

[Rager.]

trificering af linierne til Glostrup og til Ballerup, og dette har man vel kunnet gøre i henhold til den bemyndigelse, der blev givet i § 1 i loven af april 1930. Men kan man blive ved med det, og kan man bygge nye banestrækninger?

Da man skulle elektrificere, gik man til rigsdagen og spurgte: Kan vi få lov til at elektrificere? Det var en driftsartsændring, man foretog, men normalt går man jo ikke med driftsartsændringer til rigsdagen. Da man gik fra dampdrift til dieseldrift, spurgte man ikke rigsdagen, og jeg ville også finde det unødvendigt. Derimod kan jeg ikke anse det for unødvendigt at gå til folkettinget, når det som her drejer sig om en helt ny banestrækning. Hvis ministeren virkelig mener, at han kan bygge en ny bane i henhold til denne bemyndigelseslov, fordi der står, at dens bestemmelser gælder de banelinier, der besørger den københavnske nærtrafik, hvis han tror, at han måske kan gå ud over de baner, der fandtes, da loven blev vedtaget, vil jeg henvise til, at ministeren vist ikke kan få anlægget finansieret. I samme lovs § 4 står der nemlig, at ministeren bemyndiges til at skaffe de fornødne beløb ved udstedelse af statsobligationer til en rente af ikke over 5 pct. Henvist til finansiering med statsobligationer til ikke over 5 pct. — når der ikke står andet, må jeg gå ud fra, at det skal være til parikurs — tror jeg ikke, ministeren vil have mulighed for at bygge banen.

Men som finanslovforslaget ser ud i øjeblikket, forstår jeg, at man mener blot at kunne tage bevillingen op på finanslovforslaget. Man skulle altså derefter, når som helst statsbanerne fandt det påkrævet, kunne bygge en ny linie. Man mente dog ikke kunne at bære sig ad på den måde, da man ville lave den nye overfart for bilerne over Store-Bælt; og der skal end ikke laves jernbaneanlæg. Jeg kan derfor ikke rigtig forstå, at det skulle være rigtigt.

Jeg mener, at Lundtoftebanen kun kan bygges efter en vedtagelse her, og jeg vil

pege på, at der i øjeblikket er en løbende divergens mellem Lyngby-Taarbæk kommune og Københavns kommune angående de distrikter, som man særlig tænker sig betjent af Lundtoftebanen. Anlægget af Lundtoftebanen forudsætter naturligvis, at der skal bo en hel del mennesker derude. De grunde, som København i øjeblikket ejer i Lyngby-Taarbæk kommune, men som man er villig til at afgive til Lyngby-Taarbæk, når man får sikkerhed for, at de bliver fornuftigt bebygget, dem ønsker Lyngby-Taarbæk jo at be bygge med lav bebyggelse. Jeg ville mene, at man ikke bør forrykke situationen derude ved, at man gennem vedtagelse af dette finanslovforslag tager standpunkt til spørgsmålet om Lundtoftebanen. Jeg synes iøvrigt, at den første strækning af banen til Køge var nok så interessant at få i gang som Lundtoftebanen.

Jeg håber at få et svar fra den højtærede minister for offentlige arbejder angående disse problemer.

**Weikop:** Da jeg jo er medlem af Københavns magistrat, ville det være meget fristende for mig at fortsætte, hvor det ærede medlem hr. Rager slap. Det skal jeg imidlertid afholde mig fra på nuværende tidspunkt og kun sige, at jeg mener ikke, det ærede medlem hr. Rager kan tage patent på at tale Københavns kommunes sag, sådan som jeg synes han gjorde. Jeg vil gerne sige, at jeg giver fuld tilslutning til, at Københavns kommune får alt det, der med rette tilkommer den. Dermed har jeg altså givet tilslutning til det, som det ærede medlem hr. Rager her har fremdraget, for så vidt dette med rette tilkommer Københavns kommune.

Dernæst sagde det ærede medlem hr. Rager sådan noget lignende som, at magistraten i København havde vist forsømt noget, og at sagen vistnok ville gå i stå, hvis der ikke kom noget udefra, og det ærede medlem hr. Rager nævnte, at han havde stillet forslag om nedsættelse af et udvalg i borgerrepræsentationen. Jeg ved ikke, hvor-