

**[Stegger Nielsen.]**

baner, men her er en Uoverensstemmelse, idet Banen har opgjort Aktiverne til 4 070 000 Kr., medens Statsbanernes tilsvarende Tal kun er 2 985 000 Kr.

Staten overtager, som det ogsaa fremgaar af Bemærkningerne, Personalet, ca. 50 Personer, og tillige Pensionsbyrden for dette, dog under en særlig Form, idet Grundpensionerne udredes af en særlig Fond, hvis Midler tilvejebringes dels ved Henlæggelse af den Præmiereserve, som svarer til de Beløb, der af de paagældende Tjenestemænd er indbetalt til „Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898“, dels ved de sædvanemæssige Betalinger som til enhver Tid foretages af de paagældende Tjenestemænd og Staten. Den aktuarmæssige Beregning har godtgjort, at disse Midler skulde være i Stand til i al Fald i Løbet af en Aarrække at give Dækning for Grundpensionerne. Man maa imidlertid ikke være blind for, at der kan komme Forhold, hvor denne Dækning ikke er til Stede, og saa vil der naturligvis paaføres Statskassen en Ekstraudgift. Med Hensyn til Reguleringstillægget tilstræber man ogsaa ved Henlæggelse af Banens Aktiver Tilvejebringelse af en særlig Fond, som skulde være i Stand til at give Dækning for denne Del af Pensionen.

Senere ved Overtagelsen vil der naturligt komme en Række Overgangsudgifter til Sporforstærkning, Sikringsarbejder, Modernisering, Vejkrydsanlæg o. s. v., og man skal ikke være blind for, at det vil komme til at andrage ret store Beløb.

Det er Meningen, at Forhandlingerne om Bortforpaktningen vil blive fortsat efter Statens Overtagelse, og skulde en saadan komme i Stand, vil Personalet blive søgt bibeholdt, ligesom Byrderne ved Grundpensioner og Reguleringstillæg vil overgaa til Forpagteren. Jeg ser ikke klart, hvorfor det skulde være nødvendigt med denne Bortforpaktning, hvorfor Staten ikke, naar den overtager Banen, lige saa godt straks kan drive den som at skride til denne Bortforpaktning.

Mit Parti forstaar de Interesser, der knytter sig til dette Lovforslag, ikke mindst i Slangstrupbanens Opland, men ogsaa her i København. Jeg gentager, vi forstaar disse Interesser fuldt ud. En Ordning af Slangstrupbanens Forhold vil kunne give nye og forøgede Muligheder for dette Opland og dets Befolkning. Ud fra denne Forstaaelse stiller mit Parti sig velvilligt til Lovforslagets videre Behandling, men for at faa Oplysninger om de økonomiske

Forhold, den økonomiske Rækkevidde af Lovforslaget og om forskellige praktiske Forhold vil det efter vor Mening være hensigtsmæssigt i det høje Ting at nedsette et Udvalg. Jeg haaber, at Forslag om Udvalgs Nedsættelse vil blive stillet; ellers vil jeg selv tillade mig at foreslaa det senere.

**Bonnichsen:** Som det allerede fremgik af den Ordførertale, den ærede Ordfører for Socialdemokratiet holdt, er det en Sag, der har staaet paa i mange, mange Aar, og naar nu Lovforslaget om en Ordning kommer, kan man kun sige: endelig! For det drejer sig ikke alene om at faa en Turistattraktion gjort lettere tilgængelig, men det er i høj Grad et Spørgsmaal, der vedrører den meget store Del af Storkøbenhavns Befolkning, som bor langs Slangstrupbanen. Jeg husker, hvordan vi, medens jeg sad i Københavns Sporvejsudvalg, havde Sagen for for 5—6 Aar siden, og jeg husker, hvordan vi den Gang var blevet enige og var kommet saa langt, at NESA — for at være saa høflig at tage den lille først — og Københavns Kommune paa den ene Side og Slangstrupbanens Bestyrelse paa den anden Side var blevet enige om en Ordning. Saa skulde vi have Statens Velsignelse, men dette sidste viste sig at være umuligt. Der var forskellige Ting, som man naturligvis maatte sikre sig. Saa vidt jeg husker, drejede det sig bl. a. om, at Kommunerne, naar de skulde overtage Banen, maatte have et tilstrækkeligt Antal Aar sikret i en Overenskomst. Det lod til ikke at være saa nemt. Der var ogsaa et andet Spørgsmaal, som spillede en stor praktisk Rolle. Det var Overførelsen over den stærkt trafikerede Nørrebrogade. Vi i Sporvejsudvalget var ude at se paa det, og der var forskellige Forslag til en Overførelse. Vi var alle med Teknikerne i Spidsen enige om, at en Overføring i Niveau var umulig, saa stærkt trafikeret som Nørrebrogade er. Det naturligste forekom os den Gang at være at faa en Overførelse ved Viadukt i Forbindelse med den Viadukt, som Bybanen allerede havde, idet Gennemførelsen af det Forslag om en Tunnel, som kom — jeg tror det var under Trafikminister Gunnar Larsen —, vilde koste ca. 80 Mill. Kr. Statsbanerne havde meget fantastiske Forslag om en kolossalt dyr Undergrundsbane i København, en Bane, som Københavns Befolkning overhovedet ikke kunde forrente — jeg tror, det var  $\frac{1}{4}$  Milliard Kr., den vilde koste. Paa det Tidspunkt var Statsbanerne over-