

den meget vigtige Omstændighed, at Hovedlinien af Østbanen, som paa Grund af Terrainforholdene overeensstemmende med alle de anstillede Nivellementer, tvinges ud til Havet i Strækning af mindst 2 til 3 Mill, for en stor Deel paa den høire Side (ofte i en Afstand af mindre end nogle tusinde Alen) savner det fornødne Opland, der i Reglen bør være 2 à 3 Mill bredt, og at Tilgangen dertil fra den venstre Side væsentlig hindres derved, at den kommer til at ligge Øst for de tre Hovedlandeveie, og saaledes kun ved sin Sidegreen kan bringes i nogenlunde god Forbindelse med det Indre, hvorimod omvendt Vestbanen ei alene har idetmindste den samme Fordeel af det østlige Veisystem som Østbanen, idet den paa 2de Punkter skærer samtlige 3 Hovedlandeveie, men ogsaa gennem Stationerne Frederiksdal, Farum, Lillerød og Fredensborg, endvidere sættes i Forbindelse med hele det vestlige og nordøstlige Veisystem i denne Deel af Sjælland, og derved ei alene indirecte med Frederiksfund og Omegn, men og mere directe med nogle af Frederiksborg Amts bedstbefolkede Egne, navnlig Sogneene Farum (1123 Indb.), Lyngby (975), Uggeløse (1161), Slangerup (1250), Herløv (1326), Åsminderød (3407) og Lilløe (6507 Indb.). Bringer man samtlige disse Forhold i tilbørlig Beregning, og tager man Hensyn til, at Vestbanen saaledes factiff vil blive Hovedaaren for hele Veis- og Communicationsystemet i det nordøstlige Sjælland, navnlig i Frederiksborg Amt, der med de derygørende Byer tæller en Folkemængde af 78,556 Indb. (1855), saa vil der neppe kunne reises en begrundet Tvivl om, at den Befolking mellem København og Helsingør, som Banerne ville komme i directe eller indirecte Forbindelse med, maa for Vestlinien anslaaes til mindst 1½ Gang af Østliniens.

Sammenligner man for det Fjerde begge Baners Betydning som Kystbaner, da er det klart, at Vestlinien i ethvert Tilfælde kan maale sig med Østlinien, idet denne, foruden de Punkter, den har fælles med den første til Lyngby (Gorgenfri), kun directe fører til Søllerød med Dronninggaard, Frederiksborg og Helsingør, medens Vestlinien frembyder Frederiksdal, Fa-

rum, Frederiksborg, Fredensborg, Partierne ved Esrom og Gurre Sø, samt Helsingør.

Et femte Sammenligningspunkt, der ubetinget falder ud til Fordeel for Vestlinien, er den Omstændighed, at denne vil bringe saavel den befolkede Egn ved Frederiksborg som den ikke mindre godt bebyggede Egn ved Fredensborg i en directe Forbindelse saavel med København som med Helsingør, hvilket især er af stor Betydning for den sidste By, som paa Grund af sin Beliggenhed væsentlig savner et godt Opland, medens Østlinien kun ved en Sidebane, der altid foranlediger Ophold, vil bringe København og Helsingør i Forbindelse enten ved Frederiksborg eller Fredensborg alene. Især vil Omveien ad Sidebanen blive besværlig for Forbindelsen mellem Helsingør og Fredensborg eller Frederiksborg, mellem hvilke den omtrent fordobler den virkelige Veilængde.

Men dette Ophold og denne Omveistransport mellem Banens vigtigste Punkter ere dog næsten af en underordnet Betydning for Rentabiliteten i Forhold til de meget betydelige Driftsudgifter, Sidebanen vil medføre. Dennes Drift vil altid være forholdsvis dyr paa Grund af sin korte Veilængde (idet det er forholdsvis kostbarere at opgjøre Dampen for en kort Vej) og paa Grund af, at der maa benyttes særskilte Locomotiver og særskilt Personale; men denne Dyrhed voxer derved, at det paa Grund af den uafbrudte Forbindelse, der bør finde Sted mellem den sjællandske Hovedbane, den helsingørskke Bane og dennes Sidebane, vil være saa godt som praktiff umuligt at bringe Togene paa Sidebanen i en uafbrudt Forbindelse baade med de syd- og de nordpaa gaaende Tog paa den helsingørskke Bane, og at man altsaa, for at undgaae et længere Ophold paa den Station, hvor Sidebanen slutter sig til, saagodt som altid vil blive nødt til at lade 2 Tog gaae paa Sidebanen for hvergang, der gaaer et Tog paa den helsingørskke Bane. Selv om man beregner Driftsomkostningerne paa denne Bane og dens Sidebane til 7 Rd. 48 § pr. Locomotivmill, altsaa lavere end paa den længere sjællandske Bane (7 Rd. 82 § pr. Locomotivmill cfr. Driftsberetningen for 1859), saa ville de ved Sidebanens dobbelte Tog foranledigede større Driftsudgifter udgjøre respective