

4. Fra Civilingenieur Adolph Keisler af Frederiksberg om Koncession paa Anlæg af en Jernbane fra Klampenborg til Kvistgaards Station. (Indbragt den 17de November 1886 af Folketingsmanden for Kjøbenhavns Amts 1ste Valgkreds, C. B. Nyholm, og paa ny den 17de Februar 1887 af Folketingsmanden for Maribo Amts 5te Valgkreds, N. S. Larsen).

Andragendet er saalydende:

„I Rigsdagssamlingen 1879—80 tillod jeg mig at fremsende et Andragende, hvori jeg bad om Bistand til Erhvervelse af Koncession paa den af mig foreslaede Jernbane fra Klampenborg til Kvistgaards Station. Svaret paa dette Andragende blev imidlertid dette: „Da et Forslag om Kjøb af de sjællandske Baner for Tiden foreligger Rigsdagen til Behandling, vil det formentligt være rigtigt, at afvente denne Sags endelige Afgjørelse, før der tages Bestemmelse om ny Baneanlæg paa Sjælland, og Udvalget gjør derfor allerede af den Grund ingen Indstilling.“ Efterat denne Sag forlængst er afgjort, og efterat de politiske Tilstande nu tilstede en Forhandling, er det, jeg atter tillader mig i al Erbhøighed at bringe mit ovennævnte Forslag i den høie Rigsdags Erindring. Som bekendt har det siden Klampenborgbanens Aabning været et almindeligt Ønske, at denne fortsattes længere mod Nord, Undersøgelser har i den Anledning fundet Sted, men Resultatet er altid blevet, at en Bane, bygget efter de Regler, som er lagt til Grund for danske Jernbaner, ikke er funden hensigtsvarende for den nævnte Linie, idet de af hinc udkrævede ringe Stigningsforhold og Kurver af stor Radius vilde gjøre Anlægget gennem det vanskelige Terrain meget kostbart og ødelæggende for de smukkeste Partier i Dyrehaven, og vilde en saadan Bane kun kunne faae Stationer med store Mellemrum, ligesom dens Rentabilitet vilde stille sig høist tvivlsomt. Af disse og lignende Grunde havde det sjællandske Jernbaneselskab i sin Tid bestemt modsat sig et saadant Anlæg, hvorimod det gav mig Tilfagn om en kraftig Støtte og Samarbejde, saafremt det lykkedes at gennemføre mit Forslag. At dette Forslag, i det mindste hvad Retningslinien angaar, er det bedste, som hidtil er fremkommen, derom vidner den Kjendsgjerning, at man fra forskjellige Sider kaster sig over det. Det vil saaledes erindres, at i Rigsdagssamlingen 1883—84 Indenrigsminister Stekel forelagde Forslag til Koncession paa den af mig foreslaede Linie, rigtignok kun i Favn af 2de Ansøgere, „d'Frr. Nielsen & Rowar“, som jeg ingen Forbindelse havde med, og hvis Forhold jeg i en Artikel i Morgenbladet af 27de November 1883 udsjorlig har behjft. Allerede i Foraaret 1867 fremkom jeg med mit Forslag i Andragende til Indenrigsministeriet, og endelig i 1874 blev en Udskifningsstilladelse givet mig, som jeg benyttede for Dyrehavens Bedkommende. Herefter vil Banen komme til at udgaa fra Jernbanestationen ved Klampenborg, ført under de 2de første Reie i en Tunnel af 600 Fods Længde og i en Kurve af 600 Fods Radius, derfra videre i en aaben Kontrakurve hen til Badeanstaltens Hegn, parallelt med dette, videre i Kurver hen til Dyrehavshagnet, som bliver staaende, og et andet reises mod Vest 12 Alen derfra, og fremdeles paa den her indbundne Plads indtil Strandmøllen, hvor Banen løber paa en Brø af 1 Fods Høide over Vandlinien hen over Mølleedammen, Besten om Fabriken, indtil den atter ved Rødeport naaer Hegnet, hvilket den følger som hidtil, indtil Aggershvile, derfra føres den Besten om Eiendommen Holighed og Enrum til Vedbæk, videre Østen om Smidstrup, forbi Hørsholm og Kungsted, Usjerød og Koffedal, Nivaa og videre til Kvistgaards Station. Banen vil faae Holdepladser ved Klampenborg, Taarbæk, Trepilelaagen (Ny Taarbæk), Strandmøllen, Skodsborg, Aggershvile, Vedbæk, Smidstrup, mellem Hørsholm og Kungsted, mellem Usjerød og Koffedal, Nivaa, Dageløkke og Kvistgaards Station. Banens Sporvidde skal være den samme som de sjællandske Jernbaners, men af en ny og lettere Konstruktion, og have Stigninger af 1:40. Lokomotiverne skulle medens de passere Dyrehaven, ikke afgive Røg eller Damp, og kunne føre Tog paa 6 Vogne, hver til 50 Passagerer, frem med en Hastighed af 6 Mil i Timen, inklusive Opholdene ved de mellemste Holdepladser. Vognene skal være af en eiendommelig Konstruktion og Billeteringen ske under Kjørsten. Godsvognene skulle kunne indrangeres i Togene paa de andre Baner. For Dyrehavens Bedkommende fordres altsaa kun afstaaet en Strimmel af 12 Alens Bredde, hvilket udgjør en Del af den Grøft, som nu løber langs Hegnet, og naar et nyt Hegn reises 12 Alen derfra mod Vest, og Banen ligger her imellem, vil den paa denne Maade hverken genere Dyrehaven eller Beboerne langs Hegnet; i Forbindelse hermed tilføies, at Dampindning bortfalder og