

Kystbanen.

Hs. Exc. Indenrigsministeren har nu for tredje Gang forelagt Rigsdagen Lovforslaget om en Jernbane fra Klampenborg til Helsingør i uforandret Skikkelse, kun med et lille Tillæg til Overslagssummen, der bringer denne op til over 4,200.000 Kroner, foruden Expropriationsomkostningerne, altsaa rimeligvis henved fem Millioner.

Med Undtagelse af dem, der som Beværtere eller Udlejere af Sommerboliger eller Sælgere af Byggegrunde osv., ere særlig interesserede, er der næppe mange, som med Glæde paany se denne Genganger i uforandret Skikkelse.

Det falder vanskeligt at forsone sig med en Plan, der vil anvende fem Millioner til en Jernbane paa fire Mil, hvis Hovedformaal — en direkte Forbindelse mellem København og Helsingør — kan opnaas paa anden Maade for mindre end den halve Sum. Man spørger uvilkaarligt, om de nye Stationsslotte i Helsingør, Lyngby og Holte for Fremtiden skulle afgive Normen for vor Jernbanebygning — Alting dobbelt op? Og det gør ikke Planen mere tiltalende, at Anlægssummen skal laanes.

Kystbanen.

Hs. Exc. Indenrigsministeren har nu for tredje Gang forelagt Rigsdagen Lovforslaget om en Jernbane fra Klampenborg til Helsingør i uforandret Skikkelse, kun med et lille Tillæg til Overslagssummen, der bringer denne op til over 4,200.000 Kroner, foruden Expropriationsomkostningerne, altsaa rimeligvis henved fem Millioner.

Med Undtagelse af dem, der som Beværtere eller Udlejere af Sommerboliger eller Sælgere af Byggegrunde osv., ere særlig interesserede, er der næppe mange, som med Glæde paany se denne Genganger i uforandret Skikkelse.

Det falder vanskeligt at forsone sig med en Plan, der vil anvende fem Millioner til en Jernbane paa fire Mil, hvis Hovedformaal — en direkte Forbindelse mellem København og Helsingør — kan opnaas paa anden Maade for mindre end den halve Sum. Man spørger uvilkaarligt, om de nye Stationsslotte i Helsingør, Lyngby og Holte for Fremtiden skulle afgive Normen for vor Jernbanebygning — Alting dobbelt op? Og det gør ikke Planen mere tiltalende, at Anlægssummen skal laanes.

At det københavnske Publikum i Almindelighed føler nogen stærk Trang til at faa en Jernbane ført ind igennem Dyrehaven synes ikke rimeligt. I alt Fald er det sikkert, at hver Gang der i den sidste Menneskealder har været Tale herom — og det er mange Gange — har det just fra den Side fundet en godt skjult, med uovervindelig Modstand. Og tror man, at den nu er død fordi den er tavs, tager man sikkert fejl. Den er saa stærk, som nogensinde, stærk nok til at forhindre, at vi overhoved faa nogen Bane, saa længe den kræves ført igennem Dyrehaven. Men den støtter sig ogsaa paa Grunde, som det vil falde svært at omstøde. Man ser i Dyrehaven det herligste Klenodie, som København har forud for alle andre Hovedstæder, og vil »for ingen Pris have Højskovens Fred forstyrret af Jernbanetummel, Fuglenes Sang overdøvet af Damppibens Hvin eller Skovbundens Duft kvalt i Kulrøg«. Man anser det tilstrækkeligt, at der baade tillands og tilvands er Overflødighed af Befordringsmidler til Skoven. Vil eller kan man ikke der bruge sine Ben, saa kan man jo lægge en Hestesporvej, om det skal være lige til det uundværlige Skodsborg, og hver Mand kan blive sat af ved sin Gadedør. Det kan dog ingen Jernbane besørge.

I Motiverne til Lovforslaget siges det forøvrigt ogsaa, at det vilde være en ikke ringe Fordel at undgaa at berøre Jægersborg Dyrehave«. Det har derfor været paatænkt, at lade Banen udgaa fra Lyngby, men det er opgivet paa Grund af de mange Stigninger mellem Hellerup og Lyngby og fordi Afstanden mellem København og Helsingør derved vilde blive lidt længere. Derimod synes man, mærkelig nok, ikke at have tænkt paa, at det vil være langt lettere

og kortere, at lade Banen udgaa fra Holte, hvortil der nu er lagt dobbelt Spor og hvor der iaar er bygget en prægtig Station.

Tager man Generalstabens Kort for sig vil det ses, at en Linje ført fra Holte Station nord om Kroen, Øverød, Holte By, vesten for Malkegaard (paa Trørød Mark lige bag Vebæk) langs Vestsiden af Sandbjerg-Østerskov og Folehave Skov over Deputatvangen og videre mellem Hørsholm og Rungsted til Nivaa, Humlebæk og Snekkersten efter Planen, ingen større Vanskeligheder frembyder, ingen Viadukter og ingen kostbare Expropriationer kræver. Den er en Milsvej kortere end fra Klampenborg, her bliver kun Dobbeltspor at lægge paa Strækningen Holte—Hørsholm og her behøves kun en tarvelig Station for Hørsholm—Rungsted. Ved Malkegaard (Vebæk), Nivaa og Humlebæk vil Holdepladser være fuldkommen tilstrækkelige i en lang Fremtid.

Der er næppe Rimelighed for, at denne Linje kan koste Halvdelen af det Beløb, der forlanges til »Kystbanen«, og dog vil den ikke alene tilvejebringe den direkte Forbindelse mellem København og Helsingør, men man undgaar den utvivlsomt uheldige Kombination af Lystbane og Trafikbane, som Kystbanen forudsætter. At man under stærk Tilstrømning kan fordele Masserne vil være lige saa heldigt for disse som for Jernbane-expeditionen, og man vil da foreløbig næppe faa Brug for de lange Tog, som ikke egne sig for Strækningen Hellerup—Lyngby, hvis Mangler jo iøvrigt, lidt før eller senere, dog maa afhjælpes. Og alt, hvad man ellers vilde vinde ved Kystbanen, opnaas lige saa fuldt ved Holte-Linjen. Lystrejsende, som ikke ville nøjes med Dyrehaven, men gøre længere Udflugter, faa jo her det

rigeste Udvalg. Ganske vist kan der ikke bliver Station ved Skodsborg, hvoraf man lover sig saa meget, men den vilde jo dog ikke kunne forrente et Par Millioner Kroner, selv om den blev nok saa stærkt søgt. Og lige over for en saa stor Besparelse synes en Forøgelse af Vejlængden paa nogle faa tusinde Alen, som Iltogene tilbagelægge i faa Minuter, heller ikke at kunne komme i Betragtning.

Naar Talen er om Rentabiliteten af Foretagendet er der næppe Tvivl om, at Holte-Linjen vil give et langt større Udbytte end Kystbanen. Den sidste vil væsentlig blive en Strandbane, den første i alt Fald noget mere en Landbane.

Strandvejen nord for Vebæk er saa lidet kendt, at mange gøre sig helt forkerte Forestillinger om Forholdene. Den er kun tyndt befolket og bebygget. Fortidens Strandbyer: Smidstrup, Rungsted, Nivaa, Borup, osv. ere forlængst forvandlede til Herre- eller Lystgaarde. I Rungsted er f. Ex. nu kun en Herregaard, en Kro, nogle beskedne Sommerboliger og en Snes Fiskerhuse med ialt — 130 Indvaanere. Nord for ligger endnu 6 større Gaarde*), et Par Fiskerlejer, hvoraf Sletten er det største, og enkelte Sommerlyststeder. I de fire Sommermaaneder, da Københavnerne ligge paa Landet, kan der nu vel være en ganske livlig Persontrafik, af hvilken dog Dampskibene sikkert ville beholde en ikke ringe Del, selv om Jernbanen holder sig nok saa nær Stranden, men i de otte Vintermaaneder vil der saa godt som ingenting være at køre med.

*) Sofienberg, Kokkedal, Lyngebæksgaard, Nivaagaard, Krogerup og Borupgaard.

Bedre stiller det sig med Holte-Linjen, der gaar noget længere ind i det tæt bebyggede, stærkt befolkede og i det hele velstaaende Land. Den vil Aaret rundt og ikke mindst om Vinteren give Banen meget at bestille, da København er Hovedmarkedet for den frugtbare Egn's Landprodukter; og den vil sikkert ogsaa friste mange Lystrejsende til at besøge den skønne Egn, der for de fleste Københavnerne er et helt nyt og ukendt Land. Skal Baneanlægget væsentlig beregnes paa at udbytte disses Lyst til Adspredelser, saa vil Holte-Linjen ogsaa i den Henseende vise sig overmaade formaalstjenlig.

Det forekommer mig derfor, at det i alt Fald burde tages under Overvejelse, førend Sagen endelig afgøres, om det dog ikke er bedst at spare det Par Millioner, som utvivlsomt kan spares; og det er kun derfor jeg gør denne Henstilling.

Hørsholm, 24. Oktober 1891.

C. Christensen.