

I samme år udkræves til dækning af:

	1961-62	1966-67	1971-72
Afskrivninger.....	6 500 000	5 600 000	5 000 000
Forrentning.....	10 400 000	9 200 000	8 300 000
I alt...	<u>16 900 000</u>	<u>14 800 000</u>	<u>13 300 000</u>

Ifølge beregningerne vil man altså med det anslåede overskud i 1961-62 kunne påregne tilnærmelsesvis dækning af afskrivningerne, 6 500 000 kr., men intet til forrentning.

Dette svarer så nogenlunde til forholdet ved udgangen af finansåret 1947-48, da de daværende investeringer var afsluttet. I året 1947-48 var driftsoverskuddet således ca. 727 000 kr., medens afskrivningerne udgjorde 734 000 kr.

I finansåret 1966-67 skulle der foruden fuld dækning for afskrivningerne, 5 600 000 kr., kunne udkomme 3 700 000 kr. til forrentning eller svarende til ca. 40 pct. af det anslåede forrentningsbeløb.

I finansåret 1971-72 — altså efter en 10 års periode — påregner man, foruden fuld dækning for afskrivningerne, 5 000 000 kr., et beløb på 6 500 000 kr. til dækning af forrentning svarende til ca. 78 pct. af forrentningsbeløbet.

Udviklingen må i årene efter 1971-72 påregnes fortsat i gunstig retning, da lufthavnen i sin udbyggede skikkelse, i alt fald hvad angår arealer, startbaneanlæg m. v., kan bære langt større trafik end den, der er regnet med i 1971-72.“

Det påpeges endelig i lovforslagets bemærkninger, at en tidsvarende flyveplads medfører en række *indtægter for landet*.

Valutaoverskuddet ved trafikken er således for 1954-55 opgjort til ca. 33 mill. kr., valuta-indtægten ved værkstedsarbejder for fremmede kunder i lufthavnen androg i samme periode 9 mill. kr., og SAS skønner endvidere, at turister, der ankom til Københavns lufthavn i 1955, tilførte Danmark ca. 150 mill. kr. eller godt 40 pct. af de totale turistindtægter.

Ministeren for offentlige arbejder udtalte ved afslutningen af sin *fremstillingstale*, at den danske stat som indehaver af halvdelen af de danske aktier i SAS har en betydelig interesse i selskabets fortsatte beståen og trivsel, ligesom staten har interesse i at støtte det skandinaviske luftfartssamarbejde, som SAS er udtryk for. Han oplyste, at der ikke var tale om, at staten skal yde subvention til SAS, mens en sådan støtte i form af statstilskud til et nationalt luftfartsselskab er almindeligt i mange lande uden for Skandinavien. Ministeren anbefalede lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i folketinget.

Ved *1. behandling* redegjorde *Horn* (S) udførligt for den kraftige udvikling, der i de sidste år har fundet sted inden for lufttransporten,