

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Siden Rigsdagssamlingen 1883—84, i hvilken Spørgsmaalet om Anlæg af en Kystbane fra Klampenborg Nord paa var forelagt Rigsdagen gennem et af Regjeringen fremsat, men ikke gennemført Lovforslag om Meddelelse af Koncession til Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Klampenborg Station til et Punkt i Nærheden af Kungsted eller Hørsholm, har dette Spørgsmaal under den Nar for Nar vovende Trang til et Baneanlæg i de paagjældende Egne været Gjenstand for yderligere Overveelse af Regjeringen, der efter Forholdenes Udvikling i de forløbne Nar nu maa anse det for rettest, at en Kystbane, som foruden at tilfredsstille den lokale Trafik tillige maa paaregnes at ville faa Betydning som Led i den gennemgaaende Forbindelse fra Sverige-Norge over Helsingborg til det sydlige Udland, anlægges og drives som Statsbane og føres lige til Helsingør.

I Henhold hertil samt i Overensstemmelse med de i Rigsdagsamlingen 1888—89 stedfundne Forhandlinger har man affattet nærværende Lovforslag, der støtter sig paa et af Overingenieuren for Statsbaneanlægene udarbejdet Projekt, angaaende hvis Enkeltheder man skal bemærke følgende:

Det er efter dertil foreliggende Anledning gjort til Gjenstand for jærlig Undersøgelse, om ikke mulig Charlottenlund eller Lyngby Station vilde være at foretrække for Klampenborg Station som Udgangspunkt for den eventuelle Bane. Hvad nu først angaar Charlottenlund Station som Udgangspunkt, da maatte en Bane herfra føres Øst om Drdrup Kapel til Drdrup Krat og herfra enten direkte i nordvestlig Retning gennem Sægersborg Dyrehave mellem Hjortekilden og Kirsten Pils Rilde og videre mellem Ulvebakkerne til Hjortekærshuset eller fra Drdrup Krat i vestlig Retning forbi Rødeport og derefter ind i Skoven gennem Lavningen ca. 500 Alen Øst for Fortunen. Foruden at forulempe Skoven vilde saadanne Linier paa Grund af det vanskelige Terrain medføre aldeles uforholdsmæssige Bekostninger, og da de derhos ikke vilde frembyde nogen Fordel med Hensyn til Trafiken, vil der formentlig ganske kunne ses bort fra dette Alternativ. — Ved at lade Lyngby Station blive Udgangspunkt for Banen vilde man ganske vist kunne opnaa den ikke ringe Fordel at undgaa at berøre Sægersborg Dyrehave, idet Banen kunde føres tæt Vest om

Sorgenfri og Brede imellem Søllerød og Ørholm og videre tæt Øst om Nærum til Vedbæk, saaledes som antydet paa Generalstabskortene i det medfølgende Projekt, men i andre Henseender maa en Sammenligning mellem Linierne Lyngby—Vedbæk og Klampenborg—Vedbæk efter Regjeringens Mening utvivlsomt falde ud til Fordel for den sidste. Idet man iøvrigt med Hensyn til denne henviser til nedensaaende nærmere Oplysninger, skal her kun fremhæves, at Lyngby-Linien vilde blive 0,3 Mil længere end Klampenborg-Linien og Afstanden mellem Kjøbenhavn og Helsingør endog 10,600' eller næsten $\frac{1}{2}$ Mil længere over Lyngby end over Klampenborg, at den første Linie vilde være ringere Transportevne end den sidste paa Grund af de lange Stigninger paa 1:100, som findes paa Strækningen Hellerup—Lyngby, og som ikke ville tillade Afvendelsen af Tog af samme Længde som ad Klampenborg-Linien, samt at Lyngby-Linien, om den end med Hensyn til Anlægsudgifterne vilde stille sig som den gunstigste, dog i Rentabilitet vilde lide et meget væsentligt Afbræk ved ikke, saaledes som den anden Linie, at passere Skodsborg. Forsaavidt man af dette sidste Hensyn vilde føre Banen fra Lyngby over Skodsborg til Vedbæk, vilde en saadan Linie foruden at have de fornævnte tekniske Mangler endnu blive $\frac{1}{2}$ Hjerdingvei længere, blive bethdelig dyrere i Anlæg og navnlig — i Stedet for at skaane Dyrehaven — skjære midt igjennem hele den nordlige Del af denne.

Efter det Projekt, som Regjeringen saaledes maa anse for det heldigste, vil Banen komme til at udgaa fra Klampenborg Station og efter at være ført under Fortunveien gaa over det nordvestlige Hjørne af Badeanstaltens Terræn og Øst om Kapellet, derefter langs Dyrehavens østlige Hegn, som følges saa nær som mulig indtil Skodsborg, hvor en Station tænkes anlagt ved Indfjøselen til Skoven udfor Hotel Dre-fund. Herfra bøier Banen af tilvenstre tæt udenom Aggershvide, hvor Veiene til Rødebro og Nærum føres over paa en Viadukt, gaar derefter imellem Frydenlund og Enrum og videre under Trørødeien til Vedbæk, hvor der er forudsat Anlæg af en Station midt udfor Vedbæk By ved den nærværende fra Strandveien førende Sidevei. Fra Vedbæk føres Banen Syd og Vest om Smidstrup til Kungsted, hvor Stationen af Hensyn til Hørsholm er lagt ca. 1300 Alen