

[Willumsen.]

Planerne strandede paa, at de ikke kunde faa Lov til at indføre den i København. Der var maaske ikke stort at sige til, at København ikke vilde have private ind paa sit Omraade, men i hvert Fald gik den Tanke i Stykker, saa at det ikke var muligt at gennemføre Elektrificeringen.

Slangrupbanens Bestyrelse optog senere Forhandling baade med København og NESAs, og i 1939 var det kommet saa vidt, at der laa en Overenskomst, som i Virkeligheden ikke manglede andet end Underskrifterne, men saa brød Krigen ud, og dermed blev den videre Forhandling ogsaa afbrudt. Planerne laa stille i nogle Aar, men i 1942 blev Forhandlingerne genoptaget, og den 18. Juni 1942 var Overenskomsten færdig, saa at man blot skulde have Ministeriets Godkendelse af den. Den fik man imidlertid ikke, for selv om der blev sagt, at Staten ikke paa daværende Tidspunkt havde Interesse i selve Banen, blev der paa forskellige Omraader lagt Hindringer i Vejen for, at denne Overenskomst kunde føres ud i Livet og Elektrificeringen blive gennemført.

Senere, allerede i 1945, blev der igen optaget Forhandlinger med den daværende Minister Alfred Jensen om selve Slangrupbanen og Statens Overtagelse af den. Disse Forhandlinger er ført videre, og der blev i 1946 nedsat et Udvalg, som har gennemgaaet de forskellige Ting og er blevet enig om det Forslag, der foreligger her, eller rettere om den Betænkning, der ligger til Grund for selve Lovforslaget. Dette Udvalg bestod af Repræsentanter for Staten, Københavns Kommune, NESAs og Slangrupbanen.

Jeg vil tro, at Lovforslaget vil faa en let Gang gennem dette Ting, naar man ser, at der har været Enighed om det, og at de forskellige Ministre har tiltraadt, at Staten overtager Slangrupbanen. Jeg anbefaler paa mit Partis Vegne det foreliggende Lovforslag.

Stegger Nielsen: Slangrupbanens Forhold har gennem adskillige Aar været under Diskussion med Henblik paa Ændringer, baade driftsmæssige og andre Ændringer, f. Eks. med Hensyn til Forbindelse med Byens Centrum og andre Ting. Forskellige Planer har været fremme; der har endogsaa paa et vist Tidspunkt foreligget Udkast til en Overenskomst mellem Slangrupbanens Forretningsudvalg og de to Faktorer, Københavns Sporveje og Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktie-

selskab, hvorefter de to Sporvejselskaber skulde overtage Banen og drive den som elektrisk Sporvej til Farum, og samtidig skulde Driften forlænges ind til Jarmers Plads. Forudsætningen for dette var Statens Medvirken under en eller anden Form, og forskellige Overvejelser maatte her naturligt gøre sig gældende fra Statens Side, navnlig at Banens eventuelle Overgang senere til S-Bane ikke blev foregrebet, men Tilslutningen til det københavnske S-Banesystem stadig var en Mulighed. Saavel det hermed forbundne tekniske Problem som de økonomiske Vilkaar for Overtagelsen drøftedes indgaaende af Parterne i Krigsaarene, uden at man dog naaede til Enighed derom. Materialeangelen lukkede i sig selv simpelt hen af for Problemet's Løsning, og Sagen laa stille til efter Kapitulationen, da den paa ny rejstes, og da mente man fra Ministeriets Side, at det var bedst, at Staten overtog Banen straks og derefter indledede Forhandlinger med Københavns Kommune og NESAs om Forpagtning af Banen, indtil Oplandsbaneanlægget kunde gennemføres. Med dette for Øje blev der af den daværende Trafikminister, som det allerede er nævnt, nedsat et Udvalg, der fik til Opgave at klargøre, for det første hvorledes en Statovertagelse af Banen kunde ske, og dernæst Vilkaarene for Banens Bortforpagtning. Udvalget har nu afgivet Betænkning for den første Del af Opgavens Vedkommende, Statens Overtagelse af Banen, og der foreligger her et Lovforslag, for hvilket Udvalgsbetænkningen er lagt til Grund.

Forslaget gaar ud paa, at Staten indløser Banens Aktier til en Kurs af Gennemsnittet af Markedskursen de sidste 3 Aar før Overtagelsen. Aktiekapitalen er 2 Mill. Kr., Kommunernes Andel heraf 1,2 Mill. Kr. Da Kommunerne under Forudsætning af Banens Overtagelse senest 1. April 1948 fratæller Indløsningsdividende, skulde Statskassens Overtagelse ved Indløsningen af de 0,8 Mill. Kr. Aktier, der er paa private Hænder, kun andrage 250 000 Kr., idet den Gennemsnitskurs, der her er Tale om at regne med, har ligget omkring 30. Det er i Bemærkningerne — interessant Bemærkninger for øvrigt — oplyst, at Banens samlede Gældsforpligtelser pr. 31. Januar 1947 er 2 632 200 Kr., hvoraf de 1 969 000 Kr. er kapitaliserede Pensionsforpligtelser, herunder Reguleringsstillæg til Pensionerne. Banens Aktiver er opgjort dels af Banen selv, dels af Generaldirektoratet for De danske Stats-