

## [Horn.]

steget med omkring 18 pct. og var ikke mindre end 71 mill. i verdenstrafikken i det nævnte driftsår. Alene den europæiske trafik viser en stigning på 27 pct., hvoraf kan ses, at Europa må vente en stærkt stigende kurve i fremtiden. Jeg beder om, at man lægger mærke til dette tal, idet det viser, at den europæiske trafik har en større stigning end verdenstrafikken i almindelighed, og det vil i høj grad spille ind i bedømmelsen af nødvendigheden af at udbygge lufthavnen i Kastrup. På hovedruterne mellem Europa og USA er der en stigning på 19 pct., idet der i det nævnte driftsår var ca. 700 000 flypassagerer. Der foreligger nu nogle senere tal, som er ført helt op til den 19. januar, og som viser, at antallet af flypassagerer over Atlanten er oppe på 837 000. Heroverfor står 1 609 000 passagerer transporteret med skib.

Man vil altså se, at min betragtning: at flyvemaskiner i høj grad må anses somigestillet med de gamle transportmidler, er rigtig, og det er kun et spørgsmål om tid, hvornår de har oversteget dem, når det gælder om at komme fra den ene verdensdel til den anden. Når jeg siger, at flyvemaskinen har arbejdet sig op på siden af de gamle trafikmidler og er på vej til at blive et alment trafikmiddel, begrundet jeg det med, at det brede publikum i høj grad har bidraget til den stærke stigning i procenten. Medens 62 pct. af passagererne for skibsfartens vedkommende rejser på den almindelige klasse, er vi helt oppe på 70 pct., når talen er om luftfarten. Den betragtning, at luftfarten kun er noget for velhavende og bedre stillede mennesker, kan man altså roligt putte i skrivebordskuffen eller papirkurven; den holder ikke. Den udvikling, som synes at kunne spores i de seneste år, vil uden tvivl tortsætte med den nye maskinpark, som kan forventes.

Til yderligere belysning af nødvendigheden af investeringen i lufthavnen i Kastrup og de forskellige anlæg vil det vel være rimeligt også at se på, hvorledes vort eget luftfartsselskab, SAS, har placeret sig i denne rivende udvikling. Det er jo sådan, at når man giver penge ud, måles nytten og glæden i høj grad efter det, vi umiddelbart kan overse inden for vore egne rammer. I driftsåret 1955-56, altså samme periode,

som jeg har omtalt for verdensluftfartens vedkommende, har SAS haft en stigning i antallet af ton/km på 14 pct., og denne stigning fordeler sig med 64 pct. til de interkontinentale ruter, 30 pct. til de europæiske ruter og 6 pct. til de indenrigske, d. v. s. de skandinaviske ruter. Disse to konkrete faktorer, verdensluftfartens udvikling og SASs andel i verdensluftfarten, synes jeg vi i høj grad må holde os for øje, når vi vil bedømme nødvendigheden af Kastrup lufthavns udvidelse. De tal, jeg her nævner for SAS, viser netop, at den skandinaviske luftfart har et væsentligt marked uden for sine egne rammer, og Kastrup lufthavns placering som den femtestørste transithavn i Europa må ses i relation til, at SAS har formået at skabe denne store forretning. Jeg skal ikke her reklamere for SAS, det har SAS selv gjort med sin egen virksomhed, så det har ikke yderligere reklamebehov, kan man sige. Men det dygtige arbejde, SAS har gjort, har betinget, at vi har mulighed for at udbygge lufthavnen i Kastrup. Jeg vil også gerne understrege den dristighed, der er udvist af SAS med de to polarruter, ruten til Los Angeles og den nye rute til Tokio. Jeg nævner det, fordi SAS står i en voldsom konkurrence med de andre selskaber, og derfor er det påskønnelsesværdigt, at selskabet søger at udfylde sin del af forudsætningerne for en udbygning af Kastrup lufthavn, så den kan svare til de forventninger, der stilles til den: men det forudsætter naturligvis også, at folketinget opfylder de forventninger, selskabet stiller til det.

I bemærkningerne til lovforslaget findes nogle oplysninger om, hvordan udviklingen ventes at blive, dels bedømt af vort eget luftfartsdirektorat, dels af SAS, altså to af hinanden uafhængige beregninger. De kommer til det resultat, at antallet af passagerer i Kastrup lufthavn i 1960 vil være ca. 1 mill., i 1965 ca. 1,5 mill. og i 1970 ca. 2 mill., altså tal, som bygger på de seneste erfaringer. Jeg tror, det er en særdeles nøgtern vurdering, der her er foretaget. Det fremhæves også i bemærkningerne, at passagerantallet i Kastrup lufthavn fra 1952 til 1956, altså i en 5 års periode, er steget fra 421 000 til 796 000, altså næsten fordoblet. Hvor vi end dykker ned i tallene,