

**[Formanden.]**

sionen af 24. Marts 1927 i Stedet for Forretningsfører Poul Sørensen, der har ønsket sig fritaget for Hvervet som Medlem af Kommissionen.

Uden for Dagsordenen skal jeg give Ordet til Ordføreren for Udvalget til Valgs Prøvelse, for at han kan gøre Indstilling til Tinget om Godkendelse af et Valg.

**Ordføreren for Udvalget til Valgs Prøvelse (Hans Hansen):** Udvalget til Valgs Prøvelse har holdt Møde for at gøre Indstilling om det Mandat, der er blevet ledigt, efter at Landstingets tidligere Formand, Hr. Ch. Petersen er udtraadt af Tinget. Udvalget har gennemgaaet Valgprotokollen for Valget af landstingsvalgte Medlemmer den 7. Marts 1947. I denne er som første Stedfortræder paa Socialdemokratiets Liste opført fhv. Kirkeminister, fhv. Folketingsmand Johannes Hansen. Hr. Johannes Hansen har i Skrivelse af 18. December meddelt Landstingets Formand, at han ønsker at modtage Mandatet, og Udvalget indstiller enstemmigt, at Landstinget godkender Valget af fhv. Minister Johannes Hansen som landstingsvalgt Medlem af Tinget. Jeg skal paa Udvalgets Vegne anbefale Indstillingen.

Hermed sluttede Forhandlingen.

*Udvalgets Indstilling om Godkendelse af fhv. Kirkeminister Johannes Hansen som Medlem af Landstinget vedtoges enstemmigt med 53 Stemmer.*

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Fremstilling af Lovforslag.*

**Ministeren for offentlige Arbejder (Carl Petersen):** Jeg har den Ære for det høje Landsting at fremsætte *Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Slangstrupbanen m. v.*

Dette Lovforslag betegner det første Skridt til Gennemførelsen af den Nyordning af Slangstrupbanens Forhold, som gennem mange Aar har været drøftet i Offentligheden. Det vil være bekendt, at der for nogle Aar siden forelaa et Overenskomststudiekast, tiltraadt af Slangstrupbanens Forretningsudvalg paa den ene Side, Københavns Sporveje og NESAs Forretningsudvalg paa den anden Side, hvorefter Banen skulde overtages af de to Sporveje for derefter at drives som elektrisk Spor-

vej paa Strækningen indtil Farum, idet det var Tanken samtidig med Indførelsen af Sporvejsdriften at forlænge Driften ind til Jarmers Plads. Gennemførelsen af denne Plan forudsatte imidlertid Medvirken fra Statens Side paa forskellig Vis. Dels maatte Banens Eneretsbevilling afløses af de for Sporvejsdriften fornødne Koncessioner i Henhold til Sporvejslovgivningen, dels forudsatte Ordningen, at der fra Statens Side blev ydet økonomisk Støtte i Form af Tilskud af Beskæftigelsesmidlerne til delvis Dækning af Udgifterne ved de Jordarbejder, som vilde være nødvendige for den projekterede dobbeltsporede Sporvej, og af Krydsningsfonden til Viaduktanlæg, idet det var Hensigten, at Strækningen skulde være uden Niveauoverkørsler for de vigtigste Veje.

Fra Statens Side var man ikke uvillig til at medvirke til en Løsning af Sagen paa dette Grundlag, men der var dog visse Interesser, hvis Varetagelse gjorde det nødvendigt at stille Betingelser for den ønskede Statsstøtte. Det var i saa Henseende navnlig Statens og Statsbanernes Interesse i, at der ikke ved en Ordning som den planlagte skete noget, der kunde foregribe, at Slangstrupbanen senere kunde drives som S-Bane og tilsluttes det københavnske S-Banesystem, nærmere betegnet den Oplandsbane, der vel ad Aare maa indføres til Bycentret, i det væsentlige følgende Nørrebrogadelinien, og man maatte derfor fra Ministeriet for offentlige Arbejders Side stille visse Krav af teknisk Karakter. Endvidere maatte Staten være interesseret i, at de Bestemmelser om Statens Overtagelse af Banen, som maatte optages i Koncessionen til Brug i det Øjeblik, da Banens Tilslutning til S-Banenetten bliver aktuel, formuleredes saaledes, at de økonomiske Vilkaar for Statens Overtagelse blev passende forberedt.

Om disse Spørgsmaal førtes der i Krigsaarene Forhandlinger mellem Ministeriet, Københavns Kommune og NESAs, uden at det paa det daværende Tidspunkt, hvor i øvrigt den allerede da indtraadte Materialeknaphed forbød Arbejdets Igangsættelse, lykkedes at naa til Enighed. Da Sagen blev taget op igen efter Kapitulationen, var man imidlertid i Ministeriet kommet til den Opfattelse, at det vilde være rigtigere at lade Staten overtage Banen til Ejendom straks og derefter forhandle med Københavns Kommune og NESAs om en Forpagtningsordning i Tiden indtil Oplandsbaneanlægget bliver gennemført. Ved saaledes straks at bringe Statens Ejendoms-