

[Rager.]

havde noget imod, at denne lov blev taget op til revision. Det er jo en ulykkelig form, København i sin tid har fået. Man har altid glædet sig ved at tale om daværende borgmester Borups store fremsynethed, da indlemmelserne fandt sted omkring århundredskiftet. Hvis han havde været fremsynet, havde han indlemmet Gentofte og ladet Brønshøj ligge, men han indlemmede desværre Brønshøj og lod Gentofte ligge, så den fremsynethed har ikke været så stor.

Jå, det var de bemærkninger, jeg ønskede at gøre om Københavns specielle forhold, og de er som sagt gjort for at skabe basis for en velvillig modtagelse i ministeriet af henvendelsen fra det udvalg, som jeg håber kommer.

Der er for Københavns vedkommende endnu et problem, jeg gerne vil henlede opmærksomheden på. København skal hvert år bruge mange penge til investeringer, særlig efterhånden som København mere og mere bliver en kommune for de erhvervsdrivende, og det er til elektricitetsforsyningen. Det er stadig sådan, at værkerne må udvides og udvides i et meget hurtigt tempo; der skal bruges mange penge hertil. Befordringsmidlerne tager også mange penge, men det kan være, at der, når nu samfærdselskommissionens forslag kommer frem, måske bliver en lettelse på dette område. Der er også andre områder. Der er investeringsvanskelighederne, som naturligvis for København som for alle andre er store i den nuværende situation. Jeg mener derfor, det må tages op til overvejelse, om ikke staten på en eller anden måde kan hjælpe København til bedre lånemuligheder. Dette er jo en henvendelse til den højtærede finansminister, og jeg ved ikke, i hvor høj grad jeg kan vente, at finansministeren kan sætte sig i overborgmesterens sted, for når finansministeren skal bruge penge, således har jeg forstået det af mange og lange debatter her, trækker han på nationalbanken. Se, hvis nu København som hovedstad kunne få den samme tilladelse til at trække på nationalbanken, når den skulle bruge penge, ville det være godt, men det kan vi ikke. Men mon den højtærede finansminister dog ikke kunne sætte sig så meget i den kære overborgmesters sted, at han kunne forstå, at det ville være rart, om han

kunne række en hjælpende hånd? Jeg peger på, at det meget let kan komme til at betyde en ret alvorlig arbejdsløshed på mange områder indenfor Københavns kommune, hvis kommunens arbejdsplan bliver skåret så stærkt ned, som det nu truer med.

Jeg vil gerne fritage finansministeren for at give det svar, som måske ligger nærmest for ham, nemlig at sige til mig, at jeg har talt om el-værkerne, og Københavns kommune må ligesom andre kommuner sørge for at blive selvfinansierende på dette område. Et sådant svar fra finansministeren til mig ville kun medføre en forlængelse af diskussionen, fordi mit svar omgående ville falde. I det første tiår efter krigen har Københavns el-værker udvidet for 180 mill. kr. med et rundt tal, men i den samme tid har de indtjent 215 mill. kr. Det vil altså sige, at der er indtjent 35 mill. kr. mere, end der er investeret, og derfor vil den indvending fra den højtærede finansminister, hvad han selv og andre vil kunne forstå, intet betyde.

Jeg er derefter færdig med disse mere bebrøvelige sager. Så er der et andet problem, jeg ønsker at vende mig til, og det er så heldigt, at blandt de mange ministre, der overværer forhandlingerne her, er også ministeren for offentlige arbejder, og det er netop ministeren for offentlige arbejder, jeg nu gerne vil sige nogle ord til.

Det er gået op for mig, at der på finanslovsforslaget foreslås en bevilling af en sådan karakter, at dens gennemførelse vil betyde, at Lundtoftebanen skal bygges som elektrisk bane.

Nu vil jeg gerne have rede på: Hvordan ligger det rent legalt med hensyn til bygning af nye baner? Det forekommer mig, at når der i gamle dage skulle bygges en ny bane, skulle der vedtages en lov. Er man kommet ud over det? Kan statsbanerne bygge nye baner uden særlig lov, eller er det kun for elektriske baner, det gælder? Ministeren vil måske henvise til loven af april 1930 om elektrificering af bestående banestrækninger. I 1930 vedtog man en lov om elektrificering af bestående banelinier, der besørger den københavnske nærtrafik, og på det grundlag elektrificeredes derefter strækningerne fra Valby til Holte og Klampenborg samt linien Hellerup-Vanløse-Frederiksberg. Man har senere fortsat med elek-