

32,350, 43,800 og 65,700 Rd. aarlig, efter som der gaaer 3, 4 eller 6 Gange Tog daglig frem og tilbage paa den helsingørskke Bane. Men disse Summer svare til en Capitalværdi af respectve omtrent  $\frac{4}{5}$ ,  $1\frac{1}{10}$  og  $1\frac{2}{5}$  Million, af hvilke Summer selv den mindste vil være tilstrækkelig til at dække de større Vanskeligheder, Terrainforholdene mulig maatte medføre, og som først kunne bevises at være tilstede, naar udførlige Nivellementer foreligge.

Den meest væsentlige Fordeel, Østbanen frembyder, er den, at Veien for Personer og Gods mellem Kjøbenhavn og Helsingør er omtrent 2 Mill kortere end paa Vestbanen, men denne Fordeel (der alene modveies derved, at man ved Østbanen gjør Veien mellem Yderpunkterne Kjøbenhavn og Helsingør og Frederiksborg, det nordøstlige Sjællands naturlige Centrum, betydeligt længere og besværligere end fornødent), reduceres endvidere betydelig, naar man erindrer, at Antallet af de Reisende mellem Kjøbenhavn og Helsingør overensstemmende med de Regler, som gjælde for andre Baners Transit, høiest vil kunne sættes til 10 pCt. af Antallet af samtlige Reisende, medens Godset neppe vil andrage 20 pCt. \*) af Totalvægten. Dørfaster man derfor det Spørgsmaal, om man ved Jernbanens Anlæg fornemmelig skal tage Hensyn til de 10 pCt. eller til de 90 pCt. af Reisende og til de 20 pCt. eller de 80 pCt. af Godset, kan Svaret ikke være tvivlsomt, og tager man behørigt Hensyn til de store Fordele, Vestbanen directe over Frederiksborg frembyder fremfor Østbanen, med Sidebane til samme By, navnlig den langt betydeligere Transport af Brænde, Tømmer og Løv, den større Folkemængde, dens større Interesse som Lystbane, Frederiksborgs og Fredensborgs bedre Forbindelse med Kjøbenhavn og Helsingør, dens betydelig ringere Driftsomkostninger, saa kan Valget af Linien formeentlig ikke være tvivlsomt. Viser det sig engang i Tidens Løb, at Freqventsen mellem

Endepunkterne tværtimod alle hidtil gjældende Regler for Communicationsvæsenet er den vigtigste, da først vil det være paatide at sørge for denne ved en directe Forbindelse (s. Ex. mellem Hingby og Nyrup) og lade den øvrige Deel af Vestbanen ligge som Sidebane.

Skjøndt det saaledes i det Mindste for mig ikke stiller sig usikkert, hvilken Retning Banen bør gives, saa maa jeg dog, som ovenanført, især saalænge udførlige Nivellementer og sammenlignende Overslag ikke foreligge, ansee det ligesom Udvalgets øvrige Medlemmer for urigtigt paa nogen Maade at ville ved Lovbestemmelser foregribe den endelige Bestemmelse i saa Henseende, og mit Forslag om at bibeholde Lovudkastets Bestemmelser, der i saa Henseende forekomme mig correctere end Udvalgsfleertallets, eller i alt Fald kun at angive Hovedpunkterne (Kjøbenhavn, Klampenborg, Helsingørs Havn, Frederiksborg eller Fredensborg), gaaer derfor netop ud paa at aabne Veien for alle mulige Retninger, med eller uden Sidebaner, for at man deraf ved endelig Overveielse kan vælge den bedste og rentableste.

Men kan det end betragtes som tvivlsomt, hvilken Retningslinie er den bedste og rentableste, samt om nogen helsingørsk Bane, uagtet de rige Forrentningselementer, den indeholder fremfor næsten alle andre Baner i Danmark og Slesvig, overhovedet strax vil forrente Anlægscapitalen, saa kunne de store smantstille og statsøkonomiske Fordele, Anlægget af denne Bane, henfigtsmæssig organiseret, vil medføre, ikke være tvivlsomme, naar man betragter dem fra Statens Standpunkt. Seet herfra er der ganske særegne Forhold tilstede, som ikke findes ved andre danske Baner, der, om de end kunne være vigtigere for den almindelige Samfærsel, ikke have den directe smantstille og statsøkonomiske Interesse for Staten som en helsingørsk Bane. Disse særegne Forhold ere først den Omstændighed, der tidligere er fremhævet, at Staten i Nordsjælland eier ikke mindre end 35,000 Tønder Land Skov, hvis Udbytte deels af Skoveffecter deels af Løv ved en henfigtsmæssig Organisation af den

\*) Et Forholdet er noget højere især med Hensyn til Personer paa den sjællandske Bane, ligger deels i den særegne Omstændighed, at denne er saagodt som hele den danske Stats (o: den indre Freqventses) naturlige Transitivæ, deels i, at den savner det fornødne Antal Mellemstationer, hvorved den locale Trafik paa Banen lammes.