

[Stæhr Johansen.]

indeholder mange tekniske og økonomiske problemer, må en hurtig udvalgsbehandling formentlig kunne gennemføres, således at lovforslaget kan vedtages af det høje folketing inden valget. Det spiller nemlig en meget stor rolle, at udvidelsen, såfremt den skal gennemføres, finder sted i så god tid, at lufthavnen kan være klar til at tage de maskiner, som er årsag til, at man foreslår denne udvidelse. Disse maskiner kan ventes sat ind i driften i 1959-60, og man må derfor ikke glemme den betydning, det har for luftfarten, at denne udvidelse bliver gennemført relativt hurtigt.

Når man ved, at der formodentlig allerede i 1959 vil blive sat maskiner af den nævnte art ind — selv om det bliver andre luftfartsselskaber end SAS, der gør det — betyder en hurtig gennemførelse af dette lovforslag også en del for den kommende økonomi, da der ikke findes så forfærdelig mange lufthavne i Europa, som på det tidspunkt vil være i stand til at tage disse store maskiner. Jeg kan derfor sige på mit partis vegne, at vi ser med velvilje på lovforslaget, og at vi vil medvirke til en hurtig gennemførelse.

Jeg vil imidlertid gerne beskæftige mig lidt med baggrunden for det fremsatte lovforslag. De tidligere ordførere har allerede fremhævet det umådelige opsving inden for flyvningen, der har fundet sted efter 2. verdenskrig. Man har lov til at sige, at denne udvikling er langt stærkere, end selv de mest optimistiske inden for luftfarten havde ventet, og langt stærkere end forudset i de prognoser, man arbejdede med f. eks. i det udvalg, der var nedsat i 1943, og som beskæftigede sig med, hvorledes udviklingen ville blive på dette område i vort land.

Verdensluftfarten er, som allerede nævnt, alene i 1955 vokset med ikke mindre end 18 pct., og det er givet, at det forøgede passagerantal også stiller øgede krav til lufthavnene, til stationsbygningerne og til anlæggene i det hele taget. Man kan også blot se på tallene vedrørende vor egen lufthavn, hvor vi i 1952 havde et passagerantal på 400 000; det var allerede i 1956 blevet fordoblet, idet det da var nået op på 800 000, og ifølge prognosen, som altså hidtil har vist sig at ligge i under-

kanten, vil vi komme op på 1 million i 1958. Vi vil således i løbet af få år komme op på en sådan trafikering af lufthavnen, at en udvidelse alene af den grund ville være nødvendig.

De tidligere ordførere har også nævnt — og det kan jeg helt tilslutte mig — at Kastrup lufthavn har en beliggenhed, som er væsentlig bedre og væsentlig mere effektiv for luftfarten end så mange andre af de store lufthavne i Europa, og at den også frembyder indflyvningsmuligheder, der gør faremomentet væsentlig mindre end i andre lufthavne.

Jeg nævnte også den stigning i passagerantallet, som de nye jetmaskiner vil medføre. De nye maskiner kræver unægtelig disse store investeringer, i hvert fald for startbanernes vedkommende, da disse skal være ca. 1 000 m længere, end de er i øjeblikket; men de betyder til gengæld en besparelse på ikke mindre end 20 pct. pr. tonkilometer, og det betyder igen, at man, når disse jetmaskiner kommer, kan nedsætte billetpriserne, hvilket atter bevirker, at der trækkes flere passagerer over til luftfarten end tidligere. Men betingelsen for at anvende disse maskiner er naturligvis, at man har de fornødne lufthavne. Kastrup lufthavn er i årenes løb blevet udbygget, således at den er den femtestørste lufthavn i Europa. Jeg synes, det er værd at konstatere dette, for det viser, hvilken betydning beliggenheden har, og hvilken betydning det har for den samlede lufttrafik, at havnen er udbygget, som den er. Vi må nemlig huske på, at vi i forhold til de store nationer i Europa kun er et lille land, også hvad angår passagerantallet, og derfor betyder dette, at havnen er så stor, som den er, at der skaffes indtægter i fremmed valuta. Det vil også indbringe landingsafgifter fra en række andre landes selskaber end lige netop SAS. Derfor må man sige, at selve denne udvidelse af lufthavnen har stor økonomisk betydning for landet.

Vi ved også, at de andre europæiske nationer rustet sig; vi ved, at både Italien og Schweiz udbygger deres lufthavne, og det med udgifter, der er væsentlig større end dem, det drejer sig om i Kastrup. Vi ved ligeledes, at der til den svenske rigsdag er indgivet en betænkning, hvori man fra