

ikke forud vil kunne opgøres, og som maa dækkes af Staten, men det bør dog herved bemærkes, at Generaldirektoratet for Statsbanerne ikke har tænkt sig hverken at undlade at overtage eller senere at skille sig af med nogen til Anvendelse ved Statsbanerne egnet Funktionær.

Ministeriet har i det hele kunnet tiltræde Udvalgets Betragtninger og kan for sit Vedkommende anbefale, at Statens Overtagelse af Slangerupbanen paa de anførte Vilkaar gennemføres pr. 1. April 1948.

Overtagelsen vilde — bortset fra de fornødne Bevillinger — i og for sig have kunnet gennemføres uden speciel Lovhjemmel herfor, men da der alligevel — under Hensyn til Betydningen af, at Statsbanerne hurtigst muligt kan gaa i Gang med Forberedelserne dels til en midlertidig Fortsættelse af Banens nuværende Drift, dels til de Arbejder, der vil være at udføre, hvad enten Banens til sin Tid paatænkte Overgang til S-Banedrift skal finde Sted efter en Periode med Hurtigsporvejsdrift eller uden en saadan forudgaaende Periode — maa søges særlig Lovhjemmel til Opnaaelse af den fornødne Ekspropriationsbemyndigelse, saaledes som i § 2 foreslaaet, og da Overtagelsen ser Følge af de dermed forbundne ret betydelige Omkostninger maa anses for værende af en vis Betydning, har man fundet det rigtigst at søge Rigsdagens Tilslutning opnaaet, hvorfor man foreslaar, at Ministeren bemyndiges til at overtage Banen paa Vilkaar, som godkendes af Rigsdagens Finansudvalg.

Ved Fremsættelsen udtalte *Ministeren for offentlige Arbejder* bl. a.:

„Dette Lovforslag betegner det første Skridt til Gennemførelsen af den Nyordning af Slangerupbanens Forhold, som gennem mange Aar har været drøftet i Offentligheden. Det vil være bekendt, at der for nogle Aar siden forelaa *et Overenskomststudkast*, tiltraadt af Slangerupbanens Forretningsudvalg paa den ene Side, *Københavns Sporveje* og *NESA's* Forretningsudvalg paa den anden Side, hvorefter Banen skulde overtages af de to Sporveje for derefter at *drives som elektrisk Sporvej* paa Strækningen indtil Farum, idet det var Tanken samtidig med Indførelsen af Sporvejsdriften at *forlænge Driften indtil 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