

**[Udenrigsministeren.]**

Rettigheder og Immuniteter vil derefter paa Foranledning af de enkelte Ressortmyndigheder kunne træffes ved kgl. Anordning.

Med disse Bemærkninger vil jeg anbefale det foreliggende Lovforslag til det høje Tings Velvilje.

**Formanden:** Eksemplarer af de nu fremsatte Lovforslag vil blive omdelt.

Den eneste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Slangrupbanen m. v.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 3403; Fremsættelsen findes i Tidenden Sp. 279).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

**Willumsen:** Maa jeg først takke den højtærede Minister for offentlige Arbejder for det fremsatte Lovforslag, som jeg tror vil faa en let Gang gennem dette høje Ting.

Lovforslaget er ganske kort, men det ledsages af Bemærkninger fra det Udvalg, der blev nedsat den 14. Marts 1946, og som har udført et godt Stykke Arbejde med at gennemgaa alle de mange Ting, der var at gennemgaa.

Det var en Forudsætning for dette Udvalg, at Staten skulde overtage Banen, og at der ogsaa skulde være Mulighed for, at Banen blev indført i København. Det er jo en af de Skavanker, som Banen har haft, at den stoppede langt ude paa Nørrebro, selv om det for mange Aar siden var bestemt, at den skulde føres ind i København.

Det er saaledes, at denne Bane gaar igennem et meget smukt Omraade, og Fredningsnævnet har da ogsaa opdaget de smukke Terræner, som findes langs Banen, og indset, at disse Omgivelser kan blive en Turistattraktion.

Allerede paa et saa tidligt Tidspunkt, som da Koncessionen blev givet i 1903, var det Mening, at Banen skulde indføres i København. Det var Mening, at der

skulde være en Indføring til Kapelvej, Pladsen ved Helligkorskirken, eventuelt ved Jagtvejens Vestside. Det er ikke nogen Sunde blevet gennemført. Der har været ført mange Forhandlinger siden den Tid, men de har ikke ført til et Resultat. Jeg kan saaledes nævne, at den 18. Juni 1918 forespurgte Ministeren for offentlige Arbejder, hvorledes Københavns Kommune vilde stille sig til en Indføring af Slangrupbanen, eventuelt ved elektrisk Tog. I Februar 1919 vedtog Københavns Kommunalbestyrelse i Anledning af Ministerens Skrivelse, at den var villig til at overtage Driften af en elektrificeret Bane med Indføring i København til centralt beliggende Sted.

Paa Ministerens Foranledning blev der ogsaa dengang nedsat et Udvalg, som skulde undersøge Mulighederne for at føre Banen ind og elektrificere den. Af et Udvalg, ikke det, som blev nedsat i 1920, men af et andet, er der blevet eksproprieret Arealer baade i København og langs Banen til Stralsund, saa at der kunde anlægges Dobbeltspor. I 1928, da Kommissionen afgav sin Betænkning, var Banen ved at køre nedenunder og hjem, idet det private Selskab kun lod ganske enkelte Tog gaa, og derfor mente Oplandskommunerne langs Slangrupbanen, at det var en Nødvendighed for den stærke Trafik, der var paa Banen, og for de mange Mennesker, som skulde ind til deres Arbejde i Nærheden af København eller i København, at faa nogle flere Tog sat i Gang, at faa en stærkere Trafik. De 5 Oplandskommuner langs Banen overtog paa det daværende Tidspunkt Aktiemajoriteten, og i Løbet af et Aar forøgedes Passagerantallet til mere end det dobbelte; jeg tror, det var til omkring 400 000, og i Løbet af et Aar blev det godt og vel en Million. Denne Million Passagerer med Banen skulde efter Elektrificeringskommissionens Mening være tilstrækkeligt til, at ogsaa elektrisk Drift kunde svare sig, og den foresloges da indført. Det skete ikke, men da Kommunerne havde overtaget Aktiemajoriteten i Slangrupbanen, fortsatte de Forhandlinger til forskellige Sider for at finde en Løsning af dette Spørgsmaal. Der henvendte sig adskillige Pengemænd, som gerne vilde elektrificere Banen, men