

[Aksel Larsen.]

vedtaget, kom vandbygningsteknikere frem, som ikke var underlagt vandbygningsdirektørens kommando. De rykkede frem for offentligheden og sagde, at de beregninger, lovforslaget om Thyborøn hvilede på, kunne man ikke stole på, og der blev en sådan blæst om sagen i offentligheden, så man stillede det i bero, hvorpå man 6 år senere gav sig til at undersøge, om projektet var rigtigt. Så opdagede man til sin forbavselse, at det var forkert, og så var der jo grund til at lægge det hele på is. Det var en ret fornuftig sabotage, som jeg ikke kan have noget imod, selv om den i visse henseender ligner den sabotage, man bedrev over for Hanstholm havn, ganske vist med modsat fortegn, for sabotagen over for Hanstholm havn var sabotage af et fornuftigt projekt. Sabotagen over for Thyborøn var sabotage af et tåbeligt projekt.

Jeg drager dette frem for at sige til folkettingen, at det skal være varsomt med at stole på, at det har fået alle relevante oplysninger i en sag. Hvis jeg må tillade mig at erindre om noget andet, så har vi på et givet tidspunkt fået at vide, at det i alle henseender og navnlig teknisk var en tåbelig idé at ville lægge en lufthavn på Saltholm, og det skyldes ikke så meget teknikeres som politikeres anstrengelser, at man blev nødt til teknisk at undersøge sagen, hvorved man kom til det resultat, at det er et fortrinligt sted at lægge en lufthavn.

I sin tid blev der stillet til rådighed for parlamenterne i Norden materiale fra kommissioner, der havde undersøgt spørgsmålet om en fast forbindelse over Øresund. Alt dette materiale sagde, at den kan kun og bør kun bygges mellem Helsingør og Helsingborg og ikke under nogen omstændigheder mellem København og Malmø. Det var her ikke så meget teknikere som politikere i Nordisk Råds trafikudvalg, der anfægtede dette og sagde: vi tror ikke på det, vi forlanger nye undersøgelser. Det kostede hårdt at få de nye undersøgelser, men vi fik dem med det resultat, at det viste sig, at beregning-

erne, tallene og prognoserne fra den oprindelige undersøgelse var forkerte.

Jeg siger dette, for at alle skal være klar over, at det må være ministrenes og administrationens opgave at forsyne folkettingen med fuldstændige oplysninger til belysning af et problem, sådan at folkettingen derpå virkelig kan træffe så rigtig en beslutning som muligt.

Jeg har altså, som jeg kort har redegjort for, den samme mening som i 1946, men jeg erkender, at som det ligger nu, kan der formentlig ikke blive tale om at lukke hullet ved Thyborøn. Det er vel nok sådan, at der nu er investeret for meget deroppe, så det kan ikke gå an at sætte de penge til.

Jeg håber, ministeren er opmærksom på, at hvis man investerer for meget i Kastrup, så kan man komme ud for en lignende situation, at man ikke kan få den rigtige lufthavnsløsning, fordi man har smidt for mange gode penge efter dårlige i Kastrup.

Jeg henstiller, at lovforslaget bliver underkastet udvalgsbehandling. Den bliver måske endda indgående, idet udvalget bør overveje, hvad der videre skal gøres. Jeg ser, at ministeren og vandbygningsvæsenet mener, at man bør asfaltbeklæde digerene fra hofde 53 til hofde 58. Det er muligt, dette er forsvarligt og rigtigt, men jeg tillader mig at minde om, at før anden verdenskrig, i mellemkrigsårene, havde den daværende vandbygningsdirektør fundet ud af, at når de i Holland kunne beklæde kysten med et betonglaciis og derved forhindre, at kysten blev nedbrudt, så måtte det samme kunne gøres ved vestkysten ved Thyborøn, og så lagde man kæmpemæssige betonplader dér. Men han havde ikke taget i betragtning, at de blev lagt på sand, at sandet i vinterkulde frøs under dem, så de hævedes og derpå blev underskåret af strøm og bølgeslag, så de efterhånden faldt i havet. Det var fuldkommen spildte penge, og han var advaret af sine undergivne ingeniører, men det var ham, der var vandbygningsdirektør, og ministeren fulgte ham. Nu kommer man og siger asfaltbeklædning, og det er muligt, det