.4	85.6	-	-	19.9	80.1	-
-	36 992	149 540	-	186 532	-	14.4	85.6	-	-	19.8	80.2	-
-	33 993	146 985	-	180 978	-	13.8	86.2	-	-	18.8	81.2	-
-	5 677	43 925	-	49 602	-	9.0	91.0	-	-	11.4	88.6	-
-	4 921	40 157	-	45 078	-	8.7	91.3	-	-	10.9	89.1	-
-	5 339	40 219	-	45 558	-	9.1	90.9	-	-	11.7	88.3	-
-	5 809	46 181	-	51 990	-	8.0	92.0	-	-	11.2	88.8	-
-	6 390	64 671	-	71 061	-	6.1	93.9	-	-	9.0	91.0	-
-	7 531	64 015	-	71 546	-	7.2	92.8	-	-	10.6	89.4	-
-	8 617	52 025	-	60 642	-	9.8	90.2	-	-	14.2	85.8	-
-	7 439	48 943	-	56 382	-	8.8	91.2	-	-	13.2	86.8	-
-	7 021	45 863	-	52 884	-	8.9	91.1	-	-	13.3	86.7	-
-	5 539	40 159	-	45 698	-	8.9	91.1	-	-	12.2	87.8	-
-	5 581	37 772	-	43 353	-	8.6	91.4	-	-	12.9	87.1	-
-	16 478	111 270	-	127 748	-	9.4	90.6	-	-	12.9	87.1	-
-	16 908	106 955	-	123 863	-	9.5	90.5	-	-	13.6	86.4	-
-	19 539	90 648	-	110 187	-	12.6	87.4	-	-	17.3	82.7	-
-	17 226	83 759	-	100 985	-	12.0	88.0	-	-	17.1	82.9	-
-	16 760	80 262	-	97 022	-	12.0	88.0	-	-	17.3	82.7	-
-	14 044	69 736	-	83 780	-	11.8	88.2	-	-	16.8	83.2	-
-	13 264	67 304	-	80 568	-	11.6	88.4	-	-	16.5	83.5	-
-	—	—	-	—	-	—	—	-	-	—	—	-
-	4 189	24 633	-	28 822	-	10.4	89.6	-	-	14.5	85.5	-
-	-	-	-	43 847	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	48 586	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	49 925	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	36 411	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	36 290	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	38 248	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	55 561	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	90 740	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	91 221	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	86 213	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	70 513	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	59 140	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	40 971	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	45 347	-	-	-	-	-	-	-	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3.

Befordring

Transport

1	2	92	93	94	95	96
		Gods. Marchandises.				
					Heraf	
					i Retning	
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Fragtgods. Petite vitesse.	Fragtfrit Gods. Transport gratuit.	Sum. Total.	Op. Aller.	Ned. Retour.
		t.	t.	t.	t.	t.
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	12 564	1 114	13 678	8 028	5 650
Hovedbanen	1/9 54—31/8 55	(I Col. 94)	(I Col. 94)	82 961	12 755	70 206
	1/9 55—31/8 56			117 065	17 558	99 507
	1/9 56—31/8 57			138 744	27 359	111 385
	1/9 57—31/8 58			142 064	19 418	122 646
	1/9 58—31/8 59			154 486	24 870	129 616
	1/9 59—31/8 60			144 143	27 566	116 577
	1/9 60—31/8 61			173 681	42 576	131 105
	1/9 61—31/8 62			195 947	38 460	157 487
	1/9 62—31/8 63			204 772	42 076	162 696
	1/9 63—31/8 64			221 190	47 561	173 629
	1/9 64—31/8 65	191 121	15 392	206 513	48 835	157 678
	a) 1/9 65—31/12 66	316 573	16 028	332 601	60 198	272 403
	1867	241 269	11 199	252 468	40 572	211 896
	1868	252 093	12 597	264 690	49 970	214 720
	1869	277 669	14 010	291 679	55 664	236 015
	1870	275 934	15 402	291 336	54 046	237 290
	1871	266 904	9 928	276 832	45 473	231 359
	1872	305 953	11 531	317 484	54 017	263 467
	1873	334 722	10 157	344 879	67 853	277 026
	1874	342 290	13 289	355 579	86 835	268 744
	1875	334 561	15 149	349 710	90 312	259 398
	1876	400 220	9 481	409 701	92 019	317 682
	1877	405 872	6 913	412 785	108 006	304 779
	1/1—30/6 1878	162 256	4 390	166 646	36 290	130 356
	1/7 78—30/6 79	287 630	11 541	299 171	81 124	218 047
Kongsvingerbanen	1863	(I Col. 94)	(I Col. 94)	46 227	11 082	35 145
	1864	65 012	589	65 601	15 523	50 078
	1865	59 429	2 955	62 384	10 610	51 774
	1866	89 753	3 782	93 535	12 262	81 273
	1867	104 730	4 007	108 737	12 800	95 937
	1868	126 243	4 380	130 623	15 129	115 494
	1869	123 078	4 964	128 042	15 547	112 495
	1870	120 637	3 519	124 156	16 887	107 269

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

de marchandises.

97		98		99		100		101	102	103	104
Af Gods er bleven befordret Tonnes de marchandises transportée.								Kjøreredskaber & levende Dyr. Equipages et animaux.			
Mellem Banens egne Stationer (Lokaltrafik.) Entre les stations propres. (Trafic local).		Til fremmede Baners Stationer. Expediées aux stations des lignes étrangères		Fra fremmede Baners Stationer. Arrivées des stations des lignes étrangères.		I Gjennemgangstrafik. Trafic de transit..		Kjøreredskaber. Equipages.	Levende Dyr. Animaux.	Samlet Vægt. Poids total.	Hovedsum. Total. (Col. 94 + 103).
t.	pCt. (Col. 94) Pour cent.	t.	pCt. (Col. 94) Pour cent.	t.	pCt. (Col. 94) Pour cent.	t.	pCt. (Col. 94) Pour cent.	Antal. Nombre.		t.	t.
13 413	98.1	141	1.0	124	0.9	-	-	179	1 526	324	14 002
82 961	100	-	-	-	-	-	-	700	2 981	—	82 961
117 065	100	-	-	-	-	-	-	947	3 560	498	117 563
138 744	100	-	-	-	-	-	-	933	2 984	498	139 242
142 064	100	-	-	-	-	-	-	732	3 059	488	142 552
154 486	100	-	-	-	-	-	-	822	3 708	857	155 343
144 143	100	-	-	-	-	-	-	792	2 951	772	144 915
173 681	100	-	-	-	-	-	-	819	1 694	558	174 239
195 947	100	-	-	-	-	-	-	830	2 325	737	196 684
a) 171 207	83.6	b) 6 222	3.0	c) 27 343	13.4	-	-	767	2 699	826	205 598
- 162 317	73.4	- 12 163	5.5	- 46 710	21.1	-	-	765	2 590	717	221 907
- 155 441	75.2	- 8 902	4.3	- 42 170	20.5	-	-	665	2 333	603	207 116
- 230 812	69.4	- 14 487	4.4	- 87 302	26.2	-	-	821	3 588	971	333 572
155 833	61.8	10 485	4.0	86 150	34.2	-	-	607	3 625	1 026	253 494
159 486	60.3	13 007	4.9	92 197	34.8	-	-	742	4 084	887	265 577
183 370	62.9	13 407	4.6	94 902	32.5	-	-	737	2 881	767	292 446
183 390	63.0	15 050	5.2	92 896	31.8	-	-	563	3 019	752	292 088
179 867	65.0	11 792	4.2	85 173	30.8	-	-	698	4 265	1 006	277 838
200 410	63.1	18 399	5.8	98 675	31.1	-	-	608	5 346	976	318 460
213 392	61.9	23 717	6.9	107 770	31.2	-	-	808	6 685	1 285	346 164
226 867	63.8	26 902	7.6	101 810	28.6	-	-	767	7 596	1 355	356 934
210 180	60.1	29 457	8.4	110 073	31.5	-	-	789	6 685	1 195	350 905
236 684	57.8	27 552	6.7	145 465	35.5	-	-	702	6 389	1 205	410 906
232 658	56.3	30 954	7.5	149 173	36.2	-	-	622	8 053	1 270	414 055
91 187	54.7	9 874	5.9	65 585	39.4	-	-	330	3 009	508	167 154
175 474	58.6	19 869	6.6	103 828	34.8	-	-	480	5 895	1 036	300 207
—	—	—	—	9 019	19.5	-	-	159	571	159	46 386
—	—	—	—	13 221	20.1	-	-	202	565	159	65 760
—	—	—	—	8 539	13.7	-	-	148	550	154	62 538
—	—	—	—	9 672	10.3	-	-	200	949	214	93 749
11 726	10.7	84 209	77.5	10 654	9.8	2 148	2.0	160	1 200	234	108 971
14 557	11.1	74 068	56.7	22 411	17.2	19 587	15.0	200	2 433	383	131 006
18 282	14.3	76 669	59.7	12 625	9.9	20 466	16.1	173	1 454	239	128 281
14 627	11.8	80 952	65.1	12 935	10.5	15 642	12.6	176	1 565	289	124 445

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Befordring

1	2	92	93	94	95	96
		Gods.				
					Heraf	
					i Retning	
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Fragtgods.	Fragtfrit Gods.	Sum.	Op.	Ned.
		t.	t.	t.	t.	t.
Kongsvingerbanen	1871	105 637	5 219	110 856	14 336	96 520
	1872	131 682	5 364	137 046	22 914	114 132
	1873	146 517	7 700	154 217	29 328	124 889
	1874	151 631	6 932	158 563	35 214	123 349
	1875	167 213	11 106	178 319	38 872	139 447
	1876	202 101	10 748	212 849	39 187	173 662
	1877	209 296	10 263	219 559	39 934	179 625
	1/1—30/6 1878	86 972	4 659	91 631	12 276	79 355
	1/7 78—30/6 79	138 709	9 745	148 454	26 742	121 712
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	232 567	(I Col. 92)	232 567	-	-
	1867	250 727	13 843	264 570	-	-
	1868	274 453	15 656	290 109	-	-
	1869	293 880	17 533	311 413	-	-
	1870	289 747	17 799	307 546	-	-
	1871	276 756	13 968	290 724	-	-
	1872	321 601	15 855	337 456	-	-
	1873	350 874	16 735	367 609	-	-
	1874	365 871	19 559	385 430	-	-
	1875	363 547	24 952	388 499	-	-
	1876	429 727	19 807	449 534	-	-
	1877	435 536	16 681	452 217	-	-
	1/1—30/6 1878	173 961	8 856	182 817	-	-
	1/7 78—30/6 79	316 368	21 133	337 501	-	-
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	(I Col. 94)	(I Col. 94)	10 050	7 879	2 171
	c) 6/10 63—31/12 64			11 906	9 894	2 012
	1865			8 715	7 385	1 330
	1866	7 819	94	7 913	6 484	1 429
	1867	9 250	122	9 372	6 572	2 800
	1868	11 837	263	12 100	9 121	2 979
	1869	14 418	484	14 902	10 283	4 619
	1870	11 781	383	12 164	9 408	2 756
Hamar—Aamot	1871	12 106	849	12 955	8 671	4 284
	1872	16 869	864	17 733	10 766	6 967
	1873	23 460	963	24 423	15 175	9 248
	1874	31 031	662	31 693	21 185	10 508
Hamar—Koppang	1875	27 783	485	28 268	17 318	10 950
	1876	31 496	1 942	33 438	20 204	13 234
Trondhj.—Støren	1865	11 567	3	11 570	7 645	3 925
	1866	13 311	242	13 553	8 958	4 595
	1867	13 624	1 323	14 947	10 403	4 544
	1868	15 453	1 646	17 099	11 868	5 231
	1869	16 155	1 981	18 136	11 802	6 334
	1870	16 849	2 083	18 932	12 739	6 193
	1871	15 386	1 365	16 751	11 336	5 415
	1872	17 777	1 731	19 508	12 490	7 018
	1873	21 696	1 412	23 108	13 830	9 278
	1874	22 146	1 638	23 784	11 059	12 725
	1875	24 627	1 371	25 998	13 373	12 625

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

97		98		99		100		101	102	103	104
Af Gods er bleven befordret								Kjøreredskaber & levende Dyr.			
Mellem Banens egne Stationer (Lokaltrafik.)		Til fremmede Baners Stationer.		Fra fremmede Baners Stationer.		I Gjennemgangstrafik.		Kjøreredskaber.	Levende Dyr.	Samlet Vægt.	Hovedsum. (Col. 94 + 103)
t.	pCt. (Col. 94)	t.	pCt. (Col. 94)	t.	pCt. (Col. 94)	t.	pCt. (Col. 94)	Antal.		t.	t.
12 913	11.6	76 526	69.1	10 042	9.0	11 375	10.3	341	2 068	439	111 295
18 699	13.7	84 078	61.3	12 332	9.0	21 937	16.0	216	2 323	374	137 420
21 084	13.7	82 213	53.3	16 160	10.5	34 760	22.5	347	3 428	503	154 720
26 803	16.9	70 799	44.6	20 126	12.7	40 835	25.8	413	3 802	613	159 176
32 894	18.5	71 493	40.0	23 427	13.1	50 505	28.4	354	3 408	493	178 812
30 057	14.1	85 754	40.3	26 246	12.3	70 792	33.3	340	3 165	598	213 447
28 204	12.8	88 632	40.4	31 027	14.2	71 696	32.6	269	6 046	842	220 401
10 184	11.1	46 740	51.0	13 830	15.1	20 877	22.8	172	1 800	289	91 920
19 304	13.0	72 659	48.9	19 000	12.8	37 491	25.3	248	3 508	593	149 047
232 567	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	232 567
262 046	99.0	206	0.1	2 318	0.9	-	-	—	—	—	264 570
259 660	89.5	1 459	0.5	28 990	10.0	-	-	—	—	—	290 109
289 495	93.0	2 233	0.7	19 685	6.3	-	-	—	—	—	311 413
290 321	94.4	3 698	1.2	13 527	4.4	-	-	—	—	—	307 546
278 370	95.8	2 728	0.9	9 626	3.3	-	-	—	—	—	290 724
314 248	93.1	7 338	2.2	15 870	4.7	-	-	—	—	—	337 456
331 204	90.1	9 203	2.5	27 202	7.4	-	-	—	—	—	367 609
341 549	88.6	9 822	2.6	34 059	8.8	-	-	—	—	—	385 430
332 100	85.5	11 925	3.1	44 474	11.4	-	-	—	—	—	388 499
368 967	82.1	11 081	2.5	69 486	15.4	-	-	—	—	—	449 534
369 293	81.6	11 156	2.5	71 768	15.9	-	-	—	—	—	452 217
155 953	85.3	2 031	1.1	24 833	13.6	-	-	—	—	—	182 817
294 509	87.3	6 464	1.9	36 528	10.8	-	-	—	—	—	337 501
10 050	100	-	-	-	-	-	-	125	184	—	10 050
11 906	100	-	-	-	-	-	-	169	179	—	11 906
8 715	100	-	-	-	-	-	-	166	218	—	8 715
7 913	100	-	-	-	-	-	-	143	402	—	7 913
9 372	100	-	-	-	-	-	-	136	293	—	9 372
12 100	100	-	-	-	-	-	-	208	309	51	12 151
14 902	100	-	-	-	-	-	-	164	303	59	14 961
12 164	100	-	-	-	-	-	-	162	208	56	12 220
12 955	100	-	-	-	-	-	-	165	255	66	13 021
17 733	100	-	-	-	-	-	-	230	351	94	17 827
24 423	100	-	-	-	-	-	-	259	507	127	24 550
31 693	100	-	-	-	-	-	-	261	595	117	31 810
28 268	100	-	-	-	-	-	-	188	522	89	28 357
33 438	100	-	-	-	-	-	-	264	747	104	33 542
11 570	100	-	-	-	-	-	-	390	353	—	11 570
13 553	100	-	-	-	-	-	-	395	362	—	13 553
14 947	100	-	-	-	-	-	-	369	545	—	14 947
17 099	100	-	-	-	-	-	-	438	676	—	17 099
18 136	100	-	-	-	-	-	-	388	605	—	18 136
18 932	100	-	-	-	-	-	-	388	720	—	18 932
16 751	100	-	-	-	-	-	-	490	774	—	16 751
19 508	100	-	-	-	-	-	-	426	1 297	—	19 508
23 108	100	-	-	-	-	-	-	521	1 628	—	23 108
23 784	100	-	-	-	-	-	-	539	1 788	—	23 784
25 998	100	-	-	-	-	-	-	475	1 376	—	25 998

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Befordring

1	2	92	93	94	95	96
		Gods.				
					Heraf	
					i Retning.	
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Fragtgods.	Fragtfrit Gods.	Sum.	Op.	Ned.
		t.	t.	t.	t.	t.
Trondhj.-Singsaas	1876	27 414	2 180	29 594	16 790	12 804
Rørosbanen	1877	59 368	5 836	65 204	35 627	29 577
	1/1—30/6 1878	36 750	2 467	39 217	23 040	16 177
	1/7 78—30/6 79	62 024	6 710	68 734	38 371	30 363
Kr.ania-Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	41 924	418	42 342	18 579	23 763
	1874	80 253	666	80 919	24 389	56 530
	1875	87 868	1 430	89 298	24 935	64 363
	1876	92 549	2 852	95 401	22 996	72 405
	1877	97 194	1 727	98 921	28 184	70 737
	1/1—30/6 1878	41 064	887	41 951	10 793	31 158
	1/7 78—30/6 79	67 721	1 482	69 203	16 206	52 997
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68—31/12 69	31 629	1 277	32 906	15 413	17 493
	1870	31 331	1 175	32 506	10 727	21 779
	1871	39 844	1 989	41 833	13 079	28 754
	1872	77 713	3 468	81 181	20 465	60 716
	1873	103 327	3 980	107 307	30 598	76 709
	1874	105 576	3 573	109 149	35 739	73 410
	1875	104 864	4 433	109 297	37 126	72 171
	1876	126 574	6 652	133 226	46 969	86 257
	1877	121 233	7 022	128 255	46 512	81 743
	1/1—30/6 1878	45 454	3 417	48 871	16 516	32 355
	1/7 78—30/6 79	86 695	6 649	93 344	27 839	65 505
Vestbanerne	1873	132 295	4 263	136 558	42 740	93 818
	1874	167 926	3 935	171 861	52 802	119 059
	1875	171 473	5 409	176 882	54 710	122 172
	1876	192 718	9 020	201 738	63 111	138 627
	1877	191 099	8 457	199 556	66 871	132 685
	1/1—30/6 1878	72 313	4 179	76 492	24 490	52 002
	1/7 78—30/6 79	129 852	7 914	137 766	39 578	98 188
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	2 672	87	2 759	—	—
	1/7 78—30/6 79	5 282	237	5 519	1 963	3 556
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	254 236	(I Col. 92)	254 236	-	-
	1867	273 601	15 288	288 889	-	-
	1868	301 743	17 565	319 308	-	-
	1869	356 082	21 275	377 357	-	-
	1870	349 708	21 440	371 148	-	-
	1871	344 092	18 171	362 263	-	-
	1872	433 960	21 918	455 878	-	-
	1873	528 325	23 373	551 698	-	-
	1874	586 974	25 794	612 768	-	-
	1875	587 430	32 217	619 647	-	-
	1876	681 355	32 949	714 304	-	-
	1877	686 003	30 974	716 977	-	-
	1/1—30/6 1878	283 024	15 502	298 526	-	-
	1/7 78—30/6 79	513 526	35 994	549 520	-	-

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods

97		98		99		100		101	102	103	104
Af Gods er bleven befordret								Kjøreredskaber & levende Dyr.			
Mellem Banens egne Stationer. (Lokaltrafik.)		Til fremmede Baners Stationer.		Fra fremmede Baners Stationer.		I Gjennemgangstrafik.		Kjøreredskaber.	Levende Dyr.	Samlet Vægt.	Hovedsum. Col. 94+103).
t.	pCt. (Co.. 94)	t.	pCt. (Col. 94)	t.	pCt. (Col. 94)	t.	pCt. (Col. 94)	Antal.		t.	t.
29 594	100	-	-	-	-	-	-	446	1 636		29 594
65 204	100	-	-	-	-	-	-	753	2 664	—	65 204
39 217	100	-	-	-	-	-	-	378	887	—	39 217
68 734	100	-	-	-	-	-	-	434	1 954	—	68 734
29 251	69.1	6 438	15.2	6 653	15.7	-	-	583	1 971	—	42 342
62 711	77.6	7 327	9.0	10 881	13.4	-	-	627	2 309	—	80 919
67 585	75.7	7 351	8.2	14 362	16.1	-	-	553	2 461	—	89 298
68 512	71.8	6 855	7.2	20 034	21.0	-	-	528	2 406	—	95 401
71 302	72.1	7 824	7.9	19 795	20.0	-	-	446	2 514	—	98 921
27 623	65.9	2 817	6.7	11 511	27.4	-	-	249	982	—	41 951
44 422	64.2	4 466	6.4	20 315	29.4	-	-	465	2 172	—	69 203
32 906	100	-	-	-	-	-	-	317	1 610	—	32 906
32 506	100	-	-	-	-	-	-	231	1 279	—	32 506
41 833	100	-	-	-	-	-	-	138	1 240	—	41 833
80 135	98.7	16	-	1 030	1.3	-	-	416	1 498	—	81 181
95 262	88.8	6 637	6.2	5 408	5.0	-	-	796	2 720	—	107 307
90 941	83.2	10 881	10.0	7 327	6.8	-	-	927	3 218	—	109 149
87 584	80.2	14 362	13.1	7 351	6.7	-	-	768	3 090	—	109 297
106 337	79.4	20 034	15.0	6 855	5.6	-	-	647	3 442	—	133 226
100 636	78.4	19 795	15 4	7 824	6.2	-	-	629	2 471	—	128 255
34 543	70.7	11 511	23.5	2 817	5.8	-	-	371	1 029	—	48 871
68 563	73.5	20 315	21.7	4 466	4.8	-	-	510	2 396	—	93 344
136 558	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	136 558
171 861	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	171 861
176 882	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	176 882
201 738	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	201 738
199 556	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	199 556
76 492	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	76 492
137 766	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	137 766
2 759	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	2 759
5 519	100	-	-	-	-	-	-	29	650	—	5 519
254 236	100	-	-	-	-	-	-	—	—	—	254 236
286 365	99.1	206	0.1	2 318	0.8	-	-	—	—	—	288 889
288 859	90.5	1 459	0.4	28 990	9.1	-	-	—	—	—	319 308
355 439	94.2	2 233	0.6	19 685	5.2	-	-	—	—	—	377 357
353 923	95.4	3 698	1.0	13 527	3.6	-	-	—	—	—	371 148
349 909	96.6	2 728	0.7	9 626	2.7	-	-	—	—	—	362 263
432 670	94.9	7 338	1.6	15 870	3.5	-	-	—	—	—	455 878
515 293	93.4	9 203	1.7	27 202	4.9	-	-	—	—	—	551 698
568 887	92.8	9 822	1.6	34 059	5.6	-	-	—	—	—	612 768
563 248	90.9	11 925	1.9	44 474	7.2	-	-	—	—	—	619 647
633 737	88.7	11 081	1.6	69 486	9.7	-	-	—	—	—	714 304
634 053	88.4	11 156	1.6	71 768	10.0	-	-	—	—	—	716 977
271 662	91.0	2 031	0.7	24 833	8.3	-	-	—	—	—	298 526
506 528	92.2	6 464	1.2	36 528	6.6	-	-	—	—	—	549 520

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3.

Befordring

Transport

1	2	105	106	107	108	109	110	111
		Vægt Mouvement						
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Ilgods & Bagage. Grande vitesse et bagages.	Gods. Marchandises. Fragtgods. Petite vitesse.	Fragtfrit Gods. Transport gratuit.	Sum. Total.	Heraf i Retuing Op. Aller.	Ned. Retour.	Kjøreredskaber og levende Dyr. Equipages et animeaux.
		Tonkilometer.						
Smaalensbanen.	1/1—30/6 1879	366 544	719 427	94 148	813 575	475 450	328 125	24 641
Hovedbanen.	1/9 54—31/8 55	—	—	—	—	—	—	—
	1/9 55—31/8 56	64 220	(I Col. 108)	(I Col. 108).	3 858 320	847 098	3 011 222	28 693
	1/9 56—31/8 57	64 485			4 603 760	1 119 034	3 484 726	27 567
	1/9 57—31/8 58	62 517			4 662 438	987 200	3 675 238	27 905
	1/9 58—31/8 59	64 081			5 202 228	1 258 381	3 943 847	48 159
	1/9 59—31/8 60	62 167			5 027 383	1 333 650	3 693 733	43 883
	1/9 60—31/8 61	67 703			6 420 257	2 189 457	4 230 800	30 868
	1/9 61—31/8 62	78 395			7 307 871	1 936 491	5 371 380	39 341
	1/9 62—31/8 63	82 092			7 212 690	1 924 497	5 288 193	41 689
	1/9 63—31/8 64	80 148			7 527 986	2 222 330	5 305 656	35 388
	1/9 64—31/8 65	78 832			7 171 768	2 103 132	5 068 636	31 337
	a) 1/9 65—31/12 66	109 324			10 839 009	2 550 117	8 288 892	48 384
	1867	92 126			8 079 868	1 819 846	6 260 022	49 284
	1868	86 373	8 152 430	410 049	8 562 479	2 165 761	6 396 718	38 313
	1869	83 473	8 929 492	410 103	9 339 595	2 471 986	6 867 609	37 694
	1870	84 674	8 315 033	397 344	8 712 377	2 207 865	6 504 512	34 769
	1871	457 177	7 842 784	298 498	8 141 282	1 925 839	6 215 443	43 770
	1872	483 116	9 103 748	304 717	9 408 465	2 194 057	7 214 408	44 952
	1873	533 772	10 294 740	274 420	10 569 160	2 778 981	7 790 179	56 541
	1874	500 092	10 572 156	441 087	11 013 243	3 556 471	7 456 772	53 391
	1875	506 076	10 069 706	494 530	10 564 236	3 436 124	7 128 112	51 197
	1876	519 232	12 196 122	310 229	12 506 351	3 564 995	8 941 356	51 084
	1877	446 342	12 363 730	210 393	12 574 123	4 320 414	8 253 709	45 402
	1/1—30/6 1878	210 605	4 999 495	163 344	5 162 839	1 360 930	3 801 909	19 297
	1/7 78—30/6 79	432 019	8 957 606	415 313	9 372 919	3 204 056	6 168 863	38 144
Kongsvingerbanen.	1863	38 718	(I Col. 108).	(I Col. 108).	2 256 286	598 901	1 657 385	8 720
	1864	30 538			3 438 489	824 279	2 614 210	8 833
	1865	34 627			3 059 282	587 025	2 472 257	8 777
	1866	99 557			5 935 025	821 200	5 113 825	15 753
	1867	112 593			7 087 613	771 504	6 316 109	18 341
	1868	111 569	8 844 439	195 433	9 039 872	994 672	8 045 200	37 525
	1869	111 688	8 931 574	248 233	9 179 807	1 035 163	8 144 644	22 448
	1870	114 967	8 696 428	158 457	8 854 885	1 269 592	7 585 293	26 667

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

de marchandises.

112	113	114	115	116	117	118
befordring (Parcours kilométrique des tonnes).						
Nettovægt. Poids net.	Vognvægt. Poids de wagons.			Bruttovægt. Poids brut.		
Sum. (Col. 105 + 108 + 111) Total.	Post & Stoppevogne. Wagons-poste et-freins.	Godsvogne. Wagons à marchandises.	Sum. Total.	Post- & Stoppevogne. (Col. 105 + 113) Wagons-poste et-freins.	Godsvogne. (Col. 108 + 111 + 114) Wagons à marchandises.	Sum. Total.
Tonkilometer.						
1 204 760	2 655 891	2 939 094	5 594 985	3 022 435	3 777 310	6 799 745
—	—	—	—	—	—	—
3 951 233	1 453 374	4 355 537	5 808 911	1 517 594	8 242 550	9 760 144
4 695 812	1 485 810	4 826 396	6 312 206	1 550 295	9 457 723	11 008 018
4 752 860	1 388 079	4 971 957	6 360 036	1 450 596	9 662 300	11 112 896
5 314 468	1 447 124	5 653 131	7 100 255	1 511 205	10 903 518	12 414 723
5 133 433	1 330 380	5 237 394	6 567 774	1 392 547	10 308 660	11 701 207
6 518 828	1 448 850	6 627 991	8 076 841	1 516 553	13 079 116	14 595 669
7 425 607	1 677 664	7 532 840	9 210 504	1 756 059	14 880 052	16 636 111
7 336 471	1 756 764	7 900 833	9 657 597	1 838 856	15 155 212	16 994 068
7 643 522	1 715 167	8 858 515	10 573 682	1 795 315	16 421 889	18 217 204
7 281 937	1 686 994	8 153 748	9 840 742	1 765 826	15 356 853	17 122 679
10 996 717	2 339 543	12 206 788	14 546 331	2 448 867	23 094 181	25 543 048
8 221 278	1 971 491	9 409 566	11 381 057	2 063 617	17 538 718	19 602 335
8 687 165	1 848 386	9 706 439	11 554 825	1 934 759	18 307 231	20 241 990
9 460 762	1 786 321	10 503 098	12 289 419	1 869 794	19 880 387	21 750 181
8 831 820	1 947 505	11 394 990	13 342 495	2 032 179	20 142 136	22 174 315
8 642 229	2 146 887	11 175 171	13 322 058	2 604 064	19 360 223	21 964 287
9 936 533	2 274 987	12 165 437	14 440 424	2 758 103	21 618 854	24 376 957
11 159 473	2 507 967	13 204 717	15 712 684	3 041 739	23 830 418	26 872 157
11 566 726	2 371 660	15 146 857	17 518 517	2 871 752	26 213 491	29 085 243
11 121 509	2 402 409	14 477 526	16 879 935	2 908 485	25 092 959	28 001 444
13 076 667	2 458 222	16 309 718	18 767 940	2 977 454	28 867 153	31 844 607
13 065 867	2 740 778	17 078 777	19 819 555	3 187 120	29 698 302	32 885 422
5 392 741	1 283 118	7 318 003	8 601 121	1 493 723	12 500 139	13 993 862
9 843 082	2 598 609	13 279 567	15 878 176	3 030 628	22 690 630	25 721 258
2 303 724	828 568	2 611 409	3 439 977	867 286	4 876 415	5 743 701
3 477 860	653 512	4 231 164	4 884 676	684 050	7 678 486	8 362 536
3 102 686	741 041	3 949 517	4 690 558	775 668	7 017 576	7 793 244
6 050 335	2 130 535	7 285 740	9 416 275	2 230 092	13 236 518	15 466 610
7 218 547	2 409 493	9 003 202	11 412 695	2 522 086	16 109 156	18 631 242
9 188 966	2 387 581	11 198 224	13 585 805	2 499 150	20 275 621	22 774 771
9 313 943	2 490 109	11 041 295	13 431 404	2 501 797	20 243 550	22 745 347
8 996 519	2 690 235	12 174 664	14 864 899	2 805 202	21 056 216	23 861 418

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3. **Befordring**

1	2	105	106	107	108	109	110	111
		Vægt						
			Gods.					
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Ilgods & Bagage.	Fragtgods.	Fragtfrit Gods.	Sum.	Heraf i Retning Op.	Heraf i Retning Ned.	Kjøreredskaber og levende Dyr.
		Tonkilometer.						
Kongsvingerbanen	1871	632 384	7 320 315	232 090	7 552 405	996 455	6 555 950	43 264
	1872	747 334	9 282 925	260 193	9 543 118	1 769 583	7 773 535	33 756
	1873	755 969	10 398 039	394 449	10 792 488	2 254 617	8 537 871	45 008
	1874	669 777	10 741 425	244 811	10 986 236	2 511 287	8 474 949	58 229
	1875	735 336	12 792 332	443 575	13 235 907	2 940 171	10 295 736	46 527
	1876	713 970	16 848 966	422 192	17 271 158	2 799 847	14 471 311	47 427
	1877	542 711	18 283 551	454 858	18 738 409	3 031 116	15 707 293	82 590
	1/1—30/6 1878	257 712	7 183 393	212 709	7 396 102	785 813	6 610 289	27 342
	1/7 78—30/6 79	436 227	11 674 106	482 876	12 156 982	1 922 214	10 234 768	57 273
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	131 720	11 230 298	(I Col. 106)	11 230 298	-	-	46 705
	1867	204 719	(I Col. 108)	(I Col. 108)	15 167 481	-	-	67 625
	1868	197 942	16 996 869	605 482	17 602 351	-	-	75 838
	1869	195 161	17 861 066	658 336	18 519 402	-	-	60 142
	1870	199 641	17 011 461	555 801	17 567 262	-	-	61 436
	1871	1 089 561	15 163 099	530 588	15 693 687	-	-	87 034
	1872	1 230 450	18 386 673	564 910	18 951 583	-	-	78 708
	1873	1 289 741	20 692 779	668 869	21 361 648	-	-	101 549
	1874	1 169 869	21 313 581	685 898	21 999 479	-	-	111 620
	1875	1 241 412	22 862 038	938 105	23 800 143	-	-	97 724
	1876	1 233 202	29 045 088	732 421	29 777 509	-	-	98 511
	1877	989 053	30 647 281	665 251	31 312 532	-	-	127 992
	1/1—30/6 1878	468 317	12 182 888	376 053	12 558 941	-	-	46 639
	1/7 78—30/6 79	1 234 790	21 351 139	992 337	22 343 476	-	-	120 058
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	15 249	(I Col. 108)	(I Col. 108)	253 113	215 885	37 228	—
	c) 6/10 63—31/12 64	19 880			321 543	273 650	47 893	—
	1865	18 075			240 655	206 298	34 357	—
	1866	17 197			215 033	180 002	35 031	—
	1867	22 130			247 108	183 825	63 283	—
	1868	22 549	324 683	6 456	331 139	253 412	77 727	1 639
	1869	22 833	393 157	9 756	402 913	273 478	129 435	1 883
	1870	22 895	333 654	8 980	342 634	267 163	75 471	1 801
Hamar—Aamot	1871	25 830	336 506	16 748	353 254	245 666	107 588	2 222
	1872	31 159	545 302	24 970	570 272	357 490	212 782	4 181
	1873	47 870	759 514	32 779	792 293	512 864	279 429	5 019
	1874	38 050	1 140 795	18 708	1 159 503	830 663	328 840	4 427
Hamar—Koppang	1875	39 708	965 997	14 194	980 191	627 474	352 717	3 485
	1876	57 426	1 526 144	115 305	1 641 449	1 104 690	536 759	5 980
Trondhj.—Støren	1865	26 708	(I Col. 108)	(I Col. 108)	485 998	313 386	172 612	—
	1866	26 708			570 978	368 573	202 405	—
	1867	31 020			633 104	427 805	205 299	—
	1868	31 897			736 535	500 193	236 342	—
	1869	35 619			741 919	477 727	264 192	—
	1870	35 160			781 415	519 710	261 705	—
	1871	38 603			683 735	445 626	238 109	—
	1872	45 895			783 203	490 661	292 542	—
	1873	50 628			910 954	513 205	397 749	—
	1874	44 504			944 482	428 853	515 629	—
	1875	47 128			1 093 124	496 823	596 301	—

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

112	113	114	115	116	117	118
befordring.						
Nettovægt.	Vognvægt.			Bruttovægt.		
Sum. (Col. 105 + 108 + 111)	Post- & Stoppevogne.	Godsvogne.	Sum.	Post- & Stoppevogne. (Col. 105 + 113)	Godsvogne. (Col. 108 + 111 + 114)	Sum.
Tonkilometer.						
8 228 053	3 430 830	11 134 394	14 565 224	4 063 214	18 730 063	22 793 277
10 324 208	4 091 461	11 856 097	15 947 558	4 838 795	21 432 971	26 271 766
11 593 465	4 140 553	13 022 525	17 163 078	4 896 522	23 860 021	28 756 543
11 714 242	3 849 651	14 791 710	18 641 361	4 519 428	25 836 175	30 355 603
14 017 770	4 164 297	17 491 161	21 655 458	4 899 633	30 773 595	35 673 228
18 032 555	4 033 091	21 651 655	25 684 746	4 747 061	38 970 240	43 717 301
19 363 710	4 988 930	25 578 427	30 567 357	5 531 641	44 399 426	49 931 067
7 681 156	2 370 111	10 949 213	13 319 324	2 627 823	18 372 657	21 000 480
12 650 482	4 266 617	17 445 155	21 711 772	4 702 844	29 659 410	34 362 254
11 408 723	2 818 829	13 085 584	15 904 413	2 950 549	24 362 587	27 313 136
15 439 825	4 380 984	18 412 768	22 793 752	4 585 703	33 647 874	38 233 577
17 876 131	4 235 967	20 904 663	25 140 630	4 433 909	38 582 852	43 016 761
18 774 705	4 176 430	21 544 393	25 720 823	4 371 591	40 123 937	44 495 528
17 828 339	4 637 740	23 569 654	28 207 394	4 837 381	41 198 352	46 035 733
16 870 282	5 577 717	22 309 565	27 887 282	6 667 278	38 090 286	44 757 564
20 260 741	6 366 448	24 021 534	30 387 982	7 596 898	43 051 825	50 648 723
22 752 938	6 648 520	26 227 242	32 875 762	7 938 261	47 690 439	55 628 700
23 280 968	6 221 311	29 938 567	36 159 878	7 391 180	52 049 666	59 440 846
25 139 279	6 566 706	31 968 687	38 535 393	7 808 118	55 866 554	63 674 672
31 109 222	6 491 313	37 961 373	44 452 686	7 724 515	67 837 393	75 561 908
32 429 577	7 729 708	42 657 204	50 386 912	8 718 761	74 097 728	82 816 489
13 073 897	3 653 229	18 267 216	21 920 445	4 121 546	30 872 796	34 994 342
23 698 324	9 521 117	33 663 816	43 184 933	10 755 907	56 127 350	66 883 257
268 362	194 421	403 134	597 555	209 670	656 247	865 917
341 423	253 470	523 230	776 700	273 350	844 773	1 118 123
258 730	230 459	381 416	611 875	248 534	622 071	870 605
232 230	219 269	350 040	569 309	236 466	565 073	801 539
269 238	282 163	374 621	656 784	304 293	621 729	926 022
355 327	287 500	491 919	779 419	310 049	824 697	1 134 746
427 629	291 115	612 857	903 972	313 948	1 017 653	1 331 601
367 330	291 919	530 833	822 752	314 814	875 268	1 190 082
381 306	329 334	573 720	903 054	355 164	929 196	1 284 360
605 612	397 278	926 953	1 324 231	428 437	1 501 406	1 929 843
845 182	610 349	1 159 286	1 769 635	658 219	1 956 598	2 614 817
1 201 980	485 134	1 698 326	2 183 460	523 184	2 862 256	3 385 440
1 023 384	506 281	1 489 014	1 995 295	545 989	2 472 690	3 018 679
1 704 855	732 178	2 504 266	3 236 444	789 604	4 151 695	4 941 299
512 706	340 524	704 795	1 045 319	367 232	1 190 793	1 558 025
597 686	340 524	775 244	1 115 768	367 232	1 346 222	1 713 454
664 124	395 499	837 429	1 232 928	426 519	1 470 533	1 897 052
768 432	406 689	877 976	1 284 665	438 586	1 614 511	2 053 097
777 538	454 146	801 708	1 255 854	489 765	1 543 627	2 033 392
816 575	448 293	899 922	1 348 215	483 453	1 681 337	2 164 790
722 338	492 193	854 026	1 346 219	530 796	1 537 761	2 068 557
829 098	585 157	913 586	1 498 743	631 052	1 696 789	2 327 841
961 582	645 526	973 108	1 618 634	696 154	1 884 062	2 580 216
988 986	567 425	1 039 165	1 606 590	611 929	1 983 647	2 595 576
1 140 252	600 880	1 122 897	1 723 777	648 008	2 216 021	2 864 029

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3. **Befordring**

1	2	105	106	107	108	109	110	111
		Vægt						
			Gods.					
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Ilgods & Bagage.	Fragtgods.	Fragtfrit Gods.	Sum.	Heraf i Retning Op.	Heraf i Retning Ned.	Kjøreredskaber og levende Dyr.
		Tonkilometer.						
Trondhj.-Singsaas	1876	50 071	(I Col. 108)	(I Col. 108)	1 625 400	788 819	836 581	—
Rørosbanen	1877	171 803			4 193 350	1 978 533	2 214 817	—
	1/1—30/6 1878	98 746			2 731 210	1 358 724	1 372 486	—
	1/7 78—30/6 79	341 522			4 966 274	2 382 120	2 584 154	—
Kr.ania—Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	141 236			1 569 868	780 937	788 931	—
	1874	158 980			2 381 755	913 249	1 468 506	—
	1875	168 258			2 462 981	912 014	1 550 967	—
	1876	168 298			2 700 565	834 134	1 866 431	—
	1877	162 826			2 790 540	969 851	1 820 689	—
	1/1—30/6 1878	73 624			1 380 655	374 191	1 006 464	—
	1/7 78—30/6 79	149 809			2 347 720	557 125	1 790 595	—
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68-31/12 69	64 545	(I Col. 108)	(I Col. 108)	1 672 150	746 772	925 378	—
	1870	69 586			1 826 413	524 415	1 301 998	—
	1871	77 157			2 344 084	604 096	1 739 988	—
	1872	105 025			4 353 819	950 499	3 403 320	—
	1873	146 574			5 713 575	1 509 932	4 203 643	—
	1874	146 488			5 330 282	1 572 313	3 757 969	—
	1875	151 486			5 692 354	1 728 260	3 964 094	—
	1876	150 353			6 690 546	2 298 537	4 392 009	—
	1877	139 800			6 287 588	2 192 984	4 094 604	—
	1/1—30/6 1878	65 174			2 303 283	727 302	1 575 981	—
	1/7 78—30/6 79	135 417			4 511 343	1 307 911	3 203 432	—
Vestbanerne	1873	287 810			7 283 443	2 290 869	4 992 574	—
	1874	305 468			7 712 037	2 485 562	5 226 475	—
	1875	319 744			8 155 335	2 640 274	5 515 061	—
	1876	318 651			9 391 111	3 132 671	6 258 440	—
	1877	302 626			9 078 128	3 162 835	5 915 293	—
	1/1—30/6 1878	138 798			3 683 938	1 101 493	2 582 445	—
	1/7 78—30/6 79	285 226			6 859 063	1 865 036	4 994 027	—
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	—	—	—	—	—	—	—
	1/7 78—30/6 79	55 883	221 748		221 748	71 890	149 858	—
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	175 032	12 001 791	(ICol. 106)	12 001 791	-	-	46 705
	1867	257 869	16 047 693		16 047 693	-	-	67 625
	1868	252 388	18 058 087	d) 611 938	18 670 025	-	-	77 477
	1869	318 158	20 668 292	- 668 092	21 336 384	-	-	62 025
	1870	327 282	19 952 943	- 564 781	20 517 724	-	-	63 237
	1871	1 231 151	18 527 424	- 547 336	19 074 760	-	-	89 256
	1872	1 412 529	24 068 997	- 589 880	24 658 877	-	-	82 889
	1873	1 676 049	29 646 690	- 701 648	30 348 338	-	-	106 568
	1874	1 557 891	31 110 895	- 704 606	31 815 501	-	-	116 047
	1875	1 647 992	33 076 494	- 952 299	34 028 793	-	-	101 209
	1876	1 659 350	41 587 743	- 847 726	42 435 469	-	-	104 491
	1877	1 463 482	43 918 759	- 665 251	44 584 010	-	-	127 992
	1/1—30/6 1878	705 861	18 598 036	- 376 053	18 974 089	-	-	46 639
	1/7 78—30/6 79	1 917 421	33 398 224	- 992 337	34 390 561	-	-	120 058

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

112	113	114	115	116	117	118
befordring.						
Nettovægt.	Vognvægt.			Bruttovægt.		
Sum. (Col. 105 + 108 + 111)	Post- & Stoppevogne.	Godsvogne.	Sum.	Post- & Stoppevogne. (Col. 105+113)	Godsvogne. (Col. 108 + 111 + 114)	Sum.
Tonkilometer.						
1 675 471	638 410	1 737 239	2 375 649	688 481	3 362 639	4 051 120
4 365 153	2 190 497	5 526 489	7 716 986	2 362 300	9 719 839	12 082 139
2 829 956	1 259 008	3 802 900	5 061 908	1 357 754	6 534 110	7 891 864
5 307 796	3 762 835	7 038 072	10 800 907	4 104 357	12 004 346	16 108 703
1 711 104	1 571 270	2 207 161	3 778 431	1 712 506	3 777 029	5 489 535
2 540 735	1 686 709	3 002 339	4 689 048	1 845 689	5 384 094	7 229 783
2 631 239	1 756 257	3 202 138	4 958 395	1 924 515	5 665 119	7 589 634
2 868 863	1 723 344	3 517 157	5 240 501	1 891 642	6 217 722	8 109 364
2 953 366	1 661 405	3 432 478	5 093 883	1 824 231	6 223 018	8 047 249
1 454 279	743 228	1 842 540	2 585 768	816 852	3 223 195	4 040 047
2 497 529	1 518 801	3 336 146	4 854 947	1 668 610	5 683 866	7 352 476
1 736 695	1 210 978	2 113 230	3 324 208	1 275 523	3 785 380	5 060 903
1 895 999	687 309	2 078 312	2 765 621	756 895	3 904 725	4 661 620
2 421 241	746 564	2 814 237	3 560 801	823 721	5 158 321	5 982 042
4 458 844	1 275 838	4 845 670	6 121 508	1 380 863	9 199 489	10 580 352
5 860 149	1 773 637	6 902 569	8 676 206	1 920 211	12 616 144	14 536 355
5 476 770	1 664 784	6 646 734	8 311 518	1 811 272	11 977 016	13 788 288
5 843 840	1 595 415	6 822 720	8 418 135	1 746 901	12 515 074	14 261 975
6 840 899	1 538 327	7 747 333	9 285 660	1 688 680	14 437 879	16 126 559
6 427 388	1 447 453	7 150 658	8 598 111	1 587 253	13 438 246	15 025 499
2 368 457	673 566	2 761 894	3 435 460	738 740	5 065 177	5 803 917
4 646 760	1 376 775	5 549 919	6 926 694	1 512 192	10 061 262	11 573 454
7 571 253	3 344 907	9 109 730	12 454 637	3 632 717	16 393 173	20 025 890
8 017 505	3 351 493	9 649 073	13 000 566	3 656 961	17 361 110	21 018 071
8 475 079	3 351 672	10 024 858	13 376 530	3 671 416	18 180 193	21 851 609
9 709 762	3 261 671	11 264 490	14 526 161	3 580 322	20 655 601	24 235 923
9 380 754	3 108 858	10 583 136	13 691 994	3 411 484	19 661 264	23 072 748
3 822 736	1 416 794	4 604 434	6 021 228	1 555 592	8 288 372	9 843 964
7 144 289	2 895 576	8 886 065	11 781 641	3 180 802	15 745 128	18 925 930
—	—	—	—	—	—	—
277 631	558 831	525 817	1 084 648	614 714	747 565	1 362 279
12 223 528	3 371 056	14 216 599	17 587 655	3 546 088	26 265 095	29 811 183
16 373 187	5 058 646	19 624 818	24 683 464	5 316 515	35 740 136	41 056 651
18 999 890	4 930 156	22 274 558	27 204 714	5 182 544	41 022 060	46 204 604
21 716 567	6 132 669	25 072 188	31 204 857	6 450 827	46 470 597	52 921 424
20 908 243	6 065 261	27 078 721	33 143 982	6 392 543	47 659 682	54 052 225
20 395 167	7 145 808	26 551 548	33 697 356	8 376 959	45 715 564	54 092 523
26 154 295	8 624 721	30 707 743	39 332 464	10 037 250	55 449 509	65 486 759
32 130 955	11 249 303	37 469 366	48 718 668	12 925 351	67 924 272	80 849 623
33 489 439	10 625 363	42 325 131	52 950 494	12 183 254	74 256 679	86 439 933
35 777 994	11 025 539	44 605 456	55 630 995	12 673 531	78 735 458	91 408 989
44 199 310	11 123 572	53 467 368	64 590 940	12 782 922	96 007 328	108 790 250
46 175 484	13 029 063	58 766 829	71 795 892	14 492 545	103 478 831	117 971 376
19 726 589	6 329 031	26 674 550	33 003 581	7 034 892	45 695 278	52 730 170
36 428 040	16 738 359	50 113 770	66 852 129	18 655 780	84 624 389	103 280 169

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3.

Befordring

Transport

1	2	119	120	121	122	123	124	125
		Gjennemsnitlig Transportlængde pr. Ton, Parcours moyen d'une tonne.						
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Fragtgods. Petite vitesse.	Fragtfrit Gods. Marchandises transportées gratuitement.	Kjøreredskaber & levende Dyr. Equipages et animaux.	Middeltal. Moyenne générale.	I pCt. af Banens Længde. Rapport à la longueur de la ligne.	Gjennemsnitlig Belastning pr. Godsvogn. Charge moyenne d'un wagon.	Nettovægt i pCt. af Bruttovægt. Rapport du poids net au poids brut.
		Kilometer.				pCt. Pour cent.	t.	pCt. Pour cent.
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	57.3	84.5	76.1	59.9	88.0	1.64	17.7
Hovedbanen	1/954—31/855	—	—	—	—	—	—	—
	1/955—31/856	—	—	57.3	33.1	48.7	3.02	40.5
	1/956—31/857	—	—	55.4	33.3	49.0	3.25	42.7
	1/957—31/858	—	—	57.2	32.9	48.4	3.10	42.8
	1/958—31/859	—	—	56.2	33.8	49.7	3.15	42.8
	1/959—31/860	—	—	56.8	35.0	51.5	3.28	43.9
	1/960—31/861	—	—	55.3	37.0	54.4	3.30	44.7
	1/961—31/862	—	—	53.4	37.4	55.0	3.30	44.6
	1/962—31/863	—	—	50.5	35.3	51.9	3.20	43.2
	1/963—31/864	—	—	49.4	34.1	50.1	2.89	42.0
	1/964—31/865	—	—	52.0	34.8	51.2	2.99	42.5
	a) 1/965—31/1266	—	—	49.8	32.6	47.9	3.02	43.1
	1867	—	—	48.0	32.1	47.2	2.93	41.9
	1868	32.3	32.6	43.2	32.4	47.6	3.00	42.9
	1869	32.2	29.3	49.1	32.1	47.2	3.02	43.5
	1870	30.1	25.8	46.2	29.9	44.0	3.06	39.8
	1871	29.4	30.1	43.5	29.5	43 4	2.92	39.3
	1872	29.8	26.4	46.1	29.7	43.7	3.10	40.8
	1873	30.8	27.0	44.0	30.7	45.1	3.21	41.5
	1874	30.9	33.2	39.4	31.0	45.6	3.28	39.8
	1875	30.1	32.6	42.8	30.3	44.6	3.29	39.7
	1876	30.5	32.7	42.4	30.6	45.0	3.45	41.1
	1877	30.5	30.4	35.8	30.5	44.9	3.41	39.7
	1/1—30/6 1878	30.8	37.2	38.0	31.0	45.6	3.26	38.5
	1/778—30/679	31.1	36.0	36.8	31.4	46.1	3.29	38.3
Kongsvingerbanen	1863	—	—	54.9	48.8	61.8	2.94	40.1
	1864	—	—	55.6	52.4	66.3	2.76	41.6
	1865	—	—	57.0	49.1	57.2	2.63	59.8
	1866	—	—	73.6	63.5	52.0	2.77	39.1
	1867	—	—	78.4	65.2	53.4	2.67	38.7
	1868	70.1	44.6	98.0	69.3	56.8	2.75	40.3
	1869	72.6	50.0	93.9	71.7	58.8	2.82	40.9
	1870	72.1	45.0	92.3	71.4	58.5	2.91	37.7

af Gods.

de marchandises.

126	127	128	129	130	131	132	133	134
		Tonkilometer pr. Kilometer Driftslængde. Parcours kilométrique des tonnes par kilomètre exploité.			Godsbefordringens Hovedretning. Direction principale du mouvement.			
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Ton Gods. Poids de wagon moyen par tonne transportée.	Antal Ton pr. Kilometer Driftslængde. Col. 94. Nombre de tonnes par kilomètre exploité	Nettovægt. (Col. 112) Poids net.	Vognvægt. (Col. 115) Poids de wagons.	Bruttovægt. (Col. 118) Poids brut.	Antal Ton. Tonnes. Op. Aller.	Antal Ton. Tonnes. Ned. Retour.	Tonkilometer. Tonnes kilométriques. Op. Aller.	Tonkilometer. Tonnes kilométriques. Ned. Retour.
t.	t.				Procent (Col. 94). Pour cent.		Procent (Col. 108). Pour cent.	
3.5	201	17 717	82 279	99 996	58.7	41.3	59.7	40.3
—	—	—	—	—	15.4	84.6	—	—
1.1	1 722	58 106	85 425	143 531	15.0	85.0	22.0	78.0
1.0	2 040	69 056	92 827	161 883	19.7	80.3	24.3	75.7
1.1	2 089	69 895	93 530	163 425	13.7	86.3	21.2	78.8
1.1	2 272	78 154	104 416	182 570	16.1	83.9	24.2	75.8
1.0	2 120	75 492	96 585	172 077	19.1	80.9	26.5	73.5
1.0	2 554	95 865	118 777	214 642	24.5	75.5	34.1	65.9
1.0	2 882	109 200	135 449	244 649	19.6	80.4	26.5	73.5
1.1	3 011	107 889	142 023	249 912	20.5	79.5	26.7	73.3
1.2	3 253	112 405	155 495	267 900	21.5	78.5	29.5	70.5
1.1	3 037	107 087	144 717	251 804	23.6	76.4	29.3	70.7
1.1	3 667	121 243	160 378	281 621	18.1	81.9	23.5	76.5
1.2	3 713	120 901	167 368	288 269	16.1	83.9	22.5	77.5
1.1	3 893	127 752	169 924	297 676	18.9	81.1	25.3	74.7
1.1	4 289	139 129	180 727	319 856	19.1	80.9	26.5	73.5
1.3	4 284	129 880	196 213	326 093	18.6	81.4	25.3	74.7
1.4	4 071	127 092	195 912	323 004	16.4	83.6	23.7	76.3
1.3	4 669	146 125	212 359	358 484	17.0	83.0	23.3	76.7
1.2	5 072	164 110	231 069	395 179	19.7	80.3	26.3	73.7
1.4	5 229	170 099	257 625	427 724	24.4	75.6	32.3	67.7
1.4	5 143	163 552	248 234	411 786	25.8	74.2	32.5	67.5
1.3	6 025	192 304	275 999	468 303	22.5	77.5	28.5	71.5
1.4	6 070	192 145	291 464	483 609	26.2	73.8	34.4	65.6
1.4	4 901	158 610	252 974	411 584	21.8	78.2	26.4	73.6
1.4	4 400	144 751	233 503	378 254	27.1	72.9	34.2	65.8
1.2	585	29 161	43 544	72 705	24.0	76.0	26.5	73.5
1.2	830	44 024	61 831	105 855	23.7	76.3	24.0	76.0
1.3	727	36 162	54 669	90 831	17.0	83.0	19.2	80.8
1.2	767	49 593	77 183	126 776	13.1	86.9	13.8	86.2
1.3	891	59 168	93 547	152 715	11.8	88.2	10.9	89.1
1.2	1 071	75 319	111 359	186 678	11.6	88.4	11.0	89.0
1.2	1 050	76 344	110 093	186 437	12.1	87.9	11.3	88.7
1.4	1 018	73 742	121 843	195 585	13.6	86.4	14.3	85.7

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3.

Befordring

1	2	119	120	121	122	123	124	125
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Gjennemsnitlig Transportlængde pr. Ton.					Gjennemsnitlig Belastning pr. Godsvogn.	Nettovægt i pCt. af Bruttovægt.
		Fragtgods.	Fragtfrit Gods.	Kjøreredskaber & levende Dyr.	Middeltal.	I pCt. af Banens Længde.		
		Kilometer.				pCt.	t.	pCt.
Kongsvingerbanen	1871	69.3	44.5	98.6	68.2	55.9	2.72	36.1
	1872	70.5	48.5	90.3	69.7	57.1	3.22	39.3
	1873	71.0	51.2	89.5	70.0	57.4	3.32	40.3
	1874	70.8	35.3	95.0	69.4	56.9	3.35	38.6
	1875	76.5	39.9	94.4	74.3	60.9	3.40	39.3
	1876	83.4	39.3	79.3	81.1	66.5	3.59	41.2
	1877	87.4	44.3	98.1	85.4	70.0	3.49	38.8
	1/1—30/6 1878	82.6	45.7	94.6	80.7	66.2	3.17	36.6
	1/778—30/679	84.2	49.6	96.6	82.0	67.2	3.30	36.8
Østbanerne	b) 1/962—31/1266	48.3	—	—	48.3	-	2.92	41.8
	1867	—	—	—	57.3	-	2.80	40.4
	1868	62.0	38.7	—	60.7	-	2.86	41.6
	1869	60.8	37.5	—	59.5	-	2.92	42.2
	1870	58.1	31.2	—	57.1	-	2.98	38.7
	1871	54.8	38.0	—	54.0	-	2.82	37.7
	1872	57.2	35.8	—	56.2	-	3.16	40.1
	1873	59.0	40.0	—	58.1	-	3.26	40.9
	1874	58.3	35.1	—	57.1	-	3.31	39.1
	1875	62.9	37.6	—	61.3	-	3.35	39.5
	1876	67.6	37.0	—	66.2	-	3.53	41.2
	1877	70.3	39.9	—	69.2	-	3.46	39.2
	1/1—30/6 1878	70.0	42.5	—	68.7	-	3.21	37.4
	1/778—30/679	67.5	48.4	—	66.2	-	3.16	35.4
Hamar—Grundset	6/1062—5/1063	—	—	—	25.2	66.2	2.07	31.0
	c) 6/1063—31/1264	—	—	—	27.0	71.1	2.02	30.5
	1865	—	—	—	27.6	72.6	2.08	29.7
	1866	—	—	—	27.2	71.6	2.02	29.0
	1867	—	—	—	26.4	69.5	2.17	29.1
	1868	27.4	24.6	32.1	27.4	72.1	2.22	31.3
	1869	27.3	20.2	32.0	27.1	71.3	2.17	32.1
	1870	28.3	23.4	32.2	28.2	74.2	2.13	30.9
Hamar—Aamot	1871	27.8	19.7	33.7	27.3	63.5	2.04	29.7
	1872	32.3	28.9	44.5	32.2	50.3	2.04	31.4
	1873	32.4	34.0	39.5	32.5	50.8	2.26	32.3
	1874	36.8	28.3	37.8	36.6	57.2	2.25	35.5
Hamar—Koppang	1875	34.8	29.3	39.2	34.7	52.1	2.17	33.9
	1876	48.5	59.4	57.5	49.1	40.6	2.21	34.5
Trondhj.—Støren	1865	—	—	—	42.0	85.7	2.25	32.9
	1866	—	—	—	42.2	86.1	2.40	34.9
	1867	—	—	—	42.4	86 5	2.48	35.0
	1868	—	—	—	43.1	88.0	2.76	37.4
	1869	—	—	—	40.9	83.5	3.04	38.2
	1870	—	—	—	41.3	84.3	2.85	37.7
	1871	—	—	—	40.8	83.3	2.63	34.9
	1872	—	—	—	40.1	81.8	2.82	35.6
	1873	—	—	—	39.4	80.4	3.08	37.3
	1874	—	—	—	39.7	81.0	2.99	38.1
	1875	—	—	—	42.0	85.7	3.20	39.8

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

126	127	128	129	130	131	152	153	134
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Ton Gods.	Antal Ton pr. Kilometer Driftslængde. (Col. 94).	Tonkilometer pr. Kilometer Driftslængde.			Godsbefordringens Hovedretning.			
		Nettovægt. (Col. 112).	Vognvægt. (Col. 115).	Bruttovægt. (Col. 118).	Antal Ton.		Tonkilometer.	
					Op.	Ned.	Op.	Ned.
t.	t				Procent (Col. 94).		Procent (Col. 108).	
1.5	909	67 443	119 387	186 830	12.9	87.1	13.2	86.8
1.2	1 123	84 625	130 718	215 343	16.7	83.3	18.5	81.5
1.2	1 264	95 028	140 681	235 709	19.0	81.0	20.9	79.1
1.3	1 300	96 018	152 798	248 816	22.2	77.8	22.9	77.1
1.3	1 462	114 900	177 504	292 404	21.8	78.2	22.2	77.8
1.3	1 745	147 808	210 531	358 339	18.4	81.6	16.2	83.8
1.4	1 800	158 719	250 552	409 271	18.2	81.8	16.2	83.8
1.5	1 502	125 921	218 350	344 271	13.4	86.6	10.6	89.4
1.4	1 217	103 693	177 965	281 658	18.0	82.0	15.8	84.2
1.2	1 459	71 573	99 776	171 349	-	-	-	-
1.2	1 392	81 262	119 967	201 229	-	-	-	-
1.2	1 522	94 085	132 319	226 404	-	-	-	-
1.2	1 639	98 814	135 373	234 187	-	-	-	-
1.3	1 619	93 833	148 460	242 293	-	-	-	-
1.4	1 530	88 791	146 775	235 566	-	-	-	-
1.2	1 776	106 635	159 937	266 572	-	-	-	-
1.2	1 935	119 752	173 030	292 782	-	-	-	-
1.3	2 029	122 531	190 315	312 846	-	-	-	-
1.3	2 045	132 312	202 818	335 130	-	-	-	-
1.3	2 366	163 733	233 961	397 694	-	-	-	-
1.4	2 380	170 682	265 194	435 876	-	-	-	-
1.4	1 924	137 620	230 742	368 362	-	-	-	-
1.5	1 308	91 854	167 383	259 237	-	-	-	-
1.6	265	7 062	15 725	22 787	78.4	21.6	85.3	14.7
1.6	253	7 264	16 526	23 790	83.1	16.9	85.1	14.9
1.6	229	6 809	16 102	22 911	84.7	15.3	85.7	14.3
1.7	208	6 111	14 982	21 093	81.9	18.1	83.7	16.3
1.5	247	7 085	17 284	24 369	70.1	29.9	74.4	25.6
1.5	318	9 351	20 511	29 862	75.4	24.6	76.5	23.5
1.5	392	11 253	23 789	35 042	69.0	31.0	67.9	32.1
1.5	320	9 667	21 651	31 318	77.3	22.7	78.0	22.0
1.6	301	8 868	21 001	29 869	66.9	33.1	69.5	30.5
1.6	277	9 463	20 691	30 154	60.7	39.3	62.7	37.3
1.5	382	13 206	27 651	40 857	62.1	37.9	64.7	35.3
1.5	495	18 781	34 117	52 898	66.8	33.2	71.6	28.4
1.5	423	15 320	29 870	45 190	61.3	38.7	64.0	36.0
1.5	276	14 090	26 747	40 837	60.4	39.6	67.3	32.7
1.5	236	10 463	21 333	31 796	33.9	66.1	35.5	64.5
1.4	277	12 198	22 771	34 969	33.9	66.1	35.4	64.6
1.3	305	13 554	25 162	38 716	30.4	69.6	32.4	67.6
1.2	349	15 682	26 218	41 900	30.6	69.4	32.1	67.9
1.1	370	15 868	25 630	41 498	34.9	65.1	35.6	64.4
1.2	386	16 665	27 515	44 180	32.7	67.3	33.5	66.5
1.2	342	14 741	27 474	42 215	32.3	67.7	34.8	65.2
1.2	398	16 920	30 587	47 507	36.0	64.0	37.4	62.6
1.1	472	19 624	33 033	52 657	40.1	59.9	43.7	56.3
1.1	485	20 183	32 788	52 971	53.5	46.5	54.6	45.4
1.0	531	23 270	35 179	58 449	48.6	51.4	54.6	45.4

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 3. **Befordring**

1	2	119	120	121	122	123	124	125
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Gjennemsnitlig Transportlængde pr. Ton.					Gjennemsnitlig Belastning pr. Godsvogn.	Nettovægt i pCt. af Bruttovægt.
		Fragtgods.	Fragtfrit Gods.	Kjøreredskaber & levende Dyr.	Middeltal.	I pCt. af Banens Længde.		
		Kilometer.				pCt.	t.	pCt.
Trondhj.-Singsaas	1876	—	—	—	54.9	69.5	3.08	40.1
Rørosbanen	1877	—	—	—	64.3	20.9	2.49	36.1
	1/1—30/6 1878	—	—	—	69.6	16.0	2.36	35 9
	1/7 78—30/6 79	—	—	—	72.3	29.5	2.32	32.0
Kr.ania—Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	—	—	—	37.1	70.0	2.51	31.2
	1874	—	—	—	29.4	55.5	2.80	35.1
	1875	—	—	—	27.6	52.1	2.74	34.7
	1876	—	—	—	28.3	53.4	2.75	35.4
	1877	—	—	—	28.2	53.2	2.90	36.7
	1/1—30/6 1878	—	—	—	32.9	62.1	2.67	36.0
	1/7 78—30/6 79	—	—	—	33.9	64.0	2.09	35.3
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68-31/12 69	—	—	—	50.8	57.1	2.72	34.3
	1870	—	—	—	56.2	63.1	3.02	40.7
	1871	—	—	—	56.0	60.2	2.89	40.5
	1872	—	—	—	53.6	-	3.12	42.1
	1873	—	—	—	53.2	-	2.85	40.3
	1874	—	—	—	48.9	-	2.78	39.7
	1875	—	—	—	52.1	-	2.90	41.0
	1876	—	—	—	50.2	-	2.99	42.4
	1877	—	—	—	49.0	-	3.05	42.8
	1/1—30/6 1878	—	—	—	47.1	-	2.92	40.8
	1/7 78—30/6 79	—	—	—	48.3	-	2.90	40.1
Vestbanerne	1873	—	—	—	53.3	-	2.78	37.8
	1874	—	—	—	44.9	-	2.79	38.1
	1875	—	—	—	46.1	-	2.85	38.8
	1876	—	—	—	46.5	-	2.92	40.1
	1877	—	—	—	45.5	-	3.00	40.7
	1/1—30/6 1878	—	—	—	48.2	-	2.82	38.8
	1/7 78—30/6 79	—	—	—	42.2	-	2.79	37.7
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	—	—	—	—	—	—	—
	1/7 78—30/6 79	—	—	—	42.0	55.3	1.53	20.4
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	—	—	—	47.2	-	-	41.0
	1867	—	—	—	55.5	-	-	39.9
	1868	e) 59.8	—	—	58.5	-	-	41.1
	1869	- 58.0	—	—	56.5	-	-	41.0
	1870	- 57.1	—	—	55.3	-	-	38.7
	1871	- 53.8	—	—	52.7	-	-	37.7
	1872	- 55 5	—	—	54.1	-	-	39.9
	1873	- 56.1	—	—	55.0	-	-	39.7
	1874	- 53.0	—	—	51.9	-	-	38.7
	1875	- 56.3	—	—	54.9	-	-	39.1
	1876	- 61.0	—	—	59.4	-	-	40.6
	1877	- 64.0	—	—	62.2	-	-	39.2
	1/1—30/6 1878	- 65.7	—	—	63.6	-	-	37.4
	1/7 78—30/6 79	- 65.0	—	—	62.6	-	-	35.3

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

af Gods.

126	127	128	129	130	131	132	133	134
		Tonkilometer pr. Kilometer Driftslængde.			Godsbefordringens Hovedretning.			
					Antal Ton.		Tonkilometer.	
Gjennemsnitlig Vognvægt for hver befordret Ton Gods.	Antal Ton pr. Kilometer Driftslængde. (Col. 94).	Nettovægt. (Col. 112).	Vognvægt. (Col. 115).	Bruttovægt. (Col. 118).	Op.	Ned.	Op.	Ned.
t.	t.				Procent (Col. 94).		Procent (Col. 108).	
1.1	375	21 208	30 072	51 280	43.2	56.8	51.5	48.5
1.3	213	14 219	25 137	39 356	54.6	45.4	47.2	52.8
1.4	181	13 041	23 327	36 368	58.7	41.3	49.7	50.3
1.4	158	12 230	24 886	37 116	55.8	44.2	48.0	52.0
1.4	648	26 204	57 862	84 066	43.9	56.1	49.7	50.3
1.3	1 527	47 938	88 473	136 411	30.1	69.9	38.3	61.7
1.3	1 685	49 646	93 555	143 201	27.9	72.1	37.0	63.0
1.3	1 800	54 129	98 877	153 006	24.1	75.9	30.9	69.1
1.2	1 866	55 724	96 111	151 835	28.5	71.5	34.8	65.2
1.3	1 583	54 878	97 576	152 454	25.7	74.3	27.1	72.9
1.4	1 306	47 123	91 603	138 726	23.4	76.6	23.7	76.3
1.3	303	16 006	30 638	46 644	46.8	53.2	44.6	55.4
1.1	365	21 303	31 075	52 378	33.0	67.0	28.7	71.3
1.2	450	26 035	38 288	64 323	31.3	68.7	25.8	74.2
1.1	680	37 375	51 312	88 687	25.2	74.8	21.8	78.2
1.2	750	40 980	60 673	101 653	28.5	71.5	26.4	73.6
1.2	763	38 299	58 123	96 422	32.7	67.3	29.5	70.5
1.2	764	40 866	58 868	99 734	34.0	66.0	30.4	69.6
1.2	932	47 838	64 935	112 773	35.2	64.8	34.4	65.6
1.1	897	44 947	60 127	105 074	36.3	63.7	34.9	65.1
1.2	684	33 125	48 048	81 173	33.8	66.2	31.6	68.4
1.2	653	32 495	48 438	80 933	29.8	70.2	29.0	71.0
1.3	956	36 348	59 792	96 140	31.3	68.7	31.4	68.6
1.3	877	40 906	66 329	107 235	30.7	69.3	32.2	67.8
1.2	902	43 240	68 248	111 488	30.9	69.1	32.4	67.6
1.2	1 029	49 540	74 113	123 653	31.3	68.7	33.4	66.6
1.2	1 018	47 861	69 857	117 718	33.5	66.5	34.8	65.2
1.2	781	39 008	61 441	100 449	32.0	68.0	29.9	70.1
1.3	703	36 450	60 110	96 560	28.7	71.3	27.2	72.8
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.4	73	3 653	14 272	17 925	35.6	64.4	32.4	67.6
-	1 032	49 609	71 380	120 989	-	-	-	-
-	1 043	59 109	89 110	148 219	-	-	-	-
-	1 153	68 592	98 212	166 804	-	-	-	-
-	979	56 334	80 946	137 280	-	-	-	-
-	1 014	57 126	90 557	147 683	-	-	-	-
-	966	54 387	89 860	144 247	-	-	-	-
-	1 080	61 933	93 139	155 072	-	-	-	-
-	1 079	62 842	95 284	158 126	-	-	-	-
-	1 228	67 113	106 113	173 226	-	-	-	-
-	1 235	71 299	110 863	182 162	-	-	-	-
-	1 219	75 425	110 224	185 649	-	-	-	-
-	1 035	66 631	103 602	170 233	-	-	-	-
-	648	42 791	71 591	114 382	-	-	-	-
-	570	35 298	64 779	100 077	-	-	-	-

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 4. **Samlet**

Mouvement

1	2	135	136	137	138	139	140
			Vogne, Lokomotiver & Tendere (død Vægt). Tonnes kilométriques des wagons, locomotives & tenders (poids mort).				
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	**Drifts-Aar.** Année d'exploitation.	Netto af Reisende og Gods Sum. (Col. 56+112) Voyageurs et marchandises. Tonnes kilométriques nettes totales.	Personvogne, Gods-, Post- & Stoppevogne. (Col. 61+115) Voitures à voyageurs, wagons à marchandises, wagons-poste et-freins.	Lokomotiver & Tendere. Locomotives & tenders.	Sum. Total	Brutto Sum. (Col. 135 + 138) Tonnes kilométrtques bruttes totales.	Netto i pCt. af Brutto. Rapport % du poids net au poids brut.
		Tonkilometer.					
Smaalensbanen.	1/1—30/6 1879	1 516 267	11 983 151	6 756 286	18 739 437	20 255 704	7.5
Hovedbanen.	1/9 54—31/8 55	—	—	—	—	—	—
	1/9 55—31/8 56	4 336 788	7 998 988	4 581 263	12 580 251	16 917 039	25.6
	1/9 56—31/8 57	5 126 834	8 653 736	5 070 877	13 724 613	18 851 447	27.2
	1/9 57—31/8 58	5 161 049	8 639 834	5 488 242	14 128 076	19 289 125	26.7
	1/9 58—31/8 59	5 740 479	9 401 297	5 498 819	14 900 116	20 640 595	27.8
	1/9 59—31/8 60	5 490 709	8 815 064	5 559 900	14 374 964	19 865 673	27.6
	1/9 60—31/8 61	6 906 206	10 491 928	6 653 994	17 145 922	24 052 128	28.7
	1/9 61—31/8 62	7 849 595	12 006 295	7 270 879	19 277 174	27 126 769	28.9
	1/9 62—31/8 63	7 729 632	12 614 726	7 522 136	20 136 862	27 866 494	27.7
	1/9 63—31/8 64	8 046 671	13 441 867	8 677 047	22 118 914	30 165 585	26.7
	1/9 64—31/8 65	7 644 888	12 810 335	8 045 461	20 855 796	28 500 684	26.5
	a) 1/9 65—31/12 66	11 569 889	19 031 751	12 093 194	31 124 945	42 694 834	27.1
	1867	8 703 127	15 033 973	11 300 157	26 334 130	35 037 257	24.8
	1868	9 154 244	15 215 058	11 740 856	26 955 914	36 110 158	25 3
	1869	9 937 264	15 852 326	11 303 264	27 155 590	37 092 854	26.8
	1870	9 281 787	16 677 612	11 404 794	28 082 406	37 364 193	24.8
	1871	9 109 853	16 510 479	11 939 704	28 450 183	37 560 036	24.3
	1872	10 459 653	18 077 117	13 065 155	31 142 272	41 601 925	25.1
	1873	11 758 084	20 046 752	13 733 132	33 779 884	45 537 968	25.8
	1874	12 230 385	22 962 476	13 008 013	35 970 489	48 200 874	25.4
	1875	11 812 696	22 697 766	13 097 739	35 795 505	47 608 201	24.8
	1876	13 726 540	24 407 988	14 214 029	38 622 017	52 348 557	26.2
	1877	13 710 645	25 871 700	15 416 687	41 288 387	54 999 032	24.9
	1/1—30/6 1878	5 671 424	11 415 330	6 653 624	18 068 954	23 740 378	23.9
	1/7 78—30/6 79	10 433 067	21 791 666	12 652 713	34 444 379	44 877 446	23.2
Kongsvingerbanen.	1863	2 490 767	5 101 851	3 169 504	8 271 355	10 762 122	23.2
	1864	3 670 772	6 561 263	3 317 293	9 878 556	13 549 328	27.1
	1865	3 300 443	6 477 863	3 550 834	10 028 697	13 329 140	24.8
	1866	6 385 261	12 304 349	6 117 868	18 422 217	24 807 478	25.7
	1867	7 551 947	14 628 835	6 896 553	21 525 388	29 077 335	26.0
	1868	9 563 937	16 791 079	7 733 420	24 524 499	34 088 436	28.0
	1869	9 675 912	16 402 394	7 297 984	23 700 378	33 376 290	29,0
	1870	9 341 861	17 644 513	7 705 895	25 350 408	34 692 269	26.9

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Trafik.

total.

141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
Tonkilometer pr. Kilometer Driftslængde. Tonnes kilométriques par kilomètre exploité.			Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt. Poids moyen des trains.						Sammenstilling. Comparaison.
Nettovægt. (Col. 135). Poids net.	Død Vægt. (Col. 138). Poids mort.	Bruttovægt. (Col. 139). Poids brut.	Reisende. Voyageurs.	Gods. Marchandises.	Vogne. Wagons.	Sum. Total.	Lokomotiver & Tendere. Locomotives et tenders.	Hovedsum. (Col. 147 + 148) Total.	Paa 100 Personkilometer kommer Tonkilometer. Tonneskilomètres par 100 voyageurskilomètres.
			Ton. Tonnes.						Antal. Nombre.
22 298	275 280	297 878	2.1	8.3	82.2	92.6	43.4	136.0	28.9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63 776	185 004	248 780	2.8	28.7	58.2	89.7	33.3	123.0	76.6
75 394	201 833	277 227	2.9	30.8	56.8	90.5	33.3	123.8	81.4
75 898	207 766	283 664	2.9	33.2	60.3	96.4	36.4	132.8	87.0
84 419	219 120	303 539	2.8	34.6	61.2	98.6	34.2	132.8	93.2
80 746	211 397	292 143	2.6	37.6	64.4	104.6	39.0	143.6	107.4
101 563	252 146	353 709	2.5	42.5	68.4	113.4	40.8	154.2	125.7
115 435	283 488	398 923	2.4	41.7	67.5	111.6	38.1	149.7	130.9
113 671	296 131	409 802	2.1	39.1	67.3	108.5	37.5	146.0	139.4
118 333	325 279	443 612	2.2	41.8	73.4	117.4	44.3	161.7	141.7
112 425	306 703	419 128	2.0	40.0	70.4	112.4	41.2	153.6	149.9
127 562	343 162	470 724	2.3	43.3	74.9	120.5	44.4	164.9	143.3
127 987	387 267	515 254	2.4	40.4	73.9	116.7	51.7	168.4	127.5
134 621	396 411	531 032	2.4	44.2	77.5	124.1	55.8	179.9	139.0
146 136	399 347	545 483	2.5	49.9	83.6	136.0	55.5	191.5	148.3
136 497	412 977	549 474	2.4	47.0	88.7	138.1	49.4	187.5	146.6
133 968	418 385	552 353	2.4	45.0	96.0	133.4	50.6	184.0	138.1
153 819	457 975	611 794	2.6	48.7	88.6	139.9	52.1	192.0	141.9
172 913	496 763	669 676	2.9	53.3	95.7	151.9	53.0	204.9	139.3
179 859	528 978	708 837	3.3	56.4	112.0	171.7	52.4	224.1	130.2
173 717	526 405	700 122	3.3	52.9	107.9	164.1	50.6	214.7	120.2
201 862	567 971	769 833	3.0	60.7	113.3	177.0	51.7	228.7	150.3
201 628	607 183	808 811	2.9	58.9	116.7	178.5	54.2	232.7	151.4
166 807	531 438	698 245	2.7	51.3	108.5	162.5	50.9	213.4	144.6
153 428	506 535	659 963	2.8	46.8	103.6	153.2	48.0	201.2	124.6
31 529	104 700	136 229	1.7	20.9	46.4	69.0	27.4	96.4	90.2
46 465	125 045	171 510	1.7	30.4	57.4	89.5	27.6	117.1	134.7
38 467	116 884	155 351	1.6	24.9	52.0	78.5	27.1	105.6	117.2
52 338	151 001	203 339	1.7	30.2	61.4	93.3	29.1	122.4	134.9
61 901	176 437	238 338	1.5	31.4	63.6	96.5	28.6	125.1	161.8
78 393	201 020	279 413	1.8	40.8	74.5	117.1	32.8	149.9	183.1
79 311	194 265	273 576	1.6	41.3	72.8	115.7	30.9	146.6	192.3
76 572	207 790	284 362	1.5	38.2	75.0	114.7	31.2	145.9	194.6

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 4. **Samlet**

1	2	135	136	137	138	139	140
			Vogne, Lokomotiver & Tendere (død Vægt).				
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Netto af Reisende og Gods. Sum. (Col. 56+112)	Personvogne, Gods-, Post- & Stoppevogne. (Col. 61+115)	Lokomotiver & Tendere.	Sum.	Brutto Sum. (Col. 135 + 138)	Netto i pCt. af Brutto.
		Tonkilometer.					
Kongsvingerbanen	1871	8 615 809	17 870 590	8 789 937	26 660 527	35 276 336	24.4
	1872	10 758 478	20 262 513	9 647 802	29 910 315	40 668 793	26.4
	1873	12 093 731	22 307 794	10 191 507	32 499 301	44 593 032	27.1
	1874	12 209 981	25 367 449	8 630 021	33 997 470	46 207 451	26.4
	1875	14 539 255	29 726 301	9 886 375	39 612 676	54 151 931	26.8
	1876	18 488 352	34 084 396	10 450 721	44 535 117	63 023 469	29.3
	1877	19 799 150	38 903 505	12 276 264	51 179 769	70 978 919	27.9
	1/1—30/6 1878	7 857 760	17 256 634	5 447 281	22 703 915	30 561 675	25.7
	1/7 78—30/6 79	12 987 077	29 746 524	9 522 803	39 269 327	52 256 404	24.9
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	12 036 674	20 972 564	12 424 530	33 397 094	45 433 768	26.2
	1867	16 255 074	29 662 808	18 196 710	47 859 518	64 114 592	25.4
	1868	18 718 181	32 006 137	19 474 276	51 480 413	70 198 594	26.7
	1869	19 613 176	32 254 720	18 601 248	50 855 968	70 469 144	27.8
	1870	18 623 648	34 322 125	19 110 689	53 432 814	72 056 462	25.9
	1871	17 725 662	34 381 069	20 729 641	55 110 710	72 836 372	24.4
	1872	21 218 131	38 339 630	22 712 957	61 052 587	82 270 718	25.8
	1873	23 851 815	42 354 546	23 924 639	66 279 185	90 131 000	26.5
	1874	24 440 366	48 329 925	21 638 034	69 967 959	94 408 325	25.9
	1875	26 351 951	52 424 067	22 984 114	75 408 181	101 760 132	25.9
	1876	32 214 892	58 492 384	24 664 750	83 157 134	115 372 026	27.9
	1877	33 509 795	64 775 205	27 692 951	92 468 156	125 977 951	26.7
	1/1—30/6 1878	13 529 184	28 671 964	12 100 905	40 772 869	54 302 053	24.9
	1/7 78—30/6 79	24 936 411	63 521 341	28 931 802	92 453 143	117 389 554	21.2
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	314 471	960 588	525 412	1 486 000	1 800 471	17.5
	c) 6/10 63—31/12 64	394 038	1 219 696	718 159	1 937 855	2 331 893	16.9
	1865	305 200	986 518	611 828	1 598 346	1 903 546	16.0
	1866	283 360	966 723	619 591	1 586 314	1 869 674	15.2
	1867	326 090	1 148 854	791 072	1 939 926	2 266 016	14.4
	1868	419 588	1 301 475	816 558	2 118 033	2 537 621	16.5
	1869	493 881	1 414 555	819 089	2 233 644	2 727 525	18.1
	1870	431 328	1 334 561	810 144	2 144 705	2 576 033	16.7
Hamar—Aamot	1871	453 896	1 462 478	795 433	2 257 911	2 711 807	16.8
	1872	735 817	2 118 153	988 815	3 106 968	3 842 785	19.1
	1873	1 013 543	2 821 881	1 360 880	4 182 761	5 196 304	19.5
	1874	1 402 055	3 650 361	1 492 306	5 142 667	6 544 722	21.4
Hamar—Koppang	1875	1 218 970	3 491 419	1 613 625	5 105 044	6 324 014	19.3
	1876	1 964 608	5 564 643	2 694 380	8 259 023	10 223 631	19.2
Trondhj.—Støren	1865	636 341	1 851 410	1 002 384	2 853 794	3 490 135	18.2
	1866	738 066	1 898 755	1 031 921	2 930 676	3 668 742	20.1
	1867	797 582	1 989 087	996 477	2 985 564	3 783 146	21.1
	1868	895 374	2 160 969	1 049 643	3 210 612	4 105 986	21.8
	1869	921 518	2 199 166	1 085 593	3 284 759	4 206 277	21.9
	1870	949 636	2 336 663	1 178 422	3 515 085	4 464 721	21.3
	1871	866 010	2 448 344	1 276 146	3 724 490	4 590 500	18.9
	1872	1 031 106	2 727 312	1 360 367	4 087 679	5 118 785	20.1
	1873	1 172 618	2 905 758	1 443 407	4 349 165	5 521 783	21.2
	1874	1 216 615	3 066 877	1 464 842	4 531 719	5 748 334	21.2
	1875	1 350 714	3 312 220	1 545 181	4 857 401	6 208 115	21.8

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Trafik.

141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
Tonkilometer pr. Kilometer Driftslængde.			Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt.						Sammenstilling.
Nettovægt. (Col. 135).	Død Vægt. (Col. 138).	Bruttovægt. (Col. 139).	Reisende.	Gods.	Vogne.	Sum.	Lokomotiver & Tendere.	Hovedsum.	Paa 100 Personkilometer kommer Tonkilometer.
			Ton.						Antal.
70 621	218 528	289 149	1.4	31.0	67.2	99.6	31.5	131.1	158.6
88 184	245 166	333 350	1.4	33.2	65.2	99.8	29.7	129.5	177.6
99 129	266 387	365 516	1.6	36.9	71.0	109.6	30.8	140.4	173.1
100 082	278 667	378 749	1.8	42.8	92.6	137.2	29.9	167.1	176.5
119 174	324 693	443 867	1.7	45.7	96.9	144.3	30.6	174.9	200.8
151 543	365 041	516 584	1.5	60.5	114.4	176.4	33.4	209.8	295.6
162 288	419 505	581 793	1.2	55.3	111.2	167.7	33.3	201.0	332.2
128 815	372 194	501 009	1.1	47.4	106.4	154.9	31.9	186.8	324.9
106 451	321 880	428 331	1.2	44.9	105.6	151.7	32.1	183.8	280.8
75 512	209 518	285 030	1.9	35.2	64.9	102.1	36.1	138.2	135.7
85 554	251 894	337 448	1.9	35.6	68.5	106.0	39.4	145.4	141.5
98 517	270 952	369 469	1.0	42.4	76.0	120.4	43.5	163.9	158.6
103 228	267 665	370 893	2.0	45.3	77.7	125.0	42.2	167.2	167.3
98 020	281 228	379 248	1.9	42.1	81.1	125.1	39.3	164.4	167,5
93 294	290 058	383 352	1.9	36.9	75.1	113.9	39.5	153.4	147.4
111 675	321 332	433 007	1.9	39.4	74.5	115.8	38.5	154.3	158.1
125 537	348 840	474 377	2.1	43.5	80.9	126.5	39.7	166.2	154.7
128 635	368 255	496 890	2.4	48.6	100.9	151.9	39.5	191.4	150.0
138 696	396 888	535 584	2.4	48.6	101.4	152.4	38.7	191.1	154.9
169 553	437 673	607 226	2.2	60.6	113.9	176.7	41.1	217.8	210.2
176 369	486 678	663 047	1.9	56.7	113.3	171.9	41.4	213.3	224.3
142 412	429 187	571 599	1.7	48.9	107.3	157.9	39.4	197.3	214.5
96 653	358 345	454 998	1.9	37.2	99.6	138.7	40.1	178.8	143.0
8 276	39 105	47 381	1.4	7.9	28.2	37.5	15.0	52.5	43.5
8 384	41 231	49 615	1.1	7.4	26.3	34.8	15.0	49.8	48.5
8 032	42 062	50 094	1.2	6.5	24.8	32.5	15.0	47.5	41.6
7 457	41 745	49 202	1.3	5.9	24.4	31.6	15.2	46.8	33.9
8 581	51 051	59 632	1.1	5.3	22.4	28.8	15.0	43.8	35.4
11 042	55 738	66 780	1.2	6.7	24.7	32.6	15.0	47.6	41.3
12 997	58 780	71 777	1.3	8.1	26.8	36.2	15.0	51.2	48.2
11 351	56 440	67 791	1.2	7.0	25.5	33.7	15.0	48.7	42.9
10 556	52 510	63 066	1.3	6.8	26.2	34.3	13.8	48.1	39.2
11 497	48 546	60 043	1.9	8.8	30.6	41.3	13.9	55.2	34.8
15 837	65 354	81 193	1.9	9.4	31.3	42.6	14.4	57.0	37.5
21 907	80 354	102 261	2.1	12.8	38.9	53.8	15.1	68.9	44.9
18 248	76 423	94 671	2.0	10.6	36.2	48.8	16.0	64.8	39.1
16 237	68 257	84 494	1.9	12.3	40.0	54.2	18.5	72.7	49.0
12 987	58 241	71 228	2.2	9.3	33.4	44.9	17.3	62.2	30.9
15 063	59 810	74 873	2.5	10.8	34.1	47.4	17.6	65.0	31.8
16 277	60 930	77 207	2.4	11.7	35.1	49.2	16.8	66.0	37.2
18 273	65 523	83 796	2.3	13.9	39.2	55.4	18.3	73.7	45.2
18 807	67 036	85 843	2.5	13.4	37.9	53.8	17.9	71.7	40.3
19 380	71 737	91 117	2.2	13.2	37.8	53.2	18.3	71.5	45.9
17 674	76 010	93 684	2.1	10.6	35.8	48.5	17.9	66.4	37.6
21 043	83 422	104 465	2.9	11.9	39.1	53.9	18.8	72.7	30.7
23 931	88 759	112 690	3.0	13.7	41.4	58.1	19.8	77.9	34.0
24 829	92 484	117 313	3.3	14.4	44.6	62.3	20.6	82.9	32.5
27 566	99 131	126 697	3.0	16.3	47.3	66.6	21.3	87.9	40.5

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 4.

Samlet

1	2	135	136	137	138	139	140
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Netto af Reisende og Gods Sum. (Col. 56+112)	Vogne, Lokomotiver & Tendere. (død Vægt). Personvogne, Gods-, Post- & Stoppevogne. (Col. 61+115)	Lokomotiver & Tendere.	Sum.	Brutto. Sum. (Col. 135 + 138)	Netto i pCt. af Brutto.
		Tonkilometer.					
Trondhj.-Singsaas	1876	1 918 404	4 540 301	2 012 870	6 553 171	8 471 575	22.6
Rørosbanen	1877	4 926 161	13 270 331	6 756 449	20 026 780	24 952 941	19.7
	1/1—30/6 1878	3 172 419	8 910 625	5 501 213	14 411 838	17 584 257	18.0
	1/7 78—30/6 79	5 992 363	18 166 078	9 307 128	27 473 206	33 465 569	17.9
Kr.ania-Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	2 939 998	10 245 846	6 384 461	16 630 307	19 570 305	15.0
	1874	3 590 193	11 402 706	7 355 057	18 757 763	22 347 956	16.1
	1875	3 596 930	10 936 513	7 184 338	18 120 851	21 717 781	16.6
	1876	3 745 303	11 101 918	6 560 108	17 662 026	21 407 329	17.5
	1877	3 809 158	10 735 561	6 401 512	17 137 073	20 946 231	18.2
	1/1—30/6 1878	1 823 600	5 091 172	2 855 435	7 946 607	9 770 207	18.7
	1/7 78—30/6 79	3 214 177	10 010 768	5 354 538	15 365 306	18 579 483	17.3
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68-31/12 69	2 138 794	6 151 028	2 786 238	8 937 266	11 076 060	19.3
	1870	2 195 745	4 726 546	2 359 741	7 086 287	9 282 032	23.7
	1871	2 737 791	5 605 065	2 622 890	8 227 955	10 965 746	24.9
	1872	4 922 254	8 739 781	4 285 499	13 025 280	17 947 534	27.4
	1873	6 619 381	12 869 574	6 903 251	19 772 825	26 392 206	25.1
	1874	6 241 179	13 249 418	6 872 728	20 122 146	26 363 325	23.7
	1875	6 491 753	12 830 369	6 361 475	19 191 844	25 683 597	25.3
	1876	7 443 293	13 693 418	6 347 037	20 040 455	27 483 748	27.1
	1877	6 992 410	12 805 992	6 169 923	18 975 915	25 968 325	26.9
	1/1—30/6 1878	2 612 577	5 348 691	2 555 513	7 904 204	10 516 781	24.8
	1/7 78—30/6 79	5 109 956	10 828 747	5 094 167	15 922 914	21 032 870	24.3
Vestbanerne	1873	9 559 379	23 115 420	13 287 712	36 403 132	45 962 511	20.8
	1874	9 831 372	24 652 124	14 227 785	38 879 909	48 711 281	20.2
	1875	10 088 683	23 766 882	13 545 813	37 312 695	47 401 378	21.2
	1876	11 188 596	24 795 336	12 907 145	37 702 481	48 891 077	22.8
	1877	10 801 568	23 541 553	12 571 435	36 112 988	46 914 556	23.0
	1/1—30/6 1878	4 436 177	10 439 863	5 410 948	15 850 811	20 286 988	21.9
	1/7 78—30/6 79	8 324 133	20 839 515	10 448 705	31 288 220	39 612 353	21.0
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	—	—	—	—	—	—
	1/7 78—30/6 79	441 297	2 271 265	1 602 360	3 873 625	4 314 922	10.2
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	13 029 791	23 822 534	14 025 406	37 847 940	50 877 731	25.6
	1867	17 378 746	32 800 749	19 984 259	52 785 008	70 163 754	24.8
	1868	20 033 143	35 468 581	21 340 477	56 809 058	76 842 201	26.1
	1869	23 167 369	42 019 469	23 292 168	65 311 637	88 479 006	26.2
	1870	22 200 357	42 719 895	23 458 996	66 178 891	88 379 248	25.1
	1871	21 783 359	43 896 956	25 424 110	69 321 066	91 104 425	23.9
	1872	27 907 308	51 924 876	29 347 638	81 272 514	109 179 822	25.6
	1873	35 597 355	71 197 605	40 016 638	111 214 243	146 811 598	24.3
	1874	36 890 408	79 699 287	38 822 967	118 522 254	155 412 662	23.7
	1875	39 010 318	82 994 588	39 688 733	122 683 321	161 693 639	24.1
	1876	47 286 500	93 392 664	42 279 145	135 671 809	182 958 309	25.8
	1877	49 237 524	101 587 089	47 020 835	148 607 924	197 845 448	24.9
	1/1—30/6 1878	21 137 780	48 022 452	23 013 066	71 035 518	92 173 298	22.9
	1/7 78—30/6 79	39 694 204	104 798 199	50 289 995	155 088 194	194 782 398	20.4

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Trafik.

141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
Tonkilometer pr. Kilometer Driftslængde.			Trafiktogenes gjennemsnitlige Vægt.						Sammenstilling.
Nettovægt. (Col. 135).	Død Vægt. (Col. 138).	Bruttovægt. (Col. 139).	Reisende.	Gods.	Vogne.	Sum.	Lokomotiver & Tendere.	Hovedsum. (Col.147+148)	Paa 100 Personkilometer kommer Tonkilometer.
			Tons.						Antal.
24 284	82 951	107 235	2.6	18.1	49.1	69.8	21.1	90.9	51.5
16 046	65 233	81 279	1.7	13.8	41.8	57.3	20.4	77.7	58.1
14 619	66 414	81 033	1.3	10.8	33.9	46.0	20.1	66.1	61.7
13 808	63 302	77 110	1.6	12.5	42.6	56.7	20.8	77.5	57.9
45 023	254 674	299 697	4.2	5.8	34.6	44.6	17.7	62.3	10.4
67 739	353 920	421 659	3.6	8.9	39.7	52.2	17.7	69.9	18.1
67 867	341 902	409 769	3.6	9.7	40.2	53.5	18.1	71.6	20.4
70 666	333 245	403 911	3.3	10.9	42.3	56.5	17.8	74.3	24.5
71 871	323 341	395 212	3.4	11.7	42.5	57.6	18.1	75.7	25.8
68 815	299 873	368 688	3.5	13.4	46.9	63.8	18.4	82.2	29.4
60 645	289 911	350 556	3.2	11.4	45.6	60.2	17.7	77.9	26.0
19 712	82 371	102 083	2.2	9.7	34.1	46.0	14.8	60.8	32.3
24 671	79 622	104 293	2.1	13.4	33.4	48.9	15.6	64.5	47.3
29 439	88 473	117 912	1.9	14.7	33.9	50.5	15.2	65.7	57.1
41 259	109 181	150 440	1.8	17.4	34.1	53.3	15.5	68.8	71.9
46 289	138 271	184 560	2.2	17.0	37.3	56.5	17.0	73.5	57.7
43 645	140 714	184 359	2.3	16.1	39.1	57.5	17.0	74.5	53.5
45 397	134 209	179 606	2.1	19.0	41.7	62.8	17.3	80.1	67.4
52 051	140 143	192 194	2.1	22.9	45.8	70.8	18.1	88.9	84.8
48 898	132 699	181 597	2.0	22.5	44.9	69.4	17.9	87.3	85.0
36 539	110 548	147 087	1.9	18.7	42.3	62.9	17.1	80.0	72.5
35 734	111 349	147 083	1.8	18.6	43.3	63.7	17.1	80.8	75.0
45 892	174 764	220 656	3.1	11.8	36.0	50.9	17.3	68.2	28.5
50 160	198 365	248 525	2.9	12.8	39.4	55.1	17.3	72.4	33.0
51 473	190 369	241 842	2.8	14.6	41.0	58.4	17.7	76.1	39.2
57 084	192 358	249 442	2.6	17.3	44.2	64.1	18.0	82.1	49.1
55 110	184 248	239 358	2.7	17.4	43.8	63.9	18.0	81.9	49.3
45 266	161 742	207 008	2.6	16.3	44.4	63.3	17.7	81.0	46.6
42 470	159 632	202 102	2.5	15.2	44.4	62.1	17.4	79.5	45.2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 806	50 969	56 775	1.4	2.4	20.0	23.8	15.6	39.4	12.7
52 880	153 604	206 484	—	—	—	—	—	—	113.3
62 739	190 560	253 299	—	—	—	—	—	—	121.7
72 322	205 087	277 409	—	—	—	—	—	—	137.4
60 097	169 421	229 518	—	—	—	—	—	—	111.8
60 657	180 817	241 474	—	—	—	—	—	—	120.9
58 089	184 856	242 945	—	—	—	—	—	—	109.8
66 084	192 452	258 536	—	—	—	—	—	—	111.5
69 621	217 513	287 134	—	—	—	—	—	—	69.3
73 929	237 519	311 448	—	—	—	—	—	—	73.6
77 741	244 486	322 227	—	—	—	—	—	—	82.7
80 694	231 522	312 216	—	—	—	—	—	—	107.0
71 050	214 441	285 491	—	—	—	—	—	—	112.7
46 426	156 019	202 445	—	—	—	—	—	—	104.4
41 177	160 880	202 057	—	—	—	—	—	—	83.3

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 5.

Økonomiske

Résultats

1	2	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162
		Indtæg Recet											
		Befordring af Voya											
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	I ordinære Tog. Trains ordinaires.				Med Extratog & som militær Transport. Trains extraordinaires et militaires.	Med Saisonbilletter, og som Excess. Billets de saison & excès.	Sum. Total.	Indtægt pr. Vognkilometer. Par véhicule kilométrique.				
		I.	II.	III.	IV.				I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser. Moyenne de toutes classes.
		Klasse. Classe.							Klasse. Classe.				
		Kroner.							Øre.				
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	-	74 724	84 254	-	460	1 384	160 822	-	17	19	-	18
Hovedbanen	1/9 54—31/8 55	20 954	36 314	10 834	73 600	-	-	141 702	—	—	—	—	32
	1/9 55—31/8 56	15 788	38 216	37 670	67 128	3 445	1 662	163 909	20	36	32	40	34
	1/9 56—31/8 57	16 439	44 599	30 107	81 289	2 285	1 867	176 586	18	40	30	40	34
	1/9 57—31/8 58	9 975	44 603	41 609	67 995	3 472	2 559	170 213	20	32	34	37	33
	1/9 58—31/8 59	11 993	45 068	33 138	78 403	1 585	2 400	172 587	20	34	32	39	34
	1/9 59—31/8 60	11 659	40 255	40 317	63 512	1 763	3 162	160 668	17	33	36	33	32
	1/9 60—31/8 61	12 531	40 641	111 102	-	1 027	1 988	167 289	16	39	35	-	33
	1/9 61—31/8 62	13 431	44 400	118 707	-	6 351	1 890	184 779	15	36	33	-	31
	1/9 62—31/8 63	12 256	44 090	115 149	-	5 601	1 771	178 867	15	35	29	-	29
	1/9 63—31/8 64	12 006	43 709	119 075	-	7 402	1 647	183 839	14	34	31	-	30
	1/9 64—31/8 65	11 841	41 399	103 466	-	5 897	1 368	163 971	13	30	27	-	26
	a) 1/9 65—31/12 66	17 149	66 986	148 773	-	2 598	2 367	237 873	13	25	28	-	25
	1867	14 501	57 502	113 918	-	5 811	1 733	193 465	12	28	28	-	26
	1868	16 133	60 322	114 527	-	2 093	1 492	194 567	15	26	28	-	27
	1869	16 230	61 929	112 957	-	4 081	1 874	197 071	15	28	29	-	26
	1870	15 029	58 552	104 750	-	5 962	1 775	186 068	15	27	30	-	27
	1871	17 247	65 423	104 025	-	5 807	2 412	194 914	16	30	33	-	30
	1872	19 672	77 376	117 784	-	6 880	3 280	224 992	17	31	32	-	30
	1873	23 313	91 459	143 962	-	6 554	4 787	270 075	18	32	32	-	30
	1874	23 377	115 636	178 935	-	3 992	4 962	326 902	19	40	36	-	36
	1875	20 681	123 313	179 377	-	7 853	4 833	336 057	16	38	36	-	35
	1876	18 709	122 380	170 797	-	4 844	5 182	321 912	16	37	36	-	34
	1877	18 004	120 992	169 940	-	3 656	6 466	319 058	14	35	36	-	33
	1/1—30/6 1878	5 599	50 897	75 695	-	192	2 634	135 017	9.3	32	34	-	30
	1/7 78—30/6 79	12 945	109 111	151 360	-	4 579	4 395	282 390	11	32	33	-	30
Kongsvingerbanen	1863	2 805	14 616	51 136	-	581	650	69 788	7.7	19	22	-	20
	1864	2 829	15 854	51 645	-	7 182	644	78 154	7.4	19	23	-	23
	1865	4 404	16 538	47 712	-	4 902	1 182	74 738	10	18	20	-	19
	1866	6 427	24 227	64 564	-	1 777	1 929	98 924	9.9	17	16	-	16
	1867	6 458	24 889	63 066	-	1 605	2 040	98 058	8.4	12	17	-	15
	1868	6 751	29 804	73 549	-	1 470	2 376	113 950	8.7	15	20	-	17
	1869	6 770	28 609	69 823	-	1 933	2 071	109 206	10	18	19	-	18
	1870	6 422	26 101	64 049	-	3 021	1 652	101 245	11	19	18	-	18

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

financiers.

163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180

ter.

tes.

Reisende. geurs.														Reisegods. Bagages.	Post. Poste.	Tilsammen Persontrafik. Ensemble.	
Indtægt pr. Person. Par voyageur.					Indtægt pr. Personkilometer. Par le parcours kilométrique des voyageurs.					Af Indtægter ved ordinære Tog kommer paa: Décomposition du produit brut des trains ordinaires.						Sum. Total. (Col 157 + 177 + 178)	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.
I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser. Moyenne de toutes classes.	I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser. Moyenne de toutes classes.	I.	II.	III.	IV.				
Klasse. Classe.					Klasse. Classe.					Klasse. Classe.							
Øre.					Øre.					Procent. Pour cent.				Kroner.			
-	181	95	-	122	-	4.9	3.2	-	3.8	-	47.0	53.0	-	3 470	9 000	173 292	2 545
309	195	137	78	111	—	—	—	—	—	14.8	25.6	7.7	51.9		1 931	143 633	2 112
269	171	121	69	101	6.6	4.6	3.5	2.2	3.1	9.9	24.1	23.7	42.3		3 252	167 161	2 458
298	198	126	67	100	7.0	4.8	3.3	2.2	3.0	9.5	25.9	17.5	47.1		3 285	179 871	2 645
331	208	116	65	99	7.3	4.9	3.2	2.2	3.0	6.1	27.2	25 3	41.4		3 299	173 512	2 552
341	206	122	68	100	7.3	4.8	3.3	2.2	3.0	7.1	26.7	19.6	46.6		3 295	175 882	2 585
340	207	121	67	103	7.7	5.1	3.3	2.4	3.3	7.6	25.8	25.9	40.7	(I Col. 188)	3 297	163 965	2 411
340	209	93	-	116	7 3	4.9	2.7	-	3.2	7.6	24.8	67.6	-		3 311	170 600	2 509
332	205	94	-	116	7.2	4.8	2.6	-	3.1	7.6	25.2	67.2	-		3 301	188 080	2 765
328	194	89	-	110	7.3	5.0	2.7	-	3.2	7.1	25.7	67.2	-		4 215	183 082	2 691
328	193	90	-	110	7.3	5.0	2.7	-	3.2	6.9	25.0	68.1	-		4 828	188 667	2 774
319	176	90	-	110	7.1	4.8	2.7	-	3.2	7.6	26.4	66.0	-		4 896	168 867	2 483
250	122	84	-	97	6.1	3.7	2.7	-	3.0	7.3	28.8	63.9	-	8 061	6 760	252 694	2 786
243	126	83	-	96	6.1	3.6	2.6	-	3.0	7.8	30.9	61.3	-	7 380	5 012	205 857	3 027
260	119	82	-	97	6 2	3.7	2.7	-	3.1	8.4	31.6	60.0	-	6 952	4 958	206 477	3 037
237	121	82	-	98	6.2	3.7	2.6	-	3.1	8.5	32.4	59.1	-	7 087	4 915	209 073	3 075
237	121	76	-	92	6.1	3.6	2.7	-	3.1	8.4	32.8	58.8	-	6 234	4 880	197 182	2 899
237	120	73	-	91	6.3	3.7	2.6	-	3.1	9.3	35.0	55.7	-	6 534	6 242	207 690	3 056
234	95	78	-	89	6.4	3.8	2.7	-	3.2	9.2	36.0	54.8	-	8 059	8 264	241 315	3 548
237	114	78	-	94	6.7	4.0	2.7	-	3.3	9.0	35.4	55.6	-	8 630	9 353	288 058	4 235
247	146	80	-	102	7.6	5.0	2.9	-	3.6	7.3	36.4	56.3	-	10 188	7 526	344 616	5 068
241	141	79	-	100	7.5	5.0	2.9	-	3.6	6.4	38.1	55.5	-	10 032	7 673	353 762	5 202
246	140	80	-	100	7.6	5.0	2.9	-	3.6	6.0	39.2	54.8	-	9 794	7 400	339 106	4 987
251	145	82	-	104	7.6	5.1	2.9	-	3.6	5.8	39.2	55.0	-	10 797	7 400	337 255	4 960
232	143	84	-	103	7.5	5.1	2.8	-	3.5	4.2	38.5	57.3	-	5 538	4 365	144 920	4 262
250	151	85	-	107	7.6	5.0	2.9	-	3.5	4.7	39.9	55.4	-	11 013	11 388	304 791	4 482
361	208	83	-	98	6.9	4.6	2.4	-	2.7	4.1	21.3	74.6	-		2 800	72 588	919
345	210	84	-	100	6.8	4.5	2.4	-	2.7	4.0	22.6	73.4	-	(ICol.188)	2 800	80 954	1 025
331	158	75	-	90	6.0	3.7	2.2	-	2.6	6.4	24.1	69.5	-		3 741	78 479	915
249	109	56	-	70	4.6	2.7	1.9	-	2.1	6.7	25.5	67.8	-	1 167	9 996	110 087	902
266	110	61	-	73	4.8	2.8	1.9	-	2.2	6.9	26.4	66.7	-	1 506	5 015	104 579	857
355	114	68	-	81	5.3	2.8	2.0	-	2.2	6.1	27.1	66.8	-	1 705	4 716	120 371	987
292	122	67	-	81	5.3	2.8	1.9	-	2.2	6.4	27.2	66.4	-	1 692	5 083	115 981	951
277	120	66	-	81	5.0	2.7	1.9	-	2.2	6.7	27.0	66.3	-	1 493	8 363	111 101	911

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 5. **Økonomiske**

1	2	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162
		Indtæg											
		Befordring af											
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	I ordinære Tog.				Med Extratog & som militær Transport.	Med Saisonbilletter, og som Excess.	Sum	Indtægt pr. Vognkilometer.				
		I.	II.	III.	IV.				I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser.
		Klasse.							Klasse.				
		Kroner.							Øre.				
Kongsvingerbanen	1871	14 938	43 302	63 898	-	3 640	2 835	128 613	16	22	17	-	19
	1872	21 685	60 842	75 105	-	2 227	3 689	163 548	17	18	19	-	18
	1873	25 545	62 414	97 088	-	4 448	4 977	194 472	17	18	18	-	18
	1874	24 077	77 367	113 514	-	3 751	5 973	224 682	16	23	19	-	20
	1875	22 068	78 265	116 980	-	7 560	5 057	229 930	11	18	18	-	17
	1876	21 043	80 795	109 429	-	3 874	4 658	219 799	9.5	17	17	-	16
	1877	22 146	85 386	115 868	-	2 637	5 016	231 053	10	18	19	-	17
	1/1—30/6 1878	6 288	33 760	52 505	-	65	2 368	94 986	5.9	16	17	-	15
	1/7 78—30/6 79	15 029	65 213	94 046	-	4 044	3 455	181 787	7.4	14	16	-	14
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	16 405	63 082	166 025	-	8 572	2 752	256 836	12	25	25	-	24
	1867	20 959	82 391	176 984	-	7 416	3 773	291 523	11	20	23	-	21
	1868	22 884	90 126	188 076	-	3 563	3 868	308 517	12	21	24	-	22
	1869	23 000	90 538	182 780	-	6 014	3 945	306 277	13	24	24	-	23
	1870	21 451	84 653	168 799	-	8 983	3 427	287 313	13	24	24	-	23
	1871	32 185	108 725	167 923	-	9 447	5 247	323 527	16	26	25	-	24
	1872	41 357	138 218	192 889	-	9 107	6 969	388 540	17	24	25	-	24
	1873	48 858	153 873	241 050	-	11 002	9 764	464 547	18	24	24	-	24
	1874	47 454	193 003	292 449	-	7 743	10 935	551 584	17	30	27	-	27
	1875	42 749	201 578	296 357	-	15 413	9 890	565 987	13	27	26	-	24
	1876	39 752	203 175	280 226	-	8 718	9 840	541 711	12	25	25	-	23
	1877	40 150	206 378	285 808	-	6 293	11 482	550 111	11	25	26	-	24
	1/1—30/6 1878	11 887	84 657	128 200	-	257	5 002	230 003	7.1	23	24	-	21
	1/7 78—30/6 79	27 974	249 048	329 660	-	9 083	9 234	624 999	8.6	20	22	-	20
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	-	2 826	23 812	-	236	246	27 120	-	14	45	-	37
	c) 6/10 63—31/12 64	-	2 967	27 398	-	649	36	31 050	-	12	39	-	32
	1865	-	2 499	20 969	-	135	136	23 739	-	11	36	-	29
	1866	-	f) 3 061	h) 22 272	-	k) 588	187	25 520	-	14	35	-	30
	1867	-	- 3 424	- 23 054	-	- 609	182	26 660	-	12	30	-	25
	1868	-	- 4 153	- 26 061	-	- 24	338	30 552	-	13	31	-	27
	1869	-	- 4 385	- 26 905	-	- 179	416	31 706	-	16	33	-	29
	1870	-	- 4 578	- 25 648	-	- 209	245	30 471	-	16	31	-	27
Hamar—Aamot	1871	-	- 4 519	- 27 459	-	- 361	184	32 162	-	15	30	-	27
	1872	-	- 7 983	- 43 389	-	- 1 485	418	51 790	-	20	33	-	30
	1873	-	- 11 216	- 55 379	-	- 1 226	511	67 106	-	21	32	-	29
	1874	-	- 16 050	- 65 059	-	- 188	670	81 779	-	21	27	-	26
Hamar—Koppang	1875	-	- 16 936	- 62 868	-	- 702	601	80 405	-	22	26	-	25
	1876	-	- 26 273	- 81 704	-	- 1 105	801	108 778	-	21	22	-	22
Trondhj.—Støren	1865	-	5 736	14 906	24 241	-	538	45 421	-	21	23	30	26
	1866	-	5 480	15 635	29 385	-	255	50 755	-	20	33	30	30
	1867	-	4 875	13 396	28 220	-	—	46 491	-	18	26	34	29
	1868	-	4 496	14 232	26 812	-	486	46 026	-	15	22	29	25
	1869	-	4 467	12 148	28 989	-	442	46 046	-	13	20	27	23
	1870	-	3 989	12 389	26 858	-	391	43 627	-	11	18	26	21
	1871	-	4 388	13 241	28 870	62	411	46 972	-	11	17	25	20
	1872	-	5 168	18 211	38 136	40	583	62 138	-	13	20	29	24
	1873	-	5 730	19 550	42 000	-	738	68 018	-	14	21	31	25
	1874	-	5 004	23 459	49 243	238	788	78 732	-	10	19	35	25
	1875	-	8 080	23 934	48 553	-	1 506	82 073	-	16	18	31	24

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
ter																	
Reisende.																	
Indtægt pr. Person.					Indtægt pr. Personkilometer.					Af Indtægter ved ordinære Tog kommer paa:				Reisegods.	Post.	Tilsammen Persontrafik.	
I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.			Sum. (Col. 157 + 177 + 178)	Pr. Kilometer Driftslængde.
Klasse.					Klasse.					Klasse.							
Øre.					Øre.					Procent.				Kroner.			
434	182	66	-	99	6.1	3.6	1.8	-	2.4	12.2	35.5	52.3	-	1 930	14 705	145 248	1 191
519	197	66	-	106	6.9	4.0	1.9	-	2.7	13.8	38.6	47.6	-	2 588	19 008	185 144	1 518
445	207	72	-	109	6.5	4.0	2.1	-	2.8	13.8	33.7	52.5	-	3 003	22 852	220 327	1 806
454	234	88	-	130	6.6	4.2	2.6	-	3.3	11.2	36.0	52.8	-	3 803	14 443	242 928	1 991
530	232	95	-	136	6.6	4.3	2.5	-	3.2	10.2	36.0	53.8	-	3 862	16 332	250 124	2 050
620	236	95	-	140	7.4	4 7	2.7	-	3.5	10.0	38.2	51.8	-	3 562	14 200	237 561	1 947
592	260	110	-	160	7.5	5.0	3.1	-	3.9	9.9	38.2	51.9	-	3 576	14 200	248 829	2 040
478	257	122	-	161	6.9	5.0	3.3	-	3.9	6.8	36.5	56.7	-	1 437	7 462	103 885	1 703
681	274	127	-	176	7.3	5.0	3.2	-	4.0	8.6	37.4	54.0	-	2 606	16 372	200 765	1 645
360	194	99	-	117	6.5	4.1	2.5	-	3.0	6.7	25.7	67.6	-	(I Col. 188)	11 763	268 599	1 685
314	143	87	-	105	5.6	3.3	2.3	-	2.6	7.5	29.4	63.1	-	8 886	10 027	310 436	1 634
352	146	93	-	111	5.9	3.3	2.3	-	2.7	7.6	29.9	62.5	-	8 657	9 674	326 848	1 720
304	151	91	-	111	5.9	3 3	2.3	-	2.7	7.8	30.6	61.6	-	8 780	9 998	325 055	1 711
301	151	86	-	106	5.7	3.3	2.3	-	2.6	7.8	30.8	61.4	-	7 727	13 243	308 283	1 623
392	177	84	-	114	6.2	3.7	2.2	-	2.8	10.4	35.2	54.4	-	8 464	20 947	352 938	1 858
443	148	87	-	116	6.6	3.8	2.3	-	3.0	11.1	37.1	51.8	-	10 647	27 272	426 459	2 245
409	174	90	-	121	6.6	4.0	2.5	-	3.1	11.1	34.7	54.2	-	11 633	32 205	508 385	2 676
423	219	100	-	136	7.0	4.6	2.8	-	3.5	8.9	36.2	54.9	-	13 991	21 969	587 544	3 092
443	210	102	-	137	7.0	4.7	2.7	-	3.4	7.9	37.3	54.8	-	13 894	24 005	603 886	3 178
479	210	102	-	138	7.5	4.9	2.8	-	3.6	7.6	38.8	53.6	-	13 356	21 600	576 667	3 035
493	225	110	-	148	7.6	5.0	3.0	-	3.7	7.5	38.8	53.7	-	14 373	21 600	586 084	3 085
416	217	115	-	147	7.2	5.0	3.0	-	3.7	5.3	37.7	57.0	-	6 975	11 827	248 805	2 620
507	209	109	-	143	7.4	5.0	3.0	-	3.7	6.3	38.9	54.8	-	17 089	36 760	678 848	2 631
-	165	84	-	89	-	6.6	4.1	-	4.3	-	10.5	89.5	-	(I Col. 188)	308	27 428	722
-	168	83	-	88	-	6.1	4.2	-	4.3	-	9.8	91.2	-		392	31 442	669
-	125	68	-	71	-	5.5	3.6	-	3.8	-	10.6	89.4	-		408	24 147	635
-	120	63	-	67	-	5.3	3.5	-	3.7	-	12.1	87.9	-		608	26 128	688
-	108	57	-	61	-	5.1	3.3	-	3.5	-	12.9	87.1	-	507	980	28 147	741
-	109	56	-	61	-	5.1	3.3	-	3.5	-	13.7	86.3	-	728	1 029	32 309	851
-	113	58	-	62	-	5.1	3.4	-	3.5	-	14.0	86.0	-	693	1 038	33 437	880
-	102	59	-	63	-	5.1	3.3	-	3.5	-	15.1	84.9	-	577	1 008	32 056	843
-	116	58	-	63	-	5.1	3.1	-	3.3	-	14.1	85.9	-	526	1 061	33 749	785
-	144	59	-	65	-	5.0	2.7	-	3.0	-	15.5	84.5	-	713	1 878	54 381	850
-	144	60	-	66	-	5.1	2.7	-	3.0	-	16.8	83.2	-	1 504	2 132	70 742	1 105
-	139	61	-	70	-	5.1	2.7	-	3.0	-	19.8	80.2	-	1 726	2 280	85 785	1 340
-	145	61	-	69	-	5.1	2.7	-	3.0	-	21.2	78.8	-	1 588	3 408	85 401	1 278
-	196	77	-	90	-	5.1	2.8	-	3.1	-	24.3	75.7	-	1 654	4 280	114 712	948
-	141	79	61	71	-	5.2	3.6	2.1	2.7	-	12.8	33.2	54.0	(I Col. 188)	236	45 657	932
-	137	75	59	68	-	5.3	3.6	2.2	2.7	-	10.9	30.9	58.2		800	51 555	1 052
-	136	79	60	68	-	5.4	3.7	2.1	2.6	-	10.5	28.8	60.7		978	47 469	969
-	138	75	64	70	-	5.4	3.6	2.2	2.7	-	9.9	31.2	58.9		920	46 946	958
-	130	63	57	62	-	4.8	3.2	2.0	2.4	-	9.8	26.6	63.6		892	46 938	958
-	130	58	55	59	-	4.8	3.1	2.1	2.4	-	9.2	28.7	62.1		1 960	45 587	930
-	132	57	50	56	-	4.9	3.2	2.0	2.4	-	9.4	28.5	62.1		2 299	49 271	1 006
-	125	55	47	52	-	4.8	3.2	1.9	2.3	-	8.4	29.6	62.0		2 254	64 392	1 314
-	132	57	49	54	-	5.0	3.2	2.0	2.4	-	8.5	29.1	62.4		2 560	70 578	1 440
-	95	59	53	56	-	3.8	3.3	2.2	2.5	-	6.4	30.2	63.4		2 225	81 057	1 654
-	121	67	55	62	-	5.4	3.7	2.4	2.9	-	10.0	29.8	60.2		2 150	84 223	1 719

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 5. **Økonomiske**

1	2	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162
		Indtæg											
		Befordring af											
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	I ordinære Tog.				Med Extratog & som militær Transport.	Med Saisonbilletter, og som Excess.	Sum	Indtægt pr. Vognkilometer.				
		I.	II.	III.	IV.				I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser.
		Klasse.							Klasse.				
		Kroner.							Øre.				
Trondhj.-Singsaas	1876	-	8 487	26 642	56 449	-	1 812	93 390	-	13	14	27	20
Rørosbanen	1877	-	62 749	149 654	37 726	l) 265	2 552	252 681	-	17	22	27	21
	1/1—30/6 1878	-	53 880	102 534	11 413	- 410	1 056	168 883	-	20	20	26	20
	1/7 78—30/6 79	-	114 034	200 995	19 079	- 4 139	1 726	336 016	-	20	21	27	21
Kr.ania-Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	-	114 034	303 050	-	6 079	9 032	432 195	-	24	29	-	28
	1874	-	95 282	276 353	-	6 424	10 556	388 615	-	23	26	-	26
	1875	-	119 072	282 730	-	6 316	12 604	420 722	-	29	32	-	32
	1876	-	109 913	266 114	-	5 675	13 107	394 809	-	27	31	-	30
	1877	-	108 662	263 614	-	6 012	14 889	393 177	-	28	32	-	32
	1/1—30/6 1878	-	46 208	113 873	-	2 842	10 970	173 893	-	28	30	-	31
	1/7 78—30/6 79	-	87 069	228 363	-	617	14 130	330 179	-	24	29	-	28
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68—31/12 69	-	26 127	95 655	-	2 557	1 089	125 428	-	14	20	-	19
	1870	-	19 308	74 233	-	800	771	95 112	-	13	23	-	20
	1871	-	21 050	76 564	-	1 251	950	99 815	-	13	25	-	20
	1872	-	29 427	117 472	-	1 416	1 109	149 424	-	14	29	-	24
	1873	-	39 379	194 962	-	-	2 300	236 641	-	12	29	-	24
	1874	-	47 048	212 265	-	974	2 631	262 918	-	16	27	-	24
	1875	-	58 843	205 807	-	553	2 561	267 764	-	20	31	-	28
	1876	-	52 409	200 484	-	200	2 403	255 496	-	18	30	-	27
	1877	-	50 032	188 520	-	160	2 181	240 893	-	19	29	-	26
	1/1—30/6 1878	-	19 571	82 913	-	-	943	103 427	-	18	27	-	25
	1/7 78—30/6 79	-	39 791	155 369	-	239	1 723	197 122	-	17	25	-	23
Vestbanerne	1873	-	153 413	498 012	-	6 079	11 332	668 836	-	19	29	-	26
	1874	-	142 330	488 618	-	7 398	13 187	651 533	-	20	27	-	25
	1875	-	177 915	488 537	-	6 869	15 165	688 486	-	25	32	-	30
	1876	-	162 322	466 598	-	5 875	15 510	650 305	-	23	31	-	29
	1877	-	158 694	452 134	-	6 172	17 070	634 070	-	24	31	-	29
	1/1—30/6 1878	-	65 779	196 786	-	2 842	11 913	277 320	-	24	29	-	29
	1/7 78—30/6 79	-	126 860	383 732	-	856	15 853	527 301	-	22	28	-	27
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	-	g) 9 202	i) 31 585	-	m) 402	437	41 224	-	28	25	-	25
	1/7 78—30/6 79	-	- 14 967	- 54 985	-	- 256	676	70 628	-	20	33	-	29
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	16 405	- 71 368	203 571	26 813	n) 8 951	3 292	330 261	-	-	-	-	-
	1867	20 959	90 690	213 434	28 220	- 8 025	3 955	364 674	-	-	-	-	-
	1868	22 884	98 775	228 369	26 812	- 3 587	4 692	385 095	-	-	-	-	-
	1869	23 000	125 517	317 488	28 989	- 8 750	5 892	509 457	-	-	-	-	-
	1870	21 451	112 528	281 069	26 858	- 9 992	4 834	456 523	-	-	-	-	-
	1871	32 185	138 682	285 187	28 870	- 11 121	6 792	502 476	-	-	-	-	-
	1872	41 357	180 796	371 961	38 136	- 12 048	9 079	651 892	-	-	-	-	-
	1873	48 858	324 232	813 991	42 000	- 18 307	22 345	1 268 507	-	-	-	-	-
	1874	47 454	356 387	869 585	49 243	- 15 567	25 580	1 363 628	-	-	-	-	-
	1875	42 749	404 509	871 696	48 553	- 22 984	27 162	1 416 951	-	-	-	-	-
	1876	39 752	400 257	855 170	56 449	- 15 698	27 963	1 394 184	-	-	-	-	-
	1877	40 150	427 821	887 596	37 726	- 12 730	31 194	1 436 862	-	-	-	-	-
	1/1—30/6 1878	11 887	213 518	459 105	11 413	- 3 911	18 408	717 430	-	-	-	-	-
	1/7 78—30/6 79	27 974	505 091	969 372	19 079	- 14 334	27 489	1 558 944	-	-	-	-	-

f) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
ter.																	
Reisende.																	
Indtægt pr. Person.					Indtægt pr. Personkilometer.					Af Indtægter ved ordinære Tog kommer paa:				Reisegods.	Post.	Tilsammen Persontrafik.	
I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.	Middel alle Klasser.	I.	II.	III.	IV.			Sum. (Col. 157 + 177 + 178)	Pr. Kilometer Driftslængde.
Klasse.					Klasse.					Klasse.							
Øre.					Øre.					Procent.				Kroner.			
-	144	77	64	71	-	5.4	3.7	2.4	2.8	-	9.3	29.1	61.6	(I Col. 188)	2 429	95 819	1 213
-	295	99	57	105	-	5.2	3.1	2.5	3.3	-	25.1	59.8	15.1	3 937	14 265	270 883	882
-	558	132	60	158	-	5.3	3.3	2.5	3.7	-	32.1	61.1	6.8	5 426	19 200	193 509	892
-	633	136	56	167	-	5.3	3.2	2.5	3.6	-	34.2	60.1	5.7	10 523	44 200	390 739	900
-	151	54	-	65	-	4.5	2.2	-	2.6	-	27.3	72.7	-	8 370	3 525	444 090	6 801
-	127	49	-	58	-	4.3	2.4	-	2.7	-	25.6	74.4	-	7 537	3 290	399 442	7 537
-	133	56	-	67	-	4.6	2.8	-	3.2	-	29 6	70.4	-	7 533	3 290	431 545	8 142
-	136	56	-	68	-	4.8	2.9	-	3.3	-	29.2	70.8	-	6 626	3 760	405 195	7 645
-	138	56	-	68	-	4.9	2.9	-	3.3	-	29.2	70.8	-	6 900	3 760	403 837	7 620
-	134	56	-	67	-	4.8	2.9	-	3.3	-	28.9	71.1	-	3 223	1 880	178 996	6 754
-	136	57	-	68	-	4.9	2.9	-	3.3	-	27.6	72.4	-	5 867	3 760	339 806	6 411
-	137	50	-	58	-	4.3	2.1	-	2.3	-	21.5	78.5	-	1 972	3 885	131 285	1 210
-	138	51	-	58	-	4.4	2.1	-	2.4	-	20.6	79.4	-	1 365	3 200	99 677	1 120
-	138	50	-	58	-	4.3	2.1	-	2.3	-	21.6	78.4	-	1 604	3 200	104 619	1 125
-	151	53	-	61	-	4.3	2.2	-	2.4	-	20.3	79.7	-	2 151	4 394	155 969	1 307
-	172	56	-	63	-	4.3	2.1	-	2.3	-	17.1	82.9	-	2 630	5 263	244 534	1 710
-	166	58	-	66	-	4.4	2.3	-	2.5	-	18.1	81.9	-	3 015	5 816	271 749	1 900
-	184	70	-	81	-	4.8	2.8	-	3.1	-	22.2	77.8	-	2 697	6 150	276 611	1 934
-	199	73	-	84	-	4.9	2.9	-	3.1	-	20.7	79.3	-	2 681	6 150	264 327	1 848
-	199	73	-	84	-	5.0	2.9	-	3.2	-	21.0	79.0	-	2 784	6 150	249 827	1 747
-	197	74	-	84	-	5.0	2.9	-	3.1	-	19.1	80.9	-	1 425	3 075	107 927	1 509
-	210	77	-	88	-	5.0	2.9	-	3.2	-	20.4	79.6	-	2 771	61 50	206 043	1 441
-	168	57	-	67	-	4.5	2.2	-	2.5	-	23.6	76.4	-	11 000	8 788	688 624	3 306
-	152	55	-	64	-	4.3	2.4	-	2.6	-	22.6	77.4	-	10 552	9 106	671 191	3 424
-	159	64	-	76	-	4.7	2.8	-	3.1	-	26.7	73.3	-	10 230	9 440	708 156	3 613
-	165	65	-	77	-	4.8	2.9	-	3.2	-	25.8	74.2	-	9 307	6 910	669 522	3 416
-	167	65	-	77	-	4.9	2.9	-	3.2	-	26.0	74.0	-	9 684	9 910	653 664	3 335
-	161	65	-	76	-	4.8	2.9	-	3.2	-	25.1	74.9	-	4 648	4 955	286 923	2 928
-	153	64	-	83	-	4.9	2.9	-	3.2	-	24.8	75.2	-	8 638	9 910	545 849	2 785
-	112	63	-	70	-	-	-	-	-	-	22.6	77.4	-	710	1 000	42 934	1 697
-	161	69	-	78	-	4.7	2.9	-	3.2	-	21.4	78.6	-	854	3 000	74 482	980
360	186	94	60	103	6.5	4.3	2.7	2.2	3.0	-	-	-	-	(I Col. 188)	12 686	342 947	1 392
314	141	82	60	93	5.6	3.4	2 4	2.1	2.7	-	-	-	-	9 393	11 985	386 052	1 394
352	143	85	64	98	5.9	3.4	2.5	2.2	2.8	-	-	-	-	9 385	11 623	406 103	1 466
304	146	69	57	82	5.9	3.6	2.3	2.0	2.6	-	-	-	-	11 445	15 813	536 715	1 392
301	146	69	55	82	5.7	3.5	2.3	2.1	2.6	-	-	-	-	9 669	19 411	485 603	1 327
392	165	68	51	85	6.2	3.8	2.3	2.0	2.7	-	-	-	-	10 594	27 507	540 577	1 441
443	147	68	47	83	6.6	4.0	2.3	1.9	2.8	-	-	-	-	13 511	35 798	701 201	1 660
409	169	64	49	79	6.6	4.3	2.3	2.0	2.7	-	-	-	-	24 137	45 685	1 338 329	2 618
423	179	65	53	81	7.0	4.5	2.5	2.2	2.9	-	-	-	-	26 269	35 680	1 425 577	2 857
443	179	73	55	90	7.0	4.7	2.8	2.4	3.2	-	-	-	-	25 712	39 003	1 481 666	2 953
479	187	75	64	94	7.5	4.9	2.9	2.4	3.3	-	-	-	-	24 317	38 219	1 456 720	2 486
493	205	80	57	100	7.6	5.0	3.0	2.5	3.4	-	-	-	-	27 994	45 775	1 510 631	2 180
416	218	84	60	105	7.2	5.0	3.0	2.5	3.5	-	-	-	-	17 759	36 982	772 171	1 774
507	227	88	56	112	7.4	5.0	3.0	2.5	3.5	-	-	-	-	37 104	93 870	1 689 918	1 753

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 5.

Økonomiske

Résultats

1	2	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
		Indtæg Recet									
		Godsbefordring. Marchandises.								**Tilsammen Godstrafik.** Ensemble.	
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	**Drifts-Aar.** Année d'exploitation.	Fragtgods. Petite vitesse.	Kjøreredskaber. Equipages.	Levende Dyr. Animaux.	Sum. Total.	Indtægt pr. Vognkilometer. Recette par véhicule kilométrique.	Indtægt pr. Ton. Recette par tonne.	Indtægt pr. Tonkilometer. Recette par tonne kilométrique.	Ilgods. Grande vitesse.	Sum. Total. (Col. 184 + 188).	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.
		Kroner.				Øre.			Kroner.		
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	49 581	463	3 979	54 023	10	395	6.9	4 877	58 900	866
Hovedbanen	1/954—31/855	308 594	2 167	3 661	314 422	26	372	-	5 859	320 281	4 710
	1/955—31/856	373 685	3 174	4 399	381 258	30	319	9.7	8 140	389 298	5 726
	1/956—31/857	484 428	3 039	3 898	491 365	34	350	11	8 823	500 188	7 356
	1/957—31/858	444 170	2 478	3 885	450 533	30	313	9.5	10 236	460 769	6 776
	1/958—31/859	495 643	2 815	4 846	503 304	30	321	9.5	14 726	518 030	7 618
	1/959—31/860	472 655	3 754	3 806	480 215	31	328	9.4	14 324	494 539	7 273
	1/960—31/861	621 239	2 659	2 194	626 092	32	358	9.7	17 462	643 554	9 464
	1/961—31/862	667 508	2 977	3 113	673 598	30	340	9.1	19 541	693 139	10 193
	1/962—31/863	673 115	2 695	3 232	679 042	29	329	9.3	19 092	698 134	10 267
	1/963—31/864	735 597	2 569	3 738	741 804	28	333	9.8	19 652	761 456	11 198
	1/964—31/865	671 482	2 097	3 260	676 839	28	351	9.4	19 317	696 156	10 238
	a) 1/965—31/1266	947 237	2 719	4 729	954 685	26	299	8.7	9 523	964 208	10 634
	1867	722 465	1 874	5 499	729 838	26	299	9.0	7 904	737 742	10 849
	1868	760 633	2 350	5 285	768 268	27	302	9.3	8 822	777 090	11 428
	1869	843 709	2 166	3 787	849 662	27	304	9.4	11 244	860 906	12 660
	1870	733 309	1 726	4 197	739 232	26	266	8.8	11 299	750 531	11 038
	1871	696 838	1 966	6 261	705 065	25	261	8.9	12 669	717 734	10 555
	1872	767 456	1 850	7 579	776 885	25	251	8.4	15 004	791 889	11 645
	1873	830 445	2 649	10 624	843 718	25	249	8.1	18 258	861 976	12 676
	1874	869 448	1 910	12 949	884 307	26	254	8.2	20 014	904 321	13 298
	1875	860 774	2 169	10 529	873 472	27	257	8.5	19 882	893 354	13 138
	1876	969 002	1 790	10 429	981 221	27	242	8.0	21 255	1 002 476	14 742
	1877	1 020 867	1 688	10 158	1 032 713	28	251	8.3	22 604	1 055 317	15 519
	1/1—30/6 1878	413 200	671	4 123	417 994	27	255	8.3	9 340	427 334	12 568
	1/778—30/679	743 955	1 381	8 544	753 880	26	260	8.3	19 701	773 581	11 376
Kongsvingerbanen	1863	134 831	509	794	136 134	18	292	6.0	3 154	139 288	1 763
	1864	197 080	695	675	198 450	16	303	5.8	4 144	202 594	2 564
	1865	156 799	475	566	157 840	14	264	5.1	5 160	163 000	1 900
	1866	219 823	777	1 348	221 948	10	245	3.7	2 351	224 299	1 839
	1867	254 507	467	2 081	257 055	9.7	243	3.6	2 519	259 574	2 128
	1868	309 627	689	4 333	314 649	9.5	245	3.5	2 631	317 280	2 601
	1869	323 271	489	2 268	326 028	10	263	3.6	3 045	329 073	2 697
	1870	316 798	531	2 697	320 026	10	263	3.7	3 167	323 193	2 649

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

financiers.

191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
ter. tes.									
Andre Indtægter. Autres recettes.					Samlede Indtægter. Recettes totales.		Af Indtægterne kommer paa: Décomposition des recettes:		
Indtægter ved Leie af rullende Materiel. Location du matériel roulant.		Øvrige Driftsindtægter. Autres revenus.	Indtægter udenfor den egentlige Drift. Produits divers.	Sum. Total.	Sum. Total. Col. 179 + 181 + 195).	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.	Persontrafik. (Col. 179). Trafic — voyageurs.	Godstrafik. (Col. 189). Trafic — marchandises.	Andre Indtægter. (Col. 195). Autres recettes.
Lokomotiver. Locomotives.	Vogne. Wagons.								
Kroner.					Kroner.		Procent. Pour cent.		
-	-	1 517	491	2 008	234 200	3 444	74.0	25.1	0.9
-	-	3 044	12 826	15 870	479 784	7 056	29.9	66.8	3.3
-	-	3 153	11 479	14 632	571 191	8 400	29.3	68.2	2.5
-	-	3 197	19 358	22 555	702 614	10 332	25.6	71.2	3.2
-	-	3 618	30 630	34 248	668 529	9 831	26.0	68.9	5.1
-	-	3 295	17 067	20 362	714 274	10 504	24.6	72.5	2.9
-	-	3 676	15 757	19 433	677 937	9 970	24.2	72.9	2.9
-	-	3 616	30 270	33 886	848 040	12 471	20.1	75.9	4.0
-	-	3 477	17 283	20 760	901 979	13 264	20.9	76.8	2.3
-	-	3 129	17 825	20 954	902 170	13 267	20.3	77.4	2.3
839	-	4 121	29 349	34 309	984 432	14 477	19.2	77.3	3.5
4 140	-	3 624	33 967	41 731	906 754	13 335	18.6	76.8	4.6
7 104	-	5 098	36 780	48 982	1 265 884	13 957	20.0	76.1	3.9
5 911	7 742	4 084	28 290	46 027	989 626	14 553	20.8	74.5	4.7
-	16 520	4 035	26 681	47 236	1 030 803	15 159	20.0	75.4	4.6
2 377	11 712	4 166	29 684	47 939	1 117 918	16 440	18.7	77.0	4.3
153	13 955	4 516	30 825	49 449	997 162	14 664	19.8	75.3	4.9
654	8 643	4 562	33 444	47 303	972 727	14 305	21.3	73.8	4.9
-	4 030	4 783	41 274	50 087	1 083 292	15 931	22.3	73.1	4.6
264	5 898	6 344	23 132	35 638	1 185 672	17 436	24.3	72.7	3.0
-	-	6 471	28 878	35 349	1 284 286	18 887	26.8	70.4	2.8
-	-	6 485	38 142	44 627	1 291 743	18 996	27.4	69.2	3.4
401	-	6 516	46 622	53 539	1 395 121	20 516	24.3	71.8	3.9
2 141	-	6 573	44 951	53 665	1 446 237	21 268	23.3	73.0	3.7
-	439	2 671	20 308	23 418	595 672	17 520	24.3	71.8	3.9
1 923	-	4 964	o) 25 845	32 732	1 111 104	16 340	27.4	69.6	3.0
833	11 874	1 241	p) 4 286	18 234	230 110	2 913	31 5	60.5	8.0
-	6 387	1 630	2 239	10 256	293 804	3 719	27.5	69.0	3.5
-	8 692	1 754	2 220	12 666	254 145	2 962	30.9	64.1	5.0
-	6 278	2 080	5 367	13 725	348 111	2 853	31.6	64.4	4.0
14 836	1 481	2 136	1 999	20 452	384 605	3 152	27.2	67.4	5.4
31 034	-	1 835	2 197	35 066	472 717	3 874	25.4	67.1	7.5
20 558	-	1 885	2 227	24 670	469 724	3 850	24.7	70.1	5.2
25 724	-	1 713	4 888	32 325	466 619	3 825	23.8	69.3	6.9

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 5. **Økonomiske**

1	2	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
		Indtæg									
		Godsbefordring.								Tilsammen Godstrafik.	
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Fragtgods.	Kjøreredskaber.	Levende Dyr.	Sum.	Indtægt pr. Vognkilometer.	Indtægt pr. Ton.	Indtægt pr. Tonkilometer.	Ilgods.	Sum. (Col. 184 + 188).	Pr. Kilometer Driftslængde.
		Kroner.				Øre.			Kroner.		
Kongsvingerbanen	1871	292 351	1 489	4 532	298 372	11	277	4.0	3 507	301 879	2 474
	1872	341 445	606	4 979	347 030	12	259	3.7	4 552	351 582	2 882
	1873	391 797	1 348	7 993	401 138	12	267	3.8	5 592	406 730	3 334
	1874	416 903	1 300	11 116	429 319	13	275	4.0	6 635	435 954	3 573
	1875	482 320	1 309	8 250	491 879	13	289	3.8	7 155	499 034	4 090
	1876	637 341	1 034	7 307	645 682	13	315	3.8	7 571	653 253	5 354
	1877	691 923	746	14 676	707 345	13	331	3.8	7 544	714 889	5 859
	1/1—30/6 1878	282 655	349	4 135	287 139	12	325	3.9	3 048	290 187	4 759
	1/7 78—30/6 79	455 924	1 074	9 071	466 069	13	329	3.9	6 537	472 606	3 874
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	875 748	2 940	4 298	882 986	23	377	7.8	19 298	902 284	5 661
	1867	976 972	2 341	7 580	986 893	18	390	6.4	10 423	997 316	5 249
	1868	1 070 260	3 039	9 618	1 082 917	18	390	6.3	11 453	1 094 370	5 760
	1869	1 166 980	2 655	6 055	1 175 690	18	397	6.6	14 289	1 189 979	6 263
	1870	1 050 107	2 257	6 894	1 059 258	18	362	6.2	14 466	1 073 724	5 651
	1871	989 189	3 455	10 793	1 003 437	18	357	6.5	16 176	1 019 613	5 366
	1872	1 108 902	2 456	12 558	1 123 916	19	345	6.0	19 556	1 143 472	6 018
	1873	1 222 242	3 997	18 617	1 244 856	19	348	6.0	23 850	1 268 706	6 677
	1874	1 286 351	3 210	24 065	1 313 626	20	352	6.0	26 649	1 340 275	7 054
	1875	1 343 094	3 478	18 779	1 365 351	19	370	5.9	27 037	1 392 388	7 328
	1876	1 606 343	2 824	17 736	1 626 903	19	374	5.6	28 826	1 655 729	8 715
	1877	1 712 790	2 434	24 834	1 740 058	19	393	5.6	30 148	1 770 206	9 317
	1/1—30/6 1878	695 855	1 020	8 258	705 133	18	400	5.7	12 388	717 521	7 552
	1/7 78—30/6 79	1 249 460	2 918	21 594	1 273 972	18	395	5.9	31 115	1 305 087	5 059
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	39 767	258	135	40 160	33	396	16	852	41 012	1 079
	c) 6/10 63—31/12 64	53 867	351	137	54 355	34	452	17	1 265	55 620	1 183
	1865	32 018	360	118	32 496	28	367	13	1 619	34 115	898
	1866	29 932	313	169	30 414	29	383	14	2 150	32 564	857
	1867	28 790	299	191	29 280	26	311	12	1 912	31 192	821
	1868	38 935	417	194	39 546	26	329	12	2 156	41 702	1 097
	1869	48 563	343	191	49 097	26	337	12	2 410	51 507	1 355
	1870	38 634	327	142	39 103	24	328	12	2 693	41 796	1 100
Hamar—Aamot	1871	39 988	354	200	40 542	23	330	12	3 058	43 600	1 014
	1872	54 599	559	326	55 484	20	324	10	4 294	59 778	934
	1873	81 475	652	503	82 630	23	347	11	5 679	88 309	1 380
	1874	104 075	559	671	105 305	20	335	9.1	6 015	111 320	1 739
Hamar—Koppang	1875	95 368	465	567	96 400	21	343	9.9	6 696	103 096	1 543
	1876	119 179	733	808	120 720	16	378	7.8	9 141	129 861	1 073
Trondhj.—Støren	1865	47 687	1 258	356	49 301	23	412	10	1 651	50 952	1 040
	1866	50 495	1 018	396	51 909	22	379	9.0	2 056	53 965	1 101
	1867	50 373	873	686	51 932	20	370	8.0	1 934	53 866	1 099
	1868	55 432	972	742	57 146	21	359	7.5	2 164	59 310	1 210
	1869	63 330	806	581	64 717	27	392	8.5	2 590	67 307	1 373
	1870	64 788	795	706	66 289	24	385	8.3	3 078	69 367	1 416
	1871	59 028	869	731	60 628	23	384	8.6	2 774	63 402	1 294
	1872	62 681	786	1 131	64 598	23	353	8.0	3 135	67 733	1 382
	1873	74 270	1 064	1 627	76 961	26	342	8.1	3 998	80 959	1 652
	1874	83 964	939	1 750	86 653	27	379	9.0	3 710	90 363	1 844
	1875	99 198	843	1 188	101 229	30	403	9.1	3 907	105 136	2 146

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
ter.									
Andre Indtægter.					Samlede Indtægter.		Af Indtægterne kommer paa:		
Indtægter ved Leie af rullende Materiel.		Øvrige Driftsindtægter.	Indtægter udenfor den egentlige Drift.	Sum.	Sum. (Col. 179 + 189 + 195).	Pr. Kilometer Driftslængde.	Persontrafik. (Col. 179).	Godstrafik. (Col. 189).	Andre Indtægter. (Col. 195).
Lokomotiver.	Vogne.								
Kroner.					Kroner.		Procent.		
13 387	-	1 892	5 673	20 952	468 079	3 837	31.0	64.5	4.5
78	-	2 339	4 410	6 827	543 553	4 455	34.1	64.7	1.2
-	-	2 844	2 317	5 161	632 218	5 182	34.8	64.3	0.9
654	-	4 186	q) 8 457	13 297	692 179	5 674	35.1	63.0	1.9
138	-	3 924	r) 2 848	6 910	756 068	6 197	33.1	66.0	0.9
-	-	3 513	4 050	7 563	898 377	7 363	26.5	72.7	0.8
-	-	3 491	3 028	6 519	970 237	7 953	25.6	73.7	0.7
-	-	1 498	1 427	2 925	396 997	6 508	26.2	73.1	0.7
-	-	2 484	2 984	5 468	678 839	5 564	29.6	69.6	0.8
658	1 423	5 362	30 741	38 184	1 209 067	7 585	22.2	74.6	3.2
20 747	9 223	6 220	30 289	66 479	1 374 231	7 233	22.6	72.6	4.8
28 754	10 368	5 870	28 878	73 870	1 495 088	7 869	21.9	73.2	4.9
22 934	5 774	6 051	31 911	66 670	1 581 704	8 325	20.6	75.2	4.2
25 877	7 863	6 229	35 713	75 682	1 457 689	7 672	21.1	73.7	5.2
14 042	-	6 454	39 117	59 613	1 432 164	7 537	24.7	71.1	4.2
31	-	7 122	45 684	52 837	1 622 768	8 541	26.3	70.5	3.2
-	-	9188	25 449	34 637	1 811 728	9 535	28.2	69.9	1.9
499	-	10 657	37 335	48 491	1 976 310	10 402	29.7	67.8	2.5
-	-	10 409	40 990	51 399	2 047 673	10 777	29.5	68.0	2.5
-	-	10 029	50 672	60 701	2 293 097	12 069	25.1	72.2	2.7
-	-	10 064	47 979	58 043	2 414 333	12 707	24.3	73.3	2.4
-	-	4 169	21 735	25 904	992 230	10 445	25.1	72.3	2.6
-	-	8 965	29 374	38 339	2 022 274	7 838	33.6	64.5	1.9
-	-	727	1 035	1 762	70 202	1 847	39.1	58.4	2.5
-	-	1 204	2 373	3 577	90 639	1 928	34.7	61.4	3.9
-	-	809	2 131	2 940	61 202	1 611	39.5	55.7	4.8
-	-	768	1 967	2 735	61 427	1 617	42.5	53.0	4.5
-	-	689	1 718	2 407	61 746	1 625	45.6	50.5	3.9
-	-	870	1 192	2 062	76 073	2 002	42.5	54.8	2.7
-	-	1 101	1 925	3 026	87 970	2 315	38.0	58.6	3.4
-	-	900	2 357	3 257	77 109	2 029	41.6	54.2	4.2
3 636	(I Col. 191).	911	2 705	7 252	84 601	1 967	39.9	51.5	8.6
-	-	1 405	3 072	4 477	118 636	1 854	45.8	50.4	3.8
-	-	2 247	3 089	5 336	164 387	2 569	43.0	53.7	3.3
-	-	2 573	3 663	6 236	203 341	2 177	42.2	54.7	3.1
160	157	2 945	1 795	5 057	193 554	2 897	44.1	53.3	2.6
-	-	4 007	2 126	6 133	250 706	2 072	45.8	51.8	2.4
-	-	603	s) 6 026	6 629	103 238	2 107	44.2	49.4	6.4
-	-	568	2 450	3 018	108 538	2 215	47.5	49.7	2.8
-	-	591	1 899	2 490	103 825	2 119	45.7	51.9	2.4
-	-	631	1 605	2 236	108 492	2 214	43.3	54.7	2.0
-	-	663	1 927	2 590	116 835	2 384	40.2	57.6	2.2
-	-	733	2 349	3 082	118 036	2 409	38.6	58.8	2.6
-	-	832	1 855	2 687	115 360	2 354	42.7	55.0	2.3
-	-	1 028	2 304	3 332	135 457	2 764	47.5	50.0	2.5
-	-	1 332	2 912	4 244	155 781	3 179	45.3	52.0	2.7
-	-	2 044	1 508	3 552	174 972	2 571	46.4	51.6	2.0
-	-	2 299	2 847	5 146	194 505	3 969	43.3	54.1	2.6

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V 5. **Økonomiske**

1	2	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
		Indtæg									
		Godsbefordring.								Tilsammen Godstrafik.	
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Fragtgods.	Kjøreredskaber.	Levende Dyr.	Sum.	Indtægt pr. Vognkilometer.	Indtægt pr. Ton.	Indtægt pr. Tonkilometer.	Ilgods.	Sum (Col. 184 + 188).	Pr. Kilometer Driftslængde.
		Sum.				Øre.			Kronnr.		
Trondhj.-Singsaas	1876	125 122	783	1 339	127 244	24	450	7.7	3 128	130 372	1 650
Rørosbanen	1877	321 358	1 771	4 521	327 650	20	541	7.7	15 952	343 602	1 119
	1/1—30/6 1878	190 551	1 635	1 982	194 168	17	519	7.0	8 315	202 483	933
	1/7 78—30/6 79	298 481	2 195	4 241	304 917	14	481	6.0	13 895	318 812	735
Kr.ania—Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	136 704	1 288	1 297	139 289	22	326	8.7	10 446	149 735	2 293
	1874	178 027	1 310	1 798	181 135	21	222	7.5	12 971	194 106	3 662
	1875	197 851	1 323	1 782	200 956	22	225	8.0	17 910	218 866	4 130
	1876	215 336	1 014	1 821	218 171	22	233	8.0	21 013	239 184	4 513
	1877	223 201	1 046	2 267	226 514	24	230	8.0	22 417	248 931	4 697
	1/1—30/6 1878	102 098	469	901	103 468	20	249	7.4	11 541	115 009	4 340
	1/7 78—30/6 79	175 497	1 021	2 010	178 528	20	260	7.5	21 244	199 772	3 769
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68-31/12 69	115 032	613	1 916	117 561	19	364	7.0	5 629	123 190	1 135
	1870	97 617	421	1 538	99 576	17	311	5.3	5 961	105 537	1 186
	1871	120 585	586	1 566	122 737	15	303	5.1	6 813	129 550	1 393
	1872	219 411	814	1 748	221 973	16	282	5.0	10 526	232 499	1 950
	1873	291 799	1 849	2 985	296 633	15	282	5.1	14 099	310 732	2 173
	1874	282 917	1 898	3 018	287 833	15	268	5.3	16 134	303 967	2 126
	1875	320 169	1 829	3 520	325 518	17	305	5.6	17 905	343 423	2 402
	1876	402 253	1 321	3 621	407 195	18	318	6.0	18 322	425 517	2 976
	1877	397 204	1 365	1 708	400 277	19	328	6.3	16 107	416 384	2 912
	1/1—30/6 1878	146 013	649	954	147 616	19	321	6.3	9 472	157 088	2 196
	1/7 78—30/6 79	277 934	1 141	2 631	281 706	18	321	6.2	16 551	298 257	2 086
Vestbanerne	1873	428 503	3 137	4 282	435 922	17	324	6.0	24 545	460 467	2 211
	1874	460 944	3 208	4 816	468 968	17	275	6.0	29 105	498 073	2 541
	1875	518 020	3 152	5 302	526 474	18	302	6.4	35 815	562 289	2 869
	1876	617 589	2 335	5 442	625 366	19	320	6.6	39 335	664 701	3 391
	1877	620 405	2 411	3 975	626 791	21	325	6.8	38 524	665 315	3 395
	1/1—30/6 1878	248 111	1 118	1 855	251 084	19	343	6.7	21 013	272 097	2 776
	1/7 78—30/6 79	453 431	2 161	4 641	460 233	19	349	6.6	37 795	498 028	2 541
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	8 993	(I Col. 181)	(I Col. 181)	8 993	-	326	-	-	8 993	355
	1/7 78—30/6 79	15 555	100	1 183	16 838	12	294	7.0	2 265	19 103	251
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	961 533	4 380	4 806	970 719	-	378	8.0	22 541	993 260	4 031
	1867	1 056 135	3 513	8 457	1 068 105	-	386	6.6	14 269	1 082 374	3 907
	1868	1 164 627	4 428	10 554	1 179 609	-	386	6.5	15 773	1 195 382	4 315
	1869	1 393 905	4 417	8 743	1 407 065	-	391	6.7	24 918	1 431 983	3 715
	1870	1 251 146	3 800	9 280	1 264 226	-	358	6.3	26 198	1 290 424	3 526
	1871	1 208 790	5 264	13 290	1 227 344	-	351	6.5	28 821	1 256 165	3 350
	1872	1 445 593	4 615	15 763	1 465 971	-	333	6.0	37 511	1 503 482	3 560
	1873	1 806 490	8 850	25 029	1 840 369	-	342	6.1	58 072	1 898 441	3 713
	1874	1 935 334	7 916	31 302	1 974 552	-	330	6.2	65 479	2 040 031	4 088
	1875	2 055 680	7 938	25 836	2 089 454	-	350	6.2	73 455	2 162 909	4 310
	1876	2 468 233	6 675	25 325	2 500 233	-	362	6.0	80 430	2 587 663	4 404
	1877	2 654 553	6 616	33 330	2 694 499	-	387	6.0	84 624	2 779 123	4 010
	1/1—30/6 1878	1 143 510	3 773	12 095	1 159 378	-	404	6.1	41 716	1 201 094	2 759
	1/7 78—30/6 79	2 061 927	7 374	31 659	2 055 960	-	393	6.0	85 070	2 141 030	2 221

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

191	192	193	194	195	196	197	198	199	200
ter.									
Andre Indtægter.					Samlede Indtægter.		Af Indtægterne kommer paa:		
Indtægter ved Leie af rullende Materiel.		Øvrige Driftsindtægter.	Indtægter udenfor den egentlige Drift.	Sum.	Sum (Col. 179 + 189 + 195).	Pr. Kilometer Driftslængde.	Persontrafik. (Col. 179).	Godstrafik. (Col. 189).	Andre Indtægter. (Col. 195).
Lokomotiver.	Vogne.								
Kroner.					Kroner.		Procent.		
-	-	2 635	2 541	5 176	231 367	2 929	41.4	56.3	2.3
197	-	8 039	8 035	16 271	630 756	2 055	42.9	54.5	2.6
-	-	3 762	5 149	8 911	404 903	1 866	47.8	50.0	2.2
-	-	7 517	7 253	14 770	724 321	1 669	54.0	44.0	2.0
-	-	4 419	5 986	10 405	604 230	9 253	73.5	24.8	1.7
-	-	4 753	5 774	10 527	604 075	11 397	66.2	32.7	1.7
-	-	5 022	10 604	15 626	665 037	12 566	64.8	32.9	2.3
-	-	4 717	6 741	11 458	655 837	12 374	61.8	36.5	1.7
-	-	4 841	7 045	11 886	664 657	12 541	60.7	37.5	1.8
-	-	1 950	3 821	5 771	299 776	11 312	59.7	38.4	1.9
-	-	4 084	8 769	12 853	552 431	10 423	61.5	36.2	2.3
-	-	3 129	7 299	10 428	264 903	2 441	49.6	46.5	3.9
-	-	2 553	7 844	10 397	215 611	2 423	46.2	49.0	4.8
-	-	3 142	7 530	10 672	244 841	2 633	42.7	52.9	4.4
-	-	4 975	9 024	13 999	402 467	3 374	38.7	57.8	3.5
-	-	6 561	16 691	23 252	578 518	4 046	42.3	53.7	4.0
-	-	7 466	17 885	25 351	601 067	4 203	45.2	50.6	4.2
-	-	7 663	17 929	25 592	645 626	4 515	42.8	53.2	4.0
-	-	7 847	18 178	26 025	715 869	5 006	36.9	59.5	3.6
-	-	7 581	18 435	26 016	692 227	4 841	36.1	60.1	3.8
-	-	3 238	5 025	8 263	273 278	3 822	39 5	57.5	3.0
-	-	6 284	13 419	19 702	524 001	3 664	39.3	56.9	3.8
-	-	10 980	22 677	33 657	1 182 748	5 678	58.3	38.9	2.8
-	-	12 219	23 659	35 878	1 205 142	6 149	55.7	41.3	3.0
-	-	12 685	28 533	41 218	1 311 663	6 692	54.0	42.9	3.1
-	-	12 564	24 919	37 483	1 371 706	6 999	48.8	48.5	2.7
-	-	12 422	25 480	37 902	1 356 881	6 923	48.2	49.0	2.8
-	-	5 188	8 846	14 034	573 054	5 847	50.0	47.5	2.5
-	-	10 368	22 187	32 555	1 076 432	5 492	50.7	46.3	3.0
-	-	166	35	201	52 128	2 060	-	-	-
-	-	1 470	1 312	2 782	96 367	1 268	77.3	19.8	2.9
658	1 423	6 774	36 749	45 604	1 381 811	5 608	24.8	71.9	3.3
20 747	9 223	7 500	33 906	71 376	1 539 802	5 559	25.1	70.3	4.6
28 754	10 368	7 371	31 675	78 168	1 679 653	6 063	24.2	71.2	4.6
21 934	5 774	10 944	43 062	82 714	2 051 412	5 332	26.3	69.7	4.0
25 877	7 863	10 415	48 263	92 418	1 868 445	5 105	26.0	69.1	4.9
17 678	-	11 339	51 207	80 224	1 876 966	5 005	28.8	67.0	4.2
1 023	-	14 530	59 092	74 645	2 279 328	5 397	30.8	66.0	3.2
-	-	23 747	54 127	77 874	3 314 644	6 483	40.3	57.3	2.4
499	-	27 493	66 165	94 157	3 559 765	7 134	40.0	57.4	2.6
160	157	28 338	74 165	102 820	3 747 395	7 468	39.5	57.8	2.7
-	-	29 235	80 258	100 493	4 146 876	7 077	35.1	62.3	2.6
197	-	30 525	81 494	112 216	4 401 970	6 352	34.3	63.2	2.5
-	-	13 285	35 765	49 050	2 022 315	4 646	38.2	59.4	2.4
-	-	28 320	60 126	88 446	3 919 394	4 066	43.1	59.6	2.3

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V 6.

Økonomiske

Résultats

1	2	201	202	203	204	205	206	207	208
		Udgifter (Drift Dépenses (Exploitation							
		Direktion, Hovedkontor m. m. Administration générale.			Trafiktjeneste. Service commercial et des trains.				
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Sum. Total.	Pr. Trafiktogkilometer. Par train-kilomètre (Col. 3.)	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.	Stations & Telegraftjeneste. Service des stations et du télégraphe.	Togtjeneste. Service des trains.	Sum. Total.	Pr. Trafiktogkilometer. Par train-kilomètre. (Col. 3).	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.
		Kroner.			Kroner.				
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	12 669	0.09	186	66 220	8 382	74 602	0.51	1 097
Hovedbanen	1/954—31/855	—	—	—	—	—	—	—	—
	1/955—31/856	28 016	0.20	412	71 674	7 192	78 866	0.58	1 160
	1/956—31/857	37 870	0.25	557	65 095	8 528	73 623	0.48	1 083
	1/957—31/858	33 490	0.23	493	68 503	9 639	78 142	0.55	1 149
	1/958—31/859	34 152	0.22	502	76 098	10 164	86 262	0.56	1 269
	1/959—31/860	30 104	0.22	443	81 640	10 313	91 953	0.67	1 352
	1/960—31/861	31 295	0.20	460	81 265	11 094	92 359	0.62	1 358
	1/961—31/862	31 266	0.18	460	88 081	13 794	101 875	0.57	1 498
	1/962—31/863	29 013	0.16	427	79 479	14 220	93 699	0.50	1 378
	1/963—31/864	23 627	0.13	347	73 524	16 002	89 526	0.49	1 317
	1/964—31/865	26 358	0.14	388	78 880	14 326	93 206	0.51	1 371
	a) 1/965—31/1266	49 169	0.19	542	114 087	18 756	132 843	0.52	1 465
	1867	29 019	0.14	427	91 934	13 398	105 332	0.52	1 549
	1868	30 558	0.16	449	90 014	13 304	103 318	0.53	1 519
	1869	32 443	0.17	477	88 996	13 805	102 801	0.54	1 512
	1870	34 518	0.18	508	97 244	13 915	111 159	0.59	1 635
	1871	36 288	0.19	534	97 395	14 759	112 154	0.58	1 649
	1872	35 687	0.17	525	191 293	15 791	117 084	0.57	1 722
	1873	36 558	0.17	538	134 699	17 611	152 310	0.73	2 240
	1874	41 535	0.20	611	152 436	20 068	172 504	0.84	2 537
	1875	39 359	0.19	579	160 022	18 579	178 601	0.85	2 626
	1876	31 758	0.15	467	148 736	28 502	177 238	0.82	2 606
	1877	30 598	0.14	450	151 115	26 708	177 823	0.80	2 615
	1/1—30/6 1878	15 297	0.15	450	76 689	12 392	89 081	0.85	2 620
	1/778—30/679	33 843	0.16	498	155 551	23 905	179 456	0.85	2 639
Kongsvingerbanen	1863	9 229	0.08	117	35 791	5 893	41 684	0.38	528
	1864	10 772	0.09	136	32 737	8 209	40 946	0.36	518
	1865	8 156	0.07	95	38 588	8 036	46 624	0.37	543
	1866	7 659	0.04	63	47 205	11 885	59 090	0.30	484
	1867	11 949	0.05	98	47 751	12 964	60 715	0.26	498
	1868	14 122	0.06	116	47 588	14 806	62 394	0.28	511
	1869	13 160	0.06	108	47 400	14 306	61 706	0.27	506
	1870	15 380	0.07	126	46 316	14 523	60 839	0.26	498

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

financiers.

209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222

og Vedligehold).

et entretien).

Drift og Vedligehold af rullende Materiel. Exploitation et entretien du matériel roulant.					Banens Vedligehold. Entretien et surveillance de la voie.					Andre Udgifter. Autres dépenses.			
Lokomotiver. Locomotives.	Vogne. Wagons.	Sum. Total.	Pr. Trafiktogkilometer. Par train-kilomètre. (Col. 3.)	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.	Linien (Broer indbefattet). La voie (y compris des ponts).	Bygninger. Bâtiments.	Andre Anlæg. Autres établissements.	Sum. Total.	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.	Leie af rullende Materiel. Location du matériel roulant. Lokomotiver. Locomotives.	Leie af rullende Materiel. Location du matériel roulant. Vogne. Wagons.	Forskjellige Udgifter. Frais divers.	Sum. Total.
Kroner.					Kroner.					Kroner.			
38 935	7 589	46 524	0.32	684	46 618	1 704	6 198	54 520	802	1 009	607	10 950	12 566
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
122 209	16 801	139 010	1.01	2 044	36 569	770	254	t) 37 593	553	-	-	10 772	10 772
142 767	24 293	167 060	1.10	2 457	36 569	5 330	823	- 42 722	628	-	-	11 134	11 134
119 077	22 840	141 917	0.99	2 087	54 231	33 162	191	- 87 584	1 288	-	-	12 843	12 843
120 974	23 519	144 493	0.94	2 125	51 862	11 800	2 373	- 66 035	971	-	-	9 754	9 754
121 023	30 908	151 931	1.11	2 234	125 677	18 388	3 794	147 859	2 174	-	-	16 261	16 261
168 329	48 951	217 280	1.42	3 195	172 496	17 988	2 155	192 639	2 833	-	-	11 909	11 909
175 435	62 934	238 369	1.34	3 505	178 651	17 861	6 180	202 692	2 981	-	-	12 190	12 190
141 038	47 647	188 685	1.01	2 775	221 423	15 055	10 085	246 563	3 626	517	6 369	15 069	21 955
127 710	25 753	153 463	0.84	2 257	183 811	14 126	3 814	201 751	2 967	-	7 741	12 364	20 105
114 668	30 702	145 370	0.80	2 138	96 115	10 712	7 188	114 015	1 677	-	7 529	14 428	21 957
148 763	40 611	189 374	0.75	2 785	130 461	36 619	24 648	191 728	2 114	-	8 196	15 701	23 897
126 139	29 783	155 922	0.77	2 293	94 212	17 501	11 694	123 407	1 815	-	-	11 838	11 838
104 605	63 749	168 354	0.86	2 476	120 939	21 328	16 900	159 167	2 341	2 280	-	11 256	13 536
146 150	65 913	212 063	1.12	3 119	149 049	36 115	12 714	197 878	2 910	-	-	11 504	11 504
125 976	47 546	173 522	0.92	2 552	111 246	39 949	23 095	174 290	2 563	-	-	8 348	8 348
104 355	43 255	147 610	0.77	2 171	142 529	9 197	19 846	171 572	2 523	-	-	10 814	10 814
129 557	58 518	188 075	0.92	2 766	145 899	26 507	18 804	191 210	2 812	46	-	11 320	11 366
190 818	25 196	216 014	1.03	3 177	152 863	25 504	14 344	192 711	2 834	-	-	18 542	18 542
218 180	37 219	255 399	1.25	3 756	174 473	21 206	26 036	221 715	3 261	155	12 442	21 005	33 602
205 764	39 950	245 714	1.17	3 613	196 618	35 291	53 691	285 600	4 200	138	17 110	22 120	39 368
237 959	81 001	318 960	1.48	4 691	249 975	27 916	44 708	322 599	4 744	-	18 569	15 249	33 818
198 191	56 308	254 499	1.15	3 743	174 476	30 174	49 730	254 380	3 741	-	17 554	18 498	36 052
97 511	24 591	122 102	1.16	3 592	86 312	5 452	12 013	103 777	3 052	1 857	-	9 029	10 886
161 135	50 299	211 434	1.00	3 109	94 527	14 513	45 393	154 433	2 271	-	179	18 044	18 223
75 686	22 532	98 218	0.89	1 243	63 307	3 361	3 332	70 000	886	-	-	3 249	3 249
81 380	27 804	109 184	0.96	1 382	61 609	6 198	3 190	70 997	899	625	-	2 906	3 531
87 655	27 698	115 353	0.93	1 344	66 037	8 636	6 098	80 771	941	3 951	-	4 087	8 038
132 949	48 288	181 237	0.90	1 486	98 681	15 722	10 180	124 583	1 021	4 300	-	5 905	10 205
135 951	58 116	194 067	0.84	1 591	110 224	11 482	9 545	131 251	1 076	-	-	5 037	5 037
148 361	58 170	206 531	0.92	1 693	108 382	2 366	20 764	131 512	1 078	-	6 152	3 524	9 676
128 093	45 394	173 487	0.77	1 422	100 886	14 636	10 232	125 754	1 031	-	5 938	4 536	10 474
135 387	41 088	176 475	0.75	1 447	102 472	22 343	12 328	137 143	1 124	-	6 092	4 555	10 647

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 6. **Økonomiske**

1	2	201	202	203	204	205	206	207	208
		Udgifter (Drift							
		Direktion, Hovedkontor, m. m			Trafiktjeneste.				
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Sum.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3.)	Pr. Kilometer Driftslængde.	Stations- & Telegraftjeneste.	Togtjeneste.	Sum.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3.)	Pr. Kilometer Driftslængde.
		Kroner.			Kroner.				
Kongsvingerbanen	1871	17 047	0.06	140	53 808	15 642	69 450	0.26	569
	1872	17 505	0.06	143	58 005	17 174	75 179	0.24	616
	1873	19 183	0.06	157	70 317	19 109	89 426	0.28	733
	1874	22 063	0.08	181	89 102	21 613	110 715	0.40	907
	1875	23 016	0.08	189	95 261	23 884	119 145	0.39	977
	1876	28 108	0.09	230	91 123	18 795	109 918	0.37	901
	1877	27 658	0.08	227	90 436	22 476	112 912	0.32	926
	1/1—30/6 1878	13 649	0.08	224	44 601	10 546	55 147	0.34	904
	1/7 78—30/6 79	33 044	0 12	271	86 306	17 800	104 106	0.37	853
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	38 531	0.12	242	118 419	23 115	141 534	0.44	888
	1867	40 968	0.09	216	139 685	26 362	166 047	0.38	874
	1868	44 680	0.11	235	137 602	28 110	165 712	0.39	872
	1869	45 603	0.11	240	136 396	28 111	164 507	0.40	866
	1870	49 898	0.12	263	143 560	28 438	171 998	0.41	905
	1871	53 335	0.12	281	151 203	30 401	181 604	0.40	956
	1872	53 192	0.10	280	159 298	32 965	192 263	0.37	1 012
	1873	55 741	0.11	293	205 016	36 720	241 736	0.46	1 272
	1874	63 598	0.13	335	241 538	41 681	283 219	0.59	1 491
	1875	62 375	0.12	328	255 283	42 463	297 746	0.58	1 567
	1876	59 866	0.12	315	239 859	47 297	287 156	0.56	1 511
	1877	58 256	0.10	307	241 551	49 184	290 735	0.51	1 530
	1/1—30/6 1878	28 946	0.11	305	121 290	22 938	144 228	0.54	1 518
	1/7 78—30/6 79	79 556	0.12	244	308 077	50 087	358 164	0.56	1 099
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	4 514	0.13	119	15 692	1 875	17 567	0.52	462
	c) 6/10 63—31/12 64	6 598	0.14	140	27 404	2 414	29 818	0.64	634
	1865	5 591	0.14	147	15 675	1 872	17 547	0.44	462
	1866	5 586	0.14	147	16 649	1 872	18 521	0.47	487
	1867	5 704	0.11	150	16 037	1 920	17 957	0.35	473
	1868	6 987	0.13	184	16 985	1 974	18 959	0.36	499
	1869	6 005	0.11	158	18 740	2 222	20 962	0.40	552
	1870	6 416	0.12	169	18 347	2 185	20 532	0.39	540
Hamar—Aamot	1871	7 293	0.13	170	20 754	2 545	23 299	0.42	542
	1872	11 000	0.16	172	28 459	3 379	31 838	0.46	497
	1873	10 207	0.11	159	31 775	3 677	35 452	0.39	554
	1874	13 433	0.14	210	43 436	5 344	48 780	0.52	762
Hamar—Koppang	1875	13 310	0.14	199	47 094	5 441	52 535	0.54	786
	1876	18 132	0.13	150	57 961	7 622	65 583	0.47	542
Trondhj.—Støren	1865	8 631	0.16	176	18 208	3 005	21 213	0.38	433
	1866	9 127	0.16	186	20 493	3 160	23 653	0.43	483
	1867	8 550	0.15	174	19 705	3 096	22 801	0.40	465
	1868	9 005	0.16	184	20 095	3 462	23 557	0.43	481
	1869	9 547	0.16	195	20 513	3 503	24 016	0.41	490
	1870	8 867	0.14	181	20 459	3 578	24 037	0.39	491
	1871	9 336	0.14	191	19 869	3 648	23 517	0.34	480
	1872	9 571	0.14	195	20 178	3 677	23 855	0.34	487
	1873	9 852	0.14	201	20 929	3 874	24 803	0.35	506
	1874	10 420	0.15	213	26 486	5 154	31 640	0.46	646
	1875	11 971	0.17	244	27 065	5 724	32 789	0.47	669

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222

og Vedligehold).

Drift og Vedligehold af rullende Materiel.					Banens Vedligehold.					Andre Udgifter.			
Lokomotiver.	Vogne.	Sum.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3).	Pr. Kilometer Driftslængde.	Linien (Broer indbefattet).	Bygninger.	Andre Anlæg.	Sum.	Pr. Kilometer Driftslængde.	Leie af rullende Materiel. Lokomotiver.	Leie af rullende Materiel. Vogne.	Forskjellige Udgifter.	Sum.
Kroner.					Kroner.					Kroner.			
143 105	38 807	181 912	0.68	1 491	114 721	14 107	14 348	143 176	1 174	-	10 761	4 724	15 485
151 531	45 192	196 723	0.63	1 612	106 684	13 289	15 321	135 294	1 109	-	16 334	6 197	22 531
156 864	45 951	202 815	0.65	1 662	141 855	21 243	16 688	179 786	1 474	834	22 324	7 566	30 724
131 602	44 752	176 354	0.64	1 446	179 833	23 320	19 675	222 828	1 826	-	18 746	6 958	25 704
149 366	57 530	206 896	0.67	1 696	166 462	33 872	33 619	233 953	1 918	-	27 134	7 233	34 367
133 992	50 710	184 702	0.62	1 514	212 951	27 057	24 010	264 018	2 164	401	35 725	11 195	47 321
132 003	56 428	188 431	0.54	1 545	217 029	24 252	27 018	268 299	2 199	2 981	53 142	9 512	65 635
57 890	22 708	80 598	0.50	1 321	96 021	14 609	9 210	119 840	1 965	1 063	15 650	5 098	21 811
105 907	44 442	150 349	0.53	1 232	184 972	15 013	18 710	218 695	1 793	2 237	20 951	8 560	31 748
217 228	64 976	282 204	0.88	1 770	218 211	26 136	16 254	260 601	1 635	-	-	17 320	17 320
262 090	87 899	349 989	0.81	1 842	204 436	28 983	21 239	254 658	1 340	-	-	16 875	16 875
252 966	121 919	374 885	0.89	1 973	229 321	23 694	37 664	290 679	1 530	-	-	14 780	14 780
274 243	111 307	385 550	0.93	2 029	249 935	50 751	22 946	323 632	1 703	-	-	16 040	16 040
261 363	88 634	349 997	0.83	1 842	213 718	62 292	35 423	311 433	1 639	-	-	12 903	12 903
247 460	82 062	329 522	0.72	1 734	257 250	23 304	34 194	314 748	1 657	-	2 119	15 538	17 657
281 088	103 710	384 798	0.75	2 025	252 583	39 796	34 125	326 504	1 718	-	12 303	17 517	29 820
347 682	71 147	418 829	0.80	2 204	294 718	46 747	31 032	372 497	1 961	570	16 426	26 108	43 104
349 782	81 971	431 753	0.90	2 272	354 306	44 526	45 711	444 543	2 340	-	31 188	27 963	59 151
355 130	97 480	452 610	0.84	2 382	363 080	69 163	87 310	519 553	2 734	-	44 244	29 353	73 597
371 951	131 711	503 662	0.98	2 651	462 926	54 973	68 718	586 617	3 087	-	54 294	26 444	80 738
330 194	112 736	442 930	0.77	2 331	391 505	54 426	76 748	522 679	2 751	840	70 696	28 010	99 546
155 401	47 299	202 700	0.76	2 134	182 333	20 061	21 223	223 617	2 354	2 920	15 211	14 127	32 258
305 977	102 330	408 307	0.64	1 583	326 117	31 230	70 301	427 648	1 658	-	20 685	39 983	60 668
12 911	1 743	14 654	0.43	386	18 101	2 238	505	20 844	549	-	-	195	195
15 882	3 858	19 740	0.43	420	17 420	1 116	903	19 439	414	-	-	148	148
16 083	2 736	18 819	0.47	495	14 294	2 062	828	17 184	452	-	-	205	205
14 947	2 984	17 931	0.45	472	21 465	646	837	22 948	604	-	-	401	401
15 200	2 858	18 058	0.35	476	19 303	1 652	650	21 605	569	-	-	563	563
17 668	3 998	21 666	0.41	570	19 540	1 257	549	21 346	562	-	-	199	199
17 033	4 889	21 922	0.41	577	18 200	2 210	427	20 837	548	-	-	346	346
15 778	4 138	19 916	0.38	524	13 384	3 582	386	17 352	457	-	-	198	198
18 238	3 510	21 748	0.39	506	19 680	1 136	668	21 484	500	-	-	155	155
25 321	7 218	32 539	0.47	508	31 238	7 938	1 606	40 782	637	-	-	1 924	1 924
26 918	10 322	37 240	0.41	582	26 008	3 789	2 620	32 417	507	-	-	5 888	5 888
39 628	9 125	48 753	0.52	762	34 705	4 859	4 465	44 029	688	-	-	5 065	5 065
39 861	6 727	46 588	0.48	697	43 355	7 620	2 617	53 592	802	-	-	5 738	5 738
48 877	12 446	61 323	0.44	507	82 536	6 604	1 880	91 020	752	-	-	8 196	8 196
23 559	2 686	26 245	0.47	536	32 540	2 312	674	35 526	725	-	-	2 138	2 138
25 396	3 379	28 775	0.52	587	29 219	3 006	1 762	33 987	694	-	-	3 610	3 610
23 200	2 983	26 183	0.46	534	28 614	2 434	1 831	32 879	671	-	-	2 334	2 334
24 901	5 332	30 233	0.55	617	38 249	2 267	2 180	42 696	871	-	-	2 803	2 803
24 768	4 504	29 272	0.50	597	33 564	1 654	2 900	38 118	778	-	-	2 475	2 475
24 724	5 850	30 574	0.50	624	42 461	3 194	2 062	47 717	974	-	-	3 513	3 513
28 123	4 659	32 782	0.48	669	39 783	2 239	1 534	43 556	889	-	-	3 011	3 011
30 891	7 007	37 898	0.54	773	35 563	3 403	2 699	41 665	850	-	-	3 044	3 044
34 185	7 329	41 514	0.59	847	41 364	3 687	2 347	47 398	967	-	-	6 370	6 370
41 441	8 912	50 353	0.73	1 028	49 567	2 643	2 159	54 369	1 110	-	-	2 843	2 843
41 516	12 034	53 550	0.76	1 093	59 793	2 657	4 857	67 307	1 374	-	-	3 449	3 449

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 6. **Økonomiske**

1	2	201	202	203	204	205	206	207	208
		Udgifter (Drift							
		Direktion, Hovedkontor, m. m.			Trafiktjeneste.				
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Sum.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3.)	Pr. Kilometer Driftslængde.	Stations- & Telegraftjeneste.	Togtjeneste.	Sum.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3.)	Pr. Kilometer Driftslængde.
		Kroner			Kroner.				
Trondhj.-Singsaas	1876	12 122	0.13	153	37 186	5 669	42 855	0.46	542
Rørosbanen	1877	43 592	0.14	142	120 477	19 572	140 049	0.44	456
	1/1—30/6 1878	28 045	0.11	129	72 360	11 483	83 843	0.32	386
	1/7 78—30/6 79	65 023	0.15	150	136 677	23 570	160 247	0.38	369
Kr.ania-Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	24 011	0.08	368	92 306	11 395	103 701	0.35	1 588
	1874	26 915	0.09	508	104 291	15 426	119 717	0.42	2 259
	1875	28 239	0.10	533	106 589	13 701	120 290	0.44	2 270
	1876	24 740	0.09	467	106 524	14 370	120 894	0.46	2 281
	1877	24 750	0.10	467	109 981	14 679	124 660	0.49	2 352
	1/1—30/6 1878	11 940	0.11	451	52 721	6 490	59 211	0.55	2 234
	1/7 78—30/6 79	28 998	0.13	547	106 118	13 725	119 843	0.55	2 261
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68—31/12 69	23 982	0.13	221	43 126	5 744	48 870	0.27	450
	1870	18 726	0.13	210	35 104	5 091	40 195	0.28	452
	1871	20 532	0.12	221	38 389	5 422	43 811	0.27	471
	1872	20 381	0.08	171	51 541	7 227	58 768	0.23	493
	1873	30 615	0.09	214	78 883	12 794	91 677	0.27	641
	1874	35 548	0.10	249	107 558	17 522	125 080	0.37	875
	1875	36 422	0.12	255	104 393	15 454	119 847	0.39	838
	1876	34 777	0.12	243	108 361	15 777	124 138	0.42	868
	1877	33 780	0.12	236	113 396	16 382	129 778	0.46	908
	1/1—30/6 1878	15 279	0.12	214	51 664	7 468	59 132	0.47	827
	1/7 78—30/6 79	36 272	0.15	254	90 941	26 824	117 765	0.47	824
Vestbanerne	1873	54 626	0.09	262	171 189	24 189	195 378	0.30	938
	1874	62 463	0.10	319	211 849	32 948	244 797	0.39	1 249
	1875	64 661	0.11	330	210 982	29 155	240 137	0.41	1 225
	1876	59 517	0.11	304	214 885	30 147	245 032	0.44	1 250
	1877	58 530	0.11	299	223 377	31 061	254 438	0.47	1 298
	1/1—30/6 1878	27 219	0.12	278	104 385	13 958	118 343	0.50	1 208
	1/7 78—30/6 79	65 270	0.15	333	197 059	40 549	237 608	0.51	1 212
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	7 452	0.20	295	(I Col. 206)	(I Col. 206)	14 791	0.39	585
	1/7 78—30/6 79	16 510	0.15	217	28 337	4 797	33 134	0.29	436
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	52 667	0.13	214	155 557	28 092	183 649	0.44	745
	1867	55 222	0.10	199	175 427	31 378	206 805	0.38	747
	1868	60 672	0.11	219	174 682	33 546	208 228	0.39	752
	1869	85 137	0.12	221	218 775	39 580	258 355	0.37	670
	1870	83 907	0.12	229	217 470	39 292	256 762	0.38	702
	1871	90 496	0.12	241	230 215	42 016	272 231	0.36	726
	1872	94 144	0.10	223	259 476	47 248	306 724	0.34	726
	1873	130 426	0.10	255	428 909	68 460	497 369	0.38	973
	1874	149 914	0.12	300	523 309	85 127	608 436	0.48	1 219
	1875	152 317	0.12	303	540 424	82 783	623 207	0.50	1 242
	1876	149 637	0.11	255	549 891	90 735	640 626	0.49	1 093
	1877	160 378	0.11	231	585 405	99 817	685 222	0.48	989
	1/1—30/6 1878	91 662	0.11	211	a) 298 035	a) 48 379	361 205	0.45	830
	1/7 78—30/6 79	226 359	0.14	235	670 150	119 003	789 153	0.48	819

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222
og Vedligehold).													
Drift og Vedligehold af rullende Materiel.					Banens Vedligehold.					Andre Udgifter.			
Lokomotiver.	Vogne.	Sum.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3).	Pr. Kilometer Driftslængde.	Linien (Broer indbefattet).	Bygninger.	Andre Anlæg.	Sum.	Pr. Kilometer Driftslængde.	Leie af rullende Materiel. Lokomotiver.	Leie af rullende Materiel. Vogne.	Forskjellige Udgifter.	Sum.
Kroner.					Kroner.					Kroner.			
53 377	10 394	63 771	0.69	807	87 550	8 299	2 346	98 195	1 243	-	-	4 243	4 243
132 643	30 366	163 009	0.51	531	231 309	23 912	9 625	264 846	863	-	-	18 678	18 678
76 329	24 482	100 811	0.38	465	136 045	8 454	9 083	153 582	708	-	-	14 693	14 693
156 362	41 655	198 017	0.46	456	281 826	24 354	15 922	322 102	742	-	-	13 574	13 574
106 430	23 829	130 259	0.44	2 458	56 004	8 643	4 909	69 556	1 065	-	-	15 570	15 570
119 315	30 660	149 975	0.52	2 830	71 128	10 892	10 004	92 024	1 736	-	-	15 449	15 449
131 795	40 591	172 386	0.63	3 253	77 447	12 173	18 317	107 937	2 036	-	-	15 523	15 523
117 666	33 565	151 231	0.58	2 853	81 402	8 244	7 346	96 992	1 830	-	-	12 628	12 628
108 293	36 172	144 465	0.57	2 726	82 019	4 526	4 032	90 577	1 709	-	-	10 337	10 337
47 864	15 307	63 171	0.58	2 382	35 658	1 565	2 165	39 388	1 486	-	-	4 301	4 301
89 617	32 800	122 417	0.56	2 310	61 704	6 472	2 752	70 928	1 338	-	-	10 904	10 904
29 616	11 608	41 224	0.23	380	53 165	5 487	1 624	60 276	556	-	-	4 742	4 742
27 574	10 755	38 329	0.27	431	37 817	4 477	661	42 955	483	-	-	4 024	4 024
32 025	9 852	41 877	0.25	450	42 590	5 564	2 028	50 182	540	-	-	4 286	4 286
57 058	19 341	76 399	0.30	640	60 017	7 597	3 211	70 825	594	-	-	6 114	6 114
107 965	29 770	137 735	0.40	963	104 980	19 732	10 701	135 413	947	-	-	11 909	11 909
114 255	43 757	158 012	0.47	1 105	172 376	11 989	12 977	197 342	1 380	-	-	13 700	13 700
125 535	42 352	167 887	0.55	1 174	134 102	18 076	14 181	166 359	1 163	-	-	17 576	17 576
121 767	41 259	163 026	0.55	1 140	172 379	13 028	11 945	197 352	1 380	-	-	16 948	16 948
112 337	43 432	155 769	0.55	1 089	156 931	9 546	5 875	172 352	1 205	-	-	12 329	12 329
47 156	16 190	63 346	0.50	886	83 112	2 495	2 976	88 583	1 239	-	-	5 199	5 199
88 538	38 958	127 496	0.51	892	126 980	11 018	7 170	145 168	1 015	-	-	11 966	11 966
214 395	53 599	267 994	0.42	1 287	160 984	28 375	15 610	204 969	984	-	-	27 479	27 479
233 570	74 417	307 987	0.49	1 571	243 504	22 881	22 981	289 366	1 476	-	-	29 149	29 149
257 330	82 943	340 273	0.59	1 736	211 549	30 249	32 498	274 296	1 399	-	-	33 099	33 099
239 433	74 824	314 257	0.56	1 603	253 781	21 272	19 291	294 344	1 502	-	-	29 576	29 576
220 630	79 604	300 234	0.56	1 532	238 950	14 072	9 907	262 929	1 341	-	-	22 666	22 666
95 020	31 497	126 517	0.54	1 291	118 770	4 060	5 141	127 971	1 306	-	-	9 500	9 500
178 155	71 758	249 913	0.53	1 275	188 684	17 490	9 922	216 096	1 103	-	-	22 870	22 870
8 403	1 849	10 252	0.27	405	10 231	367	949	11 547	456	-	-	7 384	7 384
20 826	5 236	26 062	0.23	343	30 435	1 294	2 505	34 234	450	-	-	2 282	2 282
255 814	70 679	326 493	0.78	1 325	265 901	30 225	18 197	314 323	1 276	-	-	20 418	20 418
300 490	93 740	394 230	0.73	1 423	252 353	33 069	23 720	309 142	1 116	-	-	19 772	19 772
295 535	131 249	426 784	0.81	1 541	287 110	27 218	40 393	354 721	1 281	-	-	17 782	17 782
345 660	132 308	477 968	0.68	1 240	354 864	60 102	27 897	442 863	1 149	-	-	23 603	23 603
329 439	109 377	438 816	0.65	1 199	307 380	73 545	38 532	419 457	1 146	-	-	20 638	20 638
325 846	100 083	425 929	0.57	1 136	359 303	32 243	38 424	429 970	1 147	-	2 119	22 990	25 109
394 358	137 276	531 634	0.58	1 259	379 401	58 734	41 641	479 776	1 136	-	12 303	28 599	40 902
623 180	142 397	765 577	0.58	1 497	523 074	82 598	51 609	657 281	1 286	570	16 426	65 845	82 841
664 421	174 425	838 846	0.66	1 681	682 082	74 909	75 316	832 307	1 668	-	31 188	65 020	96 208
693 837	199 184	893 021	0.71	1 780	677 777	109 689	127 282	914 748	1 823	-	44 244	71 639	115 883
713 638	229 375	943 013	0.72	1 609	886 793	91 148	92 235	1 070 176	1 826	-	54 294	68 459	122 753
683 467	222 706	906 173	0.63	1 307	861 764	92 410	96 280	1 050 454	1 516	840	70 696	69 354	140 890
335 153	105 127	440 280	0.55	1 011	447 379	32 942	36 396	516 717	1 187	2 920	15 210	45 704	63 834
661 320	220 979	882 299	0.54	915	827 062	74 368	98 650	1 000 080	1 037	-	20 685	78 709	99 394

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 6.

Økonomiske Résultats

1	2	223	224	225	226	227	228	229	230	231
		Udgifter (Drift og Vedligehold). Dépenses (Exploitation et entretien).								
		Samlede Udgifter. Dépenses totales.			Af Udgifterne kommer paa: Décomposition des dépenses en:					
Banernes Navn. Désignation des chemins de fer.	Drifts-Aar. Année d'exploitation.	Total.	Pr. Trafiktogkilometer. Par train-kilomètre. (Col. 3)	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.	Direktion, Hovedkontor m. m. Administration. générale. (Col. 201)	Trafiktjenesten. Service commercial et des trains. (Col 206)	Drift og Vedligehold af rullende Materiel. exploitation et entretien du matériel roulant. (Col. 211)	Banens Vedligehold. Entretien et surveillance de la voie. (Col. 217)	Andre Udgifter. Autres dépenses. (Col. 222)	Udgift i pCt. af Indtægt. Rapport % de la dépense totale à la recette brute.
		Kroner.			Procent. Pour cent.					
Smaalensbanen	1/1—30/6 1879	200 881	1.38	2 954	6.3	37.1	23.2	27.1	6.3	85.1
Hovedbanen	1/9 54—31/8 55	320 773	—	—	—	—	—	—	—	66.9
	1/9 55—31/8 56	294 257	2.14	4 327	9.5	26.8	47.2	12.8	3.7	51.5
	1/9 56—31/8 57	332 409	2.18	4 888	11.4	22.1	50.3	12.9	3.3	47.3
	1/9 57—31/8 58	353 976	2.47	5 206	9.5	22.1	40.1	24.7	3.6	52.9
	1/9 58—31/8 59	340 696	2.22	5 010	10.0	25.3	42.4	19.4	2.9	47.7
	1/9 59—31/8 60	438 108	3.20	6 443	6.9	21.0	34.7	33.7	3.7	64.6
	1/9 60—31/8 61	545 482	3.56	8 022	5.7	17.0	39.8	35.3	2.2	64.3
	1/9 61—31/8 62	586 392	3.29	8 623	5.3	17.4	40.6	34.6	2.1	65.0
	1/9 62—31/8 63	579 915	3.09	8 528	5.0	16.2	32.5	42.5	3.8	64.2
	1/9 63—31/8 64	488 472	2.67	7 183	4.9	18.3	31.4	41.3	4.1	49.6
	1/9 64—31/8 65	400 906	2.20	5 896	6.6	23.2	36.3	28.4	5.5	44.2
	a) 1/9 65—31/12 66	587 011	2.31	6 472	8.4	22.6	32.2	32.7	4.1	46.4
	1867	425 518	2.09	6 258	6.8	24.8	36.6	29.0	2.8	43.0
	1868	474 933	2.42	6 984	6.4	21.8	35.4	33.5	2.9	46.1
	1869	556 689	2.94	8 187	5.8	18.5	38.1	35.5	2.1	49.8
	1870	501 837	2.67	7 380	6.9	22.1	34.6	34.7	1.7	50.3
	1871	478 438	2.49	7 036	7.6	23.4	30.8	35.9	2.3	49.2
	1872	543 422	2.66	7 992	6.6	21.5	34.6	35.2	2.1	50.2
	1873	616 135	2.94	9 061	5.9	24.7	35.1	31.3	3.0	52.0
	1874	724 755	3.54	10 658	5.7	23.8	35.2	30.6	4.7	56.4
	1875	788 642	3.75	11 598	5,0	22.6	31.2	36.2	5.0	61.0
	1876	884 373	4.11	13 005	3.6	20.0	36.1	36.5	3.8	45.4
	1877	753 352	3.40	11 079	4.0	23.6	33.8	33.8	4.8	45.8
	1/1—30/6 1878	341 143	3.24	10 034	4.5	26.1	35.8	30.4	3.2	48.9
	1/7 78—30/6 79	597 389	2.84	8 785	5.7	30.0	35.4	25.8	3.1	48.4
Kongsvingerbanen	1863	222 380	2.02	2 815	4.1	18.7	44.2	31.5	1.5	96.6
	1864	235 430	2.06	2 980	4.6	17.4	46.4	30.1	1.5	80.1
	1865	258 942	2.08	3 018	3.2	18.0	44.5	31.2	3.1	101.9
	1866	382 774	1.91	3 137	2.0	15.4	47.4	32.5	2.7	109.9
	1867	403 019	1.75	3 303	3.0	15.1	48.1	32.6	1.2	104.8
	1868	424 235	1.89	3 477	3.3	14.7	48.7	31.0	2.3	89.7
	1869	384 581	1.71	3 152	3.4	16.1	45.1	32.7	2.7	81.9
	1870	400 484	1.70	3 283	3.8	15.2	44.1	34.2	2.7	85.8

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

financiers.

232	233	234	235	236	237	238	239	240	241		242	243	244	245
Overskud (Forskjel mellem Indtægt og Udgift). Excédant (Différence entre les recettes et les dépenses).			Anvendelse af Overskuddet. Emploi de l'excédant.								Reservefond. Fonds de réserve.			
								Dividende. Dividende.			Anvendelse. Emploi.			
Total. (Col. 196 ÷ Col. 223).	Pr. Kilometer Driftslængde. Par kilomètre exploité.	Forrenten den i Banen nedlagte Kapital. Intérêts du capital total d'établissement.	Til Kommunikationsmidler, der staa i Forbindelse med Banen. Aux communications appartenantes au chemin de fer (Bateaux à vapeur etc.)	Renter. Intérêts.	Afdrag paa Kapitalkonto. Amortissement.	Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne. Caisse de pension & de secours.	Afsætning til Reservefond. Fonds de réserve.	Sum. Total.	pCt. Pour cent. prioriterede Aktier.	pCt. Pour cent. uprioriterede Aktier.	Til rullende Materiel. Au matériel roulant.	Til Jernbanelinien med Stationer. A la voie et aux stations.	Til andre Udgifter. Aux autres frais.	Størrelse ved Driftsterminens Udgang. Montant total à la fin de l'année.
Kroner.		pCt. Pour cent.	Kroner.								Kroner.			
33 319	490	0.38	-	1 560	-	1 462	30 297	-	-	-	-	-	-	30 297
159 011	2 338	1.82	4 433	21 280	-	-	12 790	120 508	3.00	-	-	7 094	-	5 696
276 934	4 073	3.17	1 273	21 200	-	-	5 086	249 375	5.00	1.25	-	7 377	903	2 502
370 205	5 444	4.24	1 830	21 280	-	-	h) 26 095	321 000	5.00	3.00	-	7 416	-	53 804
314 553	4 626	3.51	7 238	21 440	-	-	34 250	251 625	5.00	1.25	-	7 469	-	80 585
373 578	5 494	4.15	8 108	21 280	-	-	43 440	300 750	5.00	2.50	-	7 416	-	116 609
239 829	3 527	2.64	7 083	24 924	-	-	8 322	199 500	5.00	-	-	7 094	-	117 837
302 558	4 449	3.32	9 440	31 041	-	-	i) 55 914	f)206 163	5.00	-	87 266	55 914	-	30 571
315 587	4 641	3.51	16 903	41 750	-	-	7 120	g)249 814	5.00	1.25	6 298	28 912	-	2 481
322 255	4 739	3.55	12 468	57 584	-	-	7 120	h)245 083	5.00	1.25	-	7 120	2 481	-
495 960	7 294	5.45	9 061	59 790	-	-	k) 64 149	362 960	5.00	4.00	-	7 146	8 556	48 447
505 848	7 439	5.56	9 641	55 407	5 738	g 8 000	63 312	363 750	5.00	4.00	-	40 612	-	71 147
678 873	7 485	5.56	15 912	83 167	a) 19 742	-	74 552	485 500	6.67	5.33	-	80 674	-	65 025
564 108	8 296	6.16	7 648	71 374	- 87 247	-	l) 31 089	366 750	5.00	4.00	-	43 556	24 657	27 901
555 870	8 175	6.07	1 260	74 638	- 23 753	2 345	86 749	367 125	5.00	4.00	-	36 240	8 080	71 330
561 229	8 253	6.13	857	79 783	- 23 823	2 145	89 371	365 250	5.00	4.00	-	69 691	5 452	84 558
495 325	7 284	5.41	353	72 384	14 228	2 242	42 368	363 750	5.00	4.00	86 341	-	37 865	2 720
494 289	7 269	5.40	4 548	68 193	-	2 170	15 203	404 175	5.50	4.50	-	-	-	17 923
539 870	7 939	5.89	2 078	64 801	b) -	2 219	64 534	406 238	5.50	4.50	-	-	-	82 457
569 537	8 376	6.22	2 896	43 684	24 472	2 563	89 272	406 650	5.50	4.50	17 632	10 143	4 156	139 798
559 531	8 228	6.10	3 313	50 332	-	3 010	94 163	408 713	5.50	4.50	54 036	35 452	-	144 473
503 101	7 399	5.48	5 169	48 288	-	3 260	58 331	388 053	5.75	4.75	33 520	34 811	-	144 473
510 748	7 511	5.68	4 658	33 930	-	3 225	116 735	352 200	6.00	5.00	58 873	59 651	-	142 684
692 885	10 189	7.57	1 244	31 953	c) 21 744	3 247	225 187	409 510	6.50	5.50	49 391	6 429	1 319	310 732
254 529	7 486	5.52	1 535	13 016	-	1 650	12 514	225 814	3.25	2.75	-	-	-	323 246
513 715	7 555	5.26	1 935	57 831	14 920	2 714	m) 48 366	387 949	6.00	5.00	37 289	67 897	-	325 002
7 730	98	0.14	-	-	-	-	7 730	-	-	-	-	-	-	7 730
58 374	739	1.08	-	-	-	-	58 374	-	-	-	-	11 969	-	54 135
÷ 4 797	-	-	-	-	-	-	÷ 4 797	-	-	-	-	-	4 797	49 338
÷ 34 663	-	-	-	-	-	-	÷ 34 663	-	-	-	-	-	34 663	14 675
÷ 18 414	-	-	-	1 668	-	-	÷ 20 082	-	-	-	-	-	20 904	÷ 6 230
48 482	397	0.61	-	-	6 405	848	41 229	-	-	-	853	13 484	6 230	27 067
85 143	698	1.05	-	5 949	48 441	5 477	25 276	-	-	-	-	-	-	52 344
66 135	542	0.82	-	5 912	4 926	842	54 455	-	-	-	2 253	4 238	-	100 308

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 6. **Økonomiske**

1	2	223	224	225	226	227	228	229	230	231
		Udgifter (Drift og Vedligehold).								
		Samlede Udgifter.			Af Udgifterne kommer paa:					
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Total.	Pr. Trafiktogkilometer. (Col. 3)	Pr. Kilometer Driftslængde.	Direktion, Hovedkontor m. m. (Col. 201)	Trafiktjenesten. (Col. 206)	Drift og Vedligehold af rullende Materiel. (Col. 211)	Banens Vedligehold. (Col. 217)	Andre Udgifter. (Col. 222)	Udgift i pCt. af Indtægt.
		Kroner.			Procent.					
Kongsvingerbanen	1871	427 070	1.61	3 501	4.0	16.3	42.6	33.5	3.6	91.2
	1872	447 232	1.44	3 666	3.9	16.8	44.0	30.3	5.0	82.3
	1873	521 934	1.66	4 278	3.7	17.1	38.9	34.4	5.9	82.6
	1874	557 664	2.04	4 571	4.0	19.8	31.6	40.0	4.6	80.6
	1875	617 377	2.01	5 060	3.7	19.3	33.5	37.9	5.6	81.7
	1876	634 067	2.13	5 197	4.4	17.4	29.1	41.6	7.5	70.6
	1877	662 935	1.89	5 434	4.2	17.0	28.4	40.5	9.9	68.3
	1/1—30/6 1878	291 045	1.79	4 771	4.7	18.9	27.7	41.2	7.5	73.3
	1/7 78—30/6 79	537 942	1.91	4 409	6.1	19.4	27.9	40.7	5.9	79.2
Østbanerne	b) 1/9 62—31/12 66	740 190	2.29	4 644	5.2	19.1	38.1	35.2	2.4	61.2
	1867	828 537	1.91	4 361	5.0	20.0	42.3	30.7	2.0	60.3
	1868	890 736	2.11	4 688	5.0	18.6	42.1	32.6	1.7	59.6
	1869	935 332	2.25	4 923	4.9	17.6	41.2	34.6	1.7	59.1
	1870	896 229	2.12	4 717	5.6	19.2	39.0	34.8	1.4	61.5
	1871	896 866	1.96	4 720	6.0	20.2	36.7	35.1	2.0	62.6
	1872	986 577	1.92	5 193	5.4	19.5	39.0	33.1	3.0	60.8
	1873	1 131 907	2.16	5 957	4.9	21.4	37.0	32.9	3.8	62.5
	1874	1 282 264	2.68	6 749	5.0	22.0	33.7	34.7	4.6	64.9
	1875	1 405 881	2.72	7 399	4.4	21.2	32.2	37.0	5.2	68.7
	1876	1 518 039	2.96	7 990	4.0	18.9	33.2	38.6	5.3	66.2
	1877	1 414 146	2.47	7 443	4.1	20.6	31.3	37.0	7.0	58.6
	1/1—30/6 1878	631 749	2.36	6 650	4.6	22.8	32.1	35.4	5.1	63.7
	1/7 78—30/6 79	1 334 343	2.09	5 172	6.0	26.9	30.6	42.0	4.5	66.0
Hamar—Grundset	6/10 62—5/10 63	57 774	1.70	1 520	7.8	30.4	25.4	36.1	0.3	82.3
	c) 6/10 63—31/12 64	75 743	1.63	1 612	8.7	39.4	26.0	25.7	0.2	83.6
	1865	59 346	1.50	1 562	9.4	29.6	31.7	29.0	0.3	97.0
	1866	65 387	1.65	1 721	8.6	28.3	27.4	35.1	0.6	106.4
	1867	63 887	1.25	1 681	8.9	28.1	28.3	33.8	0.9	103.5
	1868	69 157	1.31	1 820	10.1	27.4	31.3	30.9	0.3	90.9
	1869	70 072	1.33	1 844	8.6	29.9	31.3	29.7	0.5	79.7
	1870	64 414	1.23	1 695	10.0	31.9	30.9	26.9	0.3	83.5
Hamar—Aamot	1871	73 979	1.33	1 720	9.9	31.5	29.4	29.0	0.2	87.4
	1872	118 083	1.71	1 845	9.3	27.0	27.6	34.5	1.6	99.5
	1873	121 204	1.35	1 894	8.4	29.3	30.7	26.7	4.9	73.7
	1874	160 060	1.70	2 501	8.4	30.5	30.5	27.5	3.1	78.7
Hamar—Koppang	1875	171 763	1.78	2 571	7.8	30.6	27.1	31.2	3.3	88.7
	1876	244 254	1.76	2 019	7.4	26.8	25.1	37.3	3.4	97.4
Trondhj.—Støren	1865	93 753	1.69	1 913	9.2	22.6	28.0	37.9	2.3	90.8
	1866	99 152	1.78	2 024	9.2	23.9	29.0	34.3	3.6	91.4
	1867	92 747	1.64	1 893	9.2	24.6	28.2	35.5	2.5	89.3
	1868	108 294	1.96	2 210	8.3	21.8	27.9	39.4	2.6	99.8
	1869	103 428	1.78	2 111	9.2	23.2	28.3	36.9	2.4	88.5
	1870	114 708	1.86	2 341	7.7	21.0	26.7	41.6	3.0	97.2
	1871	112 202	1.64	2 290	8.3	21.0	29.2	38.8	2.7	97.3
	1872	116 033	1.66	2 368	8.2	20.6	32.7	35.9	2.6	85.7
	1873	129 937	1.85	2 652	7.6	19.1	31.9	36.5	4.9	83.4
	1874	149 625	2.18	3 054	7.0	21.1	33.7	36.3	1.9	85.5
	1875	169 066	2.41	3 450	7.1	19.4	31.7	39.8	2.0	86.9

b) Aarlige Middeltal. (Moyenne annuelle).

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Resultater.

232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245
Overskud (Forskjel mellem Indtægt og Udgift).			Anvendelse af Overskuddet.							Reservefond.			
										Anvendelse.			
Total. (Col. 196 ÷ Col. 223).	Pr. Kilometer Driftslængde	Forrenten den i Banen nedlagte Kapital.	Til Kommunikationsmidler, der staa i Forbindelse med Banen.	Renter.	Afdrag paa Kapitalkonto.	Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne.	Afsætning til Reservefond.	Dividende. Sum.	Dividende. pCt.	Til rullende Materiel.	Til Jernbanelinien med Stationer.	Til andre Udgifter.	Størrelse ved Driftsterminens Udgang.
Kroner.		pCt.	Kroner.							Kroner.			
41 009	336	0.51	-	5 665	6 012	869	28 463	-	-	2 408	17 036	-	109 327
96 321	790	1.18	-	5 418	9 746	918	6 079	74 160	1.00	1 501	6 212	-	107 693
110 284	904	1.34	-	5 171	12 699	1 021	n) 91 393	-	-	39 025	23 213	-	136 848
134 515	1 103	1.57	-	15 444	46 384	1 202	71 485	-	-	18 438	6 407	-	183 487
138 691	1 137	1.55	-	25 231	32 184	1 272	80 004	-	-	15 843	38 673	-	208 975
264 310	2 166	2.85	-	g) 37 422	23 326	1 380	202 182	-	-	1 086	2 250	-	407 821
307 302	2 519	3.28	-	34 315	64 749	1 470	58 448	148 320	2.00	-	-	-	466 269
105 952	1 737	2.27	-	16 912	43 814	723	44 503	-	-	-	-	-	510 771
140 897	1 155	1.50	-	40 721	55 853	1 785	42 538	-	-	66 000	-	-	487 309
468 877	2 941	3.13	10 865	59 065	5 880	1 846	54 923	336 298	-	-	-	-	-
545 694	2 872	3.16	7 648	73 042	87 247	-	11 007	366 750	-	-	-	-	-
604 352	3 181	3.50	1 260	74 638	30 158	3 193	127 978	367 125	-	-	-	-	-
646 372	3 402	3.71	857	85 732	72 264	7 622	114 647	365 250	-	-	-	-	-
561 460	2 955	3.22	353	78 296	19 154	3 084	96 823	363 750	-	-	-	-	-
535 298	2 817	3.07	4 548	73 858	6 012	3 039	43 666	404 175	-	-	-	-	-
636 191	3 348	3.63	2 078	70 219	9 746	3 137	70 613	480 398	-	-	-	-	-
679 821	3 578	3.87	2 896	48 855	37 171	3 584	180 665	406 650	-	-	-	-	-
694 046	3 653	3.88	3 313	65 776	46 384	4 212	165 648	408 713	-	-	-	-	-
641 792	3 378	3.51	5 169	73 519	32 184	4 532	138 335	388 053	-	-	-	-	-
775 058	4 079	4.21	4 658	71 352	23 326	4 605	318 917	352 200	-	-	-	-	-
1 000 187	5 264	5.36	1 244	66 268	86 493	4 717	283 635	557 830	-	-	-	-	-
360 481	3 795	3.84	1 535	29 928	43 814	2 373	57 017	225 814	-	-	-	-	-
687 931	2 666	2.34	1 935	100 112	70 773	5 961	121 201	387 949	-	-	-	-	-
12 428	327	0.79	-	-	-	-	o) 12 428	-	-	-	-	-	l) 25 021
14 896	317	0.77	-	-	-	-	14 896	-	-	-	3 073	-	- 36 844
1 856	49	0.12	-	-	-	-	1 856	-	-	-	51	-	- 38 649
÷ 3 960	-	-	-	-	-	-	÷ 3 960	-	-	-	1 480	3 961	- 33 209
÷ 2 141	-	-	-	-	-	-	÷ 2 141	-	-	-	1 173	2 141	- 29 895
6 916	182	0.44	-	-	-	302	6 614	-	-	-	-	2 000	- 34 509
17 898	471	1.14	-	-	-	306	17 592	-	-	-	-	-	- 52 101
12 695	334	0.81	-	-	-	298	12 397	-	-	-	-	-	- 64 498
10 622	247	0.72	-	-	-	325	10 297	-	-	-	-	-	- 73 001
553	9	-	-	-	-	463	90	-	-	-	-	-	- 83 735
43 183	675	1.96	-	-	-	493	19 182	i) 23 508	1.50	-	-	-	-107 328
43 281	676	1.96	-	-	d) 3 656	626	15 491	- 23 508	1.50	-	-	-	-110 514
21 791	326	0.94	-	-	- 3 656	716	÷ 6 089	- 23 508	1.50	-	-	-	- 98 330
6 452	53	0.17	-	-	- 3 656	1 020	÷ 13 896	- 15 672	1.00	-	-	-	- 95 402
9 485	194	0.32	-	-	-	-	9 485	-	-	-	-	-	m) 9 485
9 386	192	0.32	-	-	-	-	9 386	-	-	2 000	6 000	-	- 10 871
11 078	226	0.38	-	-	-	-	p) 11 078	-	-	-	8 762	-	- 13 187
198	4	-	-	-	-	-	198	-	-	-	1 318	-	- 12 067
13 407	274	0.46	-	-	-	-	13 407	-	-	-	-	-	- 25 474
3 328	68	0.11	-	-	-	-	3 328	-	-	-	-	-	- 28 802
3 158	64	0.11	-		-	-	3 158	-	-	-	-	-	- 31 960
19 424	396	0.66	-	-	-	3 760	15 664	-	-	-	-	-	- 47 624
25 844	527	0.88	-	-	-	411	25 433	-	-	-	8 882	-	- 64 175
25 347	517	0.86	-	-	-	464	24 883	-	-	-	6 091	-	- 82 967
25 439	519	0.87	-	-	-	468	24 971	-	-	-	-	-	-107 938

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

Tab. V. 6. **Økonomiske**

1	2	223	224	225	226	227	228	229	230	231
		Udgifter (Drift og Vedligehold).								
		Samlede Udgifter.			Af Udgifterne kommer paa:					
Banernes Navn.	Drifts-Aar.	Total.	Pr. Trafik-togkilo-meter. (Col. 3)	Pr. Kilome-ter Drifts-længde.	Direk-tion, Hoved-kontor m. m. (Col. 201)	Trafik-tjenesten. (Col. 206)	Drift og Vedlige-hold af rullende Materiel. (Col. 211)	Banens Vedlige-hold. (Col. 217)	Andre Udgifter. (Col. 222)	Udgift i pCt. af Indtægt.
		Kroner.			Procent.					
Trondhj.-Singsaas	1876	221 186	2.39	2 800	5.4	19.4	28.9	44.4	1.9	95.6
Rørosbanen	1877	630 174	1.99	2 053	6.9	22.2	25.9	42.0	3.0	99.9
	1/1—30/6 1878	380 974	1.45	1 756	7.3	21.9	26.7	40.2	3.9	94.1
	1/7 78—30/6 79	758 963	1.78	1 749	8.6	21.1	26.1	42.4	1.8	104,6
Kr.ania—Drammen	d) 7/10 72—31/12 73	343 097	1.16	5 254	7.0	30.2	38.0	20.3	4.5	56.8
	1874	404 080	1.41	7 624	6.7	29.6	37.1	22.8	3.8	66.9
	1875	444 375	1.64	8 384	6.4	27.1	38.8	24.3	3.4	66.7
	1876	406 485	1.55	7 670	6.1	29.7	37.2	23.9	3.1	62.0
	1877	394 789	1.56	7 449	6.3	31.3	36.9	22.9	2.6	59.4
	1/1—30/6 1878	178 011	1.64	6 717	6.7	33.2	35.6	22.1	2.4	59.4
	1/7 78—30/6 79	353 090	1.61	6 662	8.2	33.9	34.7	20.1	3.1	63.9
Drammen-Randsfj.	e) 13/10 68-31/12 69	179 094	0.99	1 651	13.4	27.3	23.0	33.7	2.6	67.6
	1870	144 229	1.02	1 621	13.0	27.8	26.6	29.8	2.8	66.9
	1871	160 688	0.97	1 728	12.8	27.3	26.0	31.2	2.7	65.6
	1872	232 487	0.91	1 949	8.8	25.3	32.8	30.5	2.6	57.7
	1873	407 349	1.18	2 849	7.5	22.5	33.8	33.3	2.9	70.4
	1874	529 682	1.56	3 704	6.7	23.6	29.8	37.3	2.6	88.1
	1875	508 091	1.65	3 553	7.2	23.6	33.0	32.7	3.5	78.7
	1876	536 241	1.80	3 750	6.5	23.1	30.4	36.8	3.2	74.8
	1877	504 008	1.77	3 525	6.7	25.7	30.9	34.2	2.5	72.8
	1/1—30/6 1878	231 539	1.83	3 238	6.6	25.5	27.4	38.2	2.3	84.5
	1/7 78—30/6 79	438 667	1.75	3 068	8.3	26.9	29.0	33.1	2.7	83.5
Vestbanerne	1873	750 446	1.17	3 603	7.3	26.0	35.7	27.3	3.7	63.4
	1874	933 762	1 49	4 764	6.7	26.2	33.0	31.0	3.1	77.5
	1875	952 466	1.64	4 860	6.8	25.2	35.7	28.8	3.5	72.6
	1876	942 726	1.68	4 810	6.3	26.0	33.3	31.2	3.2	68.7
	1877	898 797	1.67	4 586	6.5	28.3	33.4	29.3	2.5	66.2
	1/1—30/6 1878	409 550	1.74	4 179	6.6	28.9	30.9	31.3	2.3	71.5
	1/7 78—30/6 79	791 757	1.69	4 040	8.2	30.0	31.6	27.3	2.9	73.6
Jæderbanen	1/3—30/6 1878	51 426	1.36	2 033	14.5	28.8	19.9	22.4	14.4	98.7
	1/7 78—30/6 79	112 222	0.99	1 477	14.7	29.5	23.2	30.5	2.1	116.5
Samtlige Baner	f) 1/9 62—31/12 66	897 550	2.15	3 643	5.9	20.5	36.4	35.0	2.2	65.0
	1867	985 171	1.82	3 557	5.6	21.0	40.0	31.4	2.0	64.0
	1868	1 068 187	2.02	3 856	5.7	19.5	39.9	33.2	1.7	63.6
	1869	1 287 926	1.82	3 341	6.6	20.1	37.1	34.4	1.8	62.8
	1870	1 219 580	1.80	3 332	6.9	21.0	36.0	34.4	1.7	65.3
	1871	1 243 735	1.66	3 317	7.3	21.9	34.2	34.6	2.0	66.3
	1872	1 453 180	1.60	3 441	6.5	21.1	36.6	33.0	2.8	63.8
	1873	2 133 494	1.61	4 173	6.1	23.3	35.9	30.8	3.9	64.4
	1874	2 525 711	1.99	5 062	5.9	24.1	33.2	33.0	3.8	71.0
	1875	2 699 176	2.14	5 379	5.6	23.1	33.1	33.9	4.3	72.0
	1876	2 926 205	2.24	4 994	5.1	21.9	32.2	36.6	4.2	70.6
	1877	2 943 117	2.06	4 247	5.4	23.3	30.8	35.7	4.8	66.9
	1/1—30/6 1878	1 473 699	1.84	3 385	6.2	24.5	29.9	35.1	4.3	72.9
	1/7 78—30/6 79	2 997 285	1.82	3 109	7.6	26.4	29.4	33.4	3.2	76.5

f) Aarlige Middeltal (Moyenne annuelle).

Resultater.

232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245
Overskud (Forskjel mellem Indtægt og Udgift).			Anvendelse af Overskuddet.							Reservefond.			
								Dividende.		Anvendelse.			
Total. (Col. 196 ÷ Col. 223).	Pr. Kilometer Driftslængde	Forrenten den i Banen nedlagte Kapital.	Til Kommunikationsmidler, der staa i Forbindelse med Banen.	Renter.	Afdrag paa Kapitalkonto.	Bidrag til Pensions- og Understøttelseskasserne.	Afsætning til Reservefond.	Sum.	pCt.	Til rullende Materiel.	Til Jernbanelinien med Stationer.	Til andre Udgifter.	Størrelse ved Driftsterminens Udgang.
Kroner.		pCt.	Kroner.							Kroner.			
10 181	129	0.23	-	-	-	528	9 653	-	-	-	-	-	117 590
582	-	-	-	4 055	e) 3 738	2 290	÷ 25 173	k) 15 672	1.00	-	-	-	l) 96 704 m 138 061
23 929	110	0.23	-	1 872	- 1 900	1 382	10 938	- 7 837	0.50	-	-	-	l) 106 775 m 160 689
÷ 34 642	-	-	-	6 945	- 3 798	2 923	÷ 48 308	-	-	-	-	-	l) 88 061 m 162 636
261 133	3 999	4.53	-	159 936	-	395	39 602	61 200	3.00	-	5 859	14 800	18 943
199 994	3 773	3.71	-	147 066	-	886	31 074	20 968	1.00	-	2 718	3 051	44 246
221 662	4 182	3.93	-	184 014	560	795	15 213	21 080	1.00	-	60	-	59 399
249 353	4 704	4.30	-	178 613	2 120	805	30 603	37 212	1.75	2 956	-	3 584	83 462
269 865	5 092	4.57	-	184 686	4 565	809	39 935	39 870	1.88	-	4 585	1 792	117 020
121 765	4 595	4.19	-	94 327	3 505	431	23 502	-	-	-	-	896	139 626
199 341	3 761	3.33	-	187 604	7 010	849	3 878	-	-	-	-	3 157	140 347
85 809	791	1.52	4 038	-	-	-	9 771	72 000	1.50	-	-	-	9 771
71 382	802	1.51	3 596	8 469	-	-	11 317	48 000	1.00	-	-	-	21 089
84 153	905	1.78	3 989	6 280	-	-	13 884	60 000	1.25	-	-	-	34 973
169 980	1 425	2.95	2 614	3 841	-	-	15 025	148 500	2.50	-	-	-	49 998
171 169	1 197	2.37	2 937	10 332	-	5 429	15 507	136 964	2.00	-	-	-	65 505
71 386	499	0.95	6 996	27 831	1 200	1 896	33 463	-	-	-	-	-	98 968
137 535	962	1.82	4 668	48 707	1 200	1 872	q) 11 812	69 276	1.00	-	3 871	-	106 909
179 627	1 256	2.38	4 937	39 007	6 467	7 368	35 248	86 600	1.25	4 964	-	4 864	132 329
188 219	1 316	2.48	6 260	37 895	2 733	3 499	33 912	103 920	1.50	-	-	22 709	143 592
41 739	584	1.09	6 307	17 100	197	1 518	16 617	-	-	-	-	1 216	158 993
85 334	597	1.13	3 273	34 291	5 661	3 250	38 859	-	-	-	-	33 920	163 932
432 302	2 075	3.41	2 937	170 268	-	5 824	55 109	198 164	-	-	-	-	-
271 380	1 385	2.10	6 996	174 897	1 200	2 782	64 537	20 968	-	-	-	-	-
359 197	1 833	2.72	4 668	232 721	1 760	2 667	27 025	90 356	-	-	-	-	-
428 980	2 189	3.21	4 937	217 620	8 587	8 173	65 851	123 812	-	-	-	-	-
458 084	2 337	3.40	6 260	222 581	7 298	4 308	73 847	143 790	-	-	-	-	-
163 504	1 668	2.42	6 307	111 427	3 702	1 949	40 119	-	-	-	-	-	-
284 675	1 452	2.10	3 273	221 895	12 671	4 099	42 737	-	-	-	-	-	-
702	28	0.04	-	-	-	186	516	-					
÷ 15 855	-	-	-	1 348	-	566	÷ 17 769	-					
484 261	1 965	2.28	10 865	59 065	5 880	1 846	70 307	336 298	-	-	-	-	-
554 631	2 002	2.56	7 648	73 042	87 247	-	19 944	366 750	-	-	-	-	-
611 466	2 207	2.60	1 260	74 638	30 158	3 495	134 790	367 125	-	-	-	-	-
763 486	1 981	2.83	4 895	85 732	72 264	7 928	155 417	437 250	-	-	-	-	-
648 865	1 773	2.45	3 949	86 765	19 154	3 382	123 865	411 750	-	-	-	-	-
683 231	1 689	2.50	3 537	80 138	6 012	3 364	71 005	464 175	-	-	-	-	-
826 148	1 956	3.22	4 692	74 060	f) 9 746	7 360	101 392	628 898	-	-	-	-	-
1 181 150	2 310	3.28	5 833	219 123	37 171	10 312	280 389	628 322	-	-	-	-	-
1 034 054	2 072	2.88	10 309	240 673	51 240	8 084	270 559	453 189	-	-	-	-	-
1 048 219	2 089	2.97	9 837	306 240	37 600	8 383	184 242	501 917	-	-	-	-	-
1 220 671	2 083	2.98	9 595	288 972	35 569	14 326	380 525	491 684	-	-	-	-	-
1 458 853	2 105	3.29	7 504	292 904	97 529	11 315	332 309	717 292	-	-	-	-	-
548 616	1 260	1.96	7 842	143 227	49 416	5 890	108 590	233 651	-	-	-	-	-
922 109	958	1.30	5 208	330 300	87 242	13 549	97 861	387 949	-	-	-	-	-

Observations.

1 Krone (100 Øre) = 1 Franc 41.67 Centimes. ($1^{7}/_{18}$ Franc).

1 Øre = 1.42 Centimes.

Anmærkninger og Forklaringer til Tabellerne.

Hvor i Tabellerne tomme Rubrikker forekomme, betegner det enten, at vedkommende Banes Driftsberetninger ingen Opgaver indeholde, hvilket betegnes ved en horizontal Streg i Rubrikken, eller at Colonnen er Banen uvedkommende, hvilket i Rubrikken er betegnet ved et Punkt.

Bemærkningen «(I Col...)» betyder, at den her manglende Opgave er medindbefattet i den Colonne, hvortil Parenthesen henviser, og at en Deling paa de enkelte Colonner (saaledes f. Ex. Skjelnen mellem assisterende Lokomotivkilometer i Tog og tomme, Col. 3 & 4 Tab. V) ikke har kunnet finde Sted.

Bogstaverne a, b, c, . . . ved Siden af Tallene i Tabellerne antyde, at nærmere Oplysninger til samme indeholdes i efterfølgende Anmærkninger til de enkelte Tabeller.

Ved Omregning af Opgaver i Mil og Centner, er 1 Mil regnet lig 11.295 Kilometer, 1 Centner lig 0.04981 Ton, samt 1 Centnermil lig 0.5626 Tonkilometer.

Col.

ad Tabel I. Banernes Beliggenhed.

2 & 3 a b). Sidelinien til Røros heri indbefattet.

ad Tabel II 1. Stignings- og Krumningsforholde.

2. Længderne referere sig ved de fleste Baner til seneste Opmaaling i Metermaal.
» a) Smaalensbanens Længde er regnet fra det Punkt, hvor Linien forlader Hovedbanens Spor ved Kristiania, idet Resten af Smaalensbanens Spor ind til Kristiania Station fuldførtes efter Driftsterminen 18$^{78}/_{79}$ samtidig med Bygningen af Broerne over Akerselven.
» b) Hovedbanens Længde regnet fra Kristiania Platform (østlige Endepunkt) til Eidsvold Stationsbygning; Hovedbanens Spor strækker sig desuden ca. 0,3 Km. nordenfor Eidsvold Stationsbygning, hvilken Strækniug her er indbefattet i Sidespor.
» c) I Jæderbanens samlede Længde er Strækningen mellem Stavanger Stationsbygning og Søen medregnet.
22. e) Mellem Stavanger Station og Søen findes et kortere Fald af $^{1}/_{60}$.

ad Tabel II 2. Underbygning og Broer.

55 & 56 a) Private Veiovergange medregnede.
61—74 b) Heri indbefattet Veiundergange.
61 c) Desuden 2 Spænd af Fetsund Bro, der indbefattes i samlet Længde Stenbroer (Col. 63).
64 d) Heraf 2 Spænd af Fetsund Bro.

ad Tabel II 3. Overbygning.

76 & 77 a) Desuden private Spor, der staa i Forbindelse med Jernbanerne:

Hovedbanen	19,0	Km.
Kongsvingerbanen	1,87	«
Kristiania—Drammen	3,10	«
Drammen—Randsfjord	4,00	«
Hougsund—Kongsberg	0,50	«
Vikersund—Krøderen	0,10	«
Sum	28,57	Km.

For de øvrige Baners Vedkommende mangle nærmere Opgaver.

77 b) Ballastbaner iberegnede.

ad Tabel II 4. Stationer og andre Anlæg.

99 a) Kristiania Station medregnet blandt Hovedbanens Stationer; ligesaa Lillestrøm Station.
112 b) Heri indbefattet Stationshallen ved Kristiania Station.
127 c) Kongsvingerbanen har et mindre Reparationsværksted ved Kongsvinger (medtaget i Col. 119 & 120).
» d) Uden Inventar og Maskiner.

ad Tabel III 2. Beskrivelse af Lokomotiver.

73 Colonnen angiver, hvor intet andet er anmærket, Contraktpriserne ved de respektive Fabrikker.
» a) Angiver Kostende leveret i Kristiania.
» b) Kostende ved Lokomotivets Afsendelse fra England.
» c) Kostende ved Afgivelse fra Vestbanerne til Jæderbanen (Kontraktpris Kr. 22 500.)

ad Tabel IV 1. Opgave over den til Banerne anvendte Kapital.

Paa Tabellen er alene medtaget Jernbaner, hvis Drift omfattes af de aarlige Beretninger. Paa Grund heraf stemmer Banernes Længde i Aarene 1862, 1864, 1866 og 1867 ikke med den i Texten Pag. 2 opgivne. De i disse Aar aabnede Baner, Lillestrømmen—Kongsvinger, Trondhjem—Støren samt Parceller af Drammen—Randsfjord—Banen (Drammen—Vikersund og Vikersund—Skjærdalen) trafikeredes nemlig for Anlæggets Regning, henholdsvis fra 3 Oktbr.—31 Decbr. 1862, 5 Aug.—31 Decbr. 1864, 15 Novbr. 1866—12 Oktbr. 1868, samt 28 Novbr. 1867—12 Oktbr. 1868. Nogen Beretning om denne Drift blev ikke afgiven, og ere saaledes disse Baner ikke medtagne her i de nævnte Aar. For Smaalensbanen, Grundset—Aamot, Støren—Aamot, Kristiania—Drammen og Jæderbanen er Anlæggets Regnskab ikke afsluttet, og Banens Kostende saaledes ikke endelig fastslaaet.

a) Beløbene ere beregnede efter det foreløbige Opgjør for Kostendet pr. 31 Decbr. 1879 af Linien Kristiania—Fr.hald—Rigsgrændsen.

b) Nedgangen i den anvendte Kapital skriver sig fra Salg, nemlig af en Del af det oprindelige Anlægs Grund (Bjørvigsstranden) for Kr. 80 000, og af Udvidelser, (endel af Meyergaarden) for Kr. 40 000.

c) Kapital i rullende Materiel for Lillestrømmen—Kongsvinger er beregnet proportinalt efter Parcellens Længde i Forhold til hele Banen Lillestrømmen—Rigsgrændsen.

d) Banen aabnedes for alm. Færdsel 7 Oktbr. 1872; men Driftsberetning er afgiven underet fra denne Termin indtil 31 Decbr. 1873. For 1872 foreligger saaledes ingen Oplysning om Driftsresultaterne, og for Banens første Driftsperiode 7 Oktbr. 1872—31 Decbr. 1873 bliver den midlere Driftslængde 65,3 Km.

e) Banen aabnedes for almindelig Færdsel 13 Oktbr. 1868, og Banens første Driftsberetning omfatter Tiden fra denne Termin indtil 31 Decbr. 1869. For 1868 foreligger saaledes ingen Oplysning om Driftsresultaterne. Driftslængden i Banens første Termin ($14^1/_2$ Maaned) var 108.5 Km.

f) Sidelinien Hougsund—Kongsberg er tilkommen med Kr. 1 205 700, hvoraf for den egentlige Bane Kr. 980 855, samt for rullende Materiel Kr. 224 845.

g) Sidelinien Vikersund—Krøderen er tilkommen med Kr. 941 000, hvoraf for den egentlige Bane Kr. 829 361, samt for rullende Materiel Kr. 111 639.

h) Jæderbanens Kostende er opført efter, hvad det vil udgjøre, naar endel af det oprindelige bestemte Materiel (2 Lokomotiver og 48 Godsvogne) er overført til andre Baner (cfr. Sth. Prp. $^{34}/_{1879}$ pag. 37). Overensstemmende hermed er ogsaa det rullende Materiels Kostende opført.

ad Tabel IV 2.

a) Efter foreløbigt Opgjør, Anlæggets Kostende ikke opgjort.

b) Den oprindelige Anlægskapital bestod af Aktiekapital Kr. 8 100 000 og Statens Udlæg til Grunderhvervelse Kr. 626 613.60. Ved Salg af endel af denne Grund (Stranden langs Bjørviken) er den Kapital, der ligger i Grunden formindsket med Kr. 80 000 eller til Kr. 546 613.60.

c) For Drammen—Randsfjordbanens Regning er desuden foretaget Oprensninger i Bægnas Vasdrag og Indsøen Krøderen, samt anskaffet Dampskibe til samlet Beløb Kr. 169 240. Deraf Aktiekapital Kr. 154 900, hvoraf procentvis falder paa Staten Kr. 113 200 og paa Kommuner og Private Kr. 41 700.

d) For de Anlæg, hvis Kostende ikke er opgjort, kan heller ikke Statens Aktiebeløb endelig bestemmes; det er derfor her blot opført som Forskjellen mellem det hele Beløb og Kommuners og Privates efter Col. 18.

Ved Kristiania—Drammenbanen er Beløbet anført overensstemmende med det udbetalte Aktieudbytte.

e) Efter den oprindelige Aktietegning uden Hensyn til, hvad for Tiden er indbetalt eller maa ansees uerholdeligt. For Smaalensbanen, Kristiania—Fr.hald, er Beløbet fremkommet ved at fordele den hele Aktietegning for østre- og vestre Linie, Kr. 3 712 000 (uden Aktier for Grundafstaaelser) proportionalt efter Længden.

f) Uopsigeligt Anlægslaan.

g) Laanet til Sideliniernes Bygning tilveiebragt paa Statens Aktieudbytte og Buskeruds Amtskommunes Garanti. Staten har erholdt Aktier for Beløbet, hvorfor det er medtaget under Col. 17.

h) Kongsvingerbanens Laan er erholdt hos Statskassen og bestaar i:

Et af 1869 oprindelig Kr. 123 156.60, der afdrages med Kr. 4 926.27 i 25 Aar, Rest pr. 30 Juni 1879 Kr. 66 504.53. — Rente 5 pCt. p. a.

Et af 1874 og 1875 til Beløb Kr. 872 000, der afdrages i 20 Aar fra Terminen 1884—85 med Kr. 43 600 aarlig. — Rente 5 pCt. p. a.

Grundset—Aamotbanen erholdt i 1878 et Laan af Statskassen stort Kr. 20 000, hvoraf er dækket en Del af Banens Underbalance, samt de i Tabellen opførte Kr. 2 001 til Udvidelser og Forbedringer. (Anlæg af Morsetelegraf). — Afdragstermin ikke bestemt. Rente 5 pCt. p. a.

Støren—Aamotbanen erholdt i 1878 et Laan af Statskassen stort Kr. 180 000, der benyttes til Dækkelse af Underbalance og som Driftskapital. Afdragstermin ikke bestemt. Rente 5 pCt. p. a.

Kristiania—Drammenbanen havde 30 Juni 1879 følgende Gjældsforpligtelser i Anledning af foretagne Udvidelser og Forbedringer:

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

1. Laan hos den norske Kreditbank af 1875 mod Obligationer, udstedt i Henhold til Lov af 22 Juni 1863 til Beløb	Kr.	448 000.00
Obligationerne forrentes med $4^1/_2$ p.Ct. p. a. og afbetales med $^1/_{80}$ hver 1 Januar og 1 Juli første Gang 1 Januar 1885.		
2. Forskud hos Statskassen af 1875 stort	-	480 000.00
Forskudet forrentes med 5 pCt. p. a., ingen Afbetalingstid bestemt.		
3. Pantegjæld i Gaarden No. 20 i Munkedamsvejen	-	24 533.36
Forrentes med 5 pCt. og afdrages med Kr. 2 133.33 aarlig.		
4. Laan hos L. M. Mathiesen. For begge Vestbaner Kr. 160 000, hvoraf hertil henføres Rente 5 pCt. Opsagt til Udbetaling 18 Aug. 1879.	-	129 777.18
Den under 4 nævnte Gjældspost samt Kr. 90 222.82 af Reservefondets Forskud pr. 30 Juni 1879 for Udvidelser og Forbedringer (Kr. 100 490.65) er i Terminen 1879—80 afløst af et Vexelobligationslaan i Kr.ania Sparebank stort Kr. 220 000, hvis Tilbagebetaling er garanteret af Staten (cfr. Sth. Prp. $^{13}/_{1880}$). Til Afløsning af dette Laan og de under 2 og 3 nævnte Gjældsposter, samt til Dækkelse af Reservefondets Forskud, der forøges med Kr. 30 000, naar den til Foretagelse for Kreditbanklaanet paatænkte Udvidelse af Kr.ania Godshus kommer til Udførelse, agtes optaget et fast Laan med længere Afbetalingstid paa Kr. 750 000, for hvis Tilbagebetaling og Forrentning Statens Garanti søges (cfr. Sth. Prp. $^{13}/_{1881}$).	Kr.	1 082 310.54

Drammen—Randsfjordbanen havde pr. 30 Juni 1879 følgende Gjældsforpligtelser:

1. Obligation til Kongsbergs Sølvverks Driftsfond af 8 April 1870 stor oprindelig Kr. 158 000, der afdrages med $^1/_{60}$ hver 11 Decbr. og 11 Juni og forrentes med 5 pCt. p. a. Rest	Kr.	110 600.00
2. Obligation til samme af 21 Juli 1873, der afbetales med $^1/_{60}$ hver 11 Decbr. og 11 Juni, første Gang 11 Decbr. 1883 og forrentes med 5 pCt. p. a.	-	400 000.00
3. Laan hos den norske Kreditbank paa samme Vilkaar som det under Kr.—Dr.banen i Post 1 nævnte, til Beløb	-	608 000.00
4. Gjæld til Statskassen for Kjøb af Toldbodøen i Drammen, er forfaldent efter 6 Maaneders Opsigelse og forrentes med 5 p.Ct p. a.	-	16 912.40
5. Gjæld til M. L. Mathiesen (cfr. Post 4 under Kr.—Dr.banen	-	30 222.82
	Kr.	1 165 735.22
Heraf er:		
Vedkommende Udvidelser og Forbedringer ved Banen	Kr.	999 752.61
— Anskaffelse og Forbedringer af Dampskibe (cfr. Anmk. c.)	-	6 310.00
Driftskapital	-	58 222.82
	Kr.	1 064 285.43

Resten Kr. 101 449.79 er disponibelt til Udførelse af endel paatænkte Udvidelser, der imidlertid er anslaaet at koste Kr. 140 000. Forat tilveiebringe det saaledes manglende, og betale Gjælden til Statskassen (Post 4) agtes optaget et nyt Laan paa Kr. 50 000, hvortil søges Statens Garanti (cfr. Sth. Prp. $^{13}/_{1881}$).

Jæderbanen erholdt i 1878 Laan hos Statskassen stort Kr. 60 000, hvoraf hævet Kr. 46 275.83, der dækker Banens Underbalance og forøvrigt benyttes som Driftsfond. Forrentning 5 pCt. p. a. Afbetalingstid ikke bestemt.

ad Tabel V. Driftens Resultater.

De aarlige Driftsberetninger, undtagen for Rørosbanen, referere sig til de enkelte i økonomisk Henseende selvstændige Banedele. I Tabellen er tillige udført særskilt Beregning for de Banekomplexers Vedkommende (Øst- og Vestbanerne) der ligeoverfor Driften danne et naturlig afsluttet Hele.

Alle Forholdstal angive Resultaterne, som de stille sig under Forudsætning af at vedkommende Bane under forøvrigt lige Vilkaar var drevet netop et helt Aar.

Col.

2. Fra 1 Juli 1878 indtraadte for alle Baner en ny Driftsperiode, idet Regnskabsaaret istedenfor at det tidligere faldt sammen med Kalenderaaret, regnes fra Begyndelsen af Juli til Udgangen af Juni Maaned.

2 a) Driftsaaret 16 Maaneder.

» b) Østbanerne 1854—62 (for hvert enkelt Aar) se under Hovedbanen for samme Tidsrum. For Aarene 1862—66 kan ingen Opgave meddeles for hvert Aar særskilt, idet Hovedbanens og Kongsvingerbanens Driftsaar ikke falde sammen før 1867.

» c) Driftsterminen lig $14^5/_6$ Maaned.

» d) — - $14^1/_2$ Maaned.

» e) — - $14^4/_5$ —

» f) Aarene 1854—62 for Samtlige Baner (for hvert enkelt Aar) se under Hovedbanen.

De norske Jernbaner og deres Drift i Tidsrummet fra 1854 til 1879.

ad Tabel V 1. Rullende Materiels Bevægelse paa Banen.

Tabellen indeholder de af Lokomotiver og Vogne i Person- og Godstrafik gjennemløbne Veistrækninger, saaledes, at Distancer, tilbagelagte i Arbeidstog (Ballastkjøring og med Sneploug) til Banens Vedligehold og Farbargjørelse, ikke ere medregnede.

Col.

3 g) For Hovedbanens første Driftsaar haves ingen fuldstændige Oplysninger vedkommende den specielle Statistik.

5 h) Tomme Lokomotivkilometer (de af Lokomotiverne uden Tog paa Linien tilbagelagte Veilængder) ere indtil Aar 1869 incl. anførte som assisterende.

» i) Foregaaende Anmærkning gjælder tillige for Kongsvingerbanen.

» l & m) Antallet tomme og assisterende Lokomotivkilometer er lige stort, idet Lokomotivet efter udført Assistance hver Gang gaar ledigt tilbage.

14 n) Hovedbanens 4de Vognklasse blev inddragen i 1860.

ad Tabel V 2. Befordring af Reisende.

Til Beregningen af denne Tabel bemærkes, at Antal Reisende for de samlede Banekomplexer (Øst- og Vestbanerne) ikke fremkommer som direkte Sum af Personfærdselen paa de enkelte økonomiske Banedele, hvoraf Komplexerne bestaa, men med Fradrag af det Antal Reisende, som i samme Reise have passeret paa begge Baner (fra den ene Bane til den anden Bane inden Komplexet), idet dette Antal Reisende selvfølgelig indbefattes i Personfærdselen for hver af de enkelte Banedele, som søges sammenfattede. Det i Tabellen opførte Antal Reisende og øvrige Opgaver referere sig saaledes til Banekomplexet som Driftsenhed; det samme gjælder Udarbeidelsen af Opgaverne vedkommende Samtlige Baner.

Opgaverne i Tabellen referere sig til den samlede Personbefordring[1]) med ordinære Tog, Hurtigtog, Extratog og militær Transport, med Undtagelse af:

1) Opgaverne vedk. Hovedbanen fra $^{1}/_{9}1854$—$^{31}/_{12}1866$,

2) Opgaverne vedk. Kongsvingerbanen fra $^{1}/_{1}1863$—$^{31}/_{12}1865$,

3) Opgaverne vedk. Hamarbanen fra $^{6}/_{11}1862$—$^{31}/_{12}1865$,

for hvilke Baner og Tidsrum specificerede Opgaver over Personfærdselen med Extratog mangle, hvorfor Tabellens Opgaver, i Tilslutning til Driftsberetningerne, referere sig til Personbefordring med ordinære Tog alene, dog saaledes, at Col. 28 gjennemgaaende indeholder Banens hele Personbefordring.[1])

Col.

24 o) Opgaverne (I. Vognklasse) referere sig til Østbanerne.

27 p) Opgaverne (IV. Vognklasse) vedkomme alene Trondhjem—Størenbanen.

28 q) Colonnen indbefatter som ovenanført tillige Antal Reisende med Extratog og som militær Transport (Col. 29), der i Tidsrummet $^{1}/_{9}1855$—$^{31}/_{12}66$ ikke indeholdes i Opgaverne over Fordelingen paa de forskjellige Vognklasser (Col. 24—27).

» r) Samme Bemærkning som foregaaende under Litra q for Aarene 1863—66.

31 t) Afgaaet til Kongsvingerbanen og (fra 1867) de svenske Baner.

» u) Afgaaet til Hovedbanen og (fra 1867) de svenske Baner.

32 z) Ankommet fra Kongsvingerbanen og (fra 1867) de svenske Baner.

» æ) Ankommet fra Hovedbanen og (fra 1867) de svenske Baner.

ad Tabel V 3. Befordring af Gods.

I denne Tabel er der ved Beregningen af det Antal Ton Gods, som har været transporteret paa de samlede Banekomplexer samt for Samtlige Baner, gaaet frem paa den samme Maade som i Anmærkning til Tabel V 2 omnævnt ved Beregningen af Antal Reisende, saaledes at samtlige Opgaver referere sig til det hele sammenhængende Banekomplex som Driftsenhed.

Col.

97 a, 98 b, 99 c). Opgaverne blot tilnærmelsesvis rigtige, idet nøiagtige Oplysninger over Fordelingen af Færdselen i disse Aar mangle.

95 & 96. «Op» betegner ved alle Baner Retningen fra Kristiania.

107 d) Opgaverne over Tonkm. fragtfrit Gods referere sig alene til Østbanerne og Hamarbanen.

119 e) Opgaverne over midlere Transportlængder for Fragtgods alene tilnærmelsesvis rigtige, idet Tonkm. fragtfrit Gods ikke overalt har kunnet udskilles.

ad Tabel V 5. Økonomiske Resultater.

De i Driftsberetningerne foreliggende Regnskabsopgjør ere paa Grund af den Maade, hvorpaa Midlerne til vore Jernbaneanlæg ere tilveiebragte, affattede med særligt Hensyn til, hvorledes de økonomiske Resultater stille sig for Aktieeierne, og som Følge heraf ikke egnede til nogen umiddelbar statistisk Sammenstilling. I disse Regn-

---

1) Antal Reisende paa Saisonbilletter ikke medregnede.

skabsopgjør fremkommer nemlig Driftsoverskud ikke som Forskjellen mellem Trafikindtægter og Udgifter alene til Drift og Vedligeholdelse; i Udgifterne medtages tillige andre Beløb, hvis Udredelse gaar forud for Afsætning af Udbytte, saasom navnlig Forrentning af Driftskapital samt i Banerne nedlagte Kapitaler, udenfor Aktiebeløbene. Den Forøgelse, som Udgifterne herved faar, bliver saaledes afhængig af, i hvilket Forhold der til det oprindelige Anlæg eller dettes senere Udvidelser og Forbedringer saavelsom til de fornødne Driftsbeholdninger har været tilveiebragt Midler udenfor Aktiekapitalen ved Laan, i hvilken Henseende vore Baner befinde sig under høist forskjellige Vilkaar. En holdbar Sammenstilling af Driftsresultaterne kræver derfor forudgaaende Udskillen af samtlige Udgifter, som staa i Forbindelse med Tilveiebringelse af Anlægs- og Driftskapital, eller vedkomme Afsætning til særlige Fond (Reservefond, Pensionsfond m. fl.). Med andre Ord, Gjenstand for Sammenligning blive alene de Udgifter, der vedkomme Drift og Vedligehold, medens hvad der fremkommer som Overskud, efterat disse Udgifter ere dækkede, maa betragtes som Afkastning af den anvendte Kapital, ligegyldigt paa hvilken Maade denne er tilveiebragt, og hvortil Overskuddet bliver anvendt.

Det er imidlertid ikke alene den Maade, hvorpaa Kapitalen til Banernes Anlæg og Drift er tilveiebragt, som har influeret paa Regnskabsopgjørets Form. Dette er ogsaa i nogen Grad Tilfældet med det mellem flere Baner i en eller anden Henseende bestaaende Fællesskab. Naar saaledes en Station, der tilhører den ene Bane, bliver benyttet i Fællesskab med en anden sammenstødende Bane, er Forholdet oftest ordnet saaledes, at begge Baners Drift i et vist Forhold belastes med Forrentning af den i Stationen nedlagte Kapital til Fordel for den eiende Bane, der altsaa herigjennem erholder en Indtægt, som ikke er af samme Beskaffenhed, som Driftens Udbytte forøvrigt, men repræsenterer en Afkastning (Forrentning) af en Del af den i Banen nedlagte Kapital, og som ydes af den medbrugende Bane, hvis Anlægskapital paa den anden Side er saameget mindre.

Paa samme Maade forholder det sig, hvor flere Baner i Fællesskab benytte det en enkelt Bane tilhørende Værksted. Den til Forrentning af dettes Værdi fornødne Beløb fordeles som procentvis Tillæg paa det af Værkstedet præsterede Arbeide, og faar den eiende Bane herigjennem, paa samme Maade som ovenfor i Tilfælde af Fællesstation, en særegen Afkastning af en Del af sin Anlægskapital. I de hidtil aflagte Regnskaber ere saadanne Forrentningsbeløb medtagne i andre Udgiftsposter (navnlig Vedligehold af det rullende Materiel), paa saadan Maade, at de ikke med fuld Nøiagtighed kan udskilles, eller Oplysning tilveiebringes om det Forhold, hvori den eiende Bane selv har deltaget i den omhandlede Forrentning.

Paa lignende Maade forholder det sig endelig ogsaa med den Afgift, som den ene Bane svarer den anden for Afbenyttelse af rullende Materiel, forsaavidt denne Afgift bestaar i Renter og Amortisation, altsaa ikke alene i Godtgjørelse for Vedligehold og Drift.

Med den Nøiagtighed, som det foreliggende Materiale tilsteder, er hertil taget Hensyn i de meddelte Opgaver over Banernes Indtægter og Udgifter samt Overskuddets Anvendelse.

De af Banerne indvundne eller udredede Renter af alle Slags ere behandlede underet og saavidt muligt likviderede.

Ved Beregningen af de økonomiske Resultater for de samlede Banekomplexers Vedkommende (Øst- & Vestbanerne, samt Rørosbanen) ere selvfølgelig Indtægter og Udgifter, der skrive sig fra fælles benyttede Værksteder, Stationer og rullende Materiel blevne likviderede, idet hvad den ene af de hinanden supplerende Baner har som Indtægt finder sin tilsvarende Udgift hos den anden, og omvendt, og viser det fremkomne Resultat Forholdet saaledes, som det vilde have været, om disse Baner tilsammen havde udgjort en Enhed.

Saadanne Udgiftsbeløb, der flyde af Uheld (som f. Ex. Uheld ved Bredtvedt, Hovedbanen 1860, og ved Mjøndalen, Drammen—Randsfjord 1875) og lignende, Trafikens Omfang uvedkommende Omstændigheder, ere holdte udenfor de aarlige Drifts- og Vedligeholdelsesudgifter, men medtagne under Aarets Anvendelse af Reservefondet.

ad Tabel V 5. Indtægter.

Indtægterne sammenfattes under følgende trende Hovedgrupper.

Indtægter ved Persontrafik:

1) Ved Bedfordring af Reisende.
2) Indtægter af Reisegods.
3) — - Postbefordring.

Indtægter ved Godstrafik:

1) Indtægt af Fragtgods (Melk inclusive).
2) Indtægt af Ilgods.
3) Kjøreredskaber & levende Dyr.

Andre Indtægter:

1) Indtægt ved Leie af rullende Materiel (efter Likvidation mod Udgifter paa samme Post. Cfr. desuden Anmk. til andre Udgifter).
2) Øvrige Trafikindtægter (Telegrambefordring, Leie af overliggende Gods o. L.)
3) Indtægter udenfor den egentlige Drift, (Pakhusleie, Brygge- og Tomteleie, Renteindtægt af Værksted udenfor Fællesskab i Drift, Noteringsgebyr for Aktier og andre Extraindtægter den egentlige Drift uvedkommende).

Col.

152. f. & g. Heri indbefattet Indtægt af IIden Vognklasse med Extratog og som militær Transport, hvilken Indtægt ikke har kunnet faaes særskilt.

153. h. & i. Opgaverne indbefatte tillige Indtægt af IIIdie Vognklasse med Extratog og som militær Transport.

155. k. l. & m. Denne Indtægt tillige indbefattet i Col. 152 og 153.

» n. Indtægt med Extratog og som militær Transport indeholdes for endel (Hamarbanen 1866—76, Rørosbanen 1877—78/79 samt Jæderbanen 1/3 1878—30/6 79) tillige i Col. 152 & 153, hvorfra de ikke har kunnet udskilles særskilt for hver Klasse.

186. Indtægt Pr. Ton refererer sig til Fragtgods (Col. 92 & 181), undtagen:

for Hovedbanen 1/9 1854—31/8 64
- Kongsvingerbanen 1863
- Hamarbanen 1863—65

for hvilke Baner og Tidsrum ingen særskilt Opgave haves over Tons Fragtgods; Indtægt pr. Ton er derfor i nævnte Tidsrum noget for lav, da fragtfrit Gods ikke har kunnet udskilles.

187. Indtægt pr. Tonkm. refererer sig til Fragtgods (Col. 106 & 181), undtagen:

for Hovedbanen 1/9 1854—31/12 67.
- Kongsvingerbanen 1863—67.
- Hamar—Grundset 1862—67

samt gjennemgaaende for Trondhjem—Størenbanen og Vestbanerne, Rørosbanen og Jæderbanen. For disse Baner og Tidsrum stiller Indtægt pr. Tonkilometer sig i Virkeligheden noget høiere, da Tonkm. af fragtfrit Gods ikke har kunnet udskilles.

194. o. Heri ikke medregnet Overskud ved Salg af Meyergaarden (Kr. 43 656.85), der er ført direkte til Indtægt for Banens Reservefond.

» p. Heri indbefattet Indtægt af den midlertidige Drift fra 1/9—31/12 1862 med Kr. 3 447.27.

» q. Heraf indbetalt af Solør- og Odalens Aktiebolag for Sidespor til Schyrud Masovn Kr. 5 849.90.

» r. — — — — — — — — — — — — 112.54.

» s. Heri indbefattet Overskud af den midlertidige Drift fra 6/9 til 31/12 1864 med Kr. 5 069.70.

ad Tabel V 6. Udgifter og Overskud.

Banernes Udgifter sammenfattes under følgende 5 Hovedgrupper:

Direktion, Hovedkontor m. m. indbefattende Udgifter vedkommende den almindelige Administration: Løn til Direktioner, Udgifter ved Hovedkontorerne, samt mindre Udgifter, som Omkostninger ved Udbetaling af Dividende, Agio-Konto (Hovedbanen), Provisions-Konto og L.

Trafiktjenesten omfatter Udgifter vedkommende Stationstjenesten for Expedition af Person- og Godstrafik, Telegraftjenesten, Togtjenesten (Konduktører), samt mindre Udgifter, som Kjørerløn, Erstatning for Varer o. L.

Drift og Vedligehold af rullende Materiel, særskilt for Lokomotiver og for Vogne.

Banens Vedligehold omfatter Udgifter vedkommende Vedligehold af Jernbanelinien med Broer, Bygninger, Telegraf, Stationspladse og andre Anlæg.

Andre Udgifter omfatte Udgifter til Beklædning og forskjellige Udgifter, der ikke direkte kunne henføres til nogen af de foregaaende Hovedgrupper.

Leie af rullende Materiel, efter særskilt for Lokomotiver og Vogne mellem Indtægt og Udgift foretagen Likvidation, er ogsaa medregnet, naar Leien omfatter saavel Godtgjørelse for Vedligehold og Rente- samt Amortisationsafgift, der ikke kan adskilles, (Østbanerne) eller naar Rente- og Amortisationsafgiften forekommer som Udgift uden at den medbrugende Bane har en tilsvarende Indtægt (Vestbanerne).

Col.

205. Fra 1866 til 1875, begge Aar inclusive, findes ingen Opgave over Udgifter vedkommende Togtjenesten (Konduktører) særskilt for Hoved- og Kongsvingerbanerne, men derimod for begge Baner samlet, idet Kongsvingerbanens Andel i disse Udgifter er indbefattet under Posten Drift af Vogne. Af denne Post er den her udskilt ved at fordele Togtjenestens Udgifter paa begge Baner i Forhold til de paa hver af Banerne gjennemløbne Vognkilometer.

204. & 205. a. Heri ikke indbefattet Jæderbanens Udgifter paa disse Poster for de 4 første Maaneder af Driften (1/3—30/6 1878), da særskilt Opgave mangler om Fordelingen mellem Col. 204 og 205.

217. t. Omkostningerne ved Vedligehold af Banen og dens Bygninger bares i de første 5 Aar efter Banens Aabning udelukkende af de engelske Kontrahenter, undtagen hvad angik Istandsættelse af almindelig Slitage.

234. Ved Udarbeidelsen af denne Colonne er Overskud pr. Kilometer Driftslængde (Col. 233) regnet i p.Ct. af den i Banen nedlagte Kapital pr. Banekilometer (Tab. IV 1. Col. 9). Kapitalen er bleven forøget i det Forhold hvori vedkommende Bane paa Grund af Benyttelse af anden Banes Eiendom har bidraget til Forrentning af dennes Kapital, medens paa den anden Side tilsvarende Formindskelse har fundet Sted, naar vedkommende Bane har været Eier og har havt Indtægt af saadant Fællesskab.

Col.

235. Colonnen indeholder:
Hovedbanen:
1. Tab paa Driften af Strømmen Sidebane, der udredes af Hovedbanen i Henhold til kgl. Resolution af 7de Oktober 1852 og 31te Juli 1854.
2. Banens Tilskud til Øierens Regulering (indtil 1867).
3. Øierdampskibets Underbalance (1866—1871).
Drammen—Randsfjordbanen: Udgifter i Anledning Vedligehold af Seilløb i Randsfjorden og Aadalselven, Underbalance paa Dampskibsfart paa Tyrifjorden og Spirillen.

236. Hovedbanen. Heri indbefattet Rente af Grunden i Henhold til Kontrakt af 17de Decbr. 1850 (£ 1 200 efter Cours).

237. a. Heraf afskrevet vedkommende Hovedbanens særskilte Formue:

1867	Kr.	52 959.47.
1868	-	20 000.00.
1869	-	10 073.22.

» b. I 1872 blev Hovedbanens særskilte Formue udskilt og derved afskrevet paa Banens Kapitalkonto udenfor Aarets Driftsoverskud Kr. 118 397.42.

» c. Desuden afdraget paa Ballastsidebanernes Kapitalkonto udenfor Aarets Overskud Kr. 2 559.10 ved Reduktion af Beregningsprisen for de i disse henliggende Skinner.

» d. Afdrag paa Kapitalkonto vedkommer alene Hamar—Grundsetbanen.

» e. Vedkommer alene Hamar—Grundsetbanen.

» f. Desuden Kr. 118 397.42 udenfor Aarets Driftsoverskud.

238. g. Grundfond for en Pensions- og Understøttelseskasse for Jernbanebetjente.

239. For Hovedbanens Vedkommende indeholder Colonnen foruden den regnskabsmæssige Afsætning i Aaret tillige Udgifter til Viadukternes Fyldning m. m.

» h. Desuden er bleven tillagt Reservefondet udenfor Aarets Driftsoverskud Kr. 32 623.50 (de uprioriterede Aktiers Udbytte med Rente af den midlertidige Drift).

» i. Uheld ved Bredtvedt, Kr. 48 741.07, heri medregnet.

» k. Heraf Udgift ved Rabat ved Salg af 5 pCt. Obligationer Kr. 8 555.60.

» l. Heraf Rabat ved Salg af Obligationer Kr. 2 420.

» m. Desuden Kr. 43 656.85 tillagt Reservefondet som Overskud ved Salg af Meyergaarden, der her ikke er medtaget i Aarets Indtægter, som Banens Drift uvedkommende.

» n. Heraf Uheld ved Sandnæs Kr. 17 491.10.

» o. Desuden tillagt Reservefondet Kr. 12 592.40 som Overskud af den ældre Drift.

» p. Stokke Udglidning Kr. 8 761.37 heri medregnet.
Vestbanerne. Den aarlige Afsætning til Reservefond er forøget med Fondenes Renteindtægt. Endvidere er det til Afskrivning af Rabaten for Kreditbanklaanene afsatte henregnet til Afsætning til Reservefond, der atter har maattet udrede de til Afskrivningen fornødne Beløb.

» q. Heraf Uheld ved Mjøndalen Kr. 3 871.13.

240. De i denne Colonne opførte Beløb referere sig til den Del af Dividende, der er afsat af Banens eget Driftsoverskud i Aaret. For Hovedbanens Vedkommende kommer hertil et Tillæg, som Indtægt af Banens særskilte Formue.

» f. Heraf afsat til Udbyttekonto for de uprioriterede Aktier Kr. 4 412.62. Resten Kr. 201 750 uddelt som Udbytte til de prioriterede Aktier.

» g. Efter Udbetalingen af Dividenden udgjorde de uprioriterede Aktieejeres Udbyttekonto Kr. 3 351.77.

» h. Ved Dividende-Udbetalingen blev foruden over dette Beløb (Kr. 245 083) disponeret over de uprioriterede Aktieeieres Udbyttekonto Kr. 3 351.77 samt over Reservefondets Beholdning Kr. 2 480.87. Efter Dividendeuddelingen udgjorde Udbyttekontoen Kr. 40.45, der er forbrugt ved næste Aars Dividendeuddeling.

» i. Beløbene referere sig alene til Hamar—Grundsetbanen.

» k. Alene Hamar—Grundset vedkommende.

241. (Dividende i pCt. af Aktiekapitalen) referere sig til den samlede udbetalte Dividende i Aaret.

245. l. Opgaver over Reservefond referere sig til Hamar—Grundset.

» m. Opgaver over Reservefond vedkomme alene Trondhjem—Støren.

Trykfeil og Rettelser.

Til Tabellerne:

Side 17. I Texten til Col. 119 & 120 Tab. II 4 staar: «aux Stationes,» læs: «près des stationes».
- 42. Tab. IV 1 Col. 9 til Smaalensbanen, Driftsperioden $^{1}/_{1}$—$^{30}/_{6}$ 1879 staar: 129 397, læs: 129 412.
- 45. Tab. IV 1 til Samtlige Baner Driftsaaret $^{1}/_{7}$1878—$^{30}/_{6}$ 79 Col. 6 staar: 8 490 139, læs 8 490 138.
  — 7 « 75 515 524 - 75 551 523.
- 60. I Colonnerne 25, 26 og 28 Tab. V 2 vedk. Samtlige Baner for Driftsperioden $^{1}/_{1}$—$^{30}/_{6}$ 1878 er Personbefordringen paa Jæderbanen i de 4 første Maaneder af Banens Drift ikke indbefattede; medregnes denne erholdes: Col. 25 (IIden Vognklasse) 98 108 Reisende.
  — 26 (IIIdie do.) 546 519 —
  — 28 (alle Klasser) 666 680 —
- 112. Tab. V 6 vedk. Østbanerne Driftsperioden $^{1}/_{7}$1878—$^{30}/_{6}$79 Col. 203, læs: 308.
  — 208, - 1 388.

Til Indledning og Text:

Side 22. Tredie Linie fra neden under Rubriken «Tidsrum» staar: «$^{1}/_{9}$1865—75», læs: $^{1}/_{9}$1865—70.
- 50. 4de Linie franeden vedk. Rubrik Indtægt ved Persontrafik pr. Km. Driftslængde staar: 873, læs: 893.

Normalprofiler

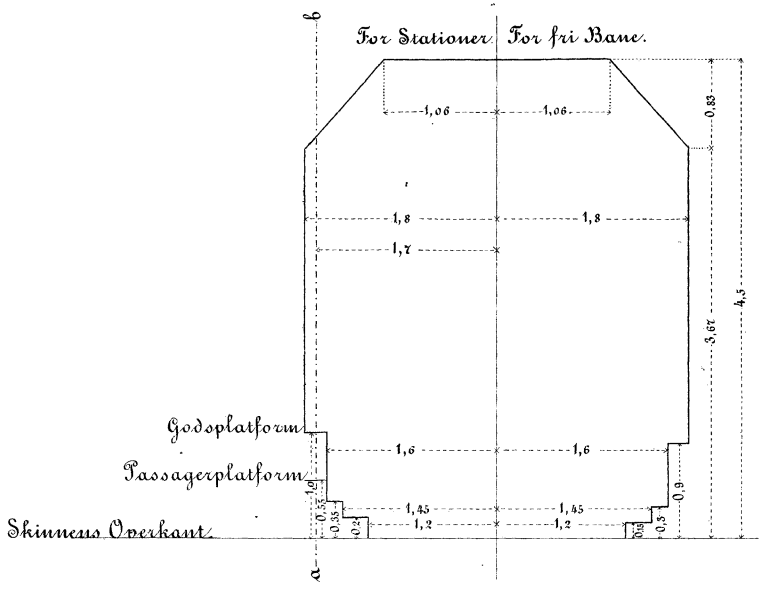
I

for Statsbanerne approberede af det kgl. Departement for det Indre i Henhold til Tjenestereglementets § 91 ved Skr. til Trafikdirektören af 9de Sept. 1880.

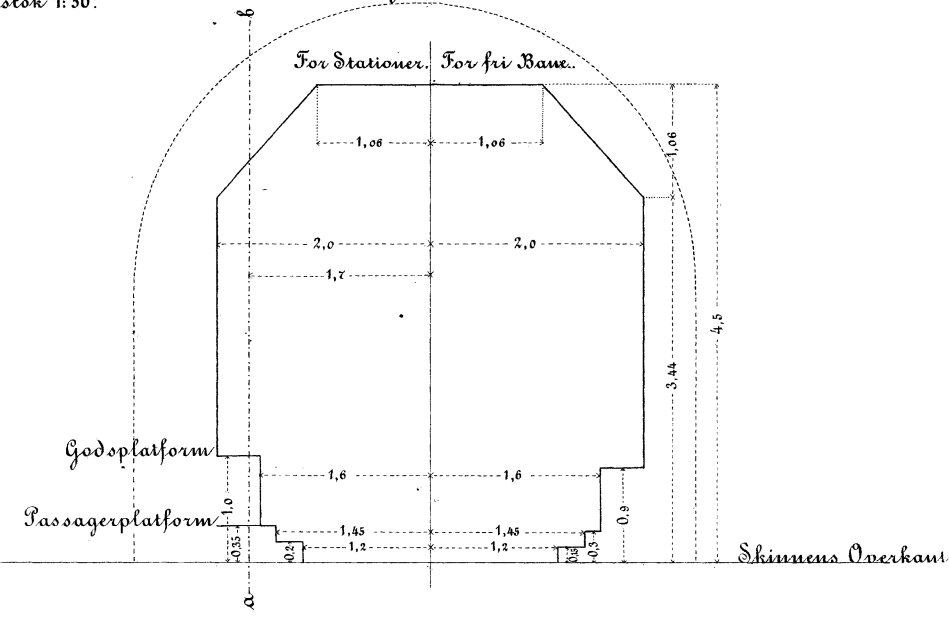
Bredsporede Baner (Sporvidde 1,435 m.)

Maalestok 1:50.

Kongsvingerbanen.

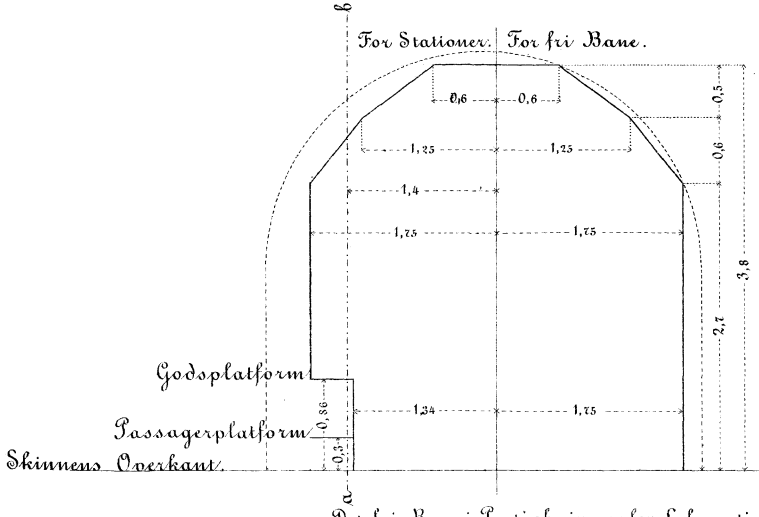


Övrige Baner.

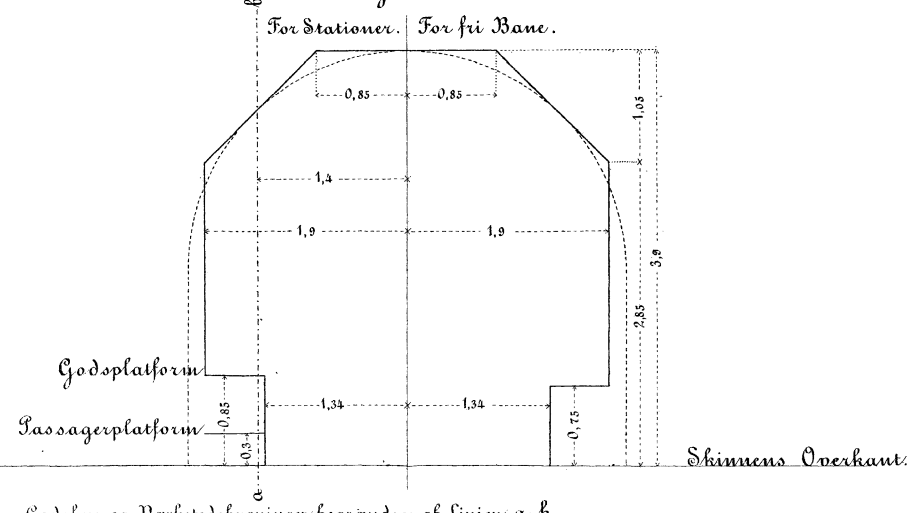


Smalsporede Baner (Sporvidde 1,067 m)

Rörosbanen.



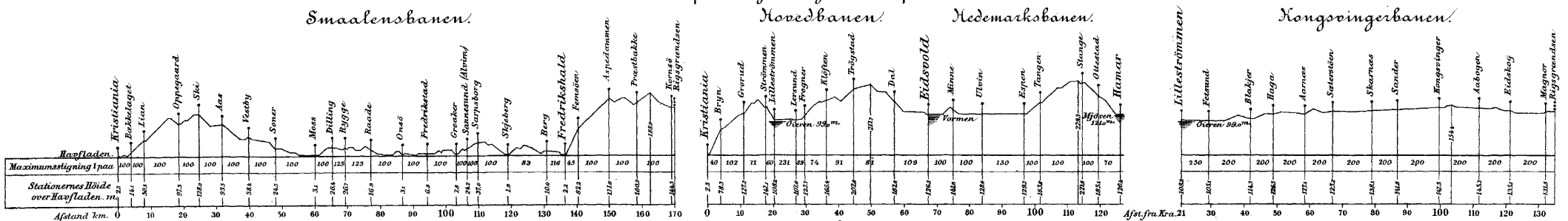
Övrige Baner.

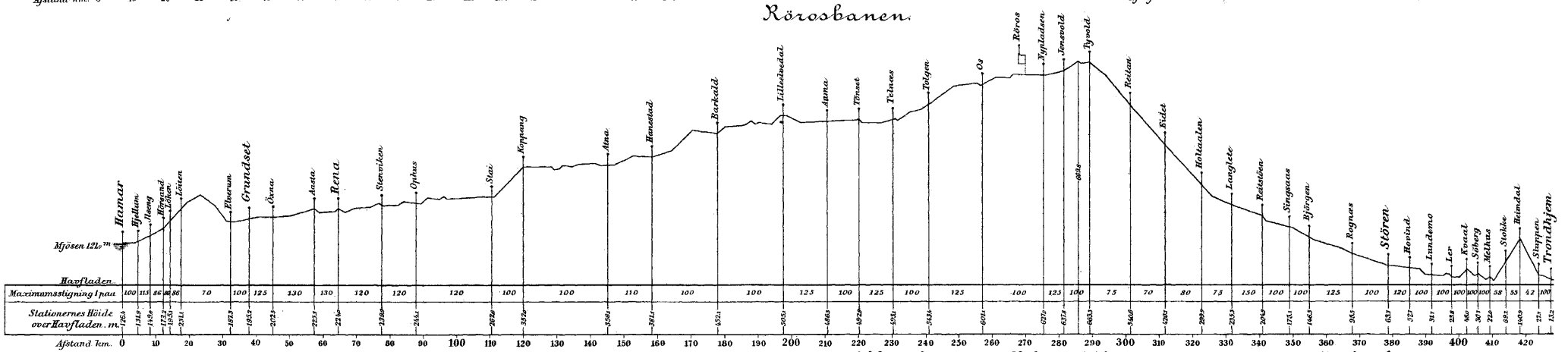


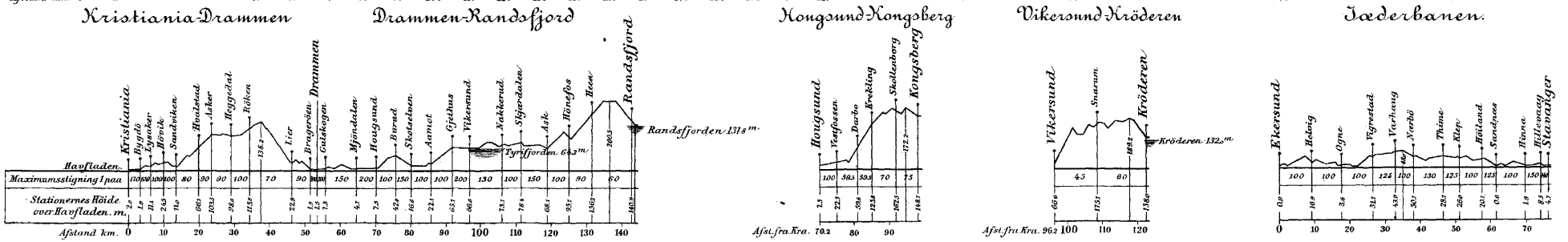
Det fri Rum i Portaabninger for Lokomotivremisser, Vognremisser, Godshus og Værkstedsbygninger begrændses af Linien a b.

Længdeprofiler.

Maalestok 1:1000000 for Længden og 1:10000 for Höiden.





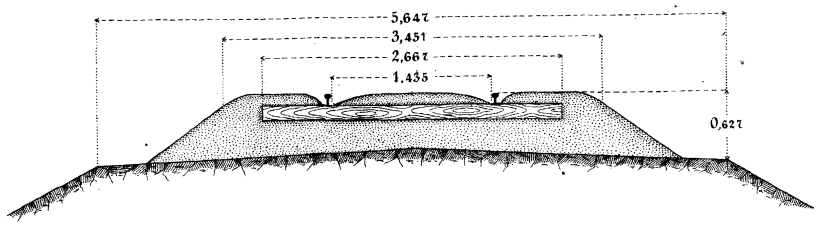


Den private Opmaalings lith. Anstalt Kristiania.

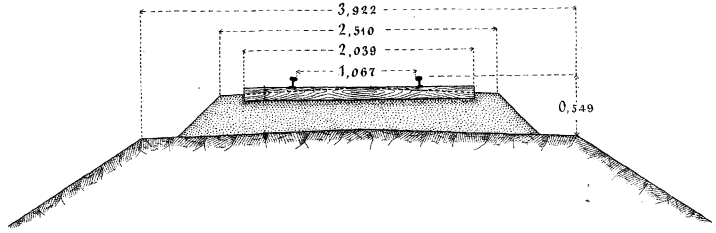
Grusningsprofiler.

Maalestok 1:50.

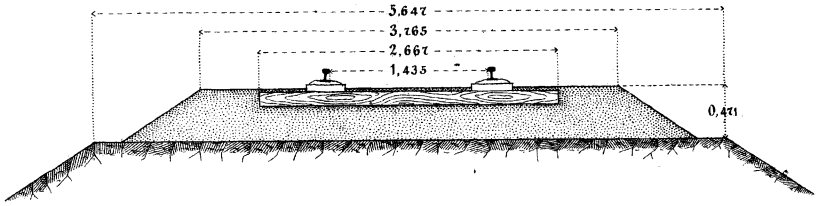
Smaalensbanen.



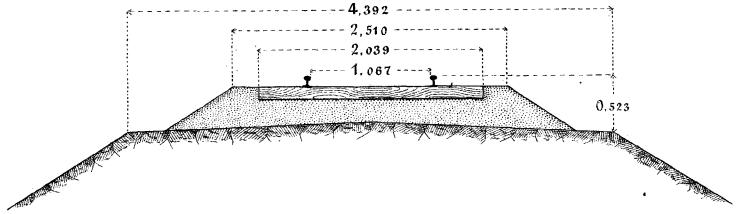
Rörosbanen.



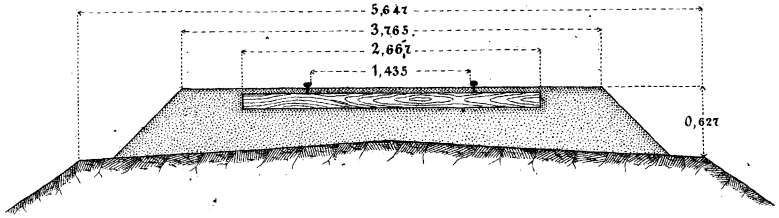
Hovedbanen.



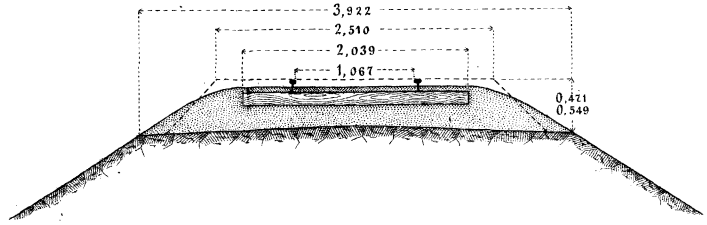
Vestbanerne.



Kongsvingerbanen.



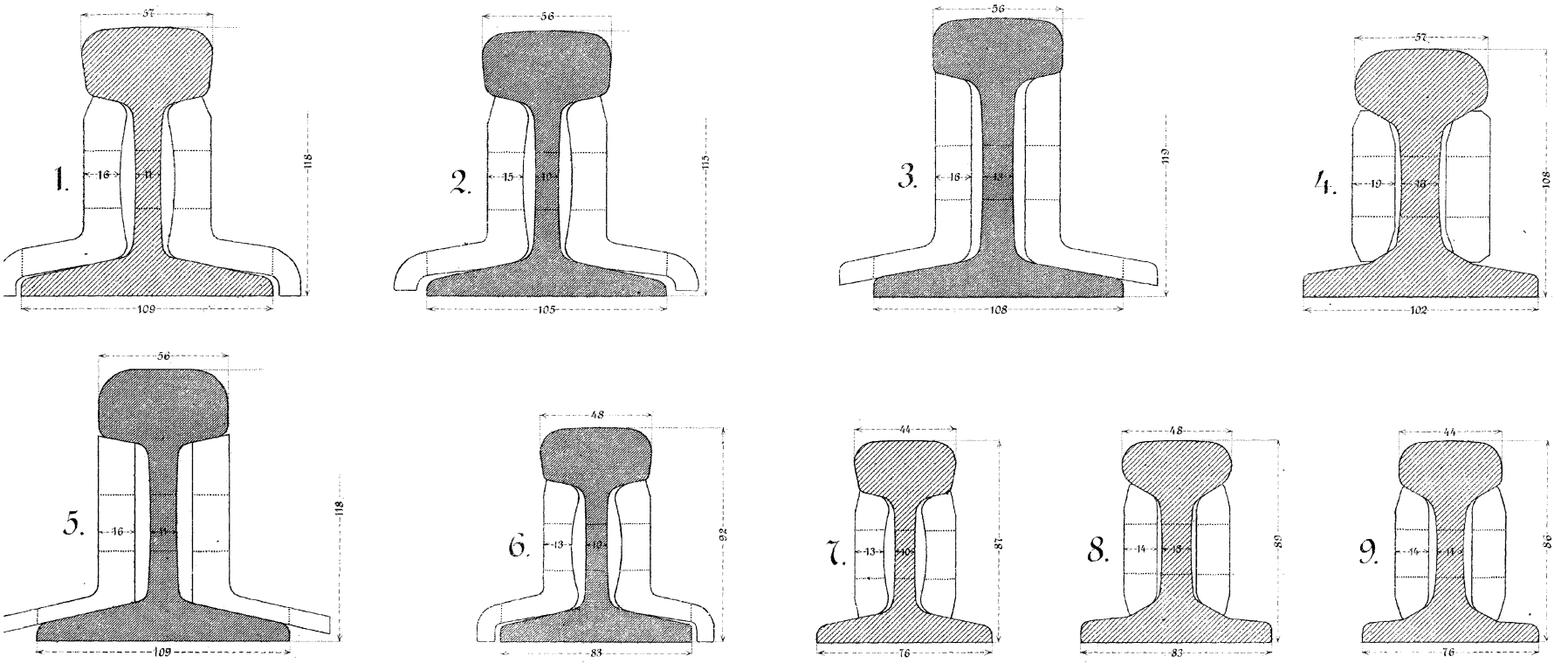
Jæderbanen.



Den private Opmaalings lith. Anstalt Kristiania.

Skinneprofiler

i halv naturlig Størrelse.



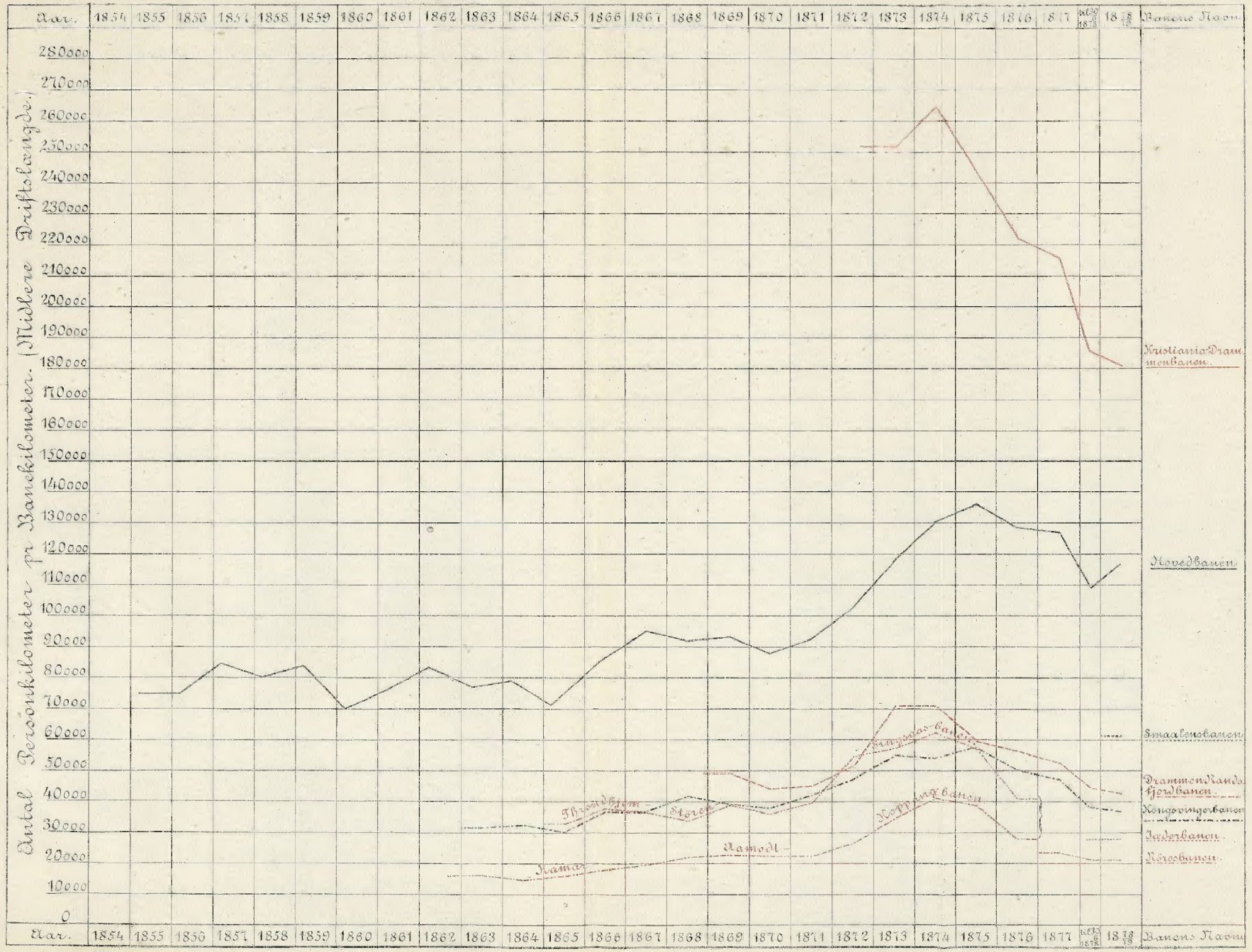
Profil. №	Banernes Navn.	Sporlængde.*)		Skinnevægt.		Vægt af Lasker.		Vægt af Laskeskrue og Mötrik.	Laskens Længde.	Laskeskruens Diameter.
		Staal.	Jern.	Staal.	Jern.	Staal.	Jern.			
		Kilometer.		Kgr. pr. löb. M. (Lbs. pr. Yard)		Kgr. pr. Par.		Kgr. pr. Stk.	Millimeter.	
1	Smaalensbanen	4.0	146.5	29.76 (60)	29.76 (60)	13.36	9.11	0.65	508	22
2	Do	36.5	.	27.28 (55)	.	11.67	.	0.65	500	22
3	Hovedbanen	57.5	35.9	29.76 (60)	29.76 (60)	11.40	7.10	0.43	457	20
4	Kongsvingerbanen	.	110.4		30.75 (62)	.	5.70	0.63	381	22
5	Do	20.9	.	30.00 (60.47)	.	13.00	.	0.63	600	23
6	Rörosbanen	7.0	124.1	19.84 (40)	19.84 (40)	6.30	4.40	0.41	406	20
6	Vestbanerne	20.1	190.4	19.84 (40)	19.84 (40)	6.30	4.40	0.41	406	20
7	Rörosbanen	.	240.1	.	17.36 (35)		4.06	0.41	406	20
7	Vestbanerne		21.9		17.36 (35)		4.06	0.41	406	20
7	Tæderbanen	.	81.1	.	17.36 (35)	.	4.06	0.41	406	20
8	Rörosbanen	.	10.4		20.34 (41)		3.00	0.43	286	20
9	Do	.	70.2		17.86 (36)		3.00	0.43	286	20

*) Sidespor medregnede.

Den private Opmaalings lith Anstalt Kristiania.

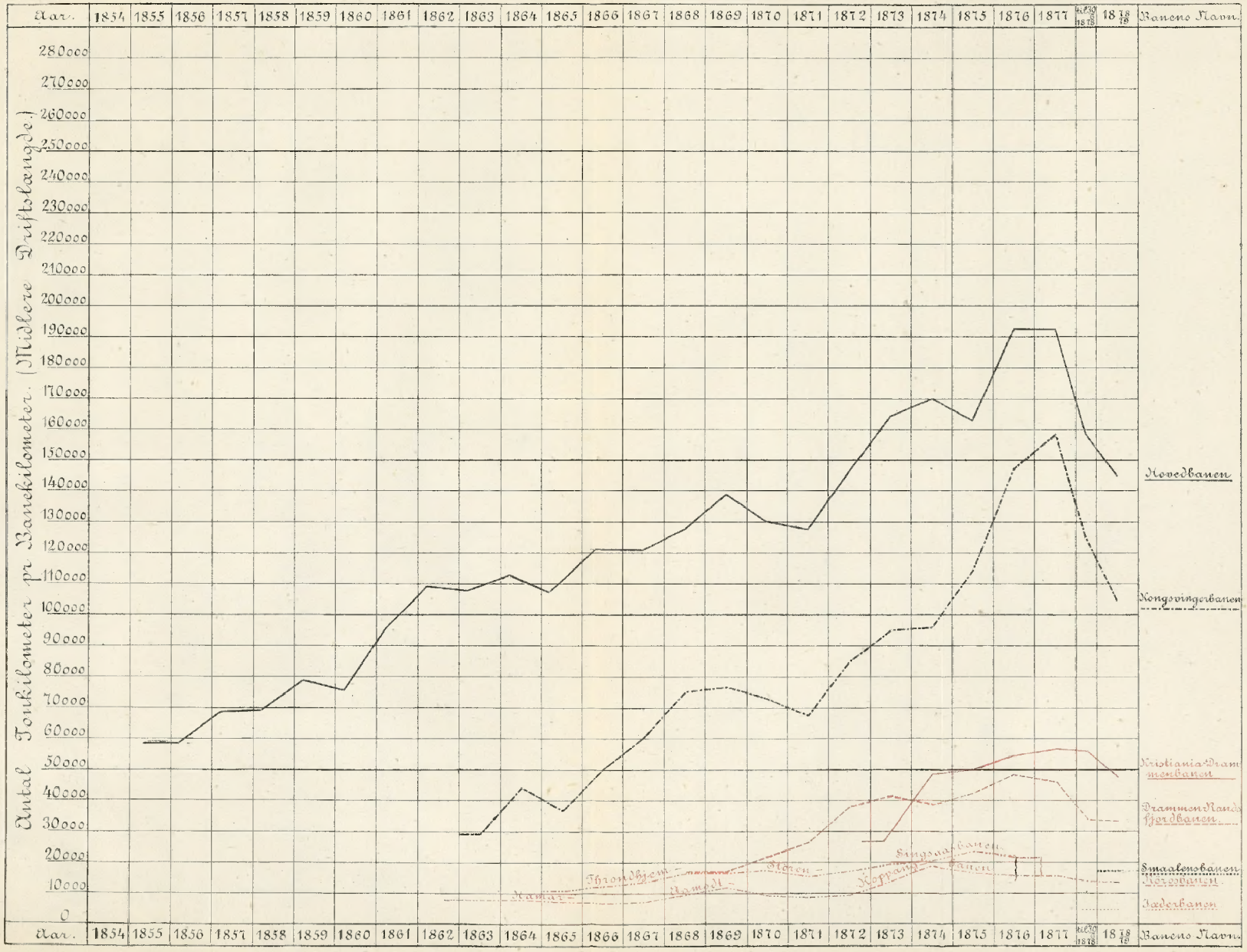
Grafisk Fremstilling

af Personbefordringens Udvikling paa de norske Jernbaner Aarene 1854–1879.



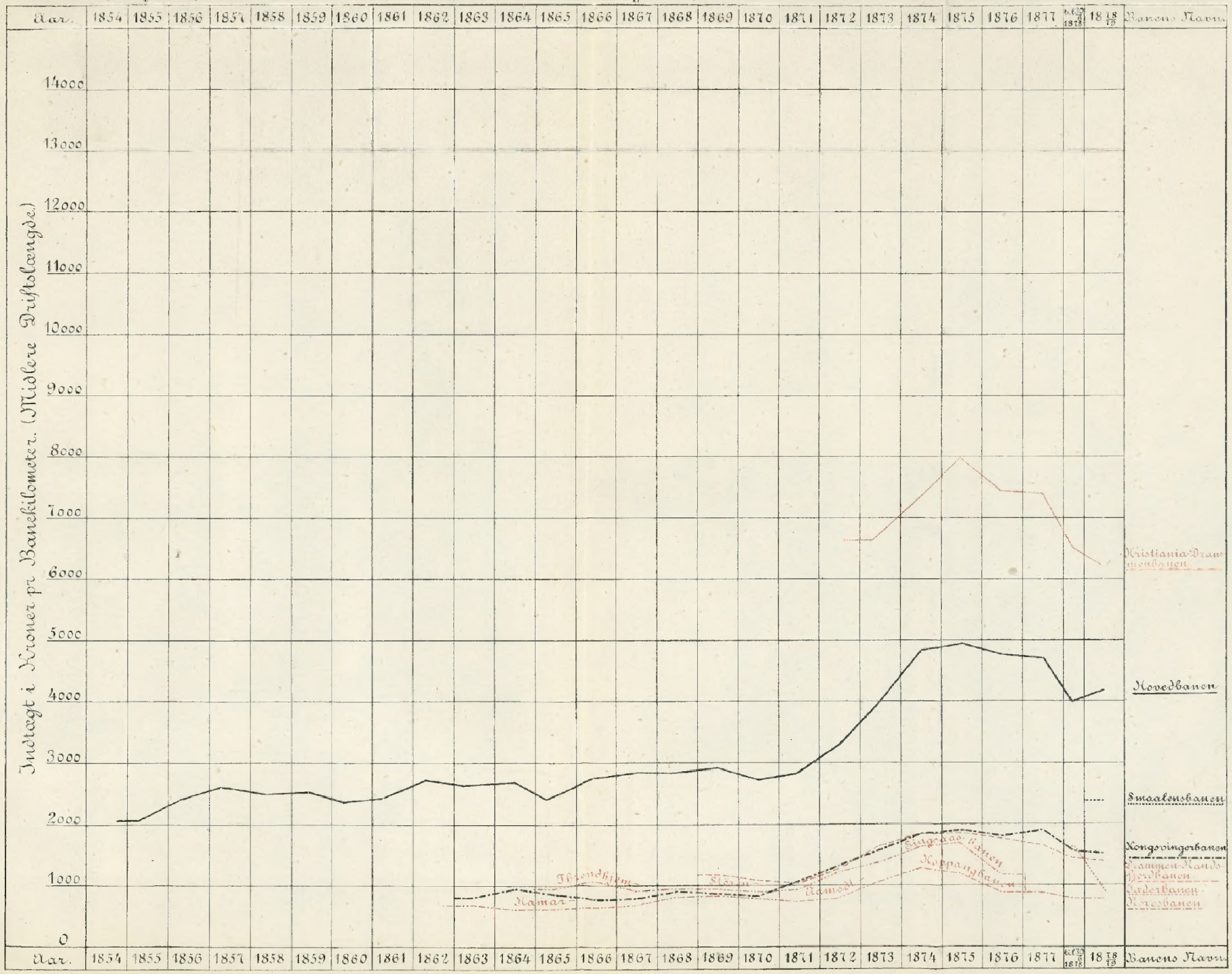
Grafisk Fremstilling

af Godsbefordringens Udvikling paa de norske Jernbaner Aarene 1854–1879.



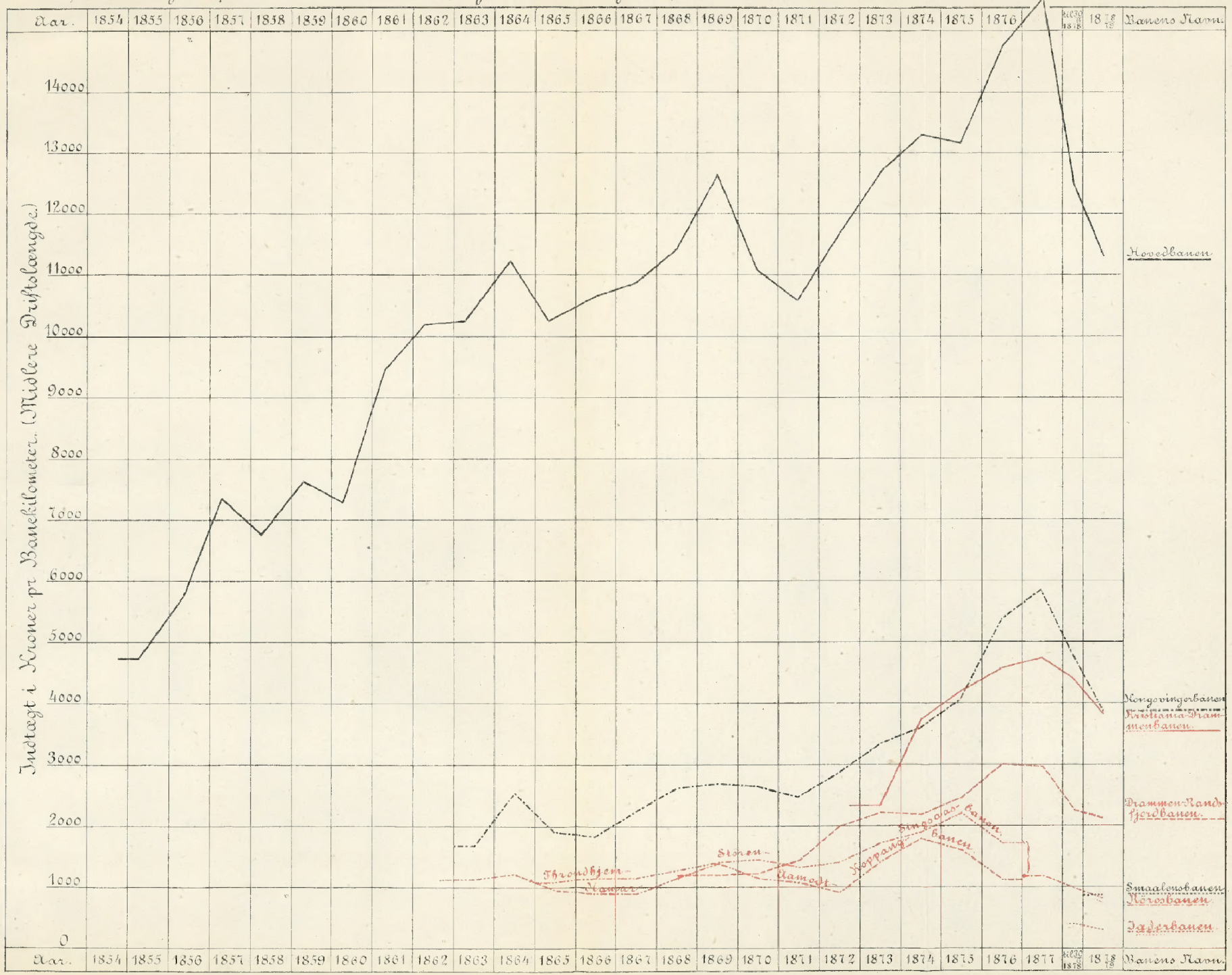
Grafisk Fremstilling

af Indtægter pr Banekilometer af Personbefordringen paa de norske Jernbaner Aarene 1854–1879



Grafisk Fremstilling

af Indtægter pr Banekilometer af Godsbefordringen paa de norske Jernbaner Aarene 1854–1879.

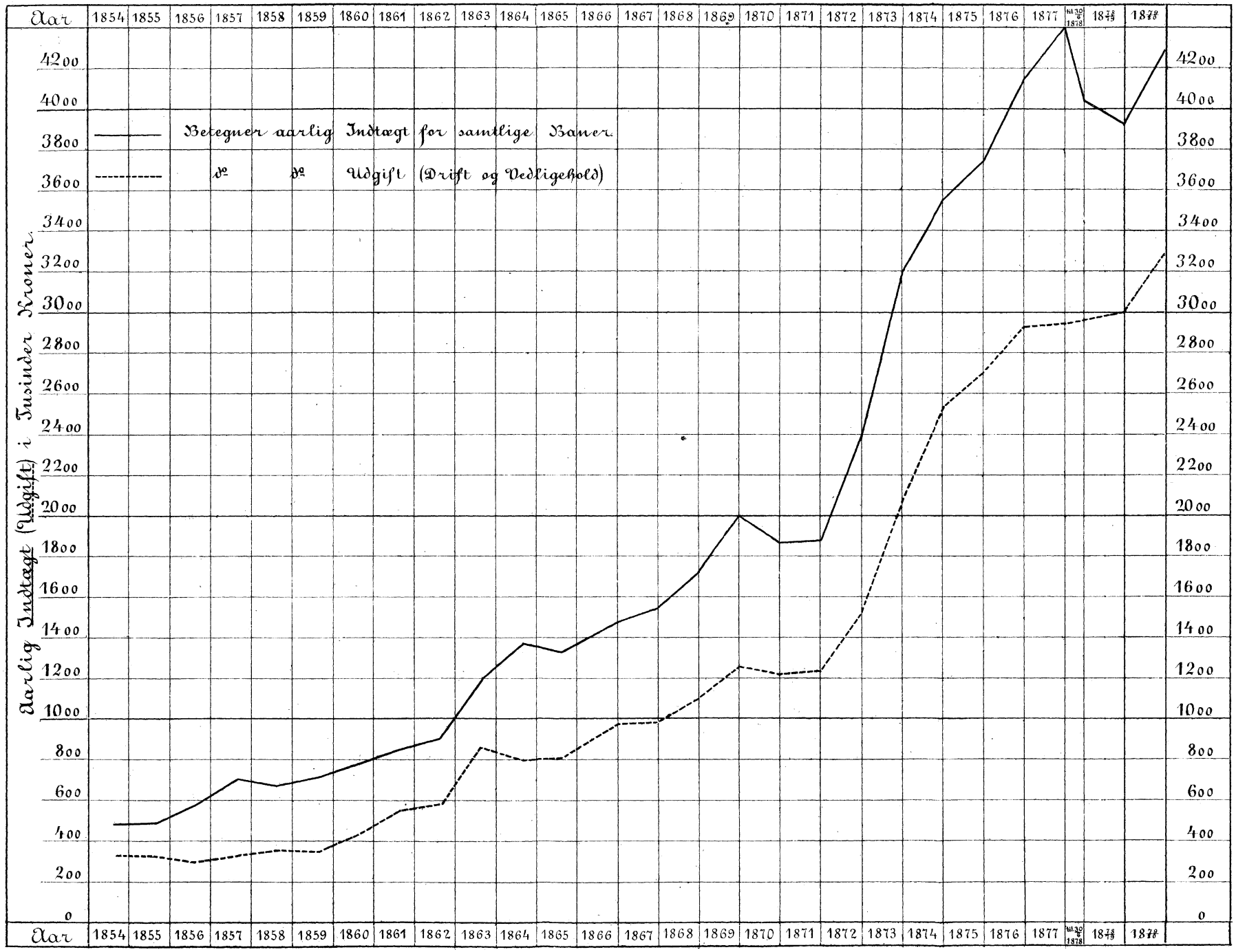


Grafisk Fremstilling

af de samlede Indtægter pr Banekilometer ved de norske Jernbaner Aarene 1854–1879:

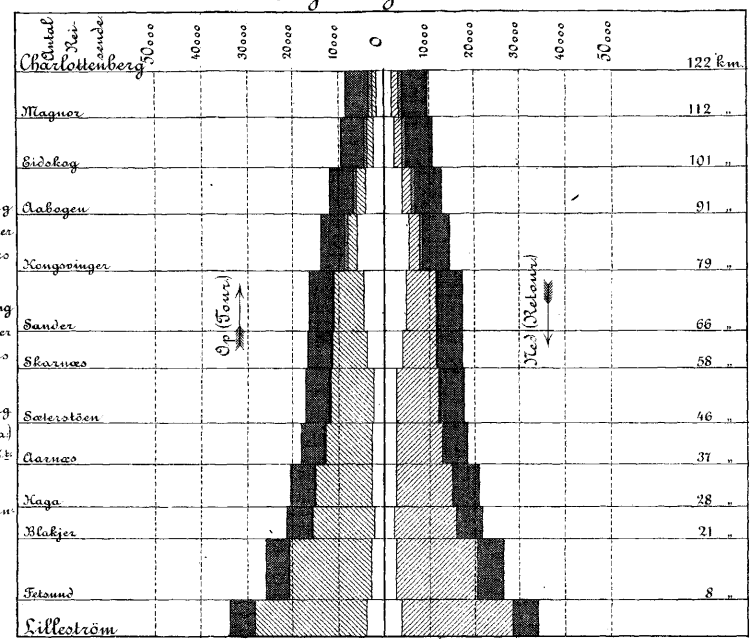
Grafisk Fremstilling

af de samlede aarlige Indtægter og Udgifter ved de norske Jernbaner Aarene 1854–18 79/80



Grafisk Fremstilling af Personbefordring paa Östbanerne 1878-1879.

Kongsvingerbanen.

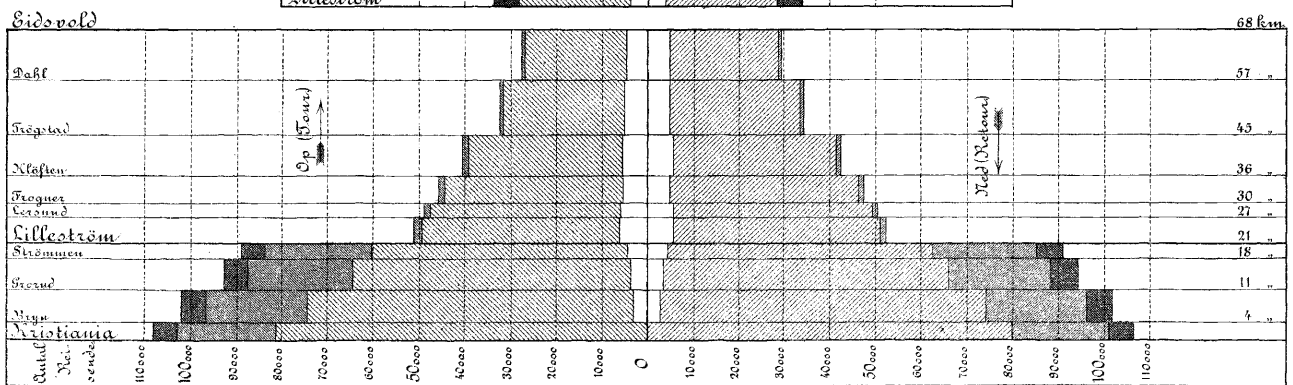


Tegnforklaring: (Hovedbanen.)

- betegner Personbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) den svenske Banes Stationer.
- betegner Personbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) Kongsvingerbanens Stationer.
- betegner Personbefordring fra (til) Kristiania til (fra) Hovedbanens øvrige St.
- betegner den øvrige Personbefordring paa Banen.

Tegnforklaring: (Kongsvingerbanen.)

- betegner Personbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) den svenske Banes Stationer (gjennemgangstrafik).
- betegner Personbefordring fra (til) Kongsvingerbanens Stationer til (fra) den svenske Banes Stationer.
- betegner Personbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) Kongsvingerbanens Stationer.
- betegner den øvrige Personbefordring paa Banen.



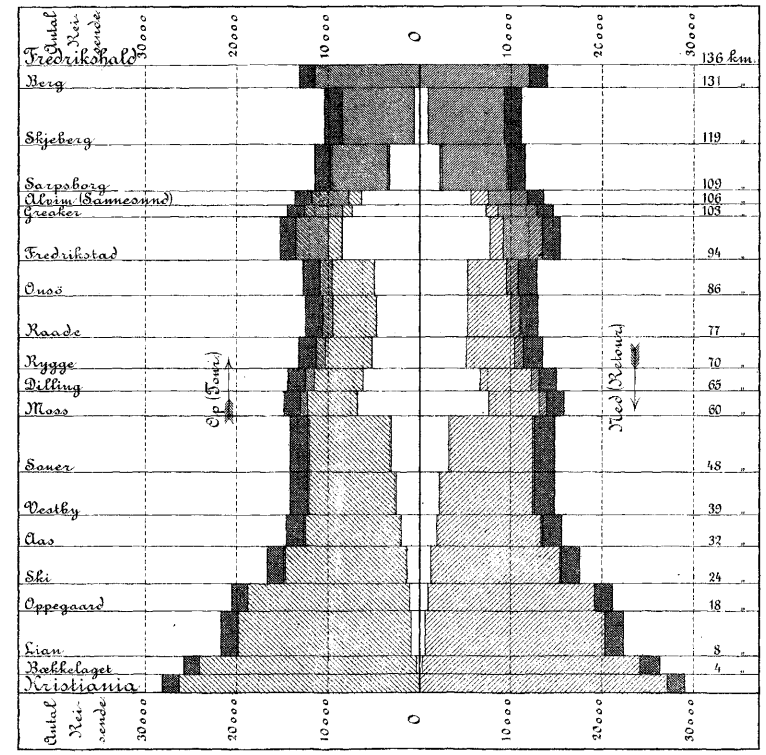
Hovedbanen.

Den private Opmaalings lith Anstalt Kristiania.

Tegnforklaring: (Smaalensbanen)

- betegner Personbefordring fra (til) Kristiania til (fra) Fredrikshald
- „ do fra (til) Fredrikshald til (fra) Banens Mellemst.
- „ do fra (til) Kristiania til (fra) do do
- „ øvrige do paa Banen.

*Smaalensbanen (Kristiania Fredrikshald) 1/1 1879 - 30/6 1879.



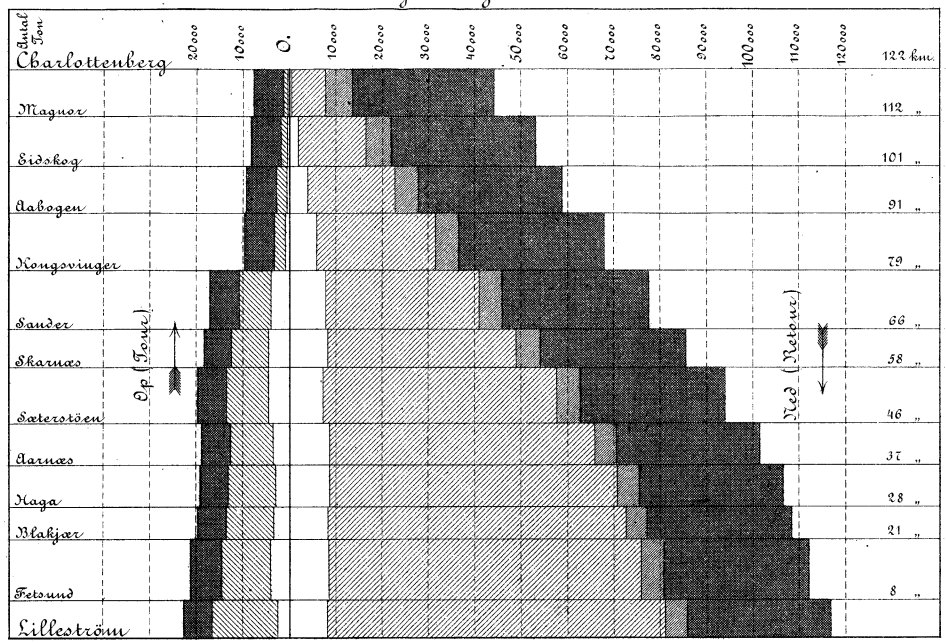
*Maalestok fordoblet for direkte Sammenligning med Trafiken paa de øvrige Östbaner.

Grafisk Fremstilling af Godsbefordring paa Östbanerne 1878-1879.

Kongsvingerbanen

Tegnforklaring:
(Hovedbanen.)

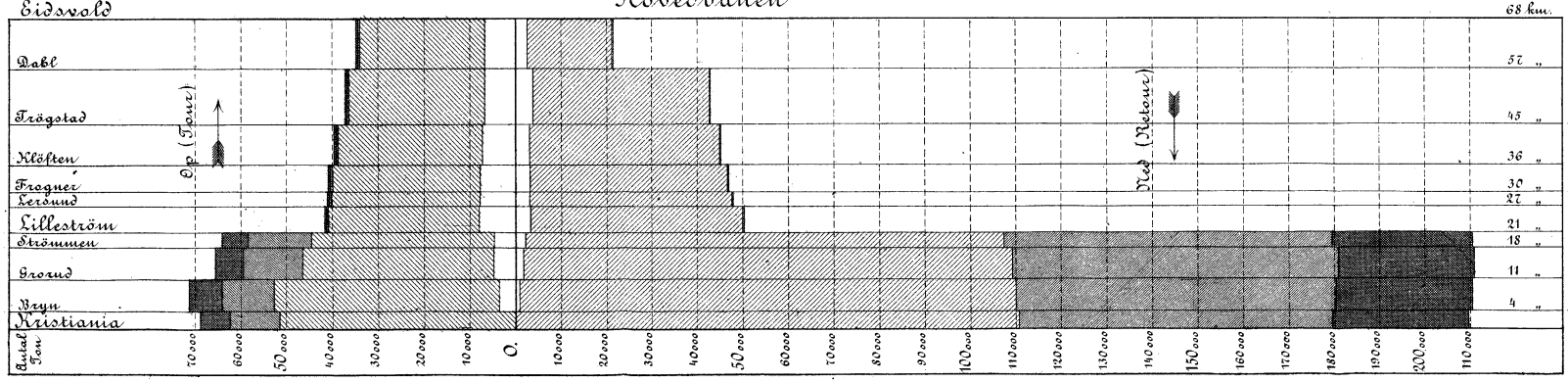
- betegner Godsbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) den svenske Banes Stationer.
- betegner Godsbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) Kongsvingerbanens Stationer.
- betegner Godsbefordring fra (til) Kristiania til (fra) Hovedbanens övrige St.
- betegner den övrige Godsbefordring paa Banen.



Tegnforklaring:
(Kongsvingerbanen.)

- betegner Godsbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) den svenske Banes Stationer (Gjennemgangstrafik)
- betegner Godsbefordring fra (til) Kongsvingerbanens Stationer til (fra) den svenske Banes Stationer.
- betegner Godsbefordring fra (til) Hovedbanens Stationer til (fra) Kongsvingerbanens Stationer.
- betegner den övrige Godsbefordring paa Banen.

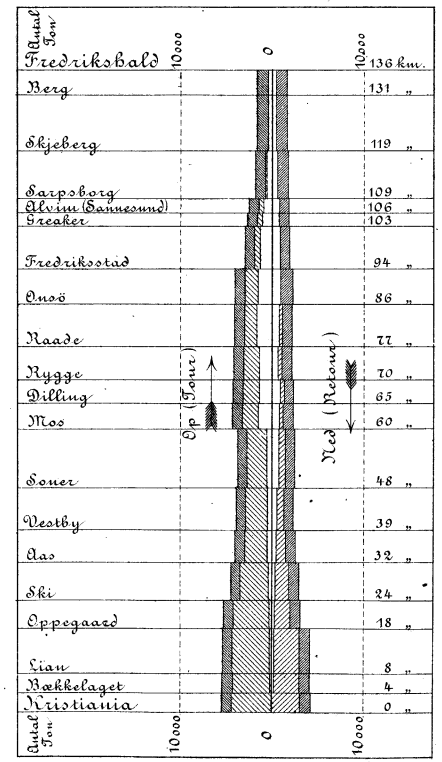
Hovedbanen



Tegnforklaring:
(Smaalensbanen.)

- betg. Godsbefordring fra (til) Kristiania til (fra) Fredrikshald.
- betg. Godsbefordring fra (til) Kristiania til (fra) Banens Mellemstationer.
- betg. den övrige Godsbefordring paa Banen.

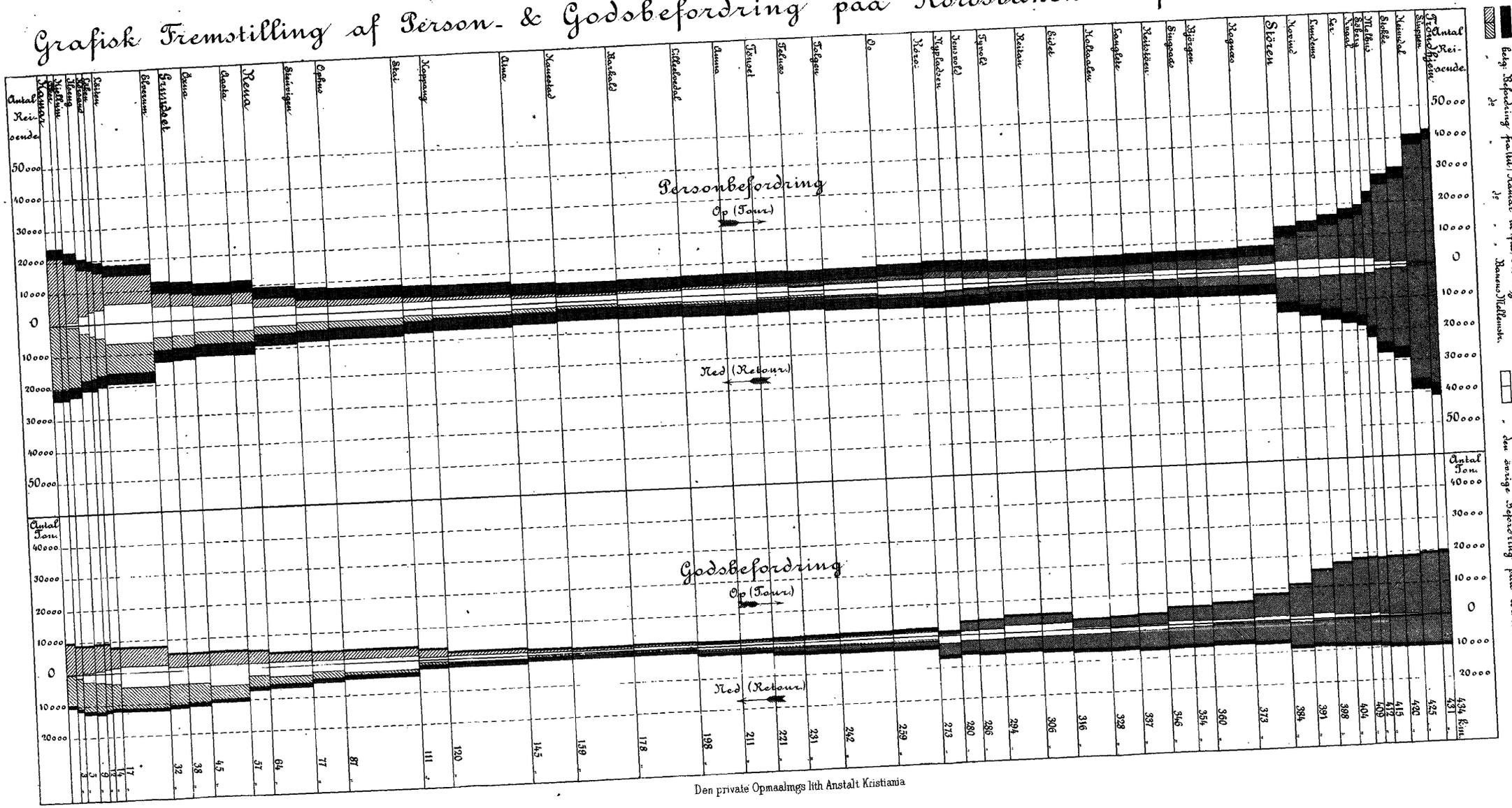
*Smaalensbanen 1/1 1879 - 30/6 1879.
(Kristiania-Fredrikshald)



*Maalestok fordoblet for direkte Sammenligning med Trafiken paa de övrige Östbaner.

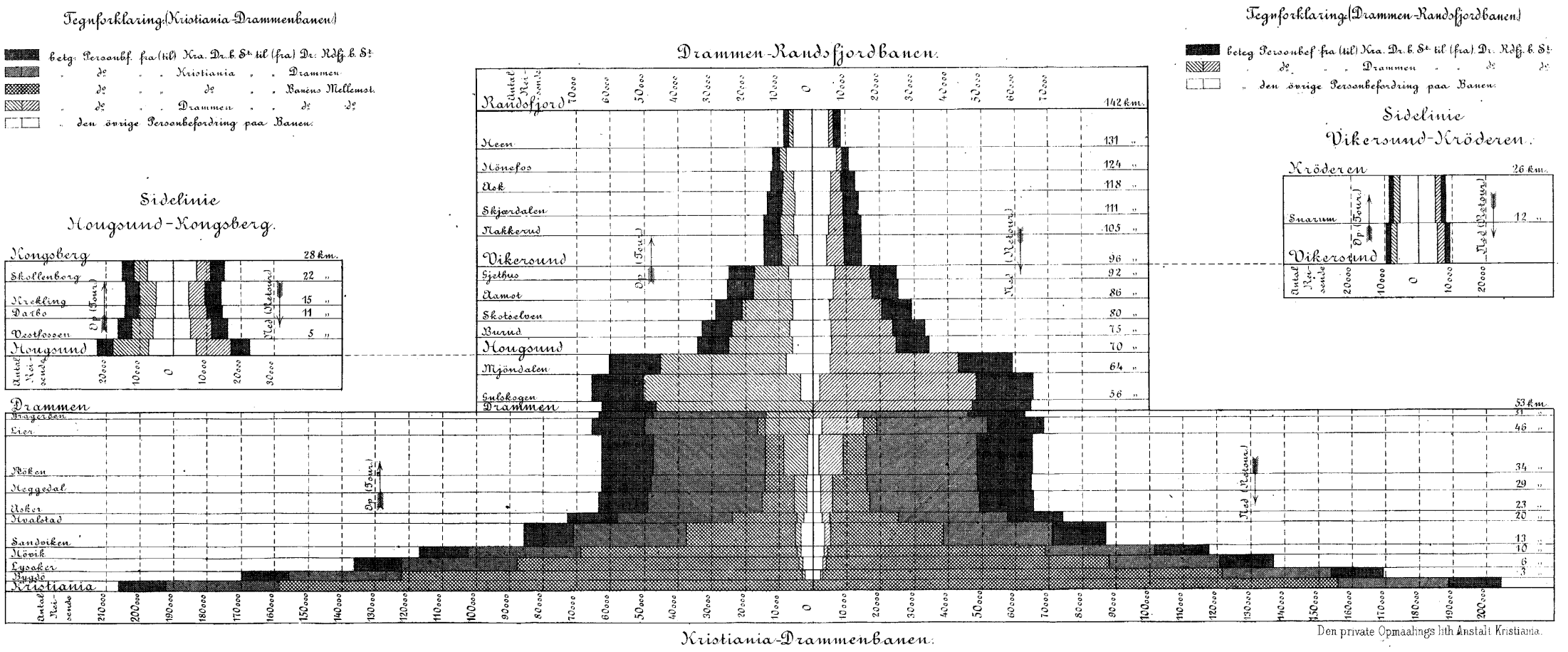
Den private Opmaalings lith Anstalt Kristiania

Grafisk Fremstilling af Person- & Godsbefordring paa Rörosbanen Driftsaaret 1/7 1878–30/6 1879.



Den private Opmaalings lith Anstalt Kristiania

Grafisk Fremstilling af Personbefordring paa Vestbanerne Driftsaaret 1/1 1878 30/6 1879.



Den private Opmaalings lith Anstalt Kristiania.

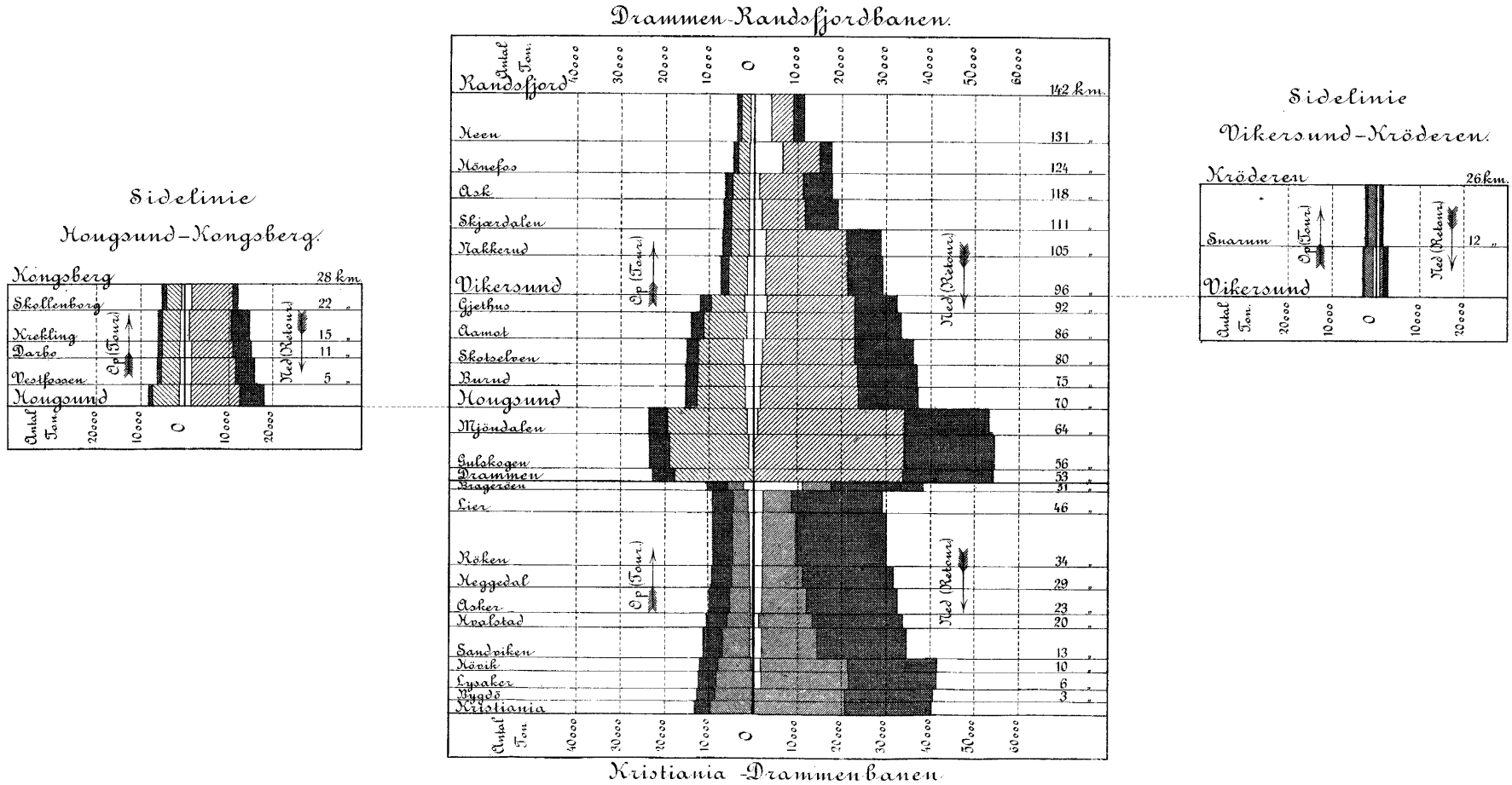
Grafisk Fremstilling af Godsbefordring paa Vestbanerne Driftsaaret 1/1 1878 – 30/6 1879.

Tegnforklaring: (Kristiania-Drammenbanen)

- betg. Godsbf. fra (til) Kra. Dr. banens St. til (fra) Dr. Rdfj. banens St.
- „ do. „ „ Kra. til (fra) Kra. Dr. banens övrige St.
- „ den övrige Godsbefordring paa Banen.

Tegnforklaring: (Drammen-Randsfjordbanen)

- betg. Godsbf. fra (til) Kra. Dr. banens St. til (fra) Dr. Rdfj. banens St.
- „ do. „ „ Dr. til (fra) Dr. Rdfj. banens St.
- „ den övrige Godsbefordring paa Banen.



Den private Opmaalings lith Anstalt Kristiania.

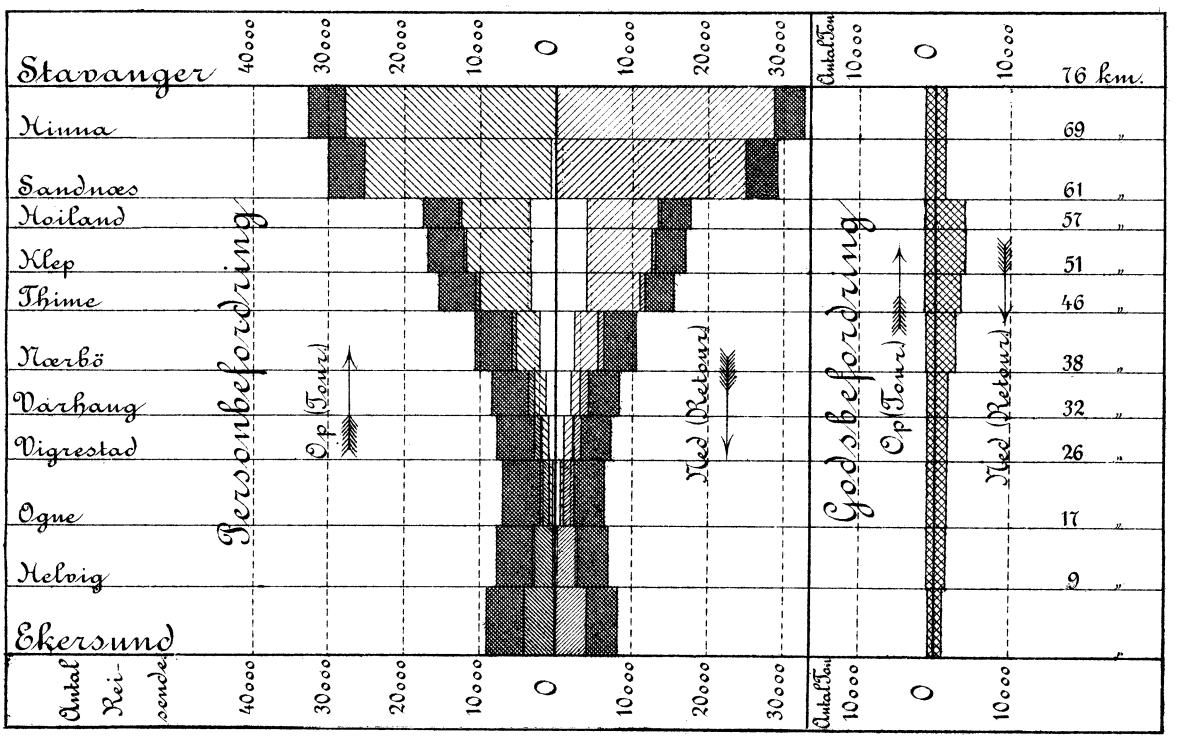
Grafisk Fremstilling

af

Person- og Godsbefordring paa Jæderbanen Driftsaaret 1/7 1878 - 30/6 1879.

Tegnforklaring:

- betg: Personbf fra (til) Ekersund til (fra) Stavanger
- „ do „ „ do „ „ Banens Mellemstr.
- „ do til (fra) Stavanger fra (til) do do
- „ den øvrige Personbefordring paa Banen.
- „ „ samlede Godsbefordring „ do



Den private Opmaalings lith. Anstalt Kristiania.

OVERSIGTSKART
over
NORGES JERNBANER
ved Udgangen af Juni 1879.
Maalestok 1:1600000
Jernbaner i Drift.
do. under Arbeide.
Tilstødende svenske Jernbaner
Stenkjer
Levang
Kristiansund
Molde
Salsbrug
Røros
Hjerkinn
Dovrefjeld
Lillehammer
Gjøvik
Hønefoss
Kongsberg
Drammen
Christiania
Christiansand
Stavanger
Bergen
Trondhjem
Gjøvik
Hamar
Eidsvold
Kongsvinger
Karlstad
Arendal
Skien
Tønsberg
Fredrikshald
Strømstad
Gøteborg
Uddevalla
Lidköping
Skara
Falkenberg
Varberg
Halmstad
Helsingborg
Malmö
Ystad
Trelleborg
Kristianstad
Christianopel
Karlshamn
Kristianopel
Ronneby
Carlscrona
Vexiö
Lagmanshult
Alingsås
Velanda
Herrljunga
Varberg
Kristiansand
Flekkefjord
Egersund
Christiansand
Arendal
Skien
Tønsberg
Christiania
Drammen
Hønefoss
Gjøvik
Lillehammer
Hamar
Eidsvold
Kongsvinger
Karlstad
Arendal
Christiansand
Stavanger
Bergen
Trondhjem
Gjøvik
Hamar
Eidsvold
Kongsvinger
Karlstad
Arendal
Christiansand
Stavanger
Bergen
Trondhjem

1881.