

Bilag II.

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 26de Januar 1891.

S behagelig Skrivelse af 22de November f. A. har Udvalget begæret Oplysning om, hvad en Omlægning af Banelinien for den projekterede Jærnbane fra Klampenborg til Helsingør om ad Hørsholm vilde koste, forudsat at Banen ogsaa paa dette Stykke byggedes efter samme Regler som den øvrige Bane, samt om, hvorledes Ministeriet stiller sig til en saadan Omlægning.

Foranlediget heraf skulde man tjenstlig meddele, at en i denne Anledning fra Overingeniøren for Statsbaneanlægene indhentet Erklæring gaar ud paa følgende:

Bed Valget af Banens Retningslinie paa den omhandlede Strækning maa der tages et dobbelt Hensyn, nemlig dels til Hørsholm og Egnen omkring denne By, som vil søge at drage Banen saa langt som muligt imod Vest, dels til Kungsted og den betydelige Trafik, som kan forventes at ville søge dette Punkt, og som gør det ønskeligt ikke at fjerne Banen for meget fra Kysten.

S Betragtning af, at Baneanlægget sikkert vil foranledige en stor Bebyggelse af Terrænet omkring Kungsted og erved fremkalde en betydelig Trafik, særlig ogsaa Kysttrafik, til dette allerede nu stærkt besøgte Sted, maa den projekterede Linie vistnok siges at dele lige imellem Kungsted og Hørsholm, naar den er ført saa langt ind i Landet, at disse to Punkter ville faa henholdsvis ca. 3,000 Fod og 6,000 Fod til Stationsanlægget.

At føre Banen endnu længere bort fra Kysten og navnlig at lægge Stationen umiddelbart ved Hørsholm vilde næppe være heldigt for Banens Interesser og sikkert tilfældigset Hensynet til Kungsted-Trafikken i alt for høj Grad. Hertil kommer ogsaa, at Terræforholdene lægge særdeles store Vanskeligheder i Vejen for en saadan Foranstaltning. Banen maa for at naa ind til Hørsholm passere det Mosedrag, der ligger vest for den projekterede Banelinie og derefter de anseelige Bakker øst for Hørsholm, hvilke Bakker hæve sig til en Højde af ca. 135 Fod. En saadan Bane maatte udgaa fra den projekterede Station ved Bedbæk og derefter føres tæt nord om Henriksholm, syd om Dorotheaborg og videre igennem Folehaven tæt syd om Folehavegaard ind til Hørsholm, hvor Stationen maatte lægges syd for Bivejen fra Mariæminde til Kungstedhegn, idet man ikke uden et aldeles uforholdsmæssigt Jordarbejde vil kunne anbringe Stationen ved Hovedvejen fra Kungsted til Hørsholm. Vinten maatte derefter føres videre tæt forbi Amsterdam Kro og slutte til den oprindelig projekterede Bane i dennes St. 520 vest for Koffedal.

Den saaledes beskrevne Linie vil blive ca. 2,000 Fod længere end den projekterede og vil paa Grund af de ovenfor omtalte Terræforhold kræve et meget betydeligt og kosteligt Jordarbejde, der i Forening med den større Længde og Anlægget af flere Viadukter vil medføre en forøget Bekostning af ca. 140,000 Kroner.

Naar hertil føjes, at den projekterede Linie fra Bedbæk til Nivaa kun har en Maksimalstigning af 1:150 paa ialt ca. 7,000 Fod, medens Linien over Hørsholm paa den tilsvarende Strækning vilde faa en Stigning af 1:140 paa en Længde af over 1 Mil, at Hørsholm Station vilde komme til at ligge ca. 50 Fod højere end det højeste Punkt af den projekterede Bane mellem Bedbæk og Nivaa, hvad der selv-