

omgraves, saaledes at der indrettes et nyt Løb, samt at Mølleieeren har forbeholdt sig al mulig Skadeserstatning for det Tilfælde, at den nye Na ikke skulde kunne give samme Vandkraft til Møllen, som den gamle afgav, og det er sagt mig, at der sandsynligviis vil blive at tilstaae vedkommende Mølleieer en Erstatning, som ikke er ganske ringe. Naar nu denne Erstatning lægges til de 13,200 Rb., og den derved udfomne Sum sammenholdes med Expropriationsudgifterne til den først paatænkte Bane, nemlig 26,000 Rb., saa sees det, at Forskjellen ikke er meget stor, idet man vel kan anslaae den til omtrent 12,000 Rb., hvorhos dog et af de Steder, der her ere beregnede som exproprierede, ikke fuldstændigt vil blive at drage ind under Banelinien, da blot Pladsen, hvorpaa Udbygningerne staae, vil brynges; Hovedbygningen vil altsaa kunne sælges, og Summen 12,000 Rb. derved hyderligere formindskes. Dette med Hensyn til Expropriationen. Det Terrain, man vilde have havt, hvis man havde lagt Banen Øst for Lyngby, vilde have været meget lettere at bygge paa end det, man erholder ved at lægge Banen Vest for denne By, da man derved maa føre Linien over den vanskelige Lyngby Sø, der ved de første Undersøgelser, som bleve anstillede, før man bestemte, at Banen skulde gaae over den, blev befunden at være 15 a 17 Fod dyb, hvorhos ogsaa maa bemærkes, at man maatte lægge Banen over denne Sø 20 Fod høiere end Vandfladen, hvilket maatte medføre forgebede Omkostninger ved at faae denne Banestrækning istand. Ogsaa have Alle de, der til mig have ytret nogen Mening om denne Sag, sagt, at det var klart, at den Sum, der dertil vilde medgaae, maatte gaae mange Gange ud over det mindre Beløb, der vilde medgaae til den større Expropriation til den først bestemte Linie, ligesom man ved den sidst bestemte ubatte sig for mange Eventualiteter, der ikke forud lod sig beregne, hvilke man derimod ved den førstansatte Linie var sikker paa at være fri for. Der er ved Forordningen af 5te Marts 1845 givet forskjellige Regler med Hensyn til Grundafstaaelser i Anledning af Jernbanens Anlæg i Danmark; der bestemmes i dens § 5, at der skal nedsættes en Kommission for at foretage en almindelig Be-

sigtigelse og Berigtigelse af saadanne afstutne Linier, hvilken Kommission skal bestaae af Jernbanens Kommissarius som Formand og fire andre Mænd, hvoraf Rentekammeret vælger to og hvert af de paagældende Amt to, hvorhos to Mænd, som vælges af Sogneforstanderskaberne i vedkommende Landdistrikter, skulle tage Deel i Forhandlingerne, altsaa i det Hele syv Medlemmer. Denne Kommission begyndte sit Arbejde med Besigtigelsen den 15de Novbr. 1861, og der fremsattes da af den tilforordnede Ingeniørkapitain Lehmann det Forslag, at man skulde søge at faae approberet den østlige Banelinie, der først var foreslaaet og som skulde gaae igjennem Lyngby, idet han fandt, at Meget talte for at blive ved denne Linie. Som Grund dertil nævnte han, at den gamle Veifra Kongeveien til Stationen skulde gjøres betydeligt bredere, en Omstændighed, der ogsaa forøger Omkostningerne ved den uvalgte Bane. Men der blev sagt i Kommissionen af den kongelige Kommissarius, at det ikke nyttede, at Kommissionen tog en saadan Beslutning, da det allerede var afgjort, at den vestlige Retning skulde følges; efter denne bestemte Erklæring frafaldt Ingeniørkapitain Lehmann sit Forslag, og da det optoges af et andet af Kommissionens Medlemmer, gif den vestlige Linie kun igjennem med 4 Stemmer mod 3; men af disse 4 var det jo aabenbart, at Ingeniørkapitain Lehmann var af samme Mening som de 3, men kun havde forladt denne Mening efter Kommissarius' bestemte Erklæring om, at den vestlige Linie skulde følges, hvad Kommissionen end besluttede. Under 5te Januar indgaves der en Petition fra 164 Beboere i Lyngby om, at man vilde blive ved den østlige Bane, og paa denne Petition erholdt de Vedkommende Svar fra den administrerende Direktør for den sjællandske Jernbane, Etatsraad Nothe, hvori han siger: „at Direktionen nu ikke seer sig istand til at foretage Videre i denne Sag, efter som det ved allernæste Resolution er bestemt, at Jernbanen skal føres Vest omkring Lyngby, og denne Retning er tiltraadt af den i Forordningen af 5te Marts 1845 § 5 omhandlede Besigtigelseskommission.“ Det synes altsaa, at man heraf kan slutte, at forsaavidt Sagen ikke var bleven