



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



Københavns Lufthavnsvæsen

Københavns lufthavn

1925-1975



Københavns lufthavn 1925 - 1975

Den 20. april 1975 er det 50 år siden Københavns lufthavn i Kastrup officielt blev åbnet for trafik.

Københavns Lufthavnsvesen har med denne bog ønsket at samle og fastholde træk af den udvikling, som selv de mest optimistiske pionerer næppe kunne forudse. Det, der var utopi i 1925, er fortid i dag.

Københavns lufthavns historie er ikke bare beretningen om den tekniske udvikling fra sejldug og barduner til jumbo-jets, fra vindposer til avanceret elektronisk udstyr. Det er en brik i historien om samfundets udvikling, nationalt og globalt; historien om menneskets fremmarch på godt og ondt.

Vi har også visioner, som de havde i 1925, men vi kan næppe heller forudse, hvad bind 2 kommer til at indeholde; knapt nok, hvordan lufthavnens historie de næste tiår kommer til at se ud.

Lad os derfor nøjes med her at se tilbage på alle dem, der fik at vide, at det kunne ikke lade sig gøre - og fik det gjort.

April 1975.

En tur til lufthavnen for 50 år siden

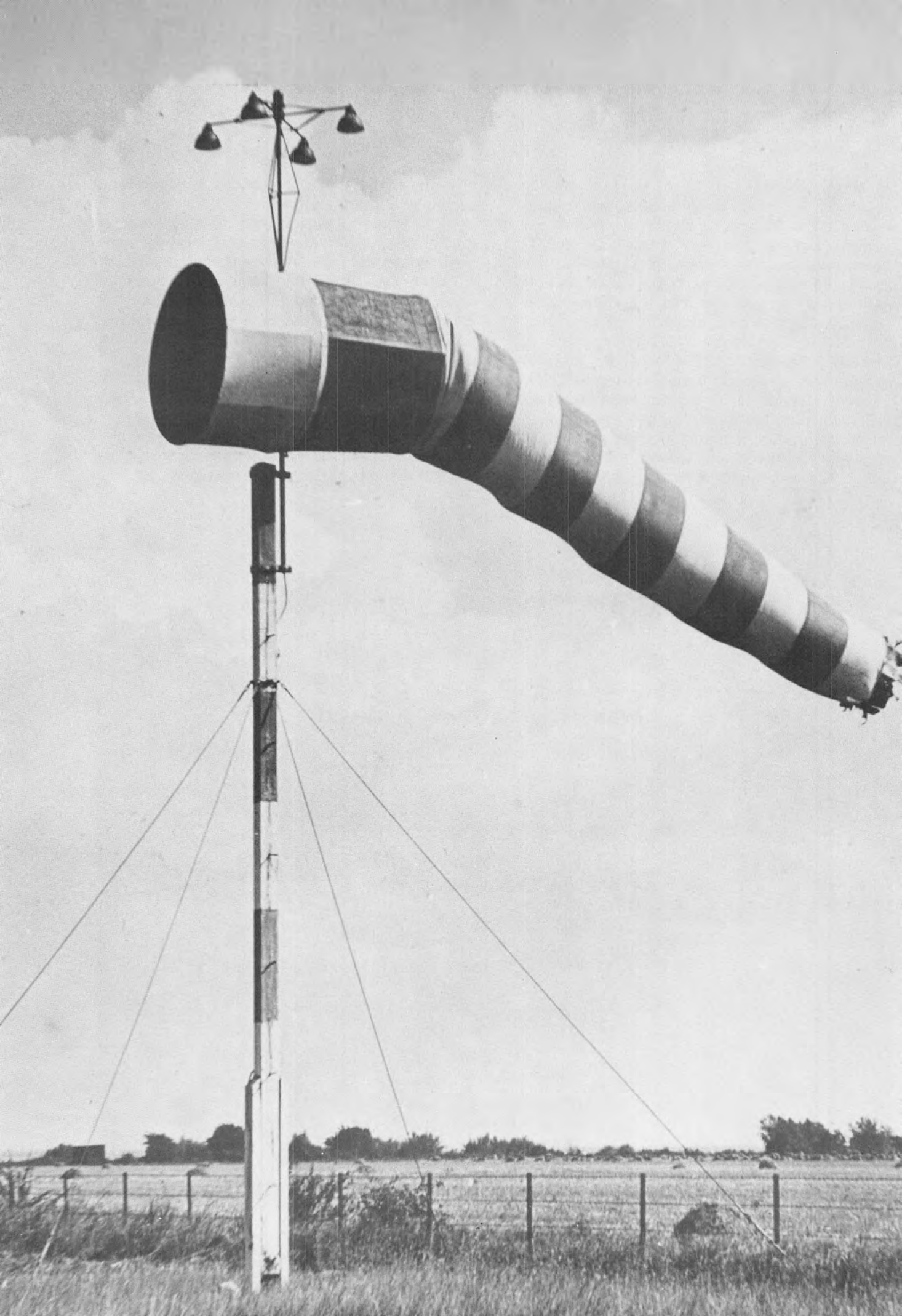
De få privilegerede tog bilen, de trænede tog cyklen og de andre den kollektive trafik, sporvognen ud til Amagerbrostationen på Amagerbrogade. Det var linierne 2, 8 og 9. Der var 11 togforbindelser på hverdage, 19 på søn- og helligdage og på flyvestævnedagene. Hvis man gik ombord i Amagerbanens lille hyggelige damp-tog kl. 11,40 på Amagerbrogade, var man i Kastrup 11,53, i Tømmerup syv minutter senere og helt ude i Dragør kl. 12,10. Man kom langt for femogtyve øre dengang. Amagerbanen førte den lufthavnsrejsende langs Sundet, med fri udsigt til Prøvesten og Mellemfort og længere ude Midelgrundsfortet og Salholm, hvert år græsningspensionat for tusinder af kreaturer. Efter 13 minutters kørsel gennem skønne grønne områder

til højre og det blå Sund med svenskekystens silhuet i baggrunden til venstre, kørte man ind i det lille venlige Kastrup, hvor flere og flere fabrikker efterhånden havde rejst sig. Herfra svingede banen så ind i det frodige Amagerland, »Københavns Urtehave«, fordi Store Magleby, også kaldet Hollænderbyen, hvis store rige gårde nu begyndte at falde for lufthavnsekspropriationerne. Herfra drejede banen igen mod Sundet, og efter en halv times kørsel var man i Dragør, den dejlige fiskerby med sin smukke, venlige havn og med de store indbydende enge ned mod øens sydpids.

Men når man skulle af »nærmest lufthavnen« var der alligevel en helt god spadseretur fra toget til Krudthuset og lufthavnsbygningen.



Statens Lufthavn i Kastrup og en DDL Fokker Gruelich F-III



Det talte man om:

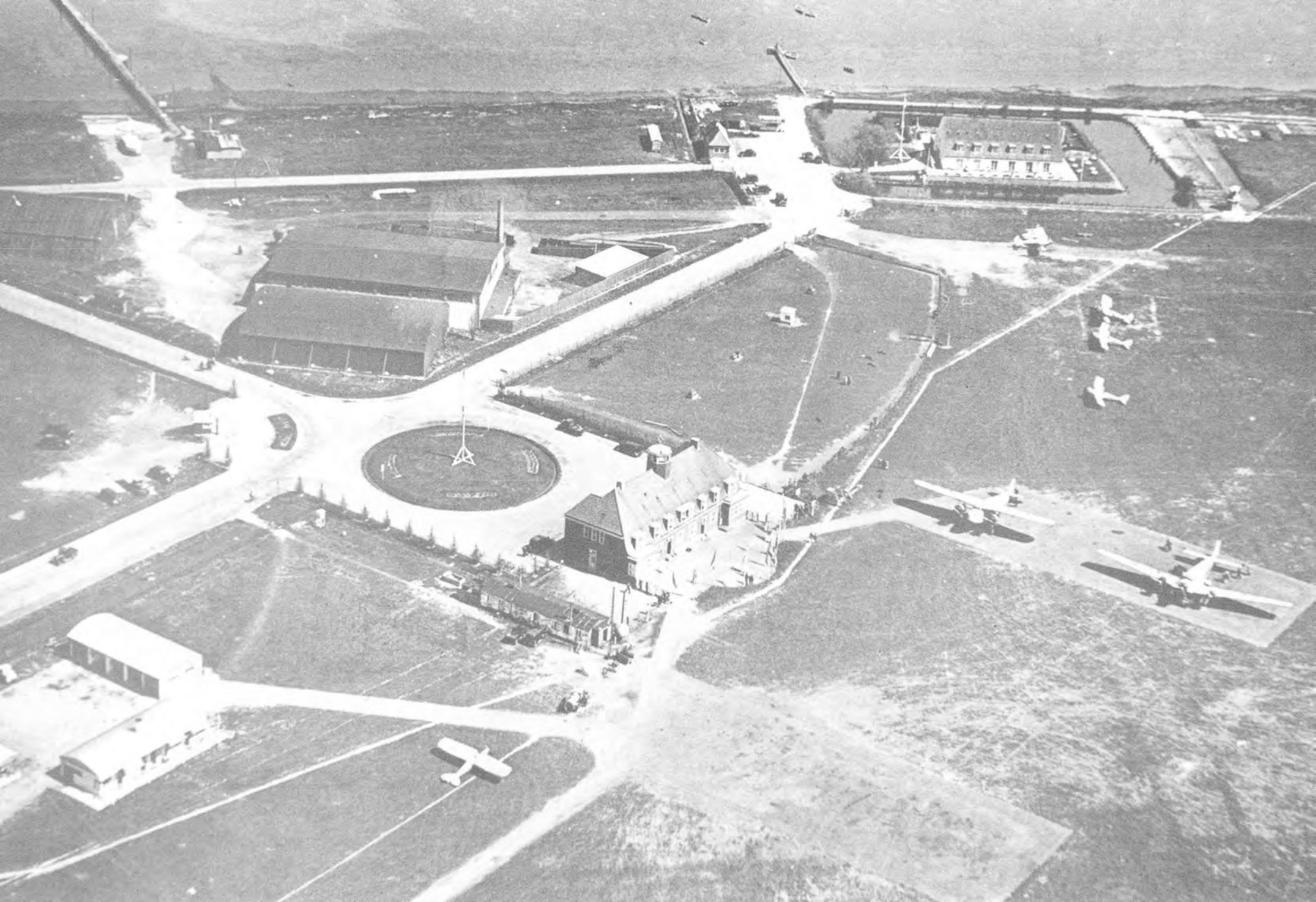
Staten overtog radiofonien. Radiorådet blev etableret. Trafikminister Friis-Skotte meddelte, at der ville blive opkrævet 10 kr. i afgift for en krystalmodtager, 15 kr. for en lampemodtager og for en radiomodtager med højttaler i offentligt lokale 200 kr. Kammersanger Emil Holm blev statsradiofonien driftsleder. 24. april, tre dage efter åbningen af Kastrup Lufthavn, begyndte Danmarks hidtil største arbejdskonflikt. 160.000 arbejdere ramtes af storlockout. Arbejdskonflikten varede ti dage og kostede landet omkring 200 mill. kr. Direktør Victor Lemkow blev Tivoli-direktør efter Arne Petersen. Forfatteren Emil Bønnelycke skildrede Frede Skaarups »Scala« som »en lastens hule« i sin bog »Ny Ungdom«. Gyldendal opgav efter skandale-ekkoet at udsende 2. udgave. I London døde den danske kongedatter der blev Englands dronning, Alexandra.

Pristallet FALDT med 25 points fra 219 til 194. Konsekvens: følelig nedgang på alle lønninger – omkring 2 mill. kr. om ugen. Ludvig Brandstrup lagde ud med Co-Optimisterne med blandt andre Karina Bell, Asta Nielsen, Johs. Meyer og Sigurd Langberg. Carl Brisson har fået ny succes i London med operetten Yvonne; den overgår hans kæmpesucces som grev Danilo. Amerika melder om stigende arbejdsløshed. Kæmpehallen Forum åbner med biludstilling. Den 20. marts: Enkedronning Louise dør – følges til graven af mere end hundredetusinde københavnere. Chefen for flyveskolen kaptajn Kofoed-Jensen og korporal V. Rask styrter ned på Lundtofte Flyveplads. Begge omkommer. Sct. Hansaften vender kaptajn A. P. Botved og overofficiant Olsen hjem fra deres fantastiske Tokio-flyvning. De sidste 11.000 kilometer via Sibirien, Moskva og Königsberg til København gennemførte de på 75 flyvetimer i ni døgn. Tusinder hyldede Tokio-flyverne på Kløvermarken. Grundtvigskirkens tårn er blevet færdigt. Jeppe Aakjær hyldes på 60 års dagen på Københavns Rådhus. Poul Henningsen udsender »Kritisk Revy«.

Georg Brandes dør. – A. W. Sandberg får succes med »Klovnen«. Gösta Ekman og Karina Bell har hovedrollerne. – Flyveren løjtnant Ludvig Bjarkov slipper heldigt fra et dristigt forsøg. Med Botveds Tokio-maskine går han i dyk fra 2000 meters højde over Kalveboderne, hastigheden når omkring 400 kilometer i timen, vingerne blafrer af, Bjarkov redder sig i faldskærm, maskinen splintres totalt. Resultat: Flyveskolens chef, kaptajn Chr. Førslev, dekreterer maskimum-hastighed for disse maskiner til 250 kilometer i timen. Statsradiofoniens storstation i Kalundborg indvies. Der er nu 27.000 lytttere.

Et af hærens fly styrter i Christianshavns voldgrav, knuses mod isen, begge flyvere, der var sendt op fra Kløvermarken dræbes i styrtet. – Pastor Kaj Munk får dramatisk debut med »En Idealist«. – 6. marts: De hjemløses tog er på vej mod København ledet af flyveren løjtnant Knud Clauson-Kaas, 15.000 samles foran Christiansborg. 2. april 20.000 københavnere i protesttog mod »Stærekassen«, tilbygningen til Det Kongelige Teater. – Kong Albert af Belgien besøger København, var på flyvning over byen med løjtnant Bjarkov. – Søfarts-monumentet på Langelinie afsløres. – 14. juni: En herreløs Heinckel-vandflyvemaskine fra luftmarinen styrter ned i Lægeforeningens Boliger ved Trianglen. Mirakuløst kommer ingen noget til, fordi alle legende børn var søgt ind under det tordenvejr, som fik maskinen til at kæntre og de tre ombordværende til at falde ud, mens flyet fortsatte med 150 kilometers fart med bunden i vejret. De dræbte blev fundet på et pulterkammer, i Spritfabrikanernes gård og på stenbroen i Hjøringsgade. – Josephine Baker fryder og forarger på Dagmar Teateret. – 24. juni fejrer København sin grundlægger biskop Absalons 800 års fødselsdag. – Den italienske general Umberto Nobile og hans mandskab passerer København efter tragedien med luftskibet Italia ved Nordpolen. – Hans svenske redningsmænd, kaptajn Lundberg og løjtnant Schyberg, fik 8 dage senere en storslået modtagelse i Kastrup. – 27. september: Privatbanken lukker – rekonstruktion og ny kapital, banken reddes og genåbnes 3. oktober. – Enkekejserinde Dagmar dør på Hvidøre 80 år gammel. – Depression har ramt U.S.A.

12. januar: Knud Larsen bliver europamester i boksning ved at besejre italieneren Quadrini. – Isvinteren er over landet – trafikken lammes – færgefarten indstilles – isflyvningerne begynder. – 26. april: Regeringen Madsen-Mygdal demissionerer, Th. Stauning danner sin anden regering. – Roxy biografen på Godthåbsvej viser den første talefilm i Danmark »Fox Follies«. – Colosseum følger efter med Al Jolson-talefilmen »Den syngende Nar« – den lille »Sonny Boy« blev årets succes. – Skoleskibet »København« forsvinder med 45 elever og 15 mands besætning ved Tristan da Cunha – menes at være stødt på isbjerg. – »De brølende Tyvere« slutter med det sorteste år i Amerikas historie, depression, krise og arbejdsløshed – lavineskred på børsen i Wall Street. – Tyskland vander sig under krise og arbejdsløshed. – Hitlerismen breder sig. – I Danmark spores en stærkt voksende arbejdsløshed og landbrugskrisen er en kendsgerning.



Tilblivelse

Længe før lufthavnen i Kastrup blev åbnet officielt den 20. april 1925, havde Ministeriet for offentlige Arbejder forberedt placering og anlæg, overvejet og undersøgt, vurderet og studeret alle muligheder for »tilvejebringelse af en lufthavn til brug for civilluftfarten«, som opgaven lød for den nedsatte luftfartskommission. Man havde i årevis været klar over, at benyttelsen af den militære flyveplads på Christianshavns Fælle, kun kunne være af midlertidig karakter, fordi man indså det uheldige i, at have forenet på samme plads, militær skole- og øvelsesflyvning og civil trafikflyvning. Den danske civile luftfart fik jo sin vugge på Kløvermarken, som flyvepladsen hed i daglig omtale. Herfra startede Det Danske Luftfartsselskab sine flyvninger i 1920.

Det var Luftfartskommissionens opfattelse, at den fremtidige lufthavn skulle ligge ved kysten, så den blev anvendelig for både vandflyvemaskiner og landflyvemaskiner, og at der måtte sikres arealer af en sådan størrelse, at det ville være muligt samtidig at benytte pladsen også for luftskibstrafikken. Lufthavnens størrelse blev oprindeligt defineret således, at der skulle være plads til at to luftskibe kunne fortøjes samtidigt og svinge hele horisonten rundt uden at ramme hinanden.

Den 29. maj 1930 afgav kommissionen betænkning, hvorefter man anbefalede ministeriet at erhverve arealer udfor Maglebylille på Amagers østkyst. Det anførtes, at denne beliggenhed ikke ville forstyrre udviklingen af Københavns Havn, og at Saltholm ville komme til at virke som naturlig bølgebryder, der ville sikre smult vande i Drogden for vandflyene. Den nordlige del af arealet på i alt 320 ha, skulle benyttes af landflyvemaskinerne, og på dette område skulle administrations- og havnebygningerne placeres, desuden skulle der her anlægges plads for vandflyene. Den sydlige del af området tænkte anvendt som manøvreplads for luftskibe med placering af forankringsmaster og tekniske anlæg. Kommissionen anbefalede stærkt, at man gennem servitutter sikre havnen mod bebyggelse af en vis højde på de omliggende arealer.

De militære flyvninger på Kløvermarken foreslog man henlagt til mere velegnede steder og den værdifulde grund, som Christianshavns Fælle var, foreslået afhændet til Københavns Kommune.

Kommissionens indstilling blev tiltrådt, trafikminister M. N. Slesbager fik Finansudvalgets bemyndigelse og bevilling til ekspropriationen af lufthavnsarealerne ved Kastrup.

Der blev nedsat et »lufthavnsudvalg« den 22. september 1920. Formand blev den senere direktør for Statens Luftfartsvæsen Knud Gregersen. Der blev udarbejdet en detailplan, hvor man imidlertid nu så bort fra luftskibstrafik. Udvalget drog på studierejse til England og Frankrig for at se på lufthavne, senere Holland og Tyskland. Navnlig besøget i Rotterdam satte stærke spor i lufthavnsudvalgets videre arbejde. Ekspropriationskommissionen havde sikret sig gårdene »Petersdal« og »Østergaard«. Udvalget skulle administrere de områder, som ikke i første omgang blev inddraget til selve flyvepladsen. Staten overtog driften af »Østergaard« med ansættelse af bestyrer og placering af 200 får, man fandt det hensigtsmæssigt og fordelagtigt at søge græsset på flyvepladsen udnyttet gennem afgræsning, hvorved »man tillige sikrede sig mod, at græsset nåede en for flyvningen generende højde«. Fårene anbragtes i et af de gamle krudtmagasiner på det eksproprierede område. Men det skulle snart vise sig, at fårevælden måtte opgives. Fårene blev til gene for trafikken.

Under ledelse af arkitekt Wm. Jørgensen opførtes en ekspeditions- og administrationsbygning med lokaler for de rejsende, luftfartsselskaberne, havnetjenesten, toldvæsenet og statspolitiet. Der blev også opført hangar med værkstedsrum, anlagt vandværk med vandrensningsanlæg, kloakstation, elektriske installationer med transformatorstation og foreløbige vejforbindelser.

Det ene af de to gamle krudtmagasiner, som ministeriet havde overtaget ved ekspropriationen, blev efter udvalgets indstilling omdannet til hotel og restaurant med tre restaurantlokaler i stueetagen og på første sal værelser til fremmede flyvere og passagerer. Forpagtningen blev overdraget restauratør Vilh. Hammer, som siden med stor dygtighed ledede »Krudthuset«. Det blev et københavner-samlingssted. Selv var Vilh. Hammer glødende flyve-entusiast, havde været på ballonfart, og blev verdens første luftbårne restauratør i DDLs første fly med servering ombord.

Allerede før lufthavnen blev officielt åbnet, var den taget i brug af civilluftfarten i sommeren 1924. Man fløj rutemaskinerne tomme fra Kløvermarken til Kastrup, her ventede så passagerer, bagage, gods og post. Her var der nemlig plads til sikker start for de større og tungere maskiner, der fulgte efter ruteluftfartens indvielse i 1920.

Åbningen af lufthavnen i Kastrup skete med sæson-premieren den 20. april 1925. Forinden

Til & Afgangspatokol
for
Luftfartøjer
Luftfartshavnen Kastrup.

Ankomst.						
Aar Dato	Kl.	Luftfar- tejets Nationalitet	Type & Registre- rings- mærke	Luftfartsejts Fører	Luftf.'s Besætning	Passa- gerer Antal
Hvorfra ankommet						
1925						
1/4		holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		3
1/4		tysk	D 25	Noack		0
2/4		—	D 223	Petersen		1
"		holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		1
"		tysk	D 25	Noack		4
2/4		—	D 248	Hartnack		2
"		holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		4
"		—	K.N.A.B.R.	Scholte		1
22/4		tysk	D 468	Gutsmidt		2
"		—	D 223	Petersen		1
"		holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		2
"		tysk	D 25	Noack		3
24/4	13.15	—	D 248	Hartnack		2
"	16.05	holl.	K.N.A.B.R.	Scholte		2
"	17.25	tysk	D 25	Noack		0
24/4	18.15	—	D 223	Petersen		2
"	16.15	holl.	K.N.A.B.R.	Tepas		2
"	17.25	tysk	D 468	Gutsmidt		2
24/4	15.25	—	D 248	Hartnack		1
"	16.25	holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		3
"	17.45	tysk	D 25	Noack		2
24/4	16.25	holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		3
"	18.15	—	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		3
"	18.15	tysk	D 223	Lieber		0
"	18.25	—	D 468	Gutsmidt		0
24/4	13.25	—	D 248	Hartnack		2
"	17.15	holl.	K.N.A.B.R.	Scholte		5
"	17.45	tysk	D 25	Noack		1
24/4	13.45	—	D 248	Petersen		2
"	16.15	holl.	K.N.A.B.R.	Tepas		2
"	16.52	tysk	D 468	Gutsmidt		3
24/4	12.35	—	D 248	Hartnack		2
"	16.15	holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		2
"	18.25	tysk	D 25	Noack		0
"	16.25	—	D 248	Hartnack		2
1/5	14.10	—	D 528	Batschuhl		4
"	15.25	—	D 419	Steinbeck		1
"	17.02	holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		2
"	19.02	tysk	D 533	Gutsmidt		0
2/5	11.25	—	D 223	Petersen		2
"	16.25	svensk	L.S.L.H.	Roll	Matthias	1

Afgang.						
Aar Dato	Kl.	Luftfar- tejets Nationalitet	Type & Registre- rings- mærke	Luftfartsejts Fører	Luftf.'s Besætning	Passa- gerer Antal
Hvortil algaet						
1925						
20/4		tysk	D 25	Noack		4
"		holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		5
"		tysk	D 223	Petersen		2
21/4	8.35	—	D 25	Noack		3
"		holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		3
"		tysk	D 248	Hartnack		0
22/4		holl.	K.N.A.B.R.	Scholte		2
"		tysk	D 223	Petersen		2
23/4	8.35	—	D 25	Noack		2
"	8.45	—	D 468	Gutsmidt		0
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		2
"		tysk	D 248	Hartnack		3
24/4	8.25	—	D 25	Noack		3
"	11.15	holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		3
"	16.25	tysk	D 223	Petersen		0
25/4	8.25	—	D 468	Gutsmidt		1
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Scholte		3
"	16.15	tysk	D 248	Hartnack		2
27/4	8.25	—	D 25	Noack		2
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Tepas		1
"	15.25	holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		0
28/4	8.35	tysk	D 468	Gutsmidt		4
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		2
"	14.25	tysk	D 223	Lieber		1
"	16.25	—	D 248	Hartnack		1
29/4	8.35	—	D 25	Noack		3
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Smirnoff		3
"	5.25	tysk	D 248	Petersen		1
30/4	8.25	—	D 468	Gutsmidt		4
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Scholte		4
"	16.25	tysk	D 248	Hartnack		2
1/5	8.35	—	D 25	Noack		4
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Tepas		5
"	14.25	tysk	D 419	Steinbeck		1
"	16.25	—	D 528	Batschuhl		2
2/5	8.25	—	D 533	Gutsmidt		2
"	10.15	holl.	K.N.A.B.R.	Geyssendorff		5
"	13.25	svensk	L.S.L.H.	Roll	Matthias	1
"	16.25	tysk	D 223	Petersen		2
"	17.15	—	D 419	Steinbeck	Oppe	0
"		—	—	—	—	—

havde et hollandsk og to tyske fly været på Kastrup pladsen dagen før og i hidsig konkurrence havde Det Danske Luftfartselskab og det nyoprettede Dansk Lufttransport kæmpet hårdt om årets første pasasgerer.

Åbningen var uden stor festivitas. Men der var stuvende fuldt hus i »Krudthuset« da Smirnoff kom fra Rotterdam med den hollandske maskine med én passager og Noack med den tyske maskine fra Berlin med fire passagerer. Det Danske Luftfartselskab indledte sæsonen med rundflyvninger.

Som havnechef var ansat den tidligere trafikflyver Leo Sørensen. Han skulle komme til at lede Kastrups udvikling igennem mere end 40 år. Blandt hans første betroede medarbejdere var den hærdebrede portner Hansen, et fakto-

tum, som både dirigerede trafikken, sørgede for benzinpåfyldning og passagerekspedition, bistået af Store-Knud Agerup og ude på vandflyvestationen af Martin Jansen, som kom fra bugsertrafikken, Martin og hans slæbetjeneste for vandflyvemaskinerne ved deres anlægsbro lidt nord for det gamle Krudthus blev også noget af en institution.

Den første verdenskrig havde ændret mangt og meget. Efter Versailles-traktaten var det forbudt at bygge flyvemaskiner i Tyskland, i stedet byggedes de i udlandet. Rohrbach byggede på Amager, fabrikken lå på Øresundsvej, men maskinerne samledes i en hangar ved den første lufthavnsbygning. Junkers-fabrikkerne oprettede virksomhed i Limhamn ved Malmö og kom hurtigt til at præge trafikken på Kastrup.

Året efter lufthavnens åbning viste det sig, at det var nødvendigt at opføre endnu en hangar. Der blev af trafikminister Friis Skotte skaffet bevilling til hangar II og samtidig til anlæg af en direkte adgangsvej – Lufthavnsvejen fra Amager Landevej til det areal, der var erhvervet i forbindelse med ekspropriationen af lufthavnsområdet.

Der blev også givet en bevilling til en ny etage på »Krudthuset« med 6 hotelværelser. Der blev anskaffet modtagerstation for radiotelegrafi og radiotelefoni, anskaffelse af belysningsmateriel til mørkeflyvninger og afsat penge til dræning af »Østergaard«s marker, landingsanlæg ved kysten for vandflyvere, istandsættelse af Kastrup Strandvej, opførelse af tre dobbelthuse til havnens tjenestemænd, og til den første udvidelse af den nyåbnede lufthavn ved indtagning af en del af de udlejede arealer, så flyvepladsens aktive område blev 159 ha.

Udviklingen red hurtigt, hurtigere end visionerne. Pludselig var der investeret 2,1 mill. kr. og kritikerne begyndte at melde sig.

På den sidste flyvedag i lufthavnens første officielle trafikår holdt tragedien sit indtog i Kastrup. Sæsonen var blevet forlænget på grund af den store interesse for rundflyvningerne. Den første november, en dejlig solskinsdag, var sat som sidste rundflyvningsdag.

Flyveren, løjtnant R. A. Mortensen, »Morten-Luftkusk« kaldet, indledte en rundflyvning, men styrtede ned i starten. Flyveren og fire passagerer omkom, en kvindelig passager overlevede ulykken og var i øvrigt i lufthavnen igen til det følgende års sæson-åbning.

Det forekom næsten som demonstrativ overbevisning om flyvningens fremtid, at statsminister Th. Stauning sammen med sønnen Søren og sin hustru tog op på sæsonens første rundtur med den legendarisk berømte flyver Harald Hansen. Det var skærtorsdag 1926.

Tal kan være kedelige, men for luftfartsinteresserede er disse sikkert tankevækkende: I året 1924 var der 164 passagerer i Kastrup, i åbningsåret 1925 var der 5.082 og i 1926 nåede tallet 7.792.

Nu skal det lige føjes til, at der kun blev fløjet i sommerperioden – og når vejret var egnet. Aflysningerne var mange – og ofte langvarige når tåge og regn satte ind.

Der skete forøvrigt noget skelsættende ved sæsonens begyndelse i 1926. Lufthavnens personale blev statsansat, og Leo Sørensen fik sin officielle udnævnelse som lufthavnschef. Det blev i det hele taget et godt år for udviklingen i Kastrup, præget af fremskridt og fremgang. Den 8. april begyndte rutetrafikken for alvor. Hollænderne lagde for. Kaptajn Geysendorffer kom fra Hamburg, spiste frokost i lufthotellet, som Hammers Krudthus også hed og fløj videre med

sin eneste passager, sin danske forlovede frk. Tove Spannet fra Turebylille. Lidt efter kom den russiskfødte Ivan Smirnoff for Hamburg med en KLM-Fokker. Han havde sin danske hustru, skuespillerinden Margot Linnet med som passager. Fra Malmö kom en Junker-maskine på vej til Amsterdam, og Det Danske Luftfartselskab sendte Rosenberg af sted over Sundet... sådan var sæson starten i Kastrup i det andet officielle driftsår.

Den 10. maj var alle DDLs maskiner opstillet foran administrationsbygningen i Kastrup, klar til den største flyvedemonstration København endnu havde set. 6 maskiner med tilsammen 3.000 hestekræfter blev i spredt formation sendt ind over byen, forrest to store nyankomne franske Jabiru-maskiner, populært kaldet »de flyvende lysthuse«, derefter DDLs Fokker-maskiner, som førtes af Rosenberg, Søgaard og Harald Hansen, mens Jabiru-maskinerne var bemanded med Krause-Jensen og franskmændene Coupet og løjtnant Erlind med franskmændene Chailloux ved sin side. DDL formationen afsluttedes af den vævre De Havilland, som førtes af overofficiant, senere oberst, C. C. Larsen, og så som nummer syv Smirnoff med den nyeste hollandske Fokker, der uindbudt blandede sig i optøget og gav demonstrationer, som affødte skarp protest fra havnechef Leo Sørensen. Drillerier og konkurrencenid var såre almindeligt i trafikflyvningsbevægede barndomsår i Kastrup.

Men tvivl om, at Kastrup lufthavnen var rigtigt valgt og placeret på vej til en spændende fremtid var der ikke. Den senere chef for flyvevåbnet, generalløjtnant Chr. Førslev, sagde i 1926: – Kastrup Lufthavn har en ganske ideel beliggenhed, med det nødvendige tekniske udstyr kan den blive et virkeligt knudepunkt for luftstortrafikken i Nordeuropa. Og havnechef Leo Sørensen sagde, så han ikke kunne misforstås: – Kastrup Lufthavn er den bedste i Nordeuropa, den bliver center for den nordeuropæiske lufttrafik. Udviklingen har på to år ført til, at vi allerede er langt foran Malmö.

Chefen for de hollandske ruter på København, marinelløjtnant de Jong, sagde, da KLM i 1926 flyttede sit skandinaviske hovedkontor fra Malmö til Kastrup: – København gøres nu til centrum for Nordeuropas luftfart. Det varer ikke længe, før vi har natruter på Kastrup.

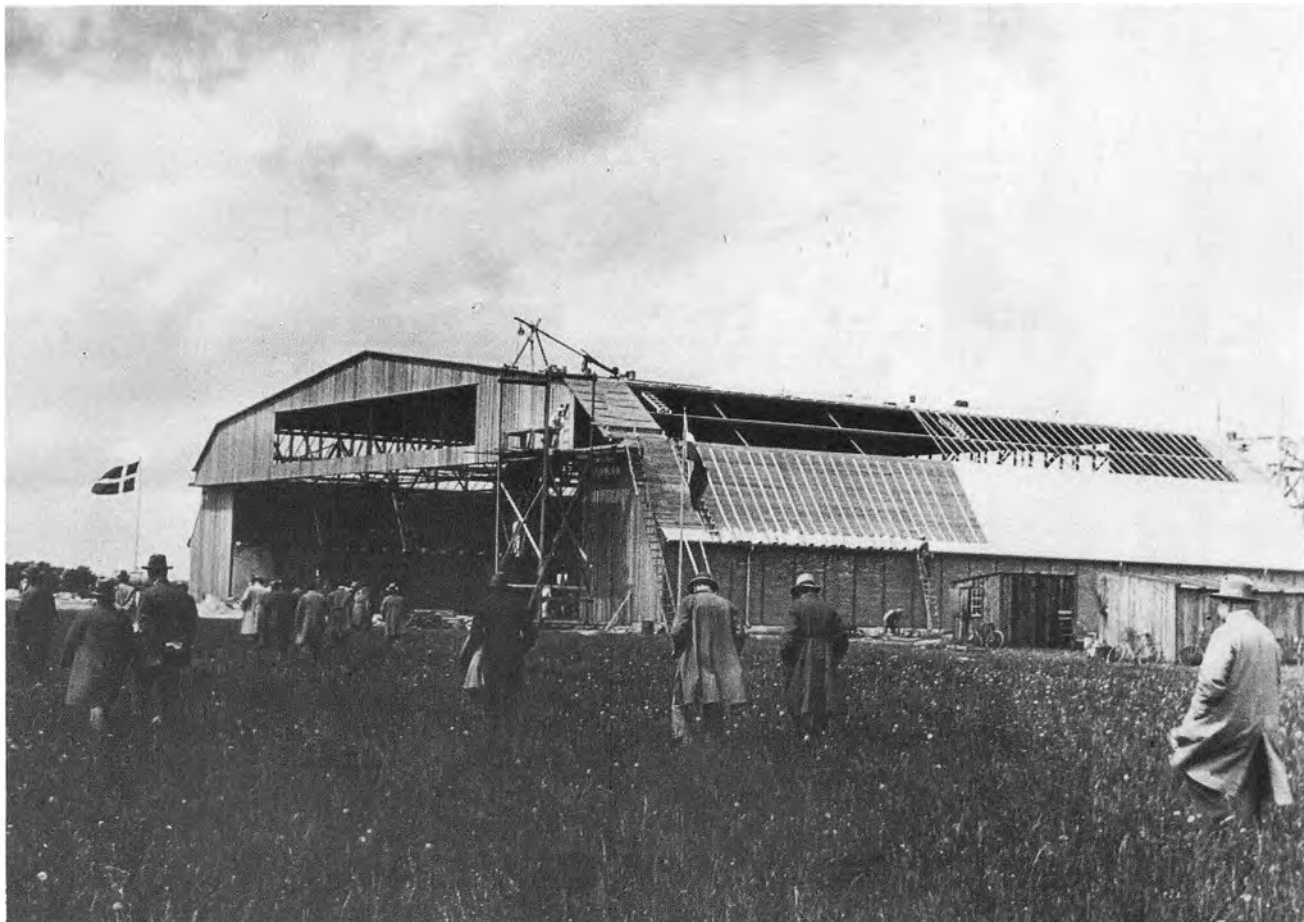
1923 ankom og startede 308 maskiner i Kastrup, 1926 var antallet af operationer 2.654.

Sikkerhedsanlæggene begyndte så småt at blive udbygget. Blandt andet fik man en »røgmaskine« fra luftmarinestationen til at vise flyverne den korrekte vindretning; hidtil havde man måttet nøjes med portner Hansens piberøg. Der var endvidere udlagt landings-T og placeret afgrænsningslys.

September 1926 toppede trafikken med 65 passagerer på en enkelt dag. Det var vel at mærke



Luthavnsvejen åbnes



Hangar II opføres



Administrationsbygningen



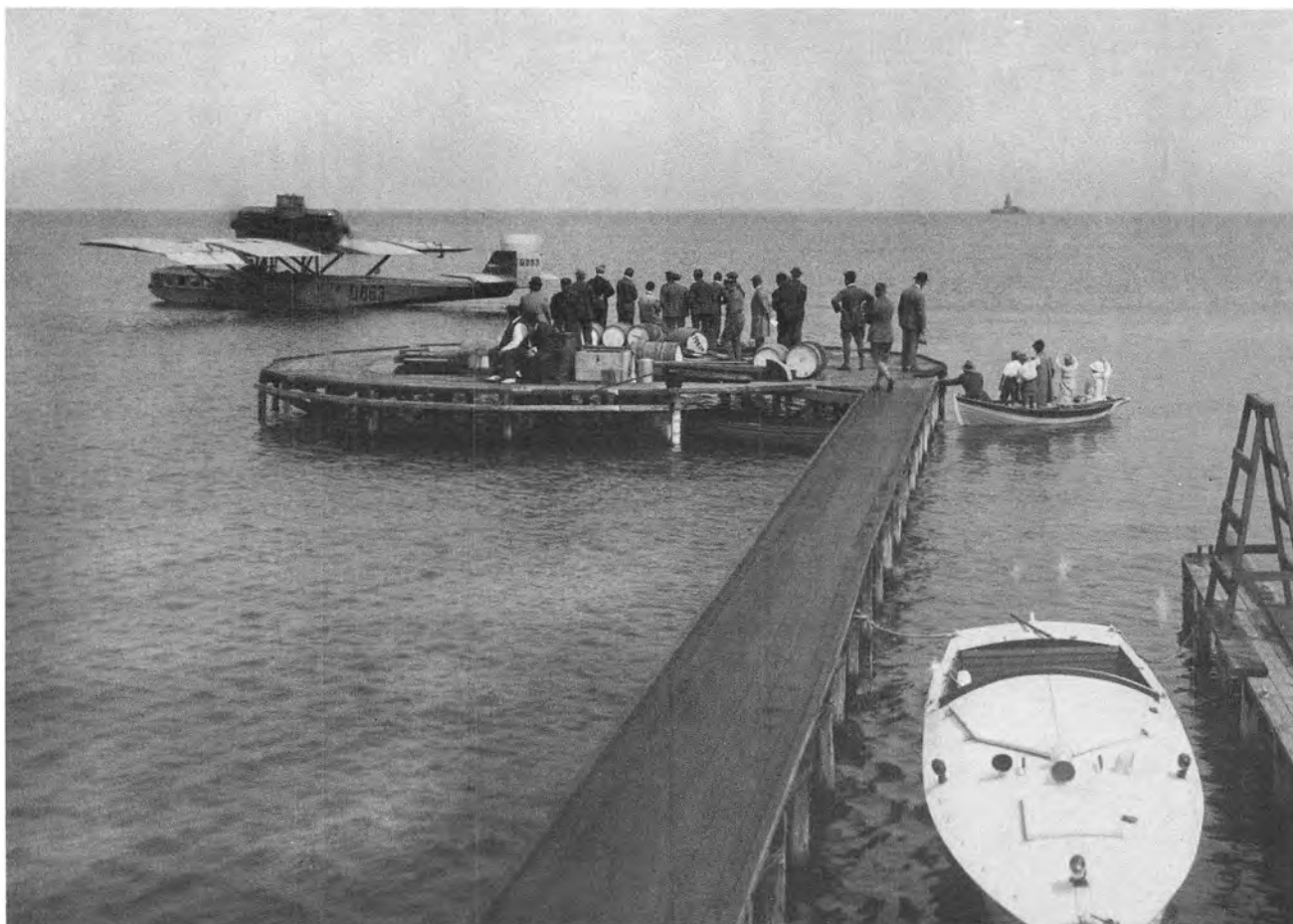
Sommerdag ved Krudthuset



KLM Fokker VII



DDL Farman Jabiru



DDL Dornier Wal flyvebåd



Et flyvestævne

kun rutepassagerer, ikke rundflyvningsgæsterne. Lufthavnsudvalget, hvis opgave havde været anlægget af lufthavnen i Kastrup, blev ophævet med udgangen af september ved et møde i administrationsbygningen, hvorefter man tog til Saltholm, hvor lufthavnen har hartkornsrettigheder og ifølge statutterne kan »græsse 26 høveder«. Denne ret havde havnen imidlertid ikke udnyttet. Udvalget tog som sidste opgave, studieturen til Saltholm for at undersøge mulighederne for en nødlandingsplads.

1927 skulle blive året, hvor luftfarten forlod begyndervanskelighederne. Håbede man. Men det skulle gå anderledes. Ganske vist blev 1927 året med verdens største individuelle flyvetriumf, Charles Lindberghs sejr over Atlanten med »Spirit of St. Louis« den 27. maj, men den optimisme, der fødtes af denne strålende indsats, kunne ikke udviske indtrykkene af de mange ulykker ude i verden og efterhånden som året gik også herhjemme.

Det begyndte med, at en jager fra Rohrbach-fabrikkerne i Kastrup styrtede i Øresund under prøveflyvning. Piloten blev bjærget. Så var der drama-fred en tid. Sæsonen åbnedes godt. Hollænderne triumferede med deres nye tre motorers Fokker-maskiner. I det hele taget prægedes trafikken af, at maskinerne blev større og motorerne kraftigere. I stedet for 4–5 passagerer, blev der nu plads til 10–12 i de nye typer. Det Danske Luftfartselskab var kommet i en hårdknude-situation med KLM, trafikøkonomien svigtede, en rekonstruktion blev gennemført. Direktør Willie Wulff, der havde øvet en personligt præget pionerindsats, blev afløst af direktør Knud Krebs, men Willie Wulff fortsatte med et andet pionerarbejde, nemlig indenfor den internationale luftfarts organisation, IATA, hvor hans idé til billetsystem, afregningsmetoder og befordringsbetingelser stadig er det bærende grundlag. Der blev på flere måder begået Willie Wulff uret, først sent i livet blev han rehabiliteret og modtog fortjent hæder ved Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskabs 50 års jubilæum. Den nye ledelse af DDL gik forsigtigt til værks og fik efterhånden klinket det skårede porcelæn i forhold til KLM og det svenske ABA.

Der blev forsøgt med vinterflyvning, men en mild tågefyldt vinter gav aflysninger, somme tider over mere end en uge. April 1927 afholdtes international flyveudstilling i Forum. Den afsluttedes med et stort flyvestævne i Kastrup, det første af virkeligt format. Det blev afholdt den 4. september, da udstillingen i Forum sluttede. Det skønnes, at der var op imod 100.000 omkring lufthavnsafgrænsningerne. Kongen, kronprinsen og prins Axel overværede stævnet, som omfattede opvisning af DDLs maskiner, marinens og hærens fly og maskiner fra Sverige, England, Tyskland og Frankrig. Det store kunstflyvningsprogram afsluttedes tragisk. Efter en blændende

opvisning af den fænomenale franske flyver, gik løjtnant Erlind på vingerne med en Fokker. Efter en række dristige manøvrer, ramte han jorden. Maskinen knustes totalt, Erlind slap med alvorlige kvæstelser.

Det var det eneste uheld på den hidtil største dag i Kastrup. 235 var på rundflyvning for en 10'er, og det blev solnedgang, før man fik det store stævne helt afviklet og strømmen af biler, fodgængere og navnlig cyklister fra Kastrup tilbage til København.

Rohrbach-fabrikkerne, som havde meddelt, at man ville forlade Kastrup, hvor man ikke følte sig godt behandlet, fordi man ikke kunne få større vanddybde til planlagte vandfly, rammes af en ny tragedie. Den berømte tyske krigs- og kunstflyver Bäumer styrtede i Øresund under en prøveflyvning, som var startet fra Kastrup. Få dage efter det store flyvestævne rammes DDL af en alvorlig ulykke. Den 19. september startede løjtnant Helmer Søgaard med selskabets Fokker-maskine mod Hamburg med fem passagerer. Af en eller anden årsag kom maskinen ikke tilstrækkeligt i stigning, den ramte et pilehegn på lufthavnens vestside, stod på næsen i en kålmark og brød i brand. De fem passagerer blev reddet ud med mindre skrammer, Helmer Søgaard blev så alvorligt forbrændt, at han døde 10 dage senere.

DDL var i øvrigt tidligere på året ramt af et andet totalforlis. Sønderjyden Christian Johannsen nødlandede ved Karise på Stevns med en Jabirumaskine på vej hjem til Kastrup fra Hamburg. Årsag benzinmangel. Hverken besætning eller passagerer kom noget til, men det store fly var så medtaget, at det ikke kunne genopbygges. Hændelsen førte til, at Johannsen kom ud af dansk trafikflyvning. Han drog til Tyskland og var i 1930'erne omtalt verden over, da han med en en-motors Junker foretog en atlantehavs-flyvning mod vest og måtte nødlande på havet, hvor han i seks døgn drev om på maskinens vrak, før han og hans to rejsefæller blev reddet. Da han kom hjem på besøg i Kastrup, var en halv snes tusinde mødt op i lufthavnen. Under anden verdenskrig arbejdede han i det tyske luftvåben og vendte efter krigen tilbage til Danmark. De mange ulykker ude og hjemme satte deres præg på passagertallene i Kastrup 1927 og 1928. Der var 9.181 i 1927 og 7.438 i 1928.

Forøvrigt blev 1928 et år tilsyneladende uden større begivenheder, men i lufthavnen præget af hastige interne udviklingsprocesser. Den 24. februar kom den berømte hollandske flyver Gey-sendorffer med en KLM-maskine lejet af mangel-millionæren van Lear-Black på den første mørkelanding. Maskinen fortsatte 5 dage senere på den første non-stop-flyvning Kastrup–London. Den 21. maj åbnede Lufthansa vandflyve-trafikken Stettin–København–Göteborg–Oslo med Dornier Wal-maskiner.

Ugen efter kom de berømte nordpolsflyvere Wilkins og Eilson fra Oslo. Tre-fire tusinde modtog berømthederne i Kastrup, hvor direktør Thyge Rothe fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, professor Strømgren, og for Politiken, forfatteren Svend Borger, gav dem den officielle velkomst og hyldest.

Natten mellem 18. og 19. juni startede den første natpostflyver, kaptajn Liljeberg, forsøgsflyvningen for det svenske ABA fra Malmö til Kastrup, hvor natbelysningen var etableret, videre over Rødbyhavn til Hamburg og derefter til London med ankomst kl. 12,45. Nye perspektiver begyndte at aftegne sig.

1929 blev det første isflyvningsår. Kastrup blev gjort klar til den store trafik. Frosten havde været hård siden december 1928, og henimod februar var al sejlads umulig. Postvæsenet anmodede Det Danske Luftfartselskab om at påtage sig postflyvninger til Fyn. På det tidspunkt var Marinens flyvevæsen og Hærens flyvertropper i gang med forsyningsflyvninger til Samsø, Læsø, Saltholm og kystforterne. Ved Marslev på Fyn oprettedes en flyveplads, der hurtigt blev midt-

punkt for passagertrafik. Der måtte ofte indsættes 2-3 maskiner. Issituationen var så alvorlig, at rejsende fra Nordjylland måtte tage til Hamburg for at nå København – ad luftvejen. Den trafikale påvirkning satte naturligvis sit præg på passagertallene i Kastrup, som i 1929 nåede 9.218 og samtidig befordredes 82,5 tons luftgods.

Da vinteren slap sit tag og sommertrafikken åbnedes i Kastrup, blev den stærkt påvirket af voksende tro på flyvningens teknik. Mens der i 1925 var 2.298 startende og landende fly i Kastrup, nåede tallet i 1929 op på 3.227. Trods krisetilstande i mange lande og trods vanskelige tider i Danmark satte passagertallet altså rekord. Troen på 30'ernes udvikling og muligheder forstærkedes. I hvert fald i luftfarten.

OPERATIONER	PASSAGERER	LUFTGODS (tons)
1925 - 2.298	1925 - 5.082	1925 - -
1926 - 2.654	1926 - 7.792	1926 - 10,6
1927 - 3.166	1927 - 9.181	1927 - 27,9
1928 - 2.876	1928 - 7.438	1928 - 55,9
1929 - 3.227	1929 - 9.218	1929 - 82,5



Det talte man om:

Københavnerne er besat af den ny motorsport dirt track. Helten er »Morian« Hansen – 10.000–15.000 samles i de kolde sludfulde aftener til de spændende slaggeløb på banen ude på Roskildevej. – 2. juli afsløres billedhuggeren Axel Poulsens Genforeningsmonument ved Fælledparken. – 4. juli bliver Fælledparken for første gang forvandlet til en vældig dyrskueplads, der er Landboforeningernes Jubilæumsskue. – Kronprinsen, prins Knud og prins og prinsesse Axel vendte hjem fra deres fire måneders tur til Det fjerne Østen. – Osvald Helmuth sang visen om »Tre raske prinser højt fra Nord«. – 7. november åbnes Københavns ny svømmehal på Østerbro. – Nazisterne blev ved det tyske valg landets næststørste parti, man taler om en overraskende sejr for Adolf Hitler. Den tidligere spejderchef, ritmester C. Lembke, stifter 17. november et dansk nazi-parti. Det kommer til gadespektakler. – Arbejdsløsheden vokser. En arbejdsløs affyrer skarpe skud i Folketingssalen under socialminister Steinckes tale. De arbejdsløse protesterer i kirkerne. – 20. december: Den gamle politiker J. C. Christensen dør i Hee.

Departementchef Andreas Møller overtager ledelsen af Det Kongelige Teater efter den sygemeldte Adam Poulsen. – 1. maj: Det berygtede »Borende X« bliver fanget. Den fantastiske indbrudstyv, der i 15 år har narret politiet viser sig at være en stiltfærdig grønthandler Th. Framlev med forretningen »Druen«, Vesterbrogade 90. Han brugte systematisk 800 kr. månedlig af de godt 200.000 kr. han stjal ved 51 indbrud. Han blev afsløret under indbruddet i postkontoret i Rahbeks Allé. – 50.000 københavnere overværede det spændende cykelløb mellem »Bøffen« og »Bananen« på Roskildevej, kødspisernes repræsentant, slagtermester Randrup, vandt med to sekunder foran dr. Hindhedes forsøgsobjekt, sundhedsapostlen Madsen. – Titusinder hyldede den danske atlantehavsflyver Holger Højriis og hans pasager Otto Hillig ved ankomsten til København. – 3. juli: Den danske regering protesterer imod at Norge har okkuperet et landområde i Østgrønland ved Myggebugten og kalder det »Erik Raudes Land«. Sagen indbringes for den internationale domstol i Haag. – 30. August: Danmarks kvindelige vovehals, den tidligere skuespillerinde Emilie Sannom, der er blevet faldskærmudspringer, mister livet under opvisning ved Grenå; skærmen foldedes ikke ud. 29. september: Danmark går fra guldmet. Guldindløsningspligten i Nationalbanken ophæves. – 9. oktober: Under kommunist-slagsmål på Christiansborg Slotsplads såres politiassistent Heiberg. – 10. oktober: Kommunistdemonstrationerne fortsætter. Aksel Larsen taler fra robåden »Rosa« ved Stormbroen. – Tre litterære genier får deres gennembrud: digterpræsten Kaj Munk med »Cant«, Nis Petersen med »Sandalmagernes Gade« og Marcus Lauesen med »Nu venter vi på skib«. – 28. november: Regeringen indfører importregulering, toldforhøjelser og skærpede valutaforanstaltninger. – 17. december: Fodgængertunnelen under Rådhuspladsen åbnes.

24. februar: Skønhedsdronningen Aase Clausen vender hjem som »Miss Europa« og modtages af 20.000. – Det nyoprettede valutakontor arbejder i døgndrift. – Vesterport indvies. – Man ser nationalsocialister med hagekorsprydede stålhelme på Strøget. – Cigaretterne stiger fra 35 øre for 10 stk. til 40 øre, øllet bliver to øre dyrere. – 19. juni: Bellevue-badet i Klampenborg ved Staunings Plæne åbnes. – 10. august: Else Jacobsen vinder olympisk bronze i brystsvømning i Los Angeles. – 19. oktober: På radioudstillingen viser underdirektør Einar Dessau verdens første radio-amatørsender, som han byggede sammen med ingeniør Ernst Johan Nyrop i 1909, mens de endnu gik i skole. – Prinsen af Wales åbner den store britiske udstilling i Tivoli. Prins »Charming« modtages med begejstring og er uhyre populær, besøger kommunale ejendomme rundt om i byen, flyver med prins Axel og spiller golf på Eremitagen. – 9. november: »Politiken« viser for første gang fjernsynet ved demonstrationer i Arena-teatret. Man ser og hører Carl Brisson fra BBC i London. – 22. november: Verdens største sanger Benjamino Gigli synger ved Berlingske Tidendes arrangement i Forum.

31. januar: Kanslergade-forliget mellem regeringspartierne og Venstre omfatter en kriseplan med oprettelse af likviditetsfond på 200 mill. kr., lettelse af landbrugets faste skatter med 20 mill. kr., obligatorisk rentesænkning, henstand med prioritetsrenter, kødordning, støtte til byggeriet, offentlige arbejder til 75 mill. kr., vinterhjælp til de arbejdsløse på 12 mill. kr. Gennemførelse af den store socialreform og fastlægning af en kronekurs i forhold til sterling på 22,40. Forliget er blevet til i statsminister Staunings hjem i Kanslergade under natlige møder. Loven, der forbyder strejker og lockouter blev vedtaget med regeringspartiernes stemmer. Venstre undlod at stemme. – Kommunisterne demonstrerer mod strejkeforbudet. – 31. januar: Hitler bliver rigskansler. – 28. februar: Rigsdagsbygningen i Berlin brænder. – 6. april: Danmark vandt Grønlandssagen i Haag, den norske okkupation kendt ulovlig og ugyldig. – 12. april: Der vedtages lov om uniformsforbud i Danmark. – 27. august: Charles Lindbergh og hans hustru kommer flyvende til København som led i hans undersøgelser for en kommende atlantflyverute. – 9. september: Prins Knud og prinsesse Caroline Mathildes bryllup. – 25. oktober: Statsminister Stauning hyldes på 60 års dagen af 50.000 foran Idrætshuset. – 22. december: Vor store grønlandsforsker, dr. Knud Rasmussen dør, kun 54 år gammel.

17. februar: Seks Dages Cykleløbene er startet i Forum, en helt ny folkeforlystelse sætter sit stempel på København. – 16. marts: De første S-tog kører på Klampenborg-linien. – 13. april: Sømandsstrejke med mange uroligheder. – 14. april: Café »Paraplyen« lukker, Centralhotellets bygning på hjørnet af Rådhuspladsen og Vesterbrogade skal vige for Richs-huset, der opføres af direktør Carl Salomonsen. – 18. maj: Frederiksberg har nu også fået sin svømmehal. – 2. juni: Svend Aage Lund udnævnes til chef-redaktør for Berlingske Tidende. – 30. september: Cand. polit. Aage Schoch bliver chefredaktør på Dagens Nyheder. – 10. december: Australiensflyveren løjtnant Michael Hansen og hans mekaniker Daniel Jensen får heltemodtagelse af titusinder på Rådhuspladsen efter deres fantastiske flyvebedrift. – 30. september: Tonefilmens forgudede Jan Kiepura synger for Carlsbergs arbejdere i aftapningshallen og for syv tusinde i Forum. – 1. november: Den 36-årige trafikchef, flyverløjtnant Knud Lybye bliver direktør for Det Danske Luftfartsselskab.

Fremgang

1930 blev indledningen til en række år med fremgang og ny udvikling i Kastrup afstemt efter de mange nye tekniske muligheder, som pludselig gav den civile luftfart ændrede vilkår og betingelser. Lufthavnens radiotjeneste var oprettet med Mosdal som telegrafist og Kastrup fik sin særlige flyvemeteorolog V. Lykke.

I Ministeriet for offentlige arbejder havde man etableret en speciel luftfartsfunktion, Statens Luftfartsdirektorat, under ledelse af direktør Knud Gregersen, der hidtil havde været ekspeditionssekretær i ministeriet, og dets luftfarts-sagkyndige embedsmand, ingeniør M. P. Eskildsen, blev hentet fra luftmarinen for at overtage ansvaret for civilflyvningens tekniske tilsyn. Der blev gjort forsøg med et nyt »Flood-Light«-system med henblik på regelmæssige natbeflyvninger, og efter isvinterens erfaringer anskaffedes den første sneplov.

Marinens Flyvevæsen foretog de første forsøg med natoperationer med Dancok-jagerne fra Ringsted, det var den 20. januar 1930. Helt igennem vellykkede prøver med det nye lyssystem. – Den 7. april åbnedes sæsonen. Der var ved at falde ro over konkurrenceopgøret mellem hollandsk, svensk og dansk luftfart. DDL åbnede rute Malmö–København–Berlin i samarbejde med Deutsche Lufthansa, og man begyndte de første natflyvninger. Det var postflyvningerne foretaget af DDL og det svenske ABA og Luft-hansa i pool-samarbejde. Post-natruterne gik til Hannover, Rotterdam og Amsterdam. Posten blev samlet og omladet i Kastrup, og sendt mod syd med en svensk, dansk eller tysk maskine. Radio- og vejrtjenesten var nu organiseret og afprøvet. – Sommeren blev præget af flere begivenheder. Den 12. juli fløj C. C. Larsen vor berømte Sund-flyver Robert Svendsen til Malmö. På begge sider af Øresund fejrede man den mand, der i juli 1910 havde besejret Sundet ad luftvejen. »Danske Flyvere« afsluttede mindedagen med en fest i »Krudthuset« for hædersgæsten.

Årets største begivenhed i Kastrup var »Politiken«s første store internationale flyvestævne den 10. august. Det blev indledningen til en serie store arrangementer de efterfølgende år. Der var over 40.000 betalende tilskuere omkring lufthavnen til det store arrangement, hvor kaptajn John Foltmann var en fremragende organisator og speaker. Programmet bød på kunstflyvning af den fremragende dygtige Glardon, der var faldskærmsudspring af den danske korporal Petersen, danske, tyske, hollandske og svenske rute-fly deltog i opvisninger.

Senere på året den 21. september søgtes succesen gentaget med et sportsflyvearrangement arrangeret af Sportsflyveklubben og Dansk Sportsflyvning A/S. Her deltog igen Glardon og den første danske flyveskoleleder, sergent H. I. M. Jensen, fra hvis maskine Danmarks vovehals-skuespillerinde, Emilie Sannom, udførte akrobatik på vingerne. Knud Clauson Kaas demonstrerede en nyerhvervet amerikansk sportsmaskine. Vejret var desværre ikke med arrangørerne, det blev taget som forklaring på, at tilskuertallet kun nåede omkring 10.000.

Der skete flere uheld i de følgende måneder med militære fly. Søløjtnant Münster fik motorstop i starten med en Dancok-jager, maskinen blev slemt medtaget, piloten slap med skrammer. Løjtnant Knud Lybye havarerede under landing med en af hærens Moth-maskiner som knustes totalt, mens han slap med en flænget overlæbe og hjernerystelse. Man begyndte at tale om, at det var på tide, at de militære flyvninger på Københavns civile lufthavn i Kastrup ophørte.

Den 31. maj 1931 kom nye typer ind i rutetrafikken på Kastrup. Det belgiske SABENA åbnede forbindelsen Bruxelles–Hamburg–København og sendte tre maskiner op på åbningsdagen med udenlandske pressefolk og selskabets repræsentanter. Krudthuset oplevede en af sine meget travle dage, alle hotelværelser blev optaget. Det blev optakten til en begivenhedsrig sæson. Stor trafik, rekordtal blandt passagerer og rekord i tilstrømning til Kastrup. Den 24. maj besøgte kæmpeluftskibet »Graf Zeppelin« Kastrup ført af dr. Hugo Eckener. Det ankom kl. 12,05 og fra lav højde kastedes postsække ned på lufthavnen. Det skete som led i et arrangement »Ekstrabladet« gennemførte med en Østersø-rundfart, som førte »Graf Zeppelin« fra Travemünde over Rügen–København–Malmö–Århus og tilbage til Travemünde. 10.000–12.000 overværede »Graf Zeppelin«s anflyvning i Kastrup.

Den 31. maj afholdt »Politiken« sit årlige flyvestævne med deltagelse af Glardon, den danske kunstflyver Arvid Hansen, der senere blev luftfartsinspektør i Statens Luftfartsdirektorat, faldskærmsudspring af grønlandsflyveren von Gronau og af den populære H. I. M. Jensen. Der var 25.000–30.000 tilskuere. Overskuddet gik igen til »Danske Flyveres Hjælpefond« for efterladte efter forulykkede danske flyvere og til Politikens Feriebørns-Koloni.

Den 25. juni ventede det største antal mennesker, der nogen sinde var set i lufthavnen på at møde den danske atlantehavsflyver Holger

Højriis og hans amerikanske passager, fotografen Otto Hillig. Man anslog, at der var mellem 140.000–150.000 ventende. Ridende politi, fodfolk og husarer var udkommanderet for at hjælpe med at holde afspærringerne. I timevis ventede den enorme menneskemængde, hvis eneste underholdning var den normale rutetrafik og et par sportsfly, der slog sving over pladsens menneskeramme. Sent på eftermiddagen fik man at vide, at Højriis var landet i Bremen med sin maskine »Liberty«. Han ville ikke komme til Kastrup før næste formiddag. Meddelelsen blev modtaget med jubel, der ligesom udløste befrielsen over, at den danske flyvning var lykkedes. Den næste dag kl. 14,40 om eftermiddagen kom »Liberty«, der var på dette tidspunkt omkring 50.000 i lufthavnen. Folkemængden hilste Højriis og Hillig med jubel, den lange dansk-amerikaner og hans blege passager blev i åben bil kørt langs afspærringen efter at trafikminister Friis-Skotte havde budt dem velkommen på regeringens vegne, og efter at de havde fået overrakt Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab's guldplaquettes. Også foreningen »Danske Flyvere« hyldede de to atlantehavsflyvere, før de i kortege kørte til København til ny festlig modtagelse på Rådhuset. Senere blev de modtaget i audiens og fik af kongen overrakt Ridderkorset af Dannebrogordenen.

I sommerens løb holdtes i Kastrup en usædvanlig konference. Lufthavnsledere fra Amsterdam, Rotterdam, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Essen, Hannover, Bremen, Malmö og Stockholm samledes til møde i administrationsbygningen og udvekslede erfaringer. Alle var enige om, at det var en uhyre gavnlige meningsudveksling midt under den rivende luftfarts-udvikling.

Samme år var udvidelsesplanerne for Kastrup blevet godkendt. Der var bevilget 95.000 kr. til nye arealers inddragning og istandsættelser på det hidtidige havneområde. Havnens areal blev fordoblet for at skaffe længere baner.

Udvidelserne strakte sig helt frem til Amagerbanen mod vest, Skyttehuset og Christiansens gård måtte vige, mod syd ned mod Dragør måtte Edelsminde gartneri vige, og en del af Østergaards jorde blev inddraget. Idealet for en moderne flyvehavn, sagde havnechef Leo Sørensen, er start- og landingsbaner på mindst en kilometer i en hvilken som helst vindretning.

Spørgsmålet om en havn for søflyvemaskiner blev derimod udsat, udviklingen tydede mere og mere i retning af landflyvemaskinerne. Foråret 1932 bragte den for civilflyvningen gladelige oplysning, at forsvarsminister Laust Rasmussen havde besluttet at flytte Hærens Flyvertropper fra Kløvermarken og Kastrup til Værløselejren. Trafikken på Kastrup var vokset så stærkt, at der i 1932 var 12.136 passagerer. Man begyndte at tale om forældede ekspeditionsforhold i en bygning beregnet for fire rutemaskiner, nu hvor

der kommer og går 40. Mens lufthavnens tekniske udstyr blev fornyet i takt med udviklingen, var passagerekspeditionen blevet stående omtrent som ved åbningen i 1925 med det resultat, at passagerer puffes og stødes i trængsel uden siddepladser, og uden mulighed for at forfriske sig med mindre man tager turen over til Krudt-huset og derved udsætter sig for at komme for sent til maskinerne.

Udvidelsesplaner var undervejs, men i første omgang var der kun tale om lapperier. Midt under hele denne diskussion rejste også de fremmede luftfartselskaber indvendinger mod forholdene på pladsen.

Om vinteren havde man haft den første ufrivillige brug af Saltholm som nødlandingsplads. Under en snestorm landede Harald Hansen med DDLs maskine på den frosne ø. Han havde fået motorstop. Landingen foregik glat på sydøstkysten af øen, hverken Harald Hansen eller hans mekaniker Aage Hansen kom noget til, men hvad værre var, man havde ikke kunnet opnå kontakt med Kastrup og forklare om hændelsen, radioen havde svigtet. Der blev iværksat en vældig eftersøgning med motorbåde, inspektions-skibe og Switzers bjærgningsfartøjer. Nødlandingen var sket kl. 13,00 men først kl. 19,00 lykkedes det Harald Hansen at bane sig vej frem gennem snestormen til en telefon på Saltholm og få givet lufthavnen besked. Denne hændelse virkede forstærkende på hele sikkerhedssystemet.

Den 2. maj afholdt »Politiken« sit tredje internationale flyvestævne i Kastrup, denne gang med over 40.000 tilskuere. Hovedattraktionerne var den kæmpemæssige Junkers G. 38 og en autogyro.

Hen på sommeren fik havnen besøg af 25 sportsmaskiner, der mellemlandede som led i den europæiske rundflyvningskonkurrence og lørdag den 10. september et nyt masseopbud af fly, nemlig 34 landflyvemaskiner og 15 søfly fra det svenske forsvar.

Torsdag den 22. september 1932 kom prinsen af Wales for første gang hertil. Det skete i forbindelse med åbningen af den store britiske udstilling i Tivoli. Imperial Airways stod for flyvningen, der udførtes med en Handley-Page. Den ankom eskorteret af danske militær- og marinefly. Der var over 10.000 tilskuere.

1933 blev et stort trafikår med over 20.000 passagerer og med flere spændende begivenheder. Den 28. juni afholdt »Politiken« sit årlige stævne med 35.000 tilskuere. Den berømte danske faldskærmsudspringer John Tranum sprang ud fra en af hærens maskiner, og for første gang oplevede man et faldskærmsudspring med forsinket udløsning. John Tranum lod sig falde flere hundrede meter før han lod sine to skærme folde sig ud.

Der blev vist formationsflyvning anført af kaptajn

C. C. Larsen, der med sit hold havde vundet europamesterskabet i Zürich, og kaptajn Bjarkov gav kunstflyvningsopvisning sammen med løjtnant Niels Egebjerg og korporal Aage Hansen. En af attraktionerne var den første opstigning med varmluftsballon fra Kastrup, ledet af tyskeren dr. Baumgard og bistået af Hærens Ballontropper. Afslutningen på stævnet var et kæmpefyrværkeri – også det første i Kastrup.

I slutningen af august kom Charles Lindbergh og hans hustru på besøg i Kastrup. De var kommet til København med et søfly via Grønland, som led i atlantehavsheltens undersøgelser af muligheden for en nordatlantisk luftrute for Pan American Airways. Lindbergh fulgte trafikafviklingen og besøgte radiostationen og hangar-anlægget.

Det Danske Luftfartselskab satte den nye tre motorers Fokker F XII, der var bygget på Orlogsværftet på licens, ind på sin Berlin-rute, rejsetiden blev reduceret fra 3 1/2 til 1 1/2 time.

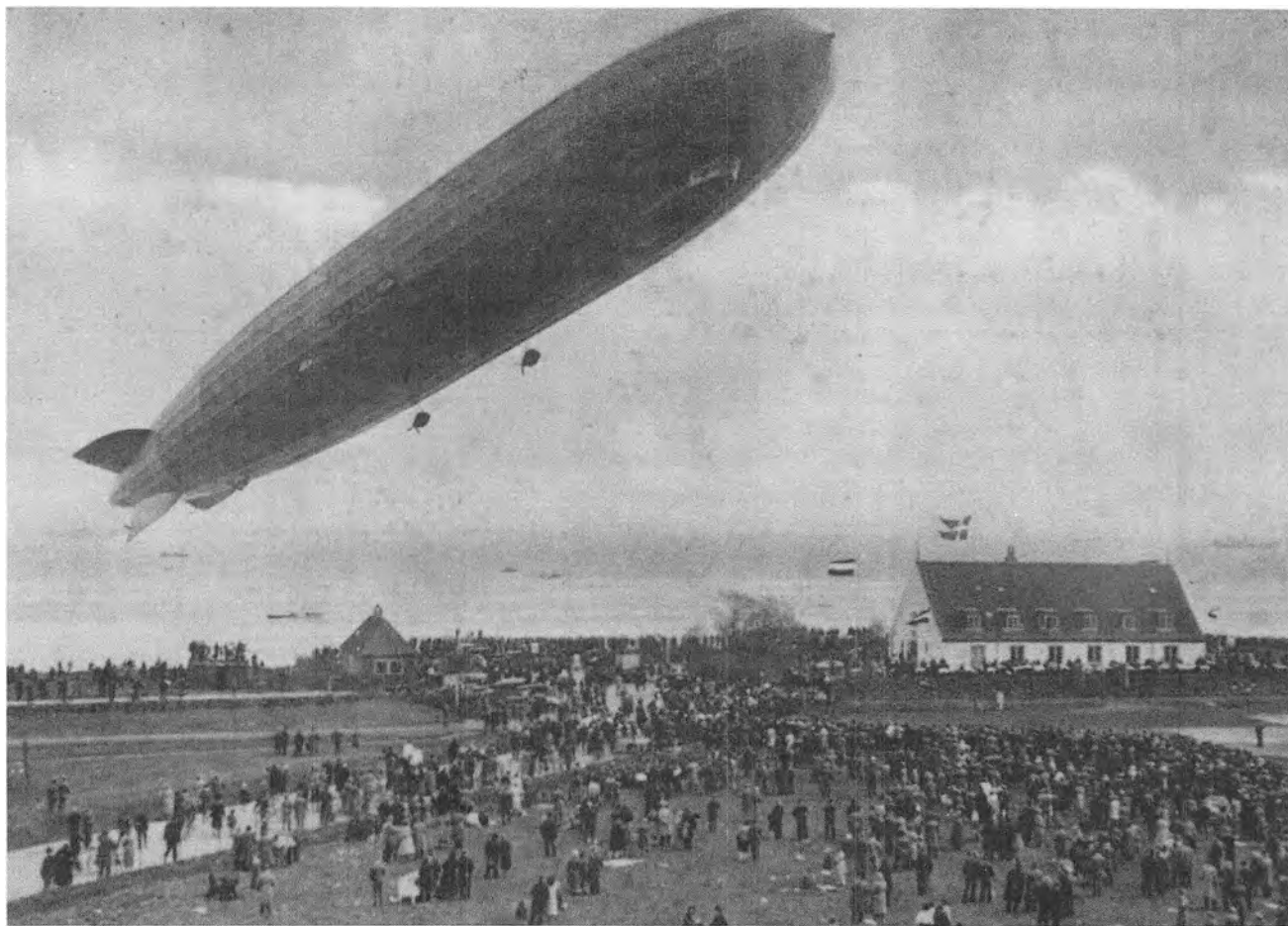
Den samme nat, som det nye fly transporteredes gennem København til Kastrup rantes DDL af

en tragedie. Løjtnant H. P. S. Hansen var startet med natpostmaskinen, en Fokker F VII, fra Kastrup mod Hannover. Han forulykkede under landingen i den tætte tåge ved den tyske lufthavn. Hans mekaniker og telegrafist A. Asmusen fik meget svære kvæstelser, men han overvandt følgerne og kom til at gøre tjeneste i dansk og skandinavisk luftfart i mere end 25 år efter ulykkesnatten.

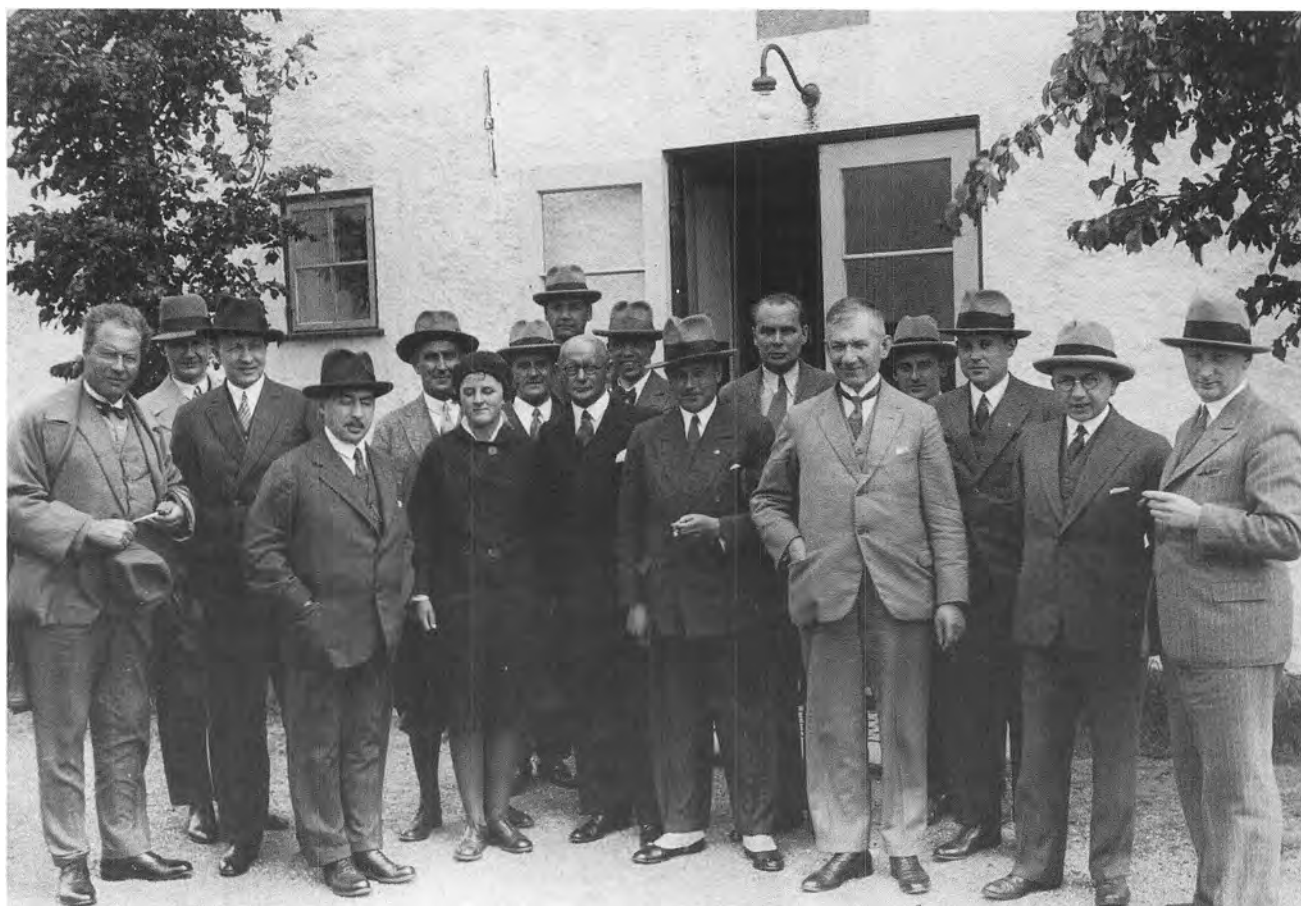
1934 holdt »Politiken« igen flyvestævne, denne gang i direkte samarbejde med »Danske Flyvere« og med udelukkende dansk deltagelse. Der var godt 15.000 tilskuere, som jublede over John Tranums fantastiske faldskærmsudspring og de danske militærflyveres fremragende kunstflyvningspræstationer. Stævnet blev for første gang afholdt ved lufthavnens vestgrænse. Efter stævnet om den nordiske flyverpokal, hvori deltog 40 militære og civile fly i slutningen af august, satte det ind med så dårligt vejr, at hele perioden fra oktober til jul var præget af ustandselige flyveforbud både på Kastrup og i Hamburg og Hannover.



Telegrafist Mosdal ved pejleantennen



Graf Zeppelin over Krudthuset



Lufthavnskonferencen 1931

Det talte man om:

12. januar: Einar Aggerholm tabte kampen om europamesterskabet i boksning til tyskeren Gustav Eder, der slog ham ud i 2. omgang. – Surrealisternes udstilling på Den Frie betegnes som pornografisk. – 8. marts: Den verdenskendte faldskærmsudspringer John Tranum satte livet til under forsøg på at slå verdensrekorden. Tranum havde forberedt sig på udspring fra 9.000 meter. Han startede fra Kastrup med militærflyveren kaptajnøjtnant Lærup. 8.500 meter over Sjælland sank John Tranum sammen. Lægerne mente, at et hjertetilfælde i forbindelse med kulden og den store nerveanspændelse havde kostet vovehalsen livet. John Tranums maskine fulgtes af to andre, i den ene var filmfotografen, cand. polit. Ingolf Bojsen, i den anden pressefotograf Tage Christensen, »Politiken«, der begge fik svære forfrysninger.

12. april: Danmark har fået sin første turistchef, den 32-årige cand. polyt. Mogens Lichtenberg. – København har fået et nyt hotel, Astoria, på den gamle grund over »hullet« mellem Hovedbanegården og Reventlowsgade. Københavnerne har straks døbt det »Penalhuset«. – 14. maj: Lillebæltsbroen er åbnet. Begivenheden samlede 20.000, der samtidig fulgte de første lyntogs fart over broen, som havde kostet 25 mill. kr.

Togrejsen til Århus eller Esbjerg er nu kun på 4½ time. – 24. maj: Kronprins Frederik og prinsesse Ingrid vies i Storkyrkan i Stockholm. To dage senere får kronprinseparret en storstilet og hjertelig modtagelse i København. – 30. juli: 35.000 bønder fra hele landet i protestmarch til kongen på Amalienborg. Det er dårlige tider for landbruget. Smørrets hidtil laveste pris er 60 øre pundet. – 3. august: Greve Haugwitz-Hardenberg-Reventlow er blevet gift med verdens rigeste kvinde Woolworth-arvingen Barbara Hutton. – 30. august: Belgiens unge dronning Astrid er blevet dræbt ved bilulykke ved Vierwaldstätter-søen. Kong Leopold, der selv førte bilen, mistede herredømmet over vognen, som blev slynget ud i søen. – 23. oktober: Valgkampen, der har været præget af plakaterne »Stauning eller kaos« er endt med socialdemokratisk sejr. Fremgang 6 mandater, Venstre tabte 10.

6. februar: Werner Grundahl Hansen vandt det tredie seks-dagesløb i København. – Foråret kommer tidligt. Modelskibs-sejlerne har sat deres både i Peblingesøen. – Professor Otto Linton har fremlagt projekt til bro over Øresund fra København over Saltholm til Limhamn. Ingeniørfirmaerne Kampsax, Christiani & Nielsen og Højgaard & Schulz er interesserede. – 15. august: Danmarks fænomenale svømmerpiger klarer sig fint ved de olympiske lege i Berlin. Den kun 15-årige verdensrekordsluger Ragnhild Hveger vandt sølv i 400 meter crawl, 12-årige Inge Sørensen fra Skovshoved har vundet bronze i 200 meter brystsvømning. – Lilli Andersen er svømmet over Storebælt på mindre end 8 timer. – 17-årige Jenny Kammergaard har svømmet fra Hou på Langeland til Halskov på 9 timer og 22 minutter. – 12. december: Englands unge konge er abdiceret og tog i radioen afsked med sit folk for at følge den eneste kvinde han elsker, den fraskilte amerikanske Mrs. Simpson. Umiddelbart efter radiotalen forlod eks-kong Edward England som hertug af Windsor. Hans ældste bror blev proklameret som George VI, konge af England.

19. marts: F. E. Jensen afløser kammersanger Emil Holm som leder af Danmarks Radio. – Dagmar Teatret nedrives. Et konsortium repræsenteret af ingeniørfirmaet Kampsax har købt bygningen for 1,8 mill. Der skal rejses kontorbygning og biograf med direktor Hilmar Clausen som leder. – 14. maj: København fejrede på festlig vis kong Christian og dronning Alexandrines 25 års regeringsjubilæum. Forårets blomster dalede ned over kongeparret under turen i den åbne karek gennem byen. Politispektør Møllerup havde udkommanderet 1100 betjente, som havde besvær med at holde de 200.000 mennesker i skak. Festlighederne sluttede med asfaltbal på Rådhuspladsen – hele natten. – Storstrømsbroen åbnes. – Nazistiske bombeattentater mod forsvarsminister Alsing Andersens bopæl og hærværk mod Hørups statue i Kongens Have. – Skibssmed Cyril Mundeling griber på B&W en kammerat under styrt fra nybygning.

Fagenes Fest på Stadion bliver en kæmpesucces. – Jenny Kammergaard svømmer over Kattegat. – Der er for første gang dyrskue på Bellahøj. – Påny attentat i Folketinget mod justitsminister K. K. Steincke. Nazist affyrer to skud uden at ramme. – Palladium åbner med Danmarks første kinoorgel. – Mange sammenstød mellem danske nazister og politiske ungdomsorganisationer.

Uvejrsskyerne trækker sammen. – De første luftværnssirener bliver afprøvet. – Der udlægges miner i vore farvande. – De første rationeringskort kommer på benzin, kaffe, te og sukker. – Trafikken på Københavns Lufthavn får et nyt særpræg: mange rejsende fra Polen og Tyskland – på envejsbillet. – Statsbanerne indskrænker trafikplanen. – Der kastes engelske bomber over Esbjerg ved en fejltagelse. – Reserverne indkaldes til Danmarks hær og flåde, fem årgange mobiliseres.



Fremskridt og uvejrsskyer

Den sidste halvdel af 30'erne blev antallet af operationer i Kastrup seksdoblet og passagertallet fordoblet. Trafikflyvningen kom ind i en rivende udvikling, båret frem af ny teknik og mange begebenheder i Europa. Samtidig holdt sportsflyvningen for alvor sit indtog i Kastrup. H. I. M. Jensens flyveskole suppleredes med Arvid Hansens og senere DDLs egen flyveskole. Det var privatflyvere som assurandør Christian Thielst, der i øvrigt gennem dispensation havde fået sin uddannelse ved hæren, dr. Hagedorn, direktør Augustinus, direktør Ib Aller, tegneren Otto C. og direktør Granzow, der dominerede sportsflyvergruppen, som fik ny tilgang, da Berlingske Tidende oprettede sin flyveklub med tilskud til kommende certifikatindehavere. Det var redaktør Ebbe Munck, senere ambassadør og hofchef, der tog dette initiativ. Blandt de mange, der fik certifikat-legater var DDLs trafikleder, senere regionaldirektør Poul Beck Nielsen, og selskabets reklamechef, senere generalsekretær i Danske Flyvere, direktør Max Westphall.

Thielst sparkede alvorligt i løgsovsen, da han gik voldsomt imod tanken om at flytte sportsflyverne fra Kastrup. Luftfartsrådet havde ønsket, at Københavns og Frederiksberg kommuner i forening kunne finde et sted, hvor privatflyvningen kunne udfolde sig. – Vi har intet at takke de herrer i rådet for. Der er vist intet andet land i verden, der kunne tænke sig at behandle en sag som privatflyvningen på denne måde. Hvis man vil forbyde privatflyvere adgang til Kastrup, kan man lige så godt forbyde fodgængere adgang til Kongens Nytorv. Hele den udvikling, sportsflyvningen har oplevet det sidste års tid er foregået helt og holdent ved flyvernes egen energi. Man har ikke gjort det mindste for at skaffe hangarplads. Det kunne ordnes som fod i hose ved at opføre småhangarer til vore små maskiner, samtidig ville man aflaste hangar II, der nu helt er optaget af små privatmaskiner, det rene pladsspild. Havnekontoret er der intet at bebrejde. Man kan i øvrigt med fuld ret sige, at der er enestående tilstande i Kastrup, hvad angår hele havnens indretning, men det er pikskende galt, at der ikke findes et kommandotårn til trafikken ledelse. Det har man dog på Bultofta i Malmö, hvor trafikken er meget mindre. Og så er det helt uforsvarligt, at havnen er tilgængelig for enhver, det kan man heller ikke bebrejde havnekontoret, det er den højere ledelse, der lader det hele gå som det kan, sagde Christian Thielst. Og han fik med sine principudtalelser opbakning fra den store lufttrafikkonference, der blev afholdt på hotel d'Angle-

terre. De udenlandske selskaber indledte en aktion mod forholdene. Det blev understreget, at Kastrup ikke kunne overkomme 44 maskiners daglige trafik. Med et par års forsinkelse var havnens belysningsanlæg færdigt til sæsonen 1935, men kravet om en ny, moderne administrations- og ekspeditionsbygning var nu så preserende, at hvis den yderligere forsinkedes, ville det ramme trafikken. Der blev ganske vist rejst en midlertidig militærbarak til aflastning af ekspeditionsforholdene, men det var helt utilstrækkeligt, erklærede konferencedeltagerne. Man anbefalede også, at Kastrup snarest anskaffede radio-båke til indpejling af flyvemaskiner i dårligt vejr. Konferencen blev ledet af direktør Knud Lybye, DDL, sekunderet af selskabets kontorchef Willy Damm. De øvrige deltagere var direktør de Vries og de Jong fra KLM, monsieur Dureau fra Air France, som havde åbnet trafik på Kastrup, monsieur de Smit fra det belgiske SABENA, stationschef Hans Schäffer, Deutsche Lufthansa, direktør Per A. Norlin, ABA, og kaptein Hjalmar Riiser Larsen fra Det Norske Luftfartselskab.

Det var i disse rivende udviklingsår, mange selskaber i visse spørgsmål om linjeføringen kom til at stå skarpt overfor hinanden, derfor gjaldt forhandlingerne først og fremmest samarbejde på Kastrup. Et nyt indslag ville komme med åbningen af Stockholms nye lufthavn Bromma den 1. juni. Det ville betyde rute København–Stockholm, hvor otte nationer ville være interesseret i trafik, fordi det havde vist sig, at luftruterne på Skandinavien var blandt de mere fordelagtige i Europa-trafikken. Nordmændene, der ikke tidligere havde drevet luftfart udenfor Norge, ville være med til at oprette to daglige forbindelser mellem København og Oslo i stedet for den hidtidige tyske vandflyve-forbindelse.

Vandflyvningen blev delvis opgivet. Deutsche Lufthansa og Aerotransport gik i pool-samarbejde om ruten København–Göteborg med landmaskiner. Fra Göteborg til Oslo skulle derimod midlertidigt benyttes vandflyvemaskiner i et samarbejde mellem Lufthansa og Norske Luftruter. På ruten København–Stockholm var sikkerhedssystemet udbygget med nødlandingspladser, luftfyrt og pejlestationer for ikke mindre end 16 mill. kr. Der skulle etableres fire daglige forbindelser København–Stockholm, nemlig to ruter i et pool-samarbejde mellem ABA – KLM og DDL, en Lufthansa-rute og en pool-rute Air France–SABENA. Rejsetiden var beregnet til 2½ time. Konferencen enedes om fire daglige forbindelser København–London og fire til Paris

via Amsterdam og Bruxelles. Endelig to daglige forbindelser med Berlin og Hamburg, i alt 44 starter og landinger med store rutemaskiner daglig på Kastrup, hvor trafikken blev forøget til 8.666 operationer i 1935 med i alt 36.661 passagerer. Heri er også medregnet »den lille trafik«, altså privatflyverne og rundflyvningerne, som på de store flyvestævnedage kunne bringe rundflyvningspassagerernes tal op på 600.

På dette tidspunkt iværksatte trafikminister N. Fisker, som havde et friskt og praktisk syn på luftfartsanliggender, en undersøgelse om Kastrup Lufthavns nærmeste udvikling, dens behov for bygninger, ny teknik og anlægsarbejder i overensstemmelse med den udvikling, der af tegnede sig gennem forudberegningernes drastiske, nærmest skræmmende tal. Men de viste sig at holde stik. Fisker udskrev konsekvent en arkitektkonkurrence om en ny lufthavnsbygning i Kastrup.

Selv om DDL havde moderniseret sin flåde med tre motorers Fokker FXII, bygget på Orlogsværftet i København og udstyret med bedre instrumenter og kraftigere motorer end de oprindelige typer, var det ikke nok til at være med i udviklingen. Der var kommet nye og hurtigere typer frem. Helmetalmaskinerne var kommet ind på ruterne. KLM var gået over til den amerikanske to motorers Douglas DC-2, franskmændene brugte Lanquedoc, tyskerne og svenskerne tre motorers Junkers JU 52. DDL ville helst have haft Douglas-maskinerne, men den herskende valutasituation gjorde det vanskeligt at få dollars til indkøbene. Valget faldt derfor på Junkers JU 52. Købet af disse maskiner blev i øvrigt inddraget i de dansk-tyske handelsforhandlinger, der også omfattede turistkontingenter. Der skulle åbnes ny mulighed for at tyske turister i større antal rejste til Danmark. Den første Junkers til DDL, der blev døbt »Selandia« indsattes i juni 1936 på ruten Stockholm-København-Amsterdam.

Kastrup understregede i 1936 sin position som nordisk luftfartscentrum, en ny og spændende udviklingsperspektiver begyndte at aftegne sig. Lufthavnen blev midtpunkt for et net af samfærdselsveje for post- og godstransport og for den begyndende turisttrafik. Kun indretningerne for passagerer og personel haltedede bagefter. Der var i 1936, da den virkelig store udvikling begyndte at sætte ind, 24 funktionærer i lufthavnens administration, og 51 i Det Danske Luftfartselskabs kontor- og ekspeditionspersonale. Den lille havnebygning fra 1925 knagede under trængslen. Det hjalp lidt til, da DDLs personale overflyttedes til barakken, der blev lejet af hæren og opført foran havnebygningen.

1936 nåede trafikken i Kastrup for første gang over de titusinde operationer og passagertallet var lige ved 43.000. En del af denne udvikling havde sammenhæng med de olympiske lege i

Berlin, som gav særdeles livlig sensommertrafik. Lufthansa – ABA og DDL drev i samarbejde to ruter til Berlin for at klare trafikbehovet. Den samme sommer oprettedes den første provinsrute fra Kastrup til Ålborg. Drivkraften bag Ålborg-ruten var blandt andre ingeniør, senere trafikminister Gunnar Larsen, som støttede Ålborg Kommune i bestræbelserne for at få skabt ruten. DDL oprettede et datterselskab, A/S Provins Luftfartselskabet, fordi statens subventionsbetingelser umuliggjorde, at DDL selv kunne drive ruten. Ruten fik start-succes. På 26 trafikdage befordredes 277 passagerer og 102 kilo fragt og .497 kilo post til flyvepladsen ved Rørdal-fabrikkerne, som Gunnar Larsen havde stillet til rådighed.

Den 1. august 1936 forelå resultaterne af arkitektkonkurrencen og lufthavnens nye bygning. Vinder blev arkitekt Vilh. Lauritzen, der tidligere havde bygget det ny Nørrebro Teater, Daells Varehus, og som skulle bygge det ny radiohus i Rosenørns Allé. Der var indkommet 63 forslag til den nye lufthavnsbygning i Kastrup. Andenpræmien gik til arkitekterne Arne Jacobsen og Flemming Lassen. Bedømmelsesudvalgets motivering for valget af Vilh. Lauritzens projekt er blandt andet: Bygningens placering øst og nord for den nuværende administrationsbygning er god og stiller ingen krav til nye vejanlæg. Såvel bygningens indre, som dens ydre udseende er overordentlig smuk og tiltalende. Særligt må fremhæves den store, smukt belyste hal, hvorfra der er god udsigt over flyvepladsen. Hallen er udmærket indrettet, placeringen af samtlige lokaler tilfredsstillende, restauranten smukt udformet med adgang for publikum fra tilskuerpladserne. Endelig byder projektet på den fordel, at der er gode udviklingsmuligheder.

Arkitekt Vilh. Lauritzen, der udarbejdede sit projekt i samarbejde med professor Nøkkentved, modtog meddelelsen om sin sejr, sengeliggende af influenza.

Projektet, som var beregnet til at koste 700.000 kroner, påbegyndtes april 1937 og den 100 meter lange bygning skal stå færdig foråret 1939. Det nye kompleks bliver over seks gange større end den hidtidige administrationsbygning. Havneleder Leo Sørensen mener, at man har valgt det bedste forslag, den nye havnebygning vil totalt forandre lufthavnens ydre og gøre den helt tidsvarende.

1937 blev det store gnidningsår mellem vækst og afviklingsmuligheder. Operationernes antal voksede til 22.754 og passagertallet nåede op på 57.361. Det gav krævende arbejdsvilkår for lufthavnens personel. Sikkerhedsanlæggene i lufthavnen var til fortsat debat, ikke mindst på baggrund af en resolution vedtaget efter en diskussion i foreningen »Danske Flyvere«, hvori man bad trafikminister Fisker nedsætte en sagkyndig kommission til undersøgelse af hele sik-

kerhedsproblemet i Kastrup. Resolutionen blev foreslået af foreningens formand, kaptajn John Foltmann.

Finansudvalget aflagde besøg i Kastrup, havneleder Leo Sørensen gav folketingsmændene og trafikministeren en orientering om lufthavnens øjeblikkelige status og fremtidsønskerne både på det sikkerhedsmæssige og på byggeriets områder. Trafikminister Fisker erklærede, at det nu står klart, at man i alle kredse har forståelsen af, at Rigsdagen må tage standpunkt til lufthavnens udmærkede beliggenhed, dens stadig stigende trafik og udsigten til flere nye ruter, som nødvendiggør, at der sikres Statens Lufthavn i Kastrup en stilling i det nord- og mellemeuropæiske rutenet, som havnens placering berettiger den til. »Det er min opfattelse, at reformer som fornøden hangarplads, nye lokaler til administration og opførelse af en radio-båke til supplerende af pejlingen vil gøre Kastrup Lufthavn til en af de bedste, der i øjeblikket findes.« Foråret 1937 bragte engelsk luftfart til København, British Airways åbnede ruter fra London via Amsterdam med en de Havilland Dragon-maskine, også selskabet British Scandinavian har meldt sig i London-trafikken.

Den 1. maj 1937 genåbnedes Ålborg-ruten med to daglige ture, morgen og aften. Nu meldte også Esbjerg sig med krav om flyveforbindelse til Kastrup. Der var bygget en kommunal flyveplads ved Esbjerg, og den 18. juni indledtes ruten under store festligheder og flyvestævne, som samlede 40.000. Ruten blev lagt, så den havde direkte forbindelse til og fra Englandsbåden. Den 29. august ramtes Esbjerg-maskinen af motorhavari. Talen om at indstille ruten fremkaldte dog så voldsomme protester, at DDL lejede en to motorers de Havilland DH 89 til 5 passagerer i England. Med engelsk besætning gennemførte denne maskine ruten for den resterende del af sæsonen.

Den første non-stop-flyvning mellem London og København blev gennemført den 13. maj. Kronprins Frederik og kronprinsesse Ingrid skulle være tilbage fra højtidelighederne ved kong Georg VI's kroning, så de kunne nå rettidigt frem til kong Christian X's 25 års regeringsjubilæum den 14. maj. Derfor blev det besluttet at foretage en flyvning fra London til Kastrup med DDLs tre motorers Junkers »Selandia«. Maskinen førtes af luftkaptajn Emil Damm, den senere vicedirektør for SAS i Region Danmark. Flyvningen varede 3 timer og 55 minutter.

Nu vil Århus også have lufthavn. Sagkyndige fra Luftfartstilsynet, DDL og Århus Kommune har set på et område mellem Skejby og Hasle ved gården Kirstinesminde.

På finansloven 1937-38 blev der bevilget 1.640.000 kr. til Kastrup Lufthavn, til blandt andet en radio-båke, hangaranlæg og ny administrationsbygning. Når den nye administrations-

bygning står færdig, vil hele havneanlægget i Kastrup have kostet den danske stat 5½ mill. kr., oplyste trafikministeren i Rigsdagen.

Den 12. november 1937 fik DDL en 10-årig ene-koncession på al indenlandsk og fra Danmark udgående lufttrafik. Det skete efter at ingeniør Gunnar Larsen henvendte sig til direktør i ØK, prins Axel, civilingeniør Per Kampmann og skibsreder A. P. Møller. De fire dannede et konsortium med støtte af en række erhvervsvirksomheder, og der undertegnedes herefter mellem trafikministeriet og konsortiet en koncessionsaftale. Konsortiet havde underhånden tegnet næsten 2 millioner kroner ny kapital, resten af beløbet blev tegnet offentligt, derefter nåede DDLs kapital cirka 3 millioner kroner. Der blev valgt ny bestyrelse og truffet beslutning om nyt materiel. Valget faldt på den fire motorers Focke Wulf Condor FW 200 med plads til 26 passagerer og fire mands besætning. Man ville have foretrukket Douglas DC-3, men forhandlingerne om valutabevillingerne gik påny i hårdknude. Selv om situationen rundt om i verden var problemrig, tydede på dette tidspunkt intet på, at luftfartens fantastiske udvikling skulle blive bremset. Det store trafikår 1937 og fremtidsudsigterne for 1938 gav optimismen ny næring.

1938 steg antallet af operationer i Kastrup til 32.508 og passagertallet nåede over 65.000. Luftgodsbeholdningen nåede 897 tons.

Men spændende tider af helt andet indhold end ventet lå forude... Maj 1938 viste den fantastiske Condor-maskine sig første gang i Kastrup, og ved åbningen af Ålborg ny lufthavn ved Rødsløv udførte Condor-maskinens indflyver greve von Schack et forbløffende loop med den store fire motorers passagermaskine foran 30.000 tilskuere. Han og andenpiloten var de eneste ombord under denne helt utrolige manøvre med en flyvemaskine af disse dimensioner. DDL fik sin første Condor den 4. juli. Den blev fløjet fra Bremen til Kastrup på 70 minutter af luftkaptajn Emil Damm. Til Condor-maskinerne engagerede DDL sine to første stewardesser Doris Jensen og Hanne Hansen. Restauratør Vilh. Hammer fra Københavns lufthavnsrestaurant fik overdraget restaurationsvirksomheden ombord. Det var forøvrigt ikke Hammers første luftservering, den havde allerede fundet sted på flyvningen med kronprinseparret fra London til Kastrup i 1937, hvor sønnen Svend Hammer stod for den første servering fra medbragt madkurv i et dansk rute-fly.

Condoren var teknisk forud for sin tid. Dens fire BMW motorer på hver 720 hestekræfter var en driftsøkonomisk glædelig overraskelse. Kabinen noget af det mest komfortable verdensluftfarten har kendt, rejsehastigheden 345 kilometer i timen. Det overgik alt, hvad man indtil da havde kendt af hastighed i international lufttrafik.

Den 28. juli startede »Dania« på sin første flyv-

ning til London med prins Axel og ingeniør Gun-
nar Larsen blandt repræsentanterne for dansk
luftfarts ledelse. 15. november ankom Condor
nr. 2. Den fik navnet »Jutlandia«.

Condor-maskinerne blev brugt til store frem-
stød for luftfarten. Et af de kraftigste ekko kom
fra en usædvanlig begivenhed i Ålborg, hvor
maskinen blev stillet til rådighed for Ålborgs
borgmester M. Jørgensen til det første ordinære
byrådsmøde i luften over Jylland. Flyvningen
blev gennemført og mødet afholdt under iagt-
tagelse af alle normale byrådsformaliteter.

I Københavns Lufthavn var den ny store hangar
ved at være færdig. Den var så stor, at den
kunne rumme 5 Rundetårne rullet ind som tøn-
der. Skelettet til det fremtidige kontroltårn på
den ny hovedbygning var færdigt ved årets ud-
gang. Den nye, myndige flyveleder, kaptajnløj-
tnant Sv. Aa. Dalbro, overtog ansvaret for ope-
rationerne på Kastrup. Pionertiden var ved at
være forbi.

Der blev protesteret over de uheldige trafikfor-
hold fra Københavns centrum til Kastrup. Med
de kollektive trafikmidler skulle der skiftes tre-
fire gange, og det blev fundet helt urimeligt, at
en tur til lufthavnen kostede 65 øre.

På det tidspunkt, hvor trafikken på Kastrup satte
nye rekorder, var der 53 funktionærer i luft-
havnsadministrationen. Hos DDL var personalet
vokset til 172.

De første ildevarslande og i flere henseender
foruroligende meldinger kom ude fra, navnlig
sydfra. Men ingen troede alligevel rigtigt på, at
noget katastrofalt var på vej.

1939 blev mærkeåret for Kastrup. For det første
blev det bestemt, at den ikke længere hed Ka-
strup Lufthavn, men Københavns Lufthavn. Nav-
neforandringen indtrådte 3. påskedag, samtidig
med, at den ny administrationsbygning blev ta-
get i brug af luftfartsselskaberne, først og frem-
mest DDL, som den største lejer, dernæst told-
væsenet, statspolitiet, postvæsenet, restauratør
Hammer og bankvæsenet. Den gamle hovedbyg-
ning skulle være fjernet inden udgangen af april
og betonarealerne på begge sider af den nye
havnebygning gjort færdige. Det blev ikke offi-
cielt markeret, at den nye bygning blev taget i
brug, det skulle først ske, når den gamle byg-
ning var forsvundet og alle tilkørselsveje i orden.
Vejret drillede de første dage efter påske, der
kom først rigtig gang i den nye bygning fra mor-
genstunden den 11. april. Havnechef Leo Sø-
rensen og arkitekt Vilh. Lauritzen ledsagede
direktøren for Lufthavnsvæsenet Knud Greger-
sen på en runde gennem den lyse hal med det
bølgede, støjdæmpede loft, og ad de fikse trap-
per med bardunfletværket til førstesalskontorer-
ne. Der faldt mange komplimenter om million-
bygningen og dens indretning.

De rejsende var synligt overraskede over de
nye forhold, ekspeditionerne gik let fra hånden,

der var almindelig glæde over den epoke, der
nu var indledt. DDLs stationschef Viggo Bache
udbrød: – Der er kun ét at sige. Den betyder et
meget, meget stort fremskridt.

Aktiviteten i Københavns Lufthavn voksede og
voksede i 1939. Et særligt indslag var »Politi-
ken«s fortsatte flyvninger med børn »De Unges
Flyvning« under kaptajn John Foltmanns ledelse.
De var startet i 1937 og fik større og større til-
slutning.

I Esbjerg havde man 10.021 passagerer oppe
på fem uger. Det skyldtes, at Esbjergs borgme-
ster M. Mortensen inviterede byens skolebørn
på gratis flyvetur. 93 procent tog mod indby-
delsen. Med Kastrup som udfaldspost forstær-
kede DDL sin propagandainsats. Man udsendte
et flyvende reklamekontor med luftkaptajn Povl
Jensen ved pinden i den dansk-byggede KZ-
maskine og med DDLs reklamechef Max West-
phall, der i øvrigt selv var blevet sportsflyver,
på Danmarks-flyvning med landinger på Fanø,
Løkken og Skagen. Danmark skulle blive air
minded, man var godt på vej. Det viste rund-
flyvningstallene i Kastrup: 23.780 mod 5.388
året før.

1939 nåede operationerne i Københavns Luft-
havn op på 49.458, en rekord som desværre
skulle holde i 12 år. Passagertallet blev 71.750
– den rekord holdt til 1946.

Juni 1939 forlængede DDL en af sine Ålborg-
ruter til Kristianssand. Condoren landede 1. juni
på den nyåbnede Fornebu-lufthavn ved Oslo.
Mange nye ruter kom ind på København Luft-
havn. Det polske selskab LOT åbnede rute War-
szawa–Gdynia–København, KLM, ABA og Air
France direkte ruter København–Paris, Fred.
Olsen & Bergenske A/S begyndte flyvninger i
samarbejde med DDL. På indenrigsruterne
blomstrede trafikken, ideen med »frue-rejser« i
første fjorten dage af sommersæsonen slog
vældigt an. Der blev ikke forlangt vielsesattest
i dette arrangement, hvor fruene var gratis med
på flyverejser til og fra provinsen.

Det Danske Luftfartsselskab, der var begyndt sin
rejsebureauvirksomhed på en førstesal i Panop-
tikonbygningen, hvorfra Triangel-busserne gik
til Kastrup, havde en overgang været i Vester-
port i Meldahlsgade, men flyttede i 1939 sit luft-
rejsebureau ind i det nye Dagmarhus. Og i Ka-
strup var man flyttet ind i de store nye hangarer.
Alt tegnede lyst og løfterigt. Også for sports-
flyverne, som havde fået adgang til at bygge
hangarer i Københavns Lufthavn. De første byg-
gedes af sukkersygelægen dr. Hagedorn fra In-
sulinhospitalet i Gentofte og af assuredirek-
tør Chr. Thielst.

Den nye havnebygning var blevet udflugtssted
for københavnernes. Der var trængsel omkring
Hammers bar og i den smukke restaurant.
»Krudthuset« skal nu formentlig kun være pri-
vatbolig for restauratør-familien, som har fået

nok at se til i Københavns nye lufthavnsbygning og med serveringerne i flyene.

Og sådan så lufthavnens eget regnskab ud i rekordåret 1939. Statsvirksomheden Københavns Lufthavn drives med forholdsvis beskedent underskud hedder det i en finansredegørelse. Lejeindtægter fra lokaler i hovedbygningen, hangarer, restaurant og hotel og tjenesteboliger er sat til 148.000 kr. Udgifterne til lønninger, honorarer, vedligeholdelse af bygninger, flyveplads, kontorudgifter og andet i alt 207.431 kr. Til Københavns Lufthavn hører nogle eksproprierede arealer, driften af flyvepladsen og disse områder giver 126.050 kr. Men forrentning og afskrivning forvandler et overskud til et underskud på 193.050 kr. Det er hvad man regner med, lufthavnen vil koste det kommende finansår. Så er der selve luftfartsvæsenet. Til lønninger, honorarer og lignende under direktionen, luftfartstilsynet og luftfartsrådet er afsat 48.670 kr., hvoraf dog går 9.000 kr., som kommer ind ved certifikater. Vejrmeldingstjenesten koster 80.305 kr., lønnen for en assistent er 3.000 kroner om året. Tjenestetiden 9-9½ time, normaltjenestetiden er 8 timer. Der skal ansættes yderligere 4 assistenter til aflastning. Flyveledertjenesten koster 27.167 kr. Flyvelederne har 14 timers overarbejde om ugen.

Efterretningstjenesten koster 164.000 kr. Disse penge går ind i en anden statskasse, nemlig Post- & Telegrafvæsenet, der driver de forskellige anlæg, beløbet skal forhøjes med 50.000

kroner på grund af trafikens vækst, flere internationale ruter, natpostflyvning hele året, rute-flyvning i mørke, der kræver større personale og flere tekniske installationer.

Alt var i vækst og udvikling . . . indtil sommeren gik på hæld . . . og uvejrsskyerne trak sammen, de menneskeskabte . . . krigsudbruddet kom den første september. Tyskerne drog ind i Polen. Få dage efter forelå den engelske og franske krigserklæring . . . der blev øjeblikkelig udstedt forbud mod al civil flyvning over tysk område. DDLs »Jutlandia« befandt sig i London ved krigsudbruddet. Luftkaptajn Emil Damm opnåede imidlertid tilladelse til at flyve maskinen direkte til København. Det tog tre timer og fyrretyve minutter. Ombord var en del danske passagerer, som på grund af den truende situation ønskede at vende tilbage til Danmark . . . hvor utrygheden og ængstelsen for fremtiden begyndte at præge alt, også livet i Københavns Lufthavn . . .

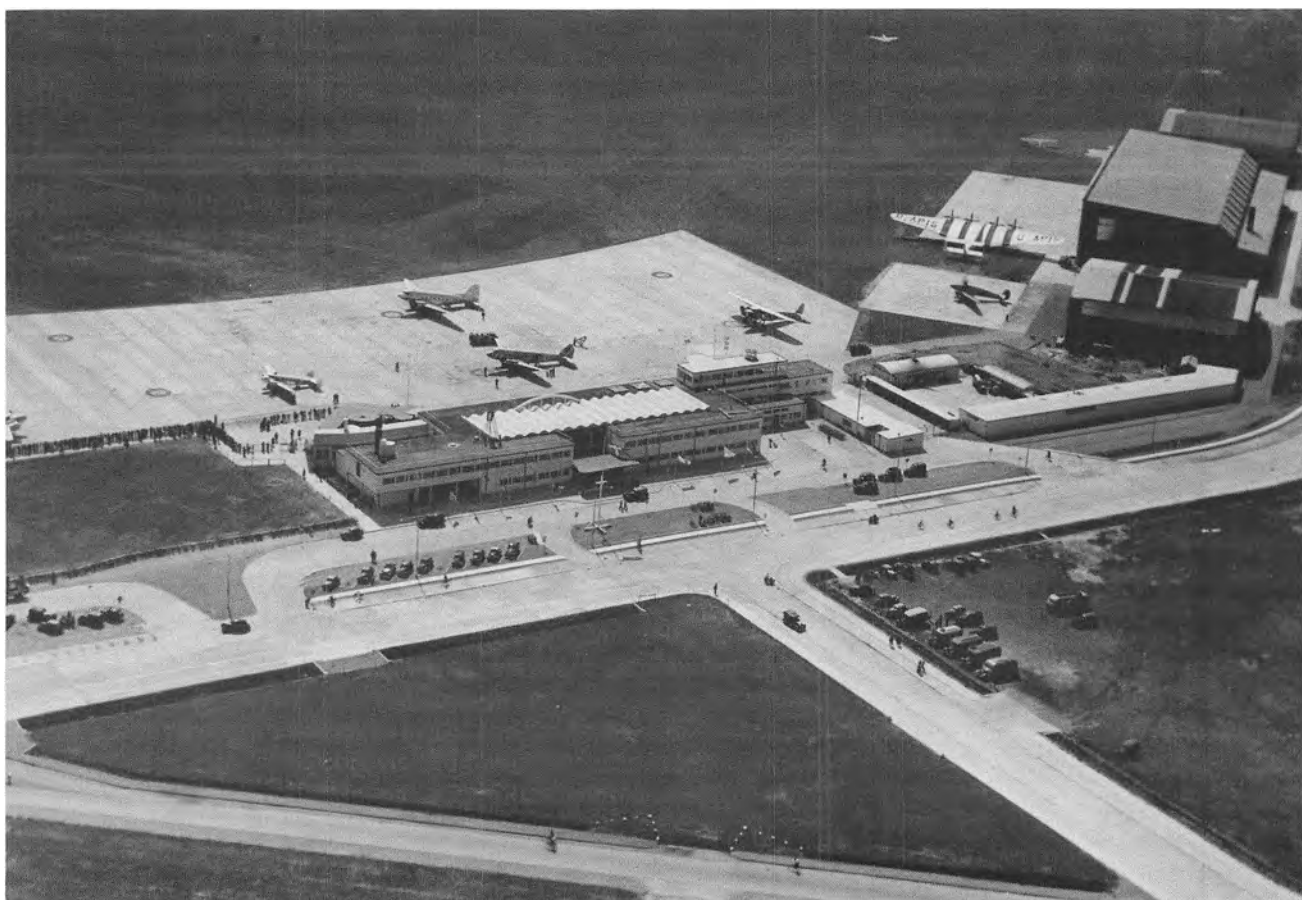
OPERATIONER	PASSAGERER	LUFTGODS (tons)
1930 - 4.020	1930 - 8.569	1930 - 141,0
1931 - 5.451	1931 - 11.248	1931 - 147,8
1932 - 5.773	1932 - 12.156	1932 - 103,1
1933 - 6.127	1933 - 20.759	1933 - 121,5
1934 - 7.589	1934 - 33.639	1934 - 177,2
1935 - 8.666	1935 - 36.661	1935 - 219,5
1936 - 10.902	1936 - 42.880	1936 - 284,6
1937 - 22.754	1937 - 57.361	1937 - 601,4
1938 - 32.508	1938 - 65.178	1938 - 897,0
1939 - 49.458	1939 - 71.750	1939 - 1.066,2



Travlhed i den nye bygning i Københavns Lufthavn Kastrup



Lufthavnen har alle dage været et spændende udflugtsmål. Her beundres Fokker XII.



Københavns Lufthavn Kastrup

Det talte man om:

Isvinter. Øerne må igen forsynes fra luften. Krigsudbruddet og de efterfølgende benzinrestriktioner begrænser imidlertid isflyvningerne. Den 9. april kommer choket: Den tyske værnemagt besætter Danmark. Sværme af fly over København ved daggry – kampe ved grænsen – bomber mod Værløselejren ødelægger hærens flyvemaskiner. – Besættelsestropperne nedkaster grønne sedler: »Oprop! Til Danmarks Soldater og Danmarks Folk! Uten Grund og imot den tyske Regjerings og det tyske Folks oprigtige Ønske om at leve i Fred og Venskab med det engelske og franske Folk, har Englands og Frankrigs Magthavere i Fjor i September erklæret Tyskland Krigen. Deres Hensigt var og blir, efter Mulighet, at treffe Afgjørelser på Krigsskuepladser som ligger mere afsides og derfor er mindre farlige for Frankrig og England, i det Haab, at det ikke vilde være mulig for Tyskland, at kunne optræde stærkt nok imod dem. Af denne Grund har England blandt andet krænket Danmarks og Norges Nøitralitet og deres territoriale Farvand. Det forsøgte stadig at gøre Skandinavien til Krigsskueplads. Da en yderlig Anledning ikke synes at være givet efter den russisk-finske Fredsslutning, har man nu officielt erklæret og truet, ikke mere at taale den tyske Handelsflaates Seilads indenfor danske Territorialforvand ved Nordsjøen og de norske Farvand. Man erklærte selv at vilde overta Politiopsigten der. Man har tilslut truffet alle Forberedelser for overraskende at ta Besiddelse af alle nødvendige Støttepunkter ved Norges Kyst. Aarhundredets største Krigsdriver Churchill, udtalte aapent, at han ikke var villig til at la sig holde tilbage af »legale« Afgjørelser eller nøitrale Rettigheder som staar paa Papirlapper. Han har forberedt Slaget mot den danske og den norske Kyst. For nogen Dager siden er han blit utnævnt til foransvarlig Chef for hele den britiske Krigsføring.« Disse grønne løbesedler blafrede ned over byen og lufthavnen fra tyske transportfly, som fulgte efter bombeformationerne. Ud på dagen kom følgende fra regering og konge:

Til Det Danske Folk!

Tyske Tropper har i Nat overskredet den danske Grænse og har gjort Landgang forskellige Steder. Den danske Regering har under Protest besluttet at ordne Landets Forhold under Hensyn til den Besættelse, som har fundet Sted og i Henhold hertil kundgøres følgende:

De tyske Tropper, der nu befinder sig her i Landet, træder i Forbindelse med den danske Værnemagt, og det er Befolkningens Pligt at afholde sig fra enhver Modstand overfor disse Tropper.

Den danske Regering vil forsøge at sikre det danske Folk og vort Land imod de af Krigsforhold følgende Ulykker og opfordrer derfor Befolkningen til rolig og behersket Holdning overfor de Forhold, som nu er opstaaet. Ro og Orden maa præge Landet, og loyal Optræden maa udvises overfor alle, som har en Myndighed at udøve.«

København, den 9. April 1940.

Christian R./Th. Stauning.

»Under disse for vort Fædreland saa alvorlige forhold opfordrer jeg alle i By og paa Land til at vise en fuldtud korrekt og værdig Optræden, da enhver uoverlagt Handling eller Ytring kan have de alvorligste Følger.«

Gud bevare Dem alle. Gud bevare Danmark.

Christian R.

Amalienborg, den 9. April 1940.

Mørklægning – rationeringer – lammende håbløshed i de første forårsdage. Da kong Christian den Tiende den 26. september fyldte 70 bar næsten alle Kongemærket. Hyldester af demonstrativ karakter. – Kongens daglige ridetur gennem byen med en folkestrøm efter sig blev det symbolske udtryk for dansk sammenhold ... flere tegn fulgte efter.

Igen en streng isvinter – som om forholdene ikke var uhyggelige nok i forvejen. Termometret faldt til minus 34°! – Første midlertidige danske lov med straffe op til livsvarigt fængsel for handlinger mod udenlandske militære styrker i Danmark og/eller handlinger, der kan skade Danmarks interesser overfor udlandet. – Sammenholdet får ny manifestation gennem Algang og Alsang – et halvt hundrede tusinde går Algang med B.T. – der synges Alsang i Idrætsparken og overalt, hvor danske er samlet i større grupper. Det er Ole Bjørn Kraft og professor Hal Koch, der har startet ideerne. – Tivoli og Bakken mørkelægges. Øllet bliver rationeret. – Tyskerne forbyder studenternes traditionelle tur om hesten på Kongens Nytorv. – Der hverves til Frikorps Danmark og Regiment Nordland – de første sendes til Tyskland. – Al kommunistisk virksomhed forbydes. I strid med grundloven anbringes danske kommunister i Horserødlejren. – De illegale blade er begyndt at spredes – »Land og Folk« – »De Frie Danske« og »Frit Danmark«.

Sabotagerne begynder. Rigsdagens samarbejdsudvalg konstaterer: »Handlingerne er i strid med kongens bud og kan medføre de alvorligste følger«. – Endnu en streng vinter, den værste siden 1893 – mælk kores til København på slæder. – Dr. Werner Best udnævnes til Det Tyske Riges Befuldmægtigede i Danmark. – 14. maj lyder Christmas Møllers stemme fra London: Jeg har begivet mig til England for at gøre fælles sag med De Frie Danske. – Skipper P. V. Schmidt idømmes tre måneders fængsel for at have sejlet Christmas Møller til Sverige – båden konfiskeres. – 9. juli: Forbud mod den lille strikkede hue i Royal Air Force farverne – en rød, hvid og blå ring.

Forum sprænges af modstandsbevægelsen. – Schalburgkorpset oprettes »for at bryde fjendtlig sabotage og terror i Danmark«. Korpset rykker ud og schalburgterer rundt om i landet. – Attentat mod Ole Bjørn Kraft i hans hjem i Vendersgade. Han rammes af fire revolverskud men reddes. – 21. august: Ny advarsel fra regering og samarbejdsudvalg mod sabotage og demonstrationer – opråbet gentaget i samtlige danske dagblade den 28. august. Pressen er nu under streng censur. – Tysk forlangende om forbud mod strejker, spærretid og standretter afslås af den danske regering. Den tyske øverstbefalende H. von Hanneken proklamerer 29. august militær undtagelsestilstand i hele Danmark. De fleste af flådens skibe sænkes af officerer og mandskab, enkelte undslipper til Sverige. Hærens og flådens mandskab og officerer interneres. Arrestationer af et stort antal kendte personer. – Al færdsel uden særlig passerseddel fra kl. 21 til 5 morgen forbydes. – Ministeriet Scavenius indgiver demissionsbegæring, ministerierne ledes af departementscheferne og generaldirektørerne. – 29. august slutter dr. Werner Best med følgende ord til de indkaldte redaktører i Dagmarhus: I dag må jeg fastslå, at pressen i forfærdende omfang er skyld i den udvikling, der er indtrådt – kvitteringen får De i denne nat! – 14 dagsbladsbygninger landet over sprænges i luften. – Der er udgangsforbud. Stig Lommer opfører sin revy som morgen-forestilling kl. 7 – udsolgte huse. – 3. oktober: Den tyske aktion mod 8000 danske jøder mislykkes. Den tyske handelsråd, senere ambassadør, dr. Duckwitz, advarer gennem den socialdemokratiske partisekretær Hans Hedtoft Hansen det jødiske trossamfund. 7.200 danske jøder bringes i sikkerhed i Sverige.

4. januar: Digterpræsten Kaj Munk hentes i Vedersø og myrdes i Hørbylunde Bakker ved Silkeborg. – Schalburgfolk sprænger en mindeudstilling i Hagerups boghandel i Fiolstræde. – Dr. Werner Best meddeler: Den tyske magt har arresteret et stort antal elementer fra de underjordiske kredse. Over 100 sabotører og voldsforbrydere har dødsdom i vente. – Hipokorpset er dannet med den tidligere danske betjent Erik V. Petersen som chef. – 101 dødsdomme afsiges i Dagmarhus. – Gestapos hovedkvarter i Shell-huset er fyldt med danske fanger. – 19. september: Politigården i København og politistationer ud over landet besættes under falsk luftalarm. – 1700 danske betjente føres med skib og tog til tyske koncentrationslejre. – Schalburgtagerne, der har udslettet ØKs hovedkvarter, Lange-liniepavillonen og store dele af Tivoli, fortsætter. – Der opstår strejker over hele landet – i København standser alt under Folkestrejken fra 30. juni – arbejdet genoptages langsomt fra 4. juli og aviserne begynder igen at udkomme. – Situationen er nu meget spændt – invasionen i Frankrig og nederlaget i Rusland forstærker modstanden i Danmark.

Bevægede år

De første uger efter krigsudbruddet var selvfølgelig præget af usikkerhed. Der kom forbud mod benzinforbrug til indenrigsflyvningen. Ruten Ålborg–Silkeborg (via Gunnar Larsens private flyveplads) til Esbjerg og Hamburg måtte indstilles efter overflyvningsforbud. Derimod lykkedes det at gennemføre ruten København–Ålborg–Kristianssand. Warszawa-ruten blev opretholdt af det polske LOT lige til Polens sammenbrud. Der måtte ofte indsættes to-tre maskiner for at klare trafikbehovet. De sidste polske maskiner fløj fra Kastrup mod »ukendt bestemmelsessted«, formentlig England. KLM fortsatte ruten København–Amsterdam, men for at klare sig fri af overflyvningsforbudet, gik maskinerne via Ringkøbing og i en stor bue uden om Helgoland. Den 25. oktober kom den første bekræftelse på, at der var risiko ved at føre flyveruter mellem de krigsførende magter. KLM-maskinen var startet fra Kastrup med den berømte kaptein Moll som fører. Ude over Nordsøen blev DC-3'eren beskudt af en militærmaskine. Maskingeværkuglerne ramte passagereren i den bageste stol, en svensk ingeniør, der blev dræbt på stedet. Ingen af de øvrige passagerer opdagede, hvad der var sket, før maskinen landede i Amsterdam. Efter denne episode malede KLM sine fly orange-farvede.

Dannebrogssflaget på DDLs maskiner blev af engelske maskiner forvekslet med »jernkorset«, derfor blev også Condorerne malet orange-gule, da de fra 13. november genoptog trafikken på London. Ruten gik via Amsterdam. Vinduerne i kabinen blev mætteret, så passagererne ikke kunne se ud, radiopejlingerne ophørte, det samme gjaldt vejrmeldingerne. Der blev kun afgivet følgende lakoniske meldinger: »Kom« eller »bliv«.

I den første panikstemning opsigde DDL 113 af sine 235 medarbejdere, men genansatte størstedelen, da der blev mulighed for at opretholde ruterne på England, Holland og Berlin.

Billetpriserne måtte sættes op på grund af krigsforsikringspræmierne. Berlin-billetterne, der hidtil havde kostet 80 kroner steg til 135, og London-flyvningen fra 240 til 465 kr.

Minefaren i de danske farvande førte til oprettelse af en flyveforbindelse til Rønne, men lufthavnen var endnu ikke klar til større maskiner, derfor lejede DDL af ingeniør Gunnar Larsen den to motorers Focke Wulf Weihe. Tilstrømningen til ruten var kolossal, men unormale regnskyl gjorde det uforsvarligt at fortsætte flyvningerne vinteren igennem. Ruten blev indstillet 4. december.

Men til trods for, at 1939 kun gav mulighed for 8 måneders normaldrift, bragte året rekordtal for trafikken på Københavns Lufthavn.

Optakten til det skæbnetunge 1940 var en af de strengeste vintre, nationen havde oplevet. Hele landet lå i isvinterens knugende tag. Men det gav liv i Københavns Lufthavn, som aldrig før. DDL måtte frigøre sine Condormaskiner fra London-ruten og indsætte dem på provinsbyerne, og man måtte ydermere leje en tysk JU 52 til Berlin-ruten for at få frigjort materiel. Isflyvningerne gik fra Kastrup til Marslev, Esbjerg og Ålborg. På 5 uger blev der gennemført 571 flyvninger med 9.736 passagerer, 459 tons post og 6 tons luftfragt. Isflyvningerne gik også til Bornholm, hvor stationsleder Valdemar Lauritzen, senere direktør for Grønlandsfly, forestod nød-flyvningerne til Christiansø. Mekanikeren H. Groth lå i døråbningen, tøjret med et tov om maven og hældte pakker ned på isen til den indefrosne ø. Isflyvningerne fortsatte i marts og april.

Så kom rystelsen. Danmarks besættelse den 9. april 1940. Al flyvning blev indstillet.

Den skæbnesvangre dag forløb betydeligt roligere i Københavns Lufthavn end ventet. Der viste sig overhovedet ingen tyske tropper i Kastrup den 9. april. Efter at de tyske bombemaskiner tidligt om morgenen havde overfløjet Københavns Lufthavn et par gange og konstateret, at der ikke var militær aktivitet, forsvandt de.

Fra udenrigsministeriet kom meddelelse om, at al civil flyvning var forbudt over dansk område. Det gjaldt også de udenlandske selskaber. Den 9. april om aftenen ankom en tysk trafikmaskine fra Oslo og en fra Berlin med blandt andet prins Axel ombord. Endelig var der en tysk kurer-maskine med en officer fra Berlin.

Den 10. april blev Københavns Lufthavn besat af tysk militær. Lufthavnschef Leo Sørensen og hans medarbejdere fulgte tyskernes indrykning, men der var ingen kontakt.

Den 8. april var DDLs Condor-maskine »Dania« startet fra Kastrup for via Amsterdam at flyve til Shoreham-lufthavnen ved London. Den fik startforbud den 9. april af de engelske myndigheder. Besætningen bestod af luftkaptein Harald Hansen, flyvemekaniker Jørgen Dalbro, telegrafist Uffe Jensen og stewardesse Doris Jensen. De blev tilbageholdt sammen med selskabets stationsmekaniker i England, den senere luftkaptein Henning Pedersen og selskabets London-repræsentant Vagn Christensen, der senere blev jagerpilot i Royal Air Force og efter krigen chef

for hele den skandinaviske luftfartsorganisation i United Kingdom. British Airways tog sig af danskerne en overgang. Forøvrigt var det en fuldstændig tilfældighed, at det blev luftkaptajn Harald Hansen, der skulle »strande« i England ved Danmarks besættelse. Han havde taget London-turen for luftkaptajn Emil Damm, der havde fødselsdag den 8. april. Harald Hansen forulykkede året efter på en lufthavn i England.

Københavns Lufthavns personale blev længst muligt på deres respektive poster. Det Danske Luftfartselskab opsagde hele sit personale og måtte forlade lufthavnen. Da Ålborg Lufthavn blev udsat for det første engelske bombardement, ventedes det, at Københavns Lufthavn i Kastrup blev næste mål. Derfor fjernede DDL sit materiel. På Amager Travbanes grund opførtes en interimistisk hangar. Her anbragtes Condor-maskinen »Jutlandia«. Planer, halefinne og sideror blev afmonteret. På en grund i Kongelunden opførtes en hangar til to demonterede Fokker FXII, i en tredje hangar i Tårnby anbragtes DDLs De Havilland-maskine. Junkers maskinen »Selandia« blev fløjet ud til den militære flyveplads i Lundtofte og anbragt under åben himmel, kun beskyttet af pigtrådshegn.

Al aktivitet i Kastrup var tilsyneladende lammet. Men så fremsatte tyskerne krav om, at der blev støbt cement-startbane og gennemført vejanlæg indenfor lufthavnsområdet. Det krævede bevilninger på 4 millioner kroner. Den første bane var 1.400 meter lang og 67 meter bred. Den var færdig det følgende år.

Sommeren 1940 lykkedes det at få en dispensation fra forbudet mod flyvning over dansk område, og ganske langsomt begyndte trafikken igen. De første besættelses måneder havde det udelukkende været tysk militær flyveaktivitet på Københavns Lufthavn, hvor de havde overtaget alle funktioner og bygninger. Fra 24. juni fik Det Danske Luftfartselskab tilladelse til at genåbne sin Berlin-rute. Senere kom også tilladelsen til genåbning af ruten Malmö-København-Berlin.

Det er indlysende, at trafikken i det første besættelsesår måtte gå ned. Der var i 1940 kun 8.686 civile operationer i Københavns Lufthavn, og passagertallet var 45.266 mod næsten 72.000 året før. En del af grunden til, at passagertallet ikke blev katastrofalt lavt i 1940 skyldtes trafikken på Bornholm. Der måtte gennemføres 2-3 daglige ruter, fordi besejlingsforholdene var blevet så vanskelige.

1940 blev Gunnar Larsen trafikminister og civilingeniør Per Kampmann overtog formandsposten i DDL.

Det andet besættelsesår gik luftfartsmæssigt bedre end man havde frygtet. Ganske vist var der store vanskeligheder ved at holde driften i gang. Benzinsituationen var ubehagelig. Siden 9. april 1940 havde landet ikke fået tilført flyvebenzin, men det hjalp at beholdningerne, der

var reserveret hærens og marinens luftfartøjer, blev stillet til rådighed for civilflyvningen. Flyene blev hentet ud af evakueringshangarerne rundt om på Amager og reservedele bragt tilbage fra autogaragerne skjul.

Tøbruddet, der kom med overvældende styrke i 1941, gjorde banerne i Kastrup så opblødte, at kun den tyske rute fra Berlin over København til Oslo kunne få lov at benytte Københavns Lufthavn. DDLs Condor-maskine måtte søge til Malmö, og Junkers-maskinen »Selandia« brugte flyvepladsen i Lundtofte, der også blev endestationen for en tysk fragtrute Hamburg-København. Men i slutningen af marts var bundforholdene i Lundtofte også uforsvarlige, og tyskerne gav lov til, at Junckers-maskinen vendte tilbage til Kastrup. Samtidig fik man tilladelse til at drive Bornholms-ruten fra Københavns Lufthavn. Midt på sommeren 1941 opstod dramatik omkring Rønne-ruten. Den 22. juni begyndte tyskerne indmarchen i Rusland, flyvningerne blev forbudt indtil 2. juli, så kunne DDL begynde at hente feriegæsterne hjem fra Bornholm.

Trafikken i Københavns Lufthavn halveredes yderligere i 1941 til kun 4.558 operationer og passagertallet kom ned på 35.727.

Vældige oversvømmelser opstod i Københavns Lufthavn i foråret 1942. Dræningssystemerne var tilfrosne, pladsen så bundløs, at maskinerne ikke kunne køre til og fra havnebygningen og hangarerne. De måtte blive stående ude på startbanen om natten. Henimod slutningen af april var lufthavnen igen brugelig, men man havde lært nytten af den af tyskerne krævede cementbane. Uden den ville al flyvning være stoppet. I løbet af sommeren gav regeringen løfte om anlæg af startbane nummer to og anlæg af rullebaner mellem startbanerne til platformen foran ekspeditionsbygningen. Livlig trafik fra Kastrup til Rønne, og på ruterne til Berlin og Wien og Malmö prægede sæsonen 1942. Men trafikbehovet kunne slet ikke dækkes på grund af benzinsituationen. På Bornholms-trafikken fik forretningsrejsende og privat-rejsende med særligt vigtige bevæggrunde som dødsfald og sygdom fortrinsret, egentlige ferierejser blev udskudt. Passagererne stod ofte i kø foran DDLs luftrejsebureau i Dagmarhus fra om aftenen til næste morgen, når kontoret blev åbnet.

Den 18. december rammes Det Danske Luftfartselskab af en katastrofe. Junckersmaskinen »Selandia« var startet fra Kastrup med luftkaptajn Charles Bramsen som fører. Under landingsforsøget i tæt tåge ved Aspern flyvepladsen styrtede maskinen ned og brød i brand. Alle 16 ombordværende omkom. Det var den første ulykke DDL havde haft på selskabets ruter med tab af passagerers liv.

Københavns Lufthavn havde i det tredje besættelsesår 4.624 operationer og passagertallet nåede 44.800.

1943 begyndte man at tænke i store perspektiver omkring Københavns Lufthavns fremtid. I virkeligheden begyndte man at forberede efterkrigstrafikken. I februar blev der givet en flereårig bevilling på 5,9 millioner kroner til anlæg af startbanerne nr. 3 og 4, og der blev lagt servitut på de omliggende arealer for at sikre indflyvningsforholdene. Lodsejerne fik erstatninger på 2½ millioner kroner. Der blev nedsat et udvalg med luftfartsdirektør Knud Gregersen som formand for udarbejdelsen af bestemmelserne for indretning og drift af fremtidige kategorier lufthavne i Danmark. I dette udvalg var lederen af Statens Luftfartstilsyn, luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, særdeles aktiv. Et andet udvalg med departementschef Finn Hoskiær som formand skulle forberede ombygning af lufthavnens administrationsbygning, opførelse af nye hangar-anlæg og værkstedsområder.

1943 var Det Danske Luftfartsselskabs 25 års jubilæumsår. Repræsentantskabets formand, prins Axel, havde indbudt et par hundrede danske erhvervsfolk til et møde i Ingeniørhuset, hvor civilingeniør Per Kampmann redegjorde for planerne om Danmarks placering i fremtidens lufttrafik. Tankerne blev varmt anbefalet af direktør H. P. Christensen, formand for Industrirådet, direktør J. A. Kørbing, DFDS, bankdirektør E. Kauffmann, Handelsbanken, skibsreder A. P. Møller og formanden for Grosserer-Societetet Rudolph Schmidt. Der blev tegnet en aktiekapital på 15 mill. kr. Også kongen var blandt aktionærerne. Selve DDLs jubilæum blev i øvrigt fejret i stilhed. De politiske forhold var skærpet efter at de tyske besættelsestropper den 29. august 1943 havde afvæbnet hærens og flådens mandskab, interneret officerer og øvrige befalingsmænd, hindret regering og rigsdag i at fungere og indført undtagelsestilstand. I anledning af dansk trafikflyvnings jubilæum den 29. oktober udsendtes et DDL-frimærke med billede af en Condor-maskine. Der blev solgt 44.780 førstedagskuverter, fortjenesten fordelte DDL som jubilæumsgave til »Danske Flyvere«s hjælpefond og til Pressens Luftfartsmedarbejderes luftfartsfond.

Benzinsituationen blev prekær under de skærpede forhold. Tyskerne indvilgede i at sende 76.400 liter flyvebenzin til Danmark. Reservelagrene var fuldstændig opbrugt den 27. august. Der var knyttet den klausul til den tyske benzinleverance, at benzinen kun måtte bruges til flyvning på den danske rute Malmö-København-Berlin og på den tyske rute Berlin-København-Oslo. Der skulle betales 1 kr. for hver liter benzin mod før 45 øre.

Ved et sær-arrangement blev det tilladt at gennemføre 2 ture om ugen til Bornholm, men på grund af benzinpriserne måtte billetten sættes op fra 40 til 65 kroner. Ved at tanke mindst muligt op fra København til Berlin og flyve hjem

med fyldte tanke, lykkedes det DDL at skaffe et mindre reservelager i Kastrup.

Men forholdene blev mere og mere usikre. Man besluttede, at DDL skulle have station i Malmø i stedet for København.

De tyske myndigheder overtog hele Dagmarhus, DDLs luftrejsebureau måtte rykke ud og flytte til Wagon-Lits/Cook.

Operationerne i Københavns Lufthavn dalede i 1943 til 3.666 og passagertallet til 37.850.

Forholdene forværredes alvorligt i 1944. Vanskelighederne tårnede sig op i Københavns Lufthavn. En overgang var trafikken ved at blive kvalt under påvirkningerne af de amerikanske og engelske luftangreb på tyske byer og industriområder. Vanskeligheder med benzin, med reservedele, med grænsespærringer, generalstrejker, flyveforbud, arrestationer af personale og mange hold-up fra modstandsbevægelsen. Et karakteristisk eksempel på vilkårene for luftfarten til og fra København i 1944 er denne hændelse: Luftkaptajn Aage Hedall Hansen og hans besætning blev vidner til et vældigt luftangreb på Berlin, kort efter at Condor-maskinen var landet på Tempelhof flyveplads. 300–400 bombemaskiner strøg i bølger ind over den berlin-ske lufthavn. Det var mere end et held, at den danske maskine ikke ramtes af granatsplinter fra luftværnsartilleriet. For en tid indstillede Det Danske Luftfartsselskab sin Berlin-rute, men direktør Hans Bongers fra Deutsche Lufthansa kom til København og betydede, at tyskerne ikke ville sætte sig imod, at en Fokker F XII blev sat ind for 8–14 dage, men i det lange løb kunne man ikke tage Condoren ud af ruten. DDL havde kun en Fokker flyveklar, dens Bristol-motorer tålte ikke den tyske blyethylholdige benzin. Man måtte derfor tanke op i København med ren benzin, tømme tankene efter hjemkomsten fra Berlin og hælde ren benzin på igen for at begrænse skadevirkningerne fra blyethyl-benzinen. Når maskinen var gjort klar i Kastrup fløj den til Bornholm via Malmö. Det var 1.284 kilometer om dagen med en relativt langsom maskine. Der måtte kun flyves i dagslys.

Den 22. marts 1944 oplevede den danske besætning luftkaptajn Povl Jensen, mekaniker Asmussen og telegrafist Asker Pedersen et luftangreb på Berlin, hvis ekspeditionsbygning var lagt i grus af fuldtærfere. Besætningen havde netop bragt passagererne i sikkerhed, da en bombe eksploderede ved indgangen til beskyttelsesrummet. Mirakuløst kom ingen noget til, heller ikke Fokkeren, der stod ude på pladsen. Den 14. april 1944 blev Københavns Lufthavn udsat for de første og eneste krigshandlinger. Tre canadiske Mosquitomaskiner, der havde været på togt over Kattegat og sænket tre-fire minefartøjer, dykkede fra stor højde over Øresund ned og angreb med maskingeværer de tyske maskiner, der var opstillet foran hangaren

og ekspeditionsbarakken. En Junkers JU 88 blev skudt i brand, 5-6 andre maskiner gennemhullet. Ingen af de arbejdere, der var beskæftiget i lufthavnen kom noget til. Tyskernes anti-luftskyts kom ikke i aktion før Mosquitomaskinerne var forsvundet.

Den 13. maj, da luftkaptajn Povl Jensen var på vej hjem til Kastrup fra Berlin, blev han dirigeret til Stettin, fordi der var bebudet storangreb. Efter landingen blev mekaniker Asmussen og telegrafist Jørgen Jensen (broder til Povl Jensen) ved Fokkeren, mens luftkaptajn Povl Jensen og stewardesse Hanne Hansen (senere fru Povl Jensen) sørgede for at få passagererne ned i de langt borte liggende beskyttelsesrum. 10 minutter efter bragede det løs, ikke på selve flyvepladsen, men over fabrikskvartererne i nærheden. Trods det voldsomme bombardement og anti-luftskytsset slap både maskine, passagerer og besætning igen mirakuløst uden skrammer. Kort efter indtraf en ny alvorlig episode. Denne gang ved Københavns Lufthavn. Luftkaptajn Emil Damm skulle flyve Condoren til Berlin med 18 passagerer. Midt i et højresving i 200 meters højde, opdagede han, at et tysk skib i Øresund beskød maskinen, som ramtes på den indvendige side af højre ydermotor. Sprængstykker overskar olieledninger og ledninger i det hydrauliske system. Emil Damm vendte tilbage til Kastrup, men skaderne på hydrauliken havde ødelagt bremseeffekten, han svingede det tungt lastede fly rundt for fuld bremse på venstre hjul. Ingen kom noget til. Mange komplimenter til den koldblodige flyver. Det var anden gang, han slap fra et Condor-havari. Første gang var i Wien, hvor han udførte en eksemplarisk mavelanding uden at nogen blev skadet.

England forbød i april al udrejse af landet som led i foranstaltningerne, der skulle hindre, at hemmeligheder om den forestående invasion sivede ud. Tyskerne spærrede grænsen mellem Danmark og Sverige den 24. april.

Forholdet mellem befolkning og besættelsesmyndigheder var blevet mere og mere spændt. Flere funktionærer i luftfarten blev arresteret. Den 13. marts fru Aase West Larsen, der passede DDLs telefoncentral. Hun blev indsat i Vestre Fængsel til 5. juli 1944. Trafikassistent Sv. Aa. Hansen blev afhentet af Gestapo i lufthavnen den 28. juni, og blev først ført til Vestre Fængsel, derefter til Frøslev. Den 3. juni indførtes standretsproceduren. Dagen efter henrettedes 8 sabotører, deriblandt den tidligere DDL-funktionær Arne Lützen Hansen.

Dagen efter udstedte tyskerne forbud mod kørsel med lastbiler. Natten mellem 24. og 25. juni blev store dele af Tivoli ødelagt ved bombeattentater. Strejker udbrød over alt. Der tændtes bål i gaderne, og »for at sikre den offentlige ro og orden«, indførte tyskerne spærretid fra kl. 20,00 aften til 5,00 morgen. Denne begrænsning

i bevægelsesfriheden på årets lyseste og varmeste tid skabte voldsom harme. Det blev endog forbudt at opholde sig på altaner og i forhaver og i den stegende sommervarme forbudt at åbne vinduerne.

Den 30. juni blev yderligere otte sabotører henrettet. Strejkerne bredte sig som en steppebrand. DDLs personale var mødt som sædvanlig den 30. juni, men da hangarpersonalet hørte om arbejdsnedlæggelserne andre steder, gik de også hjem. Direktør Knud Lybye gav ordre til, at DDLs fly skulle blive i Malmö. Rønne-turen aflystes. Ingen kunne nå frem til lufthavnen. DDL turde ikke benytte sine busser og taxichaufførerne var gået i strejke. Man skyndte sig overalt hjem for at fylde kedler, gryder og badekar med vand. Der var nemlig rygter om standsning af vandforsyningen og den elektriske strøm. Det kom midt under folkestrejken. Søndag den 2. juli blev der åbnet igen efter radiobudskab fra Vilh. Buhl, overborgmesteren, partiformændene og formændene for de store erhvervsorganisationer om genoptagelse af arbejdet mandag morgen. Den 4. juli fungerede samfundet igen – nogenlunde. Fra Kastrup sendtes tre maskiner til Rønne med »strandede« bornholmere, Condormaskinen sendtes til Berlin og returnerede sikkert.

Attentatet mod Adolf Hitler den 20. juli standse al flyvning over Tyskland. Den danske og svenske rutemaskine blev holdt tilbage i Berlin i fire timer.

Drastiske nedskæringer i benzinforbruget førte nu til mere eller mindre indstilling af flyvetrafikken. Der blev iværksat nye landsomfattende strejker efter henrettelsen af 11 sabotører i Shell-huset. Deutsche Lufthansa opretholdt sin rute Berlin-København-Oslo trods strejkerne, men der var ingen til at ekspedere den tyske maskine. Det blev stationsleder Viggo Bache gjort ansvarlig for. Han førtes til afhøring på Dagmarhus, derefter indsattes han i Vestre Fængsel indtil han overførtes til fangelejren i Frøslev. Den 22. december lykkedes det DDL gennem udenrigsministeriet at få ham fri.

Den 19. september tog tyskerne det danske politi. Harmen over dette skridt var så overvældende, at der igen udbrød generalstrejke. Alt lå stille til 21. september. Trafikken i Kastrup var også indstillet, undtagen den tyske rute.

Den 13. december kom DDL ud for et hold-up. Selskabet havde i den interimistiske hangar på Amager Travbane et olielager, som revolverbevæbnede mænd sikrede sig. De fjernede 77 tromler med godt 15.000 liter smøreolie. Operationen varede fra kl. 17 til 22, mens det »kommunale vagtværn« og tilskuere blev holdt i skak. Sagen blev undersøgt efter Danmarks befrielse. Det har ikke kunnet bekræftes, at det var frihedskæmpere, der tog smøreolien.

I november 1944 begyndte fremtidsplanlægning

gen for dansk og skandinavisk luftfart for alvor i Stockholm. DDL indrettede kontor, hvorfra man studerede den nyeste tekniske udvikling i luftfarten, navnlig i USA. Luftkaptajn Emil Damm opholdt sig fra oktober som flygtning i Sverige, luftkaptajn Povl Jensen, Aage Hedall Hansen og trafikleder Viggo Pedersen var der jævnligt for at lære nyt om pilotuddannelsen.

1944 blev bundrekord-år for Københavns Lufthavn med i alt 934 operationer og 30.139 passagerer.

Men enhver kunne nu se, at krigen nærmede sig afslutningen – og at fremtiden måtte blive spændende...



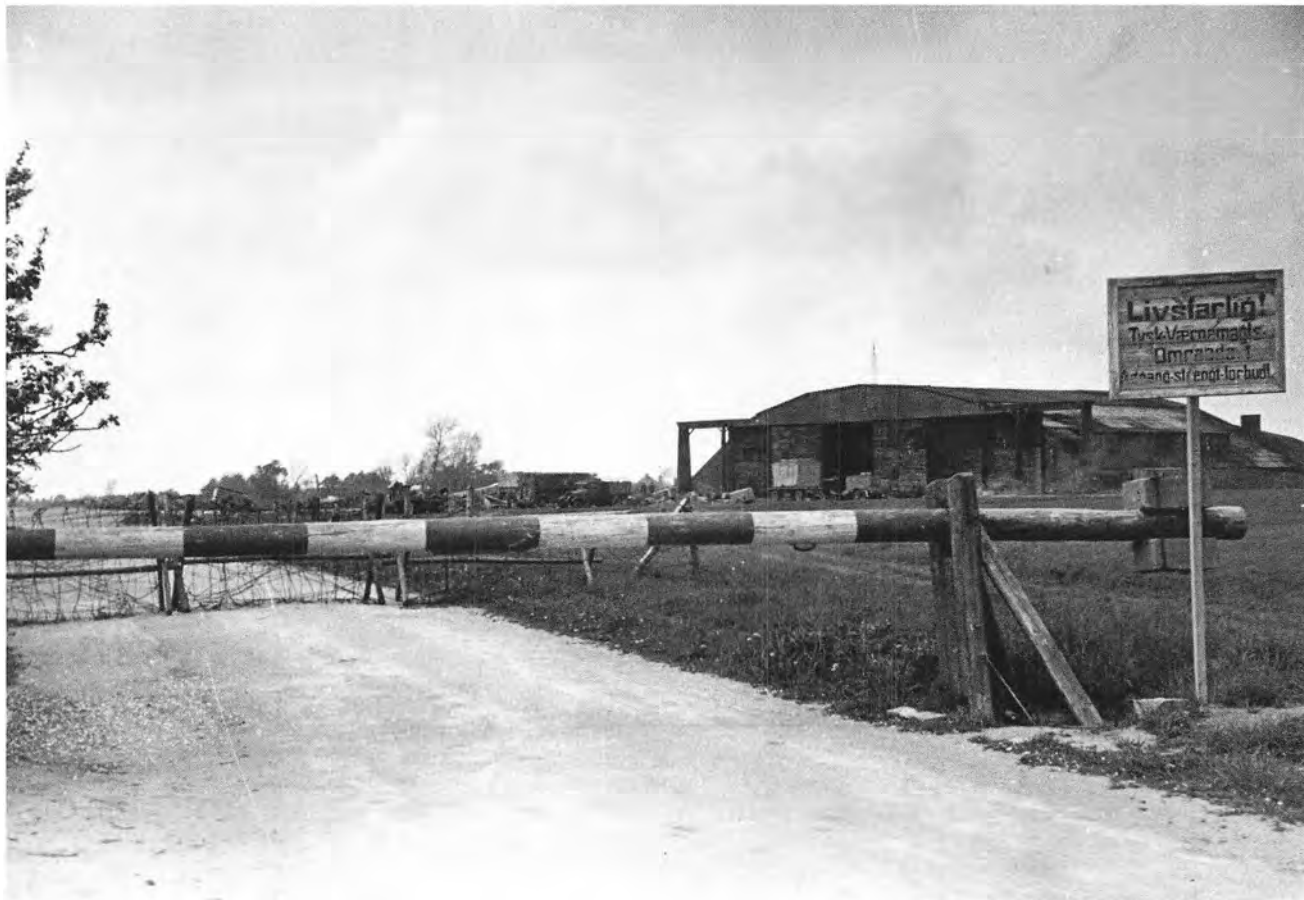
Forpladsen i 1939 med en DDL Condor og en ABA JU-52



Forpladsen 10. april 1940



Administrationsbygningen »forklædt« som bakke – Amagers eneste



Københavns Lufthavn Syd

Dramatiske øjeblikke

I besættelsens begyndelse var der formel og jævnlig kontakt mellem lufthavnsadministrationen og de tyske myndigheder. Men gradvis ændredes forholdene. Flyvekontrollen blev helt overtaget af tyskerne. Overflyvelederen, kaptajn løjtnant Sv. Aa. Dalbro måtte vige fra lufthavnen med sine folk, og lufthavnschefen Leo Sørensen og hans medarbejdere måtte forlade administrationslokalerne. De rykkede over på Løjtegård, hvorfra de nogenlunde kunne følge udviklingen. Det var navnlig af betydning at vide, hvor tyskerne trak de forskellige kabler under anlæg, som de havde krævet gennemført, for eksempel anlægget af den 67 meter brede og 1400 meter lange cementbane. Senere begyndte tyskerne anlæg af hangarer og depotbygninger på lufthavnsens sydside. Den populære strandsti til Dragør blev afspærret og aldrig genåbnet.

Hammer-familien måtte forlade »Krudthuset«. Vilh. Hammer rykkede ind i sit »konditori« ved Toldbygningen i Toldbodgade, sønnen Svend Hammer overtog Frilandsmuseets restaurant, som han drev med succes indtil han blev taget af Gestapo og anbragt i Frøslev.

Fra de midlertidige kontorer på Løjtegård kunne lufthavnsadministrationen så nogenlunde følge udviklingen inde på havneområdet. Der blev udvekslet oplysninger og erfaringer, men det var kun i de første par år. Kontakten var ofte regnskabsmæssigt direkte påkrævet i forbindelse med de anlægsarbejder, som den danske stat gav bevillinger til, blandt andet udvidelsen af startbanen til 1800 meter.

Fra august 1943 blev kontakten helt afbrudt. Lufthavnsadministrationen, som på det tidspunkt omfattede en halv snes funktionærer, deriblandt den senere lufthavnschef Carl Weibøl og den nuværende driftschef H. C. Petersen, måtte flytte fra Løjtegård til en nu forsvundet villa, Skovmarken 2 i Kastrup. Lufthavnsens indtægter var i krigens sidste år reduceret til Lufthansa-afgifter og hangarleje fra Zone-Redningskorpsets ambulancefly Monospar. Den nærmeste kontakt med tyskerne var påtvunget DDLs direktør, Knud Lybye, det var ganske enkelt begrundet med den trafik, som tyskerne ønskede opretholdt også i krigens sidste fase. Ganske vist gik DDLs trafik stærkt ned, der blev kun befordret 18.510 passagerer med luftfartselskabets maskiner i 1944. Det var en nedgang på 38,9 %. Men tyskerne holdt fast på, at ruterne skulle gennemføres, trods den voksende risiko for alle. Knud Lybye havde fået viden om, at den tyske kommandant i Kastrup, oberst Dauselt, havde ladet sine sprængningseksperter bore huller i startbaner-

ne og totalt undermineret dem med fuldstændig sprængning som en mulighed, hvis krigshandlingerne skulle nærme sig Københavns Lufthavn. Han havde også gjort klar til sprængning af hovedbygningen, hangarerne og »Krudthuset«. Der blev gjort forsøg på at overtale kommandanten til at undlade sprængningen under henvisning til, at det var øjensynligt, hvordan krigen ville ende. Der blev afgivet et tilbud om dusør til ham personligt på 225.000 kroner. Kort efter måtte Knud Lybye »gå under jorden« og flygte til Sverige, hvorfra han drog videre til USA sammen med luftkaptajn Emil Damm. De kom ikke tilbage til København før sommeren 1945. Men givet er det, at ingen efter krigen har gjort krav på de 225.000 kroner, som efter Knud Lybys personlige rapport skulle være til stede.

Derimod skete følgende tidligt på året 1945, at lufthavnschef Leo Sørensen, ledsaget af den senere lufthavnschef i Ålborg, Helmer Hansen, og Carl Weibøl opsøgte kommandanten i Kastrup, oberst Dauselt, uvidende om de nævnte bestræbelser på at forhindre ødelæggelse af lufthavnen. De kom som repræsentanter for danske myndigheder. Lufthavnschef Leo Sørensen henviste til krigens udvikling. Kommandanten erklærede, at man kun i yderste nødstilfælde ville gribe til sprængninger, hvis lufthavnen blev en del af krigshandlingerne, for eksempel ved landsættelse af faldskærmstropper. Leo Sørensen spurgte om kommandanten ikke kunne se bort fra denne mulighed og sikre lufthavnen, fordi krigens udfald jo nu var åbenlys. Oberst Dauselt trak sin stol lidt tilbage fra skrivebordet, åbnede skuffen, tog en pistol frem og lagde den på skrivebordet. – Var der ellers noget, mine herrer? – Det var der ikke!

Men det var indlysende for enhver med indsigt i luftfart, at hvis lufthavnen og samtidig DDLs fartøjer skulle gå til i krigens sidste timer, ville det have betydet katastrofe for dansk luftfart, som derved ville blive forhindret i fra starten at være med i den internationale og interkontinentale trafikudvikling, der allerede var ved at aftegne sig efter luftfartskonferencen i Chicago, hvor overenskomsten om »luftens fem friheder« var blevet undertegnet af 13 nationer, deriblandt Danmark. Henrik Kauffmann havde på Danmarks vegne fremlagt et ruteprogram og undertegnet en overenskomst med USA om gensidig ret til ruter mellem Danmark–Grønland og USA. Gennem denne overenskomst ordlyd fik Danmark, mens krigen endnu stod på, en bekræftelse på, at Danmarks højhedsret over Grønland også i fremtiden ville blive anerkendt af USA. I frem-

tidsperspektiverne voksede nervøsiteten over Københavns Lufthavns skæbne i det afsluttende krigsopgør. Situationen tilspidsedes fra begyndelsen af 1945. Den danske lufttrafik på Tyskland under krigen var udført i forståelse med amerikanerne og englænderne, fordi man var interesseret i de oplysninger, der gennem disse forbindelser nåede de allierede. Ruten mellem København og Malmö blev flittigt brugt til illegal kurertjeneste.

Den 2. januar blev DDL af tyskerne tvunget til at genindsætte sin Condor-maskine på Berlin-ruten tre gange om ugen, som kun lå 5–10 minutters flyvning fra de russiske jagermaskiners operationsområder ved fremrykningen mod Oder. Knud Lybye forsøgte forgæves at få ruten indstillet. Den 27. januar blev trafikinspektør, senere regionaldirektør hos SAS, og administrerende direktør for Tuborg, Viggo J. Rasmussen, arresteret af tyskerne og indsat i Vestre Fængsel, derfra overført til Frøslevlejren, hvor han sad indtil befrielsen. Den 29. januar tog Knud Lybye det fulde ansvar for at sende Condoren til Malmö og lade den blive der. Han meddelte Lufthansas direktion, at maskinen var havareret, men tyskerne lagde ikke skjul på, at de var klar over, at det var et fingeret havari. Man tilrådte ham derfor i egen interesse at genoptage flyvningerne. I mellemtiden ville Lufthansa overtage ruten. Fra 7. februar ophørte imidlertid også den tyske ruteflyvning. Bombardementerne stoppede alt. Resten af krigen lå trafikken så at sige stille. Det var kun tyskernes flyvebåde »Anders And« og »Enken Kastrup«, der endnu en tid fløj »inspektionsflyvninger« over København. Fra Københavns Lufthavn udgik kun ruterne til Malmö og Bornholm. Man indskrænkede denne trafik af frygt for, at tyskerne ellers ville lukke ruterne, som var overordentlig vigtige for de illegale forbindelser. Den 9. februar blev trafikassistent F. Geertsen arresteret og ført til Frøslev.

Montgomery i Kastrup



Den 14. februar plyndredes DDLs olielager på Amager Travbane for anden gang, revolvermændene fik 4.665 liter spildolie.

Da Royal Air Force den 21. marts bombede Shell-huset frygtede man, at tyskerne ville sprænge lufthavnen. Der var i kontorerne og i hovedhallen i administrationsbygningen opstillet beholdere med sprængstof, i startbanerne var der fælleskontakt til udløsning af flyvebomber med 50 meters mellemrum. Planen blev ikke gennemført.

Heller ikke da Royal Air Force landede i Kastrup den 5. maj om morgenen. Wingcommander North, tidligere skolelærer fra Sunderland med tysk som speciale, overtog lufthavnen. Sammen med havnechef Leo Sørensen og fuldmægtig Carl Weibøl indfandt de sig hos den tyske kommandant, oberst Dauselt, i Leo Sørensens tidligere kontor i administrationsbygningen. Wingcommander North beordrede alle tyske våben afleveret i hovedhallen og alle styrker trukket tilbage til afventning. Dauselt udbrød: – Aber Herr Kommandant... Wingcommander North svarede: – Hier gibst kein aber... Den tyske kommandant blev rød i hovedet, rejste sig for at forlade kontoret, men i sin iver glemte han, at den ene af to ens udseende døre i Leo Sørensens gamle kontor førte ind i garderobeskabet. Der gik den tyske oberst ved en fejltagelse ind, men vendte kort efter tilbage med om muligt endnu stærkere ansigtsfarve.

De første smil bredte sig i Københavns Lufthavn. Dagen efter ankom den danske ingeniør, captain i Royal Engineers, Strange Muus, med sine specialstyrker til Kastrup. Siden invasionen havde han arbejdet på at gøre Europas flyvepladser anvendelige påny. Han skulle rense og sikre Københavns Lufthavn for de tyske sprænganlæg. Det skete ved dels tysk, dels engelsk og dansk hjælp. Man fandt et betydeligt lager af tyske flyvebomber fra 50–5000 kilo, som skulle være bragt til eksplosion »under tilbagetrækning«.

Opklaring

Maj 1945 blev en af de livligste måneder Københavns Lufthavn hidtil havde oplevet i sin 20 års historie. Det strømmede ind med britiske og amerikanske krigs- og transportfly. General Dewing og hans stab kom fra England, ground-captain Johnny Johnson og hans Spitfire- og Tempest-jagereskadriller fra Tyskland. Midt i al glæden og befrielsesbegejstringen indtraf en tragedie i lufthavnen. Det var den 6. maj. Folk strømmede ind på lufthavnsområdet mod Royal Airforce maskinerne. De britiske soldater blev omfavnet og blomsterdekoreret, så snart de var kommet ud fra deres maskiner, der var kommet ud fra deres maskiner, der blev omringet, mens propellerne endnu snurrede. Fra en transportmaskine med faldskærmstropper var soldaterne ved at forlade kabinen. Det myldrede med børn omkring flyet. Da den sidste soldat kravlede ud, greb sikkerhedsringen på den håndgranat, han bar i bæltet, fast i kabinedøren og udløste granaten med en øredøvende eksplosion. 6 børn og to danske mekanikere og 8 britiske soldater blev alvorligt sårede indlagt på Sundby Hospital.

Den 7. maj kom 20 transportmaskiner ledsaget af Spitfire- og Hawker-Tempestjagere med den allierede danske militærkommission fra London. Omtrent samtidig kom Christmas Møller fra London. Næste dag chefen for Royal Air Force 2. taktiske luftstyrke, luftmarskal Sir Arthur Cunningham. Royal Air Force havde blandt sine officerer flere danske, deriblandt captain »Morian« Hansen, flightlieutenant Vagn Christensen, nu skandinavisk luftfarts mangeårige chef i Storbritannien, og flightlieutenant Jørgen Edsberg, som alle kom til at gøre midlertidig tjeneste i Københavns Lufthavn hos RAF. Jørgen Edsberg forulykkede nogle måneder senere ved nedstyrtning under kunstflyvning over Kalveboderne. Der blev hurtigt etableret samarbejde mellem den danske allierede militærkommission og lufthavnsadministrationen, som fik genåbnet havnekontoret under ledelse af H. C. Petersen. Kapteinløjtnant Sv. Aa. Dalbro vendte tilbage til flyvekontrollen og samarbejde med RAF. Den civile lufttrafik blev indstillet for nogle dage, men den 7. maj fik DDL lov til at sende den tre motorers Fokker XII »Kronprinsesse Ingrid« til Bornholm. Den 8. maj gjorde russerne landgang efter bombardement. »Kronprinsesse Ingrid« fik tilladelse til at returnere fra Rønne, men uden passagerer. Den 10. maj genåbnede englænderne rutetrafikken på Københavns Lufthavn, og fra 13. maj gav russerne tilladelse til flyvning på Bornholm med post og fragt, men ikke passagerer. Fra 23. maj kunne passagertrafikken på Rønne genoptages.

Den 22. maj fulgte 30.000 tilskuere en imponerende engelsk flyveopvisning i Københavns Lufthavn. Den var arrangeret i forbindelse med vice-luftmarskal Sir Basil Embrys besøg. 35 jagere og 3 Mosquito-bombemaskiner af de samme typer, som havde angrebet Shell-huset i København, og Gestapo-hovedkvartererne i Odense og Århus, viste Royal Air Force angreb med bombe- og raket-nedslag i Øresund.

I den følgende uge begyndte den civile trafik at tage form. DDL indsatte sin Condor-maskine på Stockholm, og ruten måtte ofte dubleres. Interessen for at komme til den svenske hovedstad på »Indkøbsrejse i slaraffenland« var enorm. Danskerne hungrede efter at se steder, som havde noget af det, de havde savnet i de 5 besættelsesår.

Den 1. juni kom den russiske øverkommanderende for Bornholm, generalmajor Feodor Korotkov, og hans stab på officielt besøg i København, hvor han blev modtaget af udenrigsminister Ole Bjørn Kraft i Kastrup og af kong Kristian den Tiende på Amalienborg.

Mens alle disse begivenheder indledte Københavns Lufthavns efterkrigs-epoke, havde de store planer om udvidelser taget form. Statens Luftfartsdirektorat havde udarbejdet projekter til startbaner på 3000 meter mod de 1800 meters baner, der fandtes ved krigsafslutningen. Der skulle hurtigst muligt anlægges fire baner. Arkitekt Vilh. Lauritzen skulle udvide administrationsbygningen og forberede en ny stor havnebygning. Værkstedshangar, driftshangar og kraftvarme central skulle opføres. Det var meningen, at privatflyvningen efterhånden skulle væk fra Københavns Lufthavn i Kastrup og flyttes til en særlig sportsflyveplads. Et særligt udvalg beskæftigede sig med transportforholdene til lufthavnen.

Sommerens store begivenhed i Københavns Lufthavn i 1945 var det vældige RAF stævne, som samlede 200.000. Omkring 100.000 kom på cykel til lufthavnen, 50.000 med sporvognene, med personbiler, lastvogne og hestevogne og til fods kom omkring et halvhundrede tusinde. Selv om vejret over Nordeuropa havde hindret en armada på omkring 200 maskiner i at nå frem, glemte ingen i den vældige folkemasse denne dag. De uforglemmelige øjeblikke var det første møde med den propelløse »Meteor«, den to-motorers jetjager, som loopede i 1000 kilometers fart og dykkede med lydets hastighed.

Indtægterne fra kæmpearrangementet gik til ofrene for bombardementerne af Gestapo-hovedkvartererne i Danmark. Under stævnet sænkede

12 Spitfire-jagere i angrebsformationer de to gamle tyske fly »Anders And« og »Enken fra Kastrup«, de to flyvebåde var anbragt i strandkanten og blev tilintetgjort med maskinkanonprojektiler.

Et par uger senere normaliseredes forholdene i Københavns Lufthavn yderligere. Ministeren for offentlige Arbejder, luftfartens minister Carl Petersen, aflagde besøg i Kastrup ledsaget af Luftfartsvæsenets øverste embedsmænd med direktør Knud Gregersen i spidsen og fik forevist administrationsbygningen, hvor de danske myndigheder nu var rykket ind sammen med DDL, mens RAFs 122. wing var flyttet til havnens sydlige del i de tyske lufthavnsbygninger.

Royal Air Force forlod i øvrigt København den 5. september 1945. Tilbage blev kun RAFs Transport Command under wingcommander Jimmy Fish' ledelse. To gange skiftede RAF sine styrker ud i Kastrup. Den første var 15. wing under group-captain Johnny Johnsson, den sidste 122. wing under den newzealandske group-captain Jamie Jamieson, der holdt til i den såkaldte »negerby«, tyskernes store bygningsanlæg på Kastrup Syd. Dette militære område blev overtaget af dansk militær, som fik ansvaret for de mere end 150 tyske flyvemaskiner, der var klumpet sammen på området. RAFs Transport Command blev i Kastrup indtil de civile flyveruter havde fået materiel nok til at dække behovet. Franskmændene og hollænderne var vendt tilbage, senere kom også SABENA og svenskerne. DDL havde fået overdraget to af de ombyggede Boeing-bombemaskiner af typen B 17. De kunne tage 14 passagerer.

Hensigten var at indsætte dem på Atlanten til New York, hvor det svenske luftfartselskab indledte forsøgsflyvninger i juli 1945, mens DDL i første omgang brugte sin første forhenværende bombemaskine på den genåbnede London-rute. Den 9. september var Kastrup midtpunktet for endnu en stor flyvebegivenhed. Amerikanerne åbnede flyveudstilling med deres krigs- og transportmateriel og sendte 36 flyvende fæstninger hen over hovederne på 40.000 tilskuere.

Hen mod slutningen af året åbnedes der for de første store udvidelsesprojekter i Københavns Lufthavn med en bevilling på 6,5 mill. kr. til erhvervelse af yderligere arealer og bygningsopførelser. De første udvidelser gennemførtes mod Maglebylille, der blev eksproprieret og ned mod Øresund mod Ndr. Dragørvej. Den gamle strandsti blev lufthavnsområde og lukket. Der blev afholdt mange protestmøder omkring denne nye udvidelse af lufthavnen, som blandt andet blev foreslået flyttet til den vældige Karup flyveplads med forbindelstrafik til Kastrup.

Et klart udtryk for, at 1945 bragte nyt liv i Københavns Lufthavn var antallet af operationer, der nåede næsten 6000 mens passagertallet blev 52.924, en stigning på mere end 180 procent. Året 1945 sluttede i øvrigt med to danske flyverbedrifter. I Blackbush lufthavnen ved London måtte luftkaptajn Emil Damm foretage sin tredje mavelanding i sin flyverkarriere. Denne gang med den ombyggede »flyvende fæstning« Boeing B 17, der under DDL-flag og med plads til 21 passagerer var sat ind på London-ruten. Maskinens understel nægtede at lade sig udløse. Emil Damm fløj maskinen så at sige tør for benzin og foretog en perfekt mavelanding. Ingen kom noget til. Skaderne på maskinen var ikke større, end at den kom i drift et par måneder senere.

Den 18. december måtte luftkaptajn Poul Toxholm lande på ét hjul med DDLs ældste maskine Fokker F XII »Merkur« i Københavns Lufthavn. Maskinens ene landingshjul brækkede i starten fra Kastrup til Malmö. Poul Toxholm valgte en landing i det bløde græs, fremfor på cementbanen. De 16 passagerer blev underrettet af andenpiloten P. Pommer Pedersen. Alle tog situationen roligt, ikke mindst da Toxholm med en landing, der lignede en kunstflyverpræstation en tid holdt flyet på det ene landingshjul, hvorefter han blødt lod maskinen synke i græsset. Der blev ikke brug for hverken brandslukning eller ambulancer. Maskinens højre vinge brækkede, da det havarerende fly kurede over grønsværen, men ingen kom noget til.

Den efterfølgende maskinmangel tvang DDL til at indstille Stockholm-ruten og begrænse flyvningerne på Ålborg og Rønne for resten af det første befrielsesår.

OPERATIONER		PASSAGERER		LUFTGODS (tons)	
1925	2.298	1925	5.082	1925	—
1926	2.654	1926	7.792	1926	10,6
1927	3.166	1927	9.181	1927	27,9
1928	2.876	1928	7.438	1928	55,9
1929	3.227	1929	9.218	1929	82,5
1930	4.020	1930	8.569	1930	141,0
1931	5.451	1931	11.248	1931	147,8
1932	5.773	1932	12.156	1932	103,1
1933	6.127	1933	20.759	1933	121,5
1934	7.589	1934	33.639	1934	177,2
1935	8.666	1935	36.661	1935	219,5
1936	10.902	1936	42.880	1936	284,6
1937	22.754	1937	57.361	1937	601,4
1938	32.508	1938	65.178	1938	897,0
1939	49.458	1939	71.750	1939	1.066,2
1940	8.686	1940	45.266	1940	1.662,6
1941	4.558	1941	35.727	1941	892,3
1942	4.624	1942	44.800	1942	901,7
1943	3.666	1943	37.850	1943	866,5
1944	934	1944	30.139	1944	614,1
1945	5.957	1945	52.924	1945	388,8

Det talte man om:

Det tyske nederlag nærmer sig. – 21. marts: Royal Air Force angriber Shell-huset. 21 Mosquito-bombemaskiner prøver at befri danske modstandsfolk, som sidder indespærret som gidsler under taget i Gestapo-hovedkvarteret. Bomberne kastes i de mellemste etager. Mange modstandsfolk slipper ud. – Førermaskinen i anden angrebsbølge rammer en af signalmasterne på statsbanernes område på Eng-havevej og styrter med sin bombelast ned i Den franske Skole på Maglekildevej. 103 børn omkommer. – Mussolini dræbes. – Hitler og Berlin falder. – Den svenske greve Folke Bernadotte får efter samtale med Heinrich Himmler udvirket, at hundreder af danske og norske koncentrationslejr-fanger frigives og transporteres via Danmark til Sverige. – Flygtningelejren på Kløvermarken vokser og vokser. – Forsyningssituationen forværres. Der udstedes forbud mod, at restauranter, pensionater og sygehuse skræller kartoflerne. – 4. maj kl. 20,40: Feltmarskal Montgomery har meddelt general Eisenhower, at alle tyske styrker i Holland, Nordvesttyskland og Danmark, herunder Helgoland og de Frisiske Øer, har overgivet sig til 21. armegruppe med virkning fra kl. 8 dobbelt britisk sommertid, lørdag. Denne overgivelse på slagmarken omfatter de styrker, der nu står foran 21. armegruppe på den nordvestlige flanke. – Befrielsesbudskabet vender vældige jublende menneskemasser ud på Københavns gader. – Under opgøret med tyskerne og hipofolk sætter 84 livet til i befrielsesdagene. – Feltmarskal Montgomery modtages i København af hundredetusinder.

Under Nürnbergprocessen oplyser Gestapo-chefen i Danmark, dr. Hoffmann, at 60 tyske gestapofolk blev likvideret af den danske modstandsbevægelse, 30 tyske og 6 danske gestapofolk dræbtes under RAF bombardementet af Shell-huset, på Århus Universitet omkom 51 gestapofolk under RAF-angreb. 500 danske i tysk tjeneste blev dræbt under besættelsen.

Det Tyske Riges befuldmægtigede i Danmark underbesættelsen, dr. Werner Best, påstår under Nürnberg-processen, at han saboterede den tyske ordre om aktion mod Danmarks jøder. – De tyske flygtninge i Danmark har kostet 250 mill. kr. Den tyske besættelse har kostet Danmark 11,6 milliarder kroner. – DFDS mistede 209 mand og 32 skibe under krigen. – Air France rutemaskinen til København styrter ned på Stevns. 22 omkommer.

Ministeren for særlige Anliggender, den tidligere modstandsleder, landsretssagfører Per Federspiel, oplyser i Folketinget, at der under og lige efter besættelsen blev foretaget 556 likvideringer, hvoraf 323 skete efter ordre fra modstandsbevægelsen. Der vides intet om baggrunden for 101 likvideringer. – På ny hård isvinter. – Øresund fryser til, det er muligt at gå og cykle til Hven. – Mange skoler lukker på grund af brændselsmangel. Tusinder søger ekstra brændsel – Husmødre går i protest til Christiansborg for at kræve retfærdige rationeringer og bedre priskontrol. – Rationering af havre- og byggryn er ophævet, men der er fortsat rationering på de fleste forbrugsvarer. Ministeriet for særlige Anliggender meddeler, at 4.279 danske blev dræbt under besættelsen. 837 døde i åben modstandskamp, 360 døde i tyske koncentrationslejre, 113 blev henrettet. – Kong Kristian den Tiende død. Statsminister Knud Kristensen udråber kong Frederik den Niende. – Danmarks befolkning er nu over 4 millioner. – Der udbryder 3 måneders bladstrejke. – 46 danske forrædere henrettes under retsopgøret, 30 dødsdømte benådes med livsvarigt fængsel. – Danske, som døde i tyske koncentrationslejre bringes hjem og bisættes under meget stor deltagelse. – 42.000 venter på at få telefon. – Der indføres præmieobligationer og tipstjeneste.

– Regeringen Hans Hedtoft, der har efterfulgt ministeriet Knud Kristensen i en økonomisk og forsyningsmæssig vanskelig tid, lover lettelser i rationeringerne. Den nye handelsminister Jens Otto Krag bebuder ekstra tildeling af 300 gram strikkegarn og fordobling af kartoffelmelrationerne. – Der fremsættes lovforslag om et hjemmeværn på 100.000 medlemmer. – Rutebåden København minesprænges på vej til Ålborg – 48 af 304 ombord drukner. – Der er stadig 50.000 tyske flygtninge i Danmark. De har nu kostet 400.000.000 kr. – Forfatteren, arkitekt Poul Henningsen idømmes 14 dages hæfte for at være fremkommet med urigtige kritiske oplysninger om forholdene i flygtningelejren på Kløvermarken.

Berlingske Tidende, som den 3. januar fyldte 200 år, transmitterer den første teleavis fra Malmö til København. – Pengeombytningen i 1945 har afsløret 2.500 millioner kroner, som aldrig var blevet beskattet. – Vikingskibet »Hugin« roes over Nordsøen til Ramsgate i England, hvor vikingerne gik i land for første gang i år 449. – 5. juni: Grundlovens 100 års dag fejres over hele landet. – Pastor Kaj Munks morder W. H. Söhnlein får ved landsretten dødsdommen ændret til 20 års fængsel. – Der frigives et ekstra rationeringsmærke til 250 gram smør eller margarine. – Danmark tilslutter sig Atlanttpagten – udenrigsminister Gustav Rasmussen underskriver traktaten i Washington. En Gallup-undersøgelse har vist, at 49 procent af befolkningen er for, 25 procent foretrækker fortsat neutralitet, 26 procent ved ikke...



Opsving - Stagnation

1946 blev opsvingets år. Præget af en stærk trang til at komme udviklingen i møde og af en optimistisk overbevisning om luftfartens store muligheder. Denne indstilling smittede stærkt af på rytmen i Københavns Lufthavn. Året begyndte med stortrafikkens premiere. American Overseas Airlines åbnede trafik København–Island–New Foundland–New York med fire motorers »Double Skymaster«s fra februar. Englænderne indledte deres civile rutedrift London–København med British Overseas Airways' maskiner, franskmændene havde allerede fået gang i deres Paris-rute på Skandinavien og direktør Raymond Maillard var vendt tilbage som leder af trafikken, direktør Eddie Martens vendte tilbage som leder af SABENAs ruter Skandinavien–Bruxelles og Jan van Olderborgh overtog ledelsen af KLMs ruter fra Amsterdam og Stockholm. Svenskerne, det vil sige ABA, åbnede rute til Rivieraen, den tidligere faldskærmsøberst i de amerikanske hemmelige styrker, dansk-amerikaneren Hans Tofte overtog ledelsen af American Overseas Airlines, dr. Ludvig Lindgren overtog igen ABAs repræsentation i Danmark.

Lufthavnsbygningen blev frisket op, »gamle Andersen« stod igen i sin bar, Svend Hammer åbnede sæsonen i den fornyede restaurant. Det summede af liv og aktivitet, en helt forskellig atmosfære fra befrielsesårets glædesrus. Det var blevet hverdag i Københavns Lufthavn, løfterig hverdag, der aftegnede sig i trafiktallene som gav 41.560 operationer for 1946, en ottedobling i forhold til årets før, og passagertallet steg til det hidtil største 233.254. Alt tegnede lyst, der var kommet luft under vingerne igen. Der blev skrevet skandinavisk luftfartshistorie med fødslen af SAS den 31. juli 1946. Scandinavian Airlines System bestående af 2/7 til Det Danske Luftfartselskab (DDL) og 2/7 til Det Norske Luftfartselskab, mens svenskerne stod for 3/7 gennem Svensk Interkontinental Lufttrafik (SILA). SAS skulle drive pasager-, post- og fragtflyvninger på Nord- og Sydamerika på det nyskabte konsortiums regning. Forberedelserne havde taget lang tid. De begyndte faktisk allerede før krigen, og tog fart under krigen. I befrielsesårets sommer sendtes tre repræsentanter til New York for at tilrettelægge den skandinaviske luftfartsorganisation. Civilingeniør Per Kampmann udnævnte DDLs hidtidige reklamechef Max Westphall til vicepræsident i SAS i New York, svenskerne sendte Tore Nilert og nordmændene Meidell.

Den første SAS-flåde var 7 Douglas DC-4 »Skymaster«, hvoraf DDL ejede to. Desuden havde

man bestilt 4 Boeing Strato-Cruisers, som civilingeniør Per Kampmann, der havde overtaget direktionen af DDL, mens direktør Knud Lybye fik opgaver ved SAS hovedkontoret i Stockholm, ved en heldig økonomisk disposition fik solgt til englænderne.

Forberedelsesprocesserne til det fællesskandinaviske fremstød i den internationale luftfart satte også sit stempel på Københavns Lufthavn, hvis hangaranlæg blev udformet med henblik på den nye store trafikindsats. DDL øgede sin egen trafik kolossalt i 1946, ansatte 27 tidligere RAF-piloter, ti af dem forblev i øvrigt i Danmark og naturaliseredes som danske statsborgere.

Ruterne kom i gang på en snes byer, nye medarbejdere blev hentet fra Post- og Telegrafvæsenet, deriblandt Johs. Nielsen, der afsluttede sin karriere i dansk og skandinavisk luftfart som SAS regionschef i Danmark, Helge Skjoldager, mangeårig stationschef i Kastrup kom fra DSB. Fra samme etat kom S. Thorkild Thomasen, der senere blev leder af charterdatterselskabet »Scanair«, og derefter vendte tilbage til DSB. Fra privatbanerne hentedes Frede Ahlgreen Eriksen, som fra 1975 blev regionschef i Danmark. Henry Jensen, der senere blev leder i Thai International og derefter af SAS' tyske region, kom fra DSB.

1946 drømte ingen om dårlige tider, alt åndede fremgang og hæsblæsende fremskridt, f. eks. tidobledes luftgodsbefordringen til 2043 tons.

Der var også kommet gang i privatflyvningen. I Københavns Lufthavn havde »Morian« Hansen af Statens Luftfartsdirektorat fået koncession til skoleflyvninger, løjtnant Sylvest Jensen fik koncession til erhvervsflyvning. Han ville specialisere sig i luftfotografering, og endelig fik løjtnant Knud Clauson-Kaas tilladelse til skoleflyvning. Da sommersæsonen 1946 åbnede, var Københavns Lufthavn mødested for otte nationers flyvemaskiner, nemlig DDL, KLM, SABENA, AOA, Air France, ABA og NDL. Billetpriiserne blev sat ned. London til 375 kr., Paris 395 kr., Amsterdam 275 kr., Bruxelles 325 kr., Oslo 107 kr. og Malmö fra 15 til 12 kr.

Overflyvelederen, kaptajn løjtnant Svend Aage Dalbro, som havde været på studieophold i England, foranstaltede de første radardemonstration i Kastrup med en britisk forsøgsmaskine og forudsagde en ny æra for flyvesikkerheden.

Lufthavnens udvidelse var i fuld gang, ekspropriationerne i Maglebylille-området betød, at »Chr. II's urtebed«, 5 gamle gårde, 14 gartnerier og 15 huse ville forsvinde med inddragelsen af 192 tønder land. Indtil der blev brug for jorden,

kunne Maglebylilles beboere leje bygninger og jord, hvis de ønskede det. Der blev også afsagt dødsdom over de to gamle krudthuse, hvoraf det ene jo var særlig berømt, fordi det gennem mange år havde været lufthavnsrestaurant og hotel. Det faldt dog ikke før mange år senere, men blev brugt som kontorbygning for DDL og bolig for restauratør Svend Hammer.

Da Royal Air Force Transport Command i foråret 1946 forlod Københavns Lufthavn efterlod englænderne meget kostbart materiel og meget andet. Flyveledelsen havde allerede fået undervisning i brugen af det nye materiel.

1946 blev en række nye luftfartsembeder besat. Ekspeditionssekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder Gustav Teisen blev vicedirektør i Statens Luftfartsdirektorat hos direktør Knud Gregersen, overflyveleder Dalbro blev luftfartsinspektør med ansvar for hele landets civile flyveledelse, radiobestyrer Mosdal blev luftfartsinspektør. Det samme gjorde flyvemeteorologen Lykke, og luftfartsingeniør M. P. Eskildsen udnævntes til overingeniør ved Luftfartstilsynet.

Den luftfartsmæssige store begivenhed i Københavns Lufthavn 1945 var åbningen i september måned af SAS-ruten København–Prestwick–Gander–New York med »Dan Viking«, den DDL-registrerede Douglas DC-4 Skymaster. De nordiske luftfartsdirektører og skabere af SAS, bankdirektør Marcus Wallenberg, skibsreder Thomas Falck jr. og civilingeniør Per Kampmann, var blandt de 28 pasagerer på det første rutefly fra Kastrup til La Guardia lufthavnen i New York.

Så hurtigt var udviklingen gået, at Det Danske Luftfartselskabs flåde ved udgangen af 1946 bestod af to Skymasters, otte Douglas DC-3 og otte Douglas DC-3 i fragtudgave, den sidste flyvende fæstning »Stig Viking«, den tre motore Junkers »Uffe Viking«, mens Condoren »Jutlandia« og Fokker F XII flyet »Kronprinsesse Ingrid« blev udrangeret samme år.

Det var naturligvis DDLs trafik, der dominerede på Kastrup og sådan set blev bestemmende for dens udvikling.

I den almindelige begejstring over udvikling og fremskridt blandede sig nu sorg over et foruroligende antal ulykker. Den 22. maj 1946 styrtede den norske rutemaskine ned efter starten fra Oslo. Blandt de 11 omkomne var den svenske maler, professor Isaac Grunewald, og forfatteren Ronald Fangen.

Hen på sommeren, da luftfartsmyndighederne efter forskellige klager fra trafikflyvningen, havde besluttet at opgive de tre flyveskoler i lufthavnen, styrtede sportsflyveklubbens maskine ned i Kalveboderne. Den tidligere RAF-pilot Leif Olsen blev dræbt på stedet. Hans elev, sekondløjtnant Niels Jørgen Mølgaard blev livsfarligt kvæstet. Nedstyrtningen skete under spinn-prøve fra 500 meters højde.

En af landets mest kendte sportsflyvere, direktør Ib Aller, fik inddraget sit certifikat efter en manøvre henover de parkerede trafikmaskiner.

»Morian« Hansen var den første, der flyttede. Han fandt sig en flyveplads i Skovlunde, mens kommunen søgte efter et egnet område omkring Brøndbyvester.

Den 4. september forulykkede Air France's rutemaskine, der var startet fra Kastrup med 17 pasagerer og 5 besætningsmedlemmer. Alle omkom i det brændende fly, der styrtede ned ved Holtug på Stevns. Undersøgelserne afslørede brud på et benzinrør som ulykkesårsag.

Den 28. september forulykkede privatflyveren gorsserer Hans Muus, Odense, på vej fra Kastrup. Han styrtede i Odense Fjord og blev hårdt kvæstet, mens hans passager, landsretssagfører Kaj Moltke-Leh, druknede.

På vej til København måtte en amerikansk Dakota-maskine nødlande ved Køge, tre blev kvæstet.

Chefen for Flyvetjenesten, luftfartsinspektør Sv. Aa. Dalbro erklærede, at der intet mystisk eller overnaturligt var ved de mange ulykker, som hver for sig kunne forklares. Den eksplosive udvikling kan ikke forventes at foregå med 100 procent sikkerhed.

Fra 1. januar 1947 skal al trafikflyvning af hensyn til sikkerheden foregå i »korridorer«, ingen må skifte højde eller skifte kurs uden forud indhentet tilladelse fra flyveledelsen. Staben udvides med 18 flyvelederaspiranter, 11 medhjælpere, 1 kontorist og 3 flyvelederbetjente. Chefen for Statens Luftfartsvæsen, direktør Knud Gregersen, oplyser, at når de projekter, som nu er udarbejdet for Københavns Lufthavn gennemføres, vil havnen have kostet 70 mill. kr. Til den tid vil startbanerne være forlænget til 2300 meter. Næste mulighed er udvidelserne Syd–Øst og Nord–Vest til 3300 meter, samme længde som Nørrebrogade fra Dronning Louises Bro til Slangstrupbanen. Der skal anlægges et net af taxi-veje for at forkorte de store maskiners kørsel til hovedbygningerne.

Man er nu i højsæsonen oppe på 120 starter og landinger i døgnet. Passagertallet er på den største dag nået 1403.

Der skal anlægges store værkstedshangarer til de ny maskintyper. Projektet til en ny stor lufthavnsbygning, fem gange større end den bestående, er under forberedelse af arkitekt Vilh. Lauritzen. Man må forudse Amagerbanens nedlæggelse og indførelse af busdrift til Kastrup.

Københavns Lufthavn er blevet Europas tredjestørste. Den er valutaskabende virksomhed. Alene fra DDL var Danmarks valutafordel i 1945 over 10 mill. kr.

Flyvningerne fra Kastrup rækker nu over store dele af verden, der er åbnet ny trafik på Moskva og Afrika, USA-trafikken er i rivende udvikling, og de første Grønlandsflyvninger er gennemført.

Europa-nettet bliver tættere og tættere.

Men regeringens balanceplan mellem import og eksport satte pludselig ind med bremsende virkning for lufthavnsanlæggene. Først og fremmest blev den nye »lufthovedbanegård« udsat. Der blev talt meget om, trods opbremsningen i lufthavnsbevillingerne, at sikre sig tilstrækkelige jordarealer i lufthavnens umiddelbare nærhed, så man undgik støjgener. På det tidspunkt havde man erhvervet 1200 tønder land.

En flyvekatastrofe, der overgik alt, hvad man hidtil havde oplevet i Danmark og som overalt i verden, i særdeleshed i Sverige, USA og Holland gjorde det frygteligste indtryk og vakte den dybeste sorg og medfølelse, indtraf søndag eftermiddag den 26. januar. 22 mennesker brændte op i KLMs DC-3, da den efter mellemlanding i Kastrup på vej til Stockholm, styrtede ned midt i lufthavnen. Blandt de omkomne var Sveriges arveprins Gustav Adolf, der skulle hjem fra et besøg hos prins Bernhard i Holland, den verdensberømte amerikanske sangerinde Grace Moore, som lige havde haft et strålende gensyn med sit danske publikum, vor egen Gerda Neumann og hendes mand Jens Dennow.

Alle omkom ved maskinens nedslag i grønsværen fra 400 meters højde. Maskinen førtes af den verdensberømte chefpilot Geysendorffer, hans andenpilot var Rietman. Geysendorffer var blevet specielt udtaget til flyvningen med arveprins Gustav Adolf.

Flyveulykken blev bragt ind til retslig undersøgelse. Forinden havde DDLs flyvechef, kaptajn Emil Damm, foretaget en dristig eksperimentalflyvning med blokeret højderor og konstateret, at en maskine kan starte med rorlåsen på – men er ude af stand til at flyve.

76 meter fra katastrofestedet fandtes i sneen en ubeskadiget rorlås, som mentes slået af i nedslaget. Den glemte rorlås blev fastslået som ulykkesårsag. Den mentes anbragt af et af maskinens besætningsmedlemmer, uden at det danske jordpersonel havde viden herom.

Det var påny isvinter, og de indenrigske flyvninger satte rekord med 26 ruteflyvninger over Danmark på et døgn. Zone-Redningskorpset ambulancetjeneste, som direktør Wibolt havde fået etableret lige før krigen, var i aktion med mange forsyningsflyvninger til Hesselø, Anholt og Læsø under ledelse af ambulanceflyvetjenestens leder løjtnant Kaj Simonsen. »Morian« Hansen oprettede Storebælts transport fra isen ved Korsør. Den 17. februar styrtede en af DDLs Dakota-fragtmaskiner ned på Øresunds is under forsøg på at nå frem gennem tågen til Kastrup. Maskinens fører, den 26-årige engelske trafikflyver Alexander Coombe, hans andenpilot, den 32-årige englænder Allan Allnut, og den 29-årige danske radiotelegrafist Jean Blomgreen, slap alle, trods kvæstelser, bort fra det brændende fly. Allnut gik 5 timer over isen til den svenske

kyst efter hjælp. Det viste sig, at højdemåleren havde stået på 250 fod, da maskinen ramte isen. Der opstod en bølge af voldsom kritik omkring sikkerhedstjenesten i Københavns Lufthavn. Chefen for Luftfartstilsynet, overingeniør M. P. Eskildsen, erklærede åbent: Det hæsblæsende konkurrencejag, for ringe eftersyn, uddannet mandskab, mangelfulde instrumenter og utilstrækkeligt udstyr, er de væsentligste årsager til den senere tids mange ulykker.

600 DDL-arbejdere vedtog en udtalelse efter protestmøde i lufthavnen, hvori det blev fastslået, at der kun anvendtes kvalificerede arbejdere ved eftersynene. Det er selvindlysende, at et selskab under opvækst må antage nyt personale, men de gennemgår specialskoler. Skandinavisk Aero Industri, der er bygget op af civilingeniør Mogens Hartung på Kramme & Zeuthens produktion af KZ-maskinerne, flytter efter virksomhedens brand i Sydhavnen til de tyske hangarer i Kastrup. Man håber at kunne bevare det marked, som de succes-rige dansk-konstruerede maskiner allerede havde fået.

Sommeren 1947 besluttedes det at fordoble lufthavnsbygningens afgangshal og restaurant, efter at bevillingerne til det planlagte byggeri af en »luftbanegård« var stillet i bero. Finansudvalget har bevilget 20 mill. kr.

Staben i Københavns Lufthavn blev stærkt udvidet i foråret 1947. Der blev nu 3 flyveledere af 1. grad, antallet af luftfartskontrollører forøgedes til 7 og overassistenterne til 14, og der blev udnævnt tre havnebetjentformænd.

Trods rejserestriktioner og mange andre vanskeligheder, blandt andet de internationale økonomiske forhold, satte sommeren 1947 ny trafikrekord med 33 procent flere passagerer og landingsafgifter på 155.000 kr. på en måned. For fire år siden var lufthavnens samlede indtægt de 156 kr., man fik i hangarleje af Zone-Redningskorpsets flyvetjeneste.

Årets flyvemæssige begivenhed var det første besøg af den fire motorers Douglas DC-6 »Cloudmaster«, det første pasagerfly med trykkabine. SAS havde bestilt et større antal af denne flytype.

Hen på sommeren 1947 stod det klart, at den internationale luftfart var på vej ind i en økonomisk krise. Udviklingen af de politiske og økonomiske forhold var gået helt anderledes end forudset. Antallet af operationer i Københavns Lufthavn dalede til 34.536, men passagertallet stog på grund af de større og større fly til 282.743.

Fra november efterfulgte Gustav Teisen som luftfartsdirektør den 67-årige Knud Gregersen, der rammes af et hjerteslag. Den ugunstige udvikling forstærkedes trods Marshall-planens gennemførelse. Det arbejde, der var gjort fra dansk side efter befrielsen, og senere gennem samarbejde med Norge og Sverige, gav imidlertid fort-

sat København en nøgleposition i den internationale trafikudvikling. I det skandinaviske luftfartssamarbejde, som stærkt prægede trafikken i Kastrup, arbejdedes der nu med et OSAS, den oversøiske trafik, og et ESAS, de europæiske ruter og endelig den danske indenrigstrafik.

Internationale restriktioner stoppede for en tid fragtflyvningerne og fik passagertallet til at stagnere, og der var pludselig tomme maskiner fra USA til København. Staten garanterede DDL et lån på 25 mill. kr.

Året 1947 sluttede med endnu et drama i Kastrup. DDLs rutemaskine fra Paris, en Vickers Viking, ført af den engelske pilot George Whitfield, gik ned på vandet et par hundrede meter fra strandkanten. Ingen af de 11 passagerer kom noget til. Blandt dem var Pauline Schumann, Charlie Rivels datter. Piloten og to mand fra besætningen kom derimod lettere til skade. Årsagen var fejlvisning på højdemåleren.

1948 begyndte med den dårligste flyvemåned i lufthavnens historie. 120 aflysninger på grund af vejrforholdene.

Statens Luftfartstilsyn indskærpede, at alle piloter fremtidigt skulle afkontrollere deres højdemålere før landingen for at sikre sig mod misvisninger. Der var konstateret fejl i højdemålerne på flere maskintyper. Årets begyndelse bragte igen en flyveulykke. DDLs rutemaskine fra Kastrup til Frankfurt og Zürich styrtede ned nord for Frankfurt. 11 omkom, deriblandt besætningen. 10 passagerer reddede sig ud af det brændende fly. Blandt dem var kommandør Paul Scheibel og direktør V. Steen-Christensen, Forenede Kulimportører. Over det 700 meter høje Vogelberg råbte luftkaptajn Jørgen Malmose: – Klar til hård nødlanding. – »Sejr Viking« pløjede sig gennem en skov før den knustes. Årsagen til ulykken kunne ikke fastslås. Det fremgik af havarirapporten, at maskinen havde været lidt ude af kurs, og at der måske kunne være tale om tilisede ruder. En amerikansk undersøgelse fastslog imidlertid atmosfæriske radioforstyrrelser.

Med forårets komme var der atter liv i Københavns Lufthavn. Det var ualmindeligt fint påskevejr i 1948. Det gav 8651 rundflyvningspassagerer i Kastrup.

Den 18. april blev en skelsættende dag i de nordiske luftfartsselskabers historie. Under SAS-bomærket med de tre kronede flag fortalte norske, svenske og danske fly fra denne dag om skandinavisk samarbejde. København blev knudepunktet for den store skandinaviske trafik, som i perioder betød en rytme med start hvert 5. minut.

Den internationale luftfart begyndte også at etablere deres skandinaviske hovedkontorer i København.

Der var tusinder i Kastrup til sommersæsonens premiere den 15. april. SAS præsenterede i maj

sin første Douglas DC-6 »Cloudmaster«, Zone-Redningskorpset sin flyvepark, der nu var vokset til 10 maskiner, en ny to motore KZ IV var på vej, den gamle, som var blevet berømt fra flyvningerne med greve Folke Bernadotte, var stadig i fin form. Zone-Redningskorpsets ambulanceflyvetjeneste rækker nu til 200 landingspladser i Danmark fra sin central i Kastrup-hangaren.

Mandskabet i Københavns Lufthavns forskellige funktioner er vokset til 2300, ved befrielsen var der 300 ansatte. Derfor har man opført »flyvernes skyskraber«, et syv etagers boligkompleks. Den 4. juli ramtes SAS af sin første ulykke. Cloudmasteren, der var på vej fra Kastrup til London kolliderede i tåge med en RAF Yorkmaskine 5 kilometer fra Northolt lufthavnen. Begge maskiner styrtede ned og brændte. 40 mennesker mistede livet, deriblandt otte danske, mellem dem chefen for flyvemeteorologien, luftfartsinspektør Carl Erik Lykke.

Trafikken på Københavns Lufthavn i 1948 blev karakteristisk for den herskende økonomiske situation præget af stærk stigning i antallet af operationer, nemlig med 10.000 til lige ved 44.000, mens passagertallet kun steg 8.000 til 290.874. 1949 blev operationsmæssigt et stagneringsår, men passagermæssigt gav det en stigning på knapt 20.000 til 310.440.

Lufthavnen stod i øvrigt i byggeaktivitetens tegn i 1949. Der var bevilget 29 mill., men der kom overskridelser på 9,1 millioner før udvidelserne af hovedbygningen, opførelsen af den tredje kæmpehangar og den nye administrationsbygning stod klar. Der blev klaget stærkt over ekspeditionsforhold og arbejdsvilkår under den udvikling, som helt var løbet fra de eksisterende anlæg. Finansudvalget aflagde besøg for at overbevise sig om de fremførte forklaringer på 33 procent projektoverskridelser, som man fik klar besked om. Sagen blev taget til efterretning. Uheldigvis faldt alt dette sammen med, at DDL var kommet i alvorlige vanskeligheder og måtte søge statens bistand til fortsat at kunne være med i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Mens disse forhandlinger stod på, ramtes dansk flyvning af en ny ulykke. Den 8. februar 1949 styrtede DDLs Vickers Viking »Torlak Viking« i Øresund under forsøg på blindflyvningslanding i Kastrup. Maskinen, der kom fra Madrid via Paris, havde 23 spanske passagerer til Industrimessen i København ombord og en dansk besætning på 5 med chefpilot N. W. Buchave som fører, Eigil Jensen, andenpilot, Møller Andersen, telegrafist, Børge Hansen, mekaniker og DDLs chefstewardesse Etty Bornstein. Maskinen styrtede ned ved Barsebäck og sank på dybt vand. Bjærgningsarbejdet var meget kompliceret. Vraget blev fundet en måned senere. Man fandt 17 af de omkomne i det sønderslåede fly. Katastrofen fremkaldte ny kritik af sikkerhedsforholdene.

Trafikflyverne og fremmede luftfartselskaber gjorde opmærksom på manglerne og understregede, at radaranlæg og moderne indflyvningslys måtte være en forudsætning for sikker trafik på Københavns Lufthavn. Det hollandske luftfartsselskab udstedte særlige forholdsregler for sine piloters fremtidige operationer til og fra Kastrup. Det britiske forsikringsselskab Lloyd sendte eksperter til København for at afprøve flyvetjenesten i Kastrup og DDLs piloter. Ekkoet fra tragedierne holdt sig længe, men da påsken kom, var lufthavnen atter myldrende fyldt med tilskuere og passagerer. Der var 40–50.000 besøgende i Kastrup i påskedagene 1949. Mange tusinde var på rundflyvninger.

Ved Pressens Luftfartsmedarbejderes årlige sammenkomst, hvor luftfartens minister efter traditionen gør »status«, sagde trafikminister Carl Petersen, at han nu var overbevist om, at luftfarten var på vej op af bølgedalen, og at man kunne se fremtiden i møde med en vis optimisme.

Der blev holdt juli-bal i den nye kæmpehangar, 3000 dansede på det 80×40 meter betongulv og Osvald Helmuth underholdt ved DDLs usædvanlige personalefester.

Og der blev forberedt store nye sikkerhedsanlæg til millionbeløb, og troen på, at 50'erne ville bringe fremgang voksede mærkbart hos luftfartens folk.

Søndag den 18. september 1949 blev lufthavnens normale trafikrytme for nogle timer afbrudt af en usædvanlig begivenhed. »Politiken« havde i samarbejde med Automobil Sports Unionen og Dansk Motor Klub, fået tiladelse til at arrangere det første motorløb på lufthavnens område. Det store arrangement blev myndigt ledet af flyvepioneren John Foltmann og Politikens motor- og flyvemedarbejder Jørgen Sandvad. 40–50.000 tilskuere overværede i det herligste septembervejr et arrangement i international stil. Det gennemførtes uden uheld og med stor præcision og med fin afvejning af spænding og humør. Engländeren David Murray var den dominerende kører, Nordisk Diesel gjorde lykke med et imponerende høstoptog, som speakeren Gunnar Nu-Hansen og Den Gyldenblonde tog sig kærligt af. Ud på Eftermiddagen kunne trafikken i luften genoptages, det var »de døde timer«, der

var udnyttet til det første motorløb på Kastrups betonbaner.

Sidst på året kom »industrialderen« til Københavns Lufthavn. DDL åbnede sit store flyvemaskineværft, et luftens B&W i de nye kæmpehangarer til 25 millioner kroner. Her kunne Skymasters og andre flytyper få deres »foryngelseskur« efter internationale certifikatforskrifter. Civilingeniør Knud Kalm, der blev hentet fra Burmeister & Wain, blev direktør for denne virksomhed, der hurtigt skaffede fremmed arbejde og dermed betydelige valutaindtægter til Danmark, samtidig med, at lufthavnen begyndte at udvikle sig til en arbejdsplads af betydelige dimensioner.

På dette tidspunkt var man i Statens Luftfartsdirektorat i færd med at finde frem til den definitive placering af en reservelufthavn for Kastrup. Man valgte et område mellem Roskilde og Hedehusene.

SAS åbnede sin orientrute til Bangkok på 36 timer. I denne forbindelse blev det første lufthavnsjubileum markeret af Socialdemokraten den 30. oktober 1949, på 25 års dagen for den bevilling fra Finansudvalget til lufthavnen i Kastrup på 450.000 kroner, der var begyndelsen til storlufthavnen!

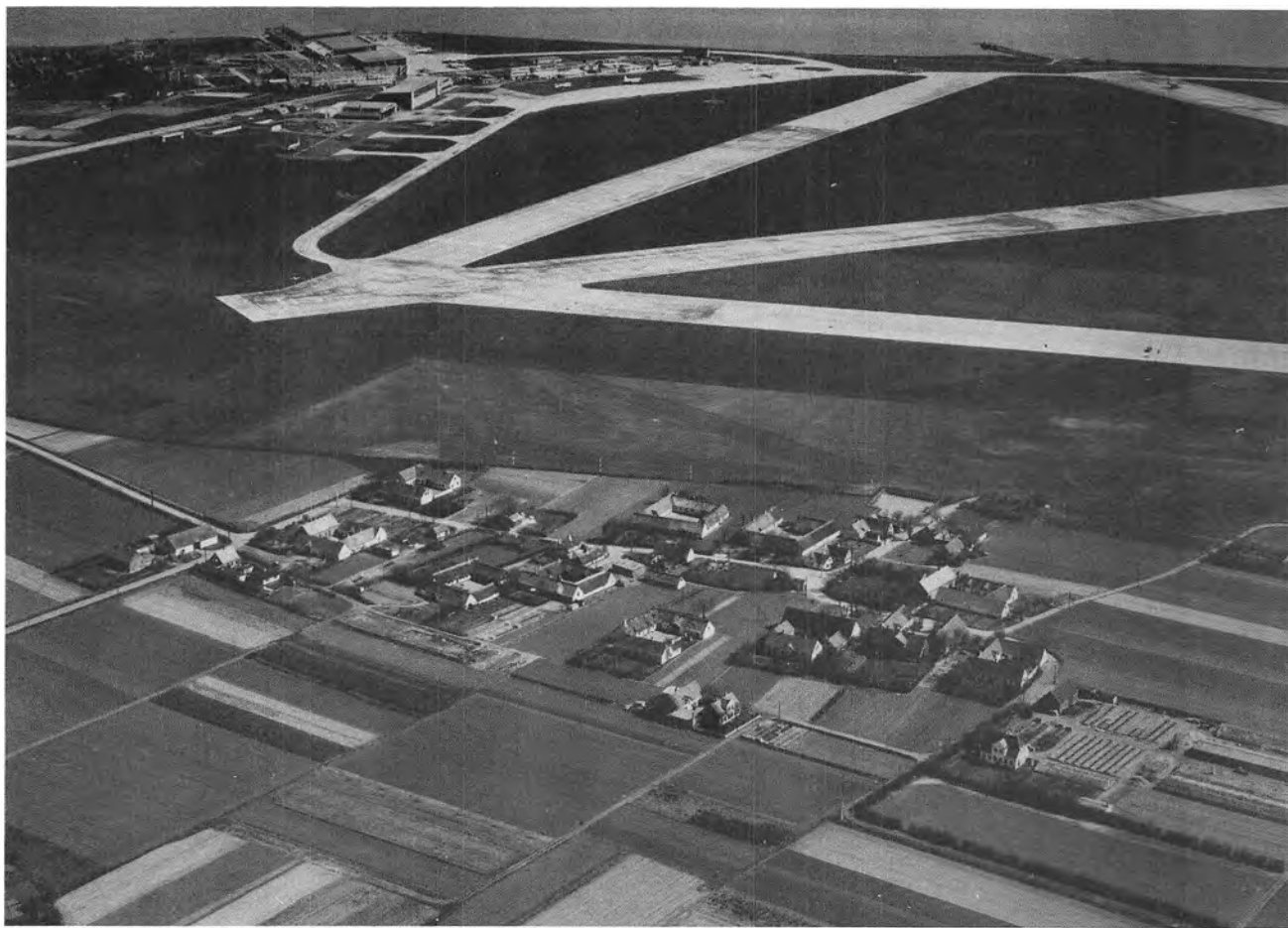
OPERATIONER		PASSAGERER		LUFTGODS (tons)	
1925	2.298	1925	5.082	1925	—
1926	2.654	1926	7.792	1926	10,6
1927	3.166	1927	9.181	1927	27,8
1928	2.876	1928	7.438	1928	55,9
1929	3.227	1929	9.218	1929	82,5
1930	4.020	1930	8.569	1930	141,0
1931	5.451	1931	11.248	1931	147,8
1932	5.773	1932	12.156	1932	103,1
1933	6.127	1933	20.759	1933	121,5
1934	7.589	1934	33.639	1934	177,2
1935	8.666	1935	36.661	1935	219,5
1936	10.902	1936	42.080	1936	284,6
1937	22.754	1937	57.381	1937	601,4
1938	32.508	1938	65.178	1938	897,0
1939	49.458	1939	71.750	1939	1.066,2
1940	8.686	1940	45.268	1940	1.662,6
1941	4.558	1941	35.727	1941	892,3
1942	4.624	1942	44.800	1942	901,7
1943	3.666	1943	37.850	1943	656,5
1944	934	1944	30.139	1944	614,1
1945	5.957	1945	52.924	1945	398,8
1946	41.500	1946	233.254	1946	2.043,0
1947	34.536	1947	282.743	1947	4.091,2
1948	43.898	1948	290.874	1948	3.440,2
1949	43.785	1949	310.440	1949	7.798,1



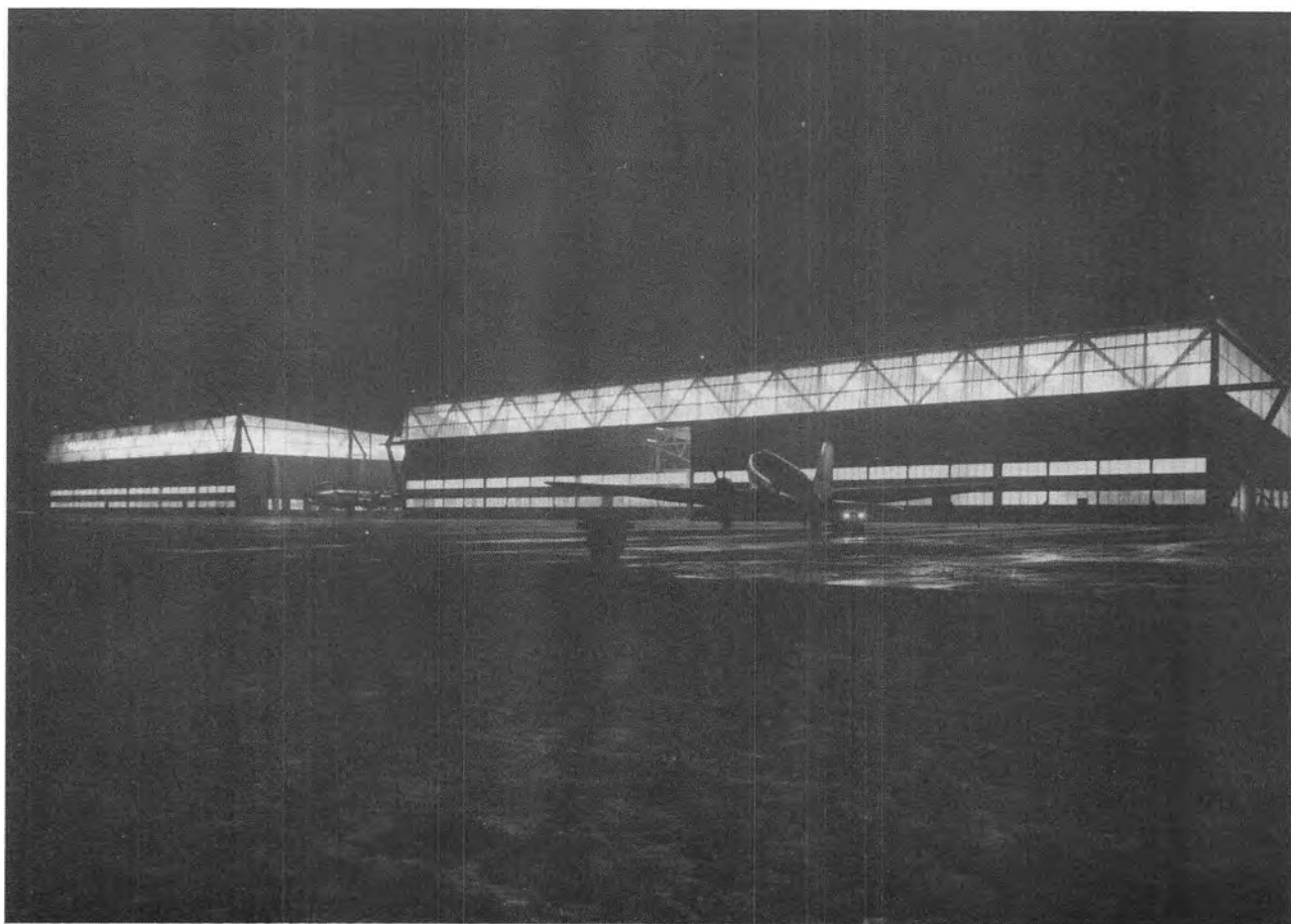
DDL Vickers Viking



DDL Fragt-DC-3



Lufthavnen på vej ind over Maglebylille



Flyveværtet





Større bygninger, større luftfartøjer



Et spændende udflugtsmål

Det talte man om:

I sit første regnskabsår har Dansk Tipstjeneste omsat 67 millioner kroner. 14 millioner fordeles til idrætten og andre formål efter tipsloven. – Den meget omtalte Edderkop-sag afsluttes omsider ved Københavns Byret. Domme rammer udover hovedmændene også flere politifolk. Journalisten, der rejste sagen, Anders B. Nørgaard, Social-Demokraten, får sammen med sin kollega Andreas Dahlgaard Cavling Prisen. – Winston Churchill taler i København og modtager Elefantordenen. – Professor Niels Bohr sender åbent brev til FN, hvori han blandt andet skriver: – »Atomforskningen har givet helt nyt grundlag for nationernes liv. Alle lande må vise gensidig åbenhed angående oplysninger om alle sider af deres liv, indbefattet sociale forhold og teknisk udvikling.« – Bornelægen, professor Preben Plum, afslører det spiritiske medium fru Meloni. Under radioudsendelse filmes hendes strengeleg med tæerne under bordet gennem et hul i professorfamiliens villa.

Hospitalsskibet »Jutlandia« sendes til Korea. Over 10.000 tager afsked ved Langelinie med besætning, læger og sygeplejersker. – Finanstidende hævder, at Danmark kunne spare 800 millioner kroner om året, hvis befolkningen ikke spiste mere, end den behøvede. B.T. indfører slankekur ledet af medicinen og fodboldhelten Knud Lundberg. Gunnar Nu-Hansen taber 4½ kilo på rekordtid. – Under opvisning med de ny jetjagere rammes flere lystbådes master og en Meteor-jager styrter ned på Holmen. Forsvarsministeren udsteder forbud mod militære flyveopvisninger over danske byer. – 55 % af befolkningen ønsker de afsagte dødsdomme over krigsforbrydere fuldbyrdet, viser en Gallup-undersøgelse. Gestapomanden Otto Schwerdt får ved landsretten dødsdommen ændret til 26 års fængsel. – Folketingsmand Frøde Jacobsen oplyser, at af cirka 400 likvideringer under besættelsen er der forekommet 10 fejltilfælde. – Nu får de 16-årige ret til at køre knallert, dog ikke hurtigere end 30 km i timen. – Professor Niels Bohr drager på privat rundrejse i de nordiske lande for at skabe interesse hos regeringerne for en FN-fredsplan.

Der kommer nye pengesedler. 5 kroner med Bertel Thorvaldsen og 10 kronesedlen med H. C. Andersen. – Juni-juli er der pludselig 42.000 arbejdsløse, en stigning på 25 %. Årsag: prisstigninger og kreditstramning. – I august vender Danmarks deltagere i de olympiske lege hjem med mange medaljer og hylde på Rådhuspladsen. Særlig hyldest til Gunnar Nu-Hansen for hans reportager. – Sukkerrationeringen ophæves, men kafferationeringen fortsætter. – Isbrandtsen-rederiets »Flying Enterprise« får slagside i Atlanterhavet. Den danskfødte kaptajn Kurt Carlsen bliver ene ombord. Beretningen om den ensomme danske kaptajn går verden over. – Frygtelig børnelammelsesepidemi bringer over 3000 på hospitalerne, der er hundreder af dødsfald. – Gestapochefen i Danmark, dr. Hoffmann, der var idømt 20 års fængsel benådes og udvises. Det samme sker for Det Tyske Riges Befuldmægtigede i Danmark under besættelsen, dr. Werner Best, som var idømt 12 års fængsel. – Kongeparret besøger Grønland. – Danish American Prospecting Co., som har anvendt 56 millioner kroner på at finde olie i Danmarks undergrund, finder kun saltvand i det ellers så lovende borehul ved Tønder. Forsøgene fortsætter i Nordjylland.

Holland rammes af frygtelig oversvømmelseskatastrofe. – Danmark får ny grundlov. Landstinget afskaffes, valgretsaldern nedsættes til 23 år og der indføres kvindelig arveret til tronen. Juni-grundloven af 1953 er underskrevet af Erik Eriksen, Ole Bjørn Kraft, Thorkil Kristensen, Harald Petersen, Carl Hermansen, Jens Sønderup, Aksel Møller, Flemming Hvidberg, Poul Sørensen, Helga Pedersen, Knud Ree, Aage Rytter og Jørgen Jørgensen. – Nordisk Råd holder sit første møde i København. – Cand. mag. Hans Sølvhøj bliver chef for radioens foredragsafdeling. – Josef Stalin dør. – Frederiksberg indvier sit ny rådhus, som har været under bygning i 11 år. – International turiststrøm til Danmark. Sæsonen bragte en kvart million udlændinge til København.

Tre danske og tre svenske ingeniørfirmaer tilbyder at bygge bro over Øresund. Anlægsudgifterne bliver anslået til en halv milliard. – Minefaren eksisterer fortsat i de danske farvande. Tankskibet »Birgit Mærsk« støder på en mine i Kattegat og beskadiges alvorligt. Lederen af minestrygningen mener, at der endnu ligger omkring 1.200 farlige miner i vore farvande, og at 100 procent sikker rensning vil tage 10 år og koste omkring 150 mill. kr. Skibe sikres hurtigst og bedst gennem afmagnetiseringsanlæg. – Den ny Langebro åbnes. – Der tales om voksende ungdomskriminalitet. – Kraftige protester mod benådninger af landssvigere. Justitsminister Hans Hækkerup beklager flere benådningsers uheldigt valgte tidspunkter og understreger, at grundloven giver den udøvende og ikke den dømmende magt retten til at benåde. – Dagbladet B.T. fylder 50 år. Ekstrabladet fylder 50 år.



Flere og flere og flere . . .

»De gyldne 50'ere«

Lufthavnen oplevede en opblomstringsperiode i det efterfølgende ti-år. Passagertallet blev mere end femdoblet fra 1950 til 1960, det voksede fra 378.115 rejsende til 1.883.617. Det fortæller en hel del om den udvikling, som i de »gyldne 50'ere« bragte den store turisme og en forstærket handelsstrøm til Danmark via Kastrup. En væsentlig del af denne rivende udvikling skyldtes det skandinaviske luftfartssamarbejde, der blev fasttømret i et samlet konsortium og kendt verden over som begrebet »Luftens FN« – »United Nations of the Air«. Pionerindsatsen i den moderne passagerflyvning med storkredsløserne over den magnetiske nordpols områder via Grønland til Los Angeles og ruten over jordens top via Anchorage til Tokio gav verdens-ekko og gav udviklingen i Københavns Lufthavn et så voldsomt skub fremefter, at en ny lufthavnsbygning blev et uomstødeligt krav, hvis man skulle følge denne gunstige og samfundsøkonomisk betydningsfulde udvikling op i alle dens konsekvenser. Året 1950 begyndte i øvrigt med, at lufthavnens nye snerydningsmateriel blev sat på en hård prøve, men bestod den. Uden disse tekniske hjælpemidler ville det ikke have været muligt at holde Kastrup åben for trafikken i januar og februar.

DDL tog et bemærkelsesværdigt initiativ ved starten til 50'erne. Man indledte en vidtforgrenet virksomhed med bygning og reparation af radioanlæg, radarstationer, Geiger-Müllertællere, startede pladeproduktion i aluminium og lettere stålkonstruktioner, altsammen som led i arbejdet omkring den ny »flyvedok«, som de følgende år blev et teknisk center for blandt andet NATO-luftvåbnet. Man sejlede amerikanske jetjagere til København, hvor de blev klargjort og afprøvet i Kastrup før de videresendtes til modtagerlandenes flyvevåben. Man udførte hovedeftersyn ikke blot for SAS, men også for mange fremmede luftfartsselskaber – og begyndte at bygge flyvestole.

Trafikalt åbnedes 1950 med en trafikbegivenhed: Den første SAS-maskine til Hongkong på 44 timer. I løbet af februar blev Københavns Lufthavn transitstation for en stor flygtningestrøm, blandt andet baltere og polakker, som gennem FN havde fået opholdstilladelse i USA. SAS fløj mange hundreder af disse familier på deres flugtrejse mod en ny tilværelse. Man fornemmede med et, at Københavns Lufthavn var blevet »dørtærsklen til verden«. Ikke mindst i de første forårsmåneder, hvor jetalderen holdt sit indtog i Kastrup. Først demonstrerede englænderne den fire motorers jet-liner, De Havillands »Co-

met« ført af den berømte testpilot »Katteøje« Cuninghame, derefter kom præsentationen af Vickers fire motorers »Viscount«. Fremtiden blev varslet i tempo- og lydeffekt.

Omtrent samtidig præsenteredes en kopi af Ellehammers monoplan fra 1909-10. Det blev bygget hos Skandinavisk Aero Industri i lufthavnen af Kramme & Zeuthen til Sylvest Jensens luftcirkus. Den fløj 40 kilometer i timen, de første jet-linere 800.

Torsdag den 20. april markerede Københavns Lufthavn i al stilfærdighed sit 25 års jubilæum ved »åbent hus« hos lufthavnschefen Leo Sørensen i hans kontor. Han var selv jubilar på denne dag og blev for sin indsats hyldet af luftfartsdirektør Gustav Teisen. Der var to andre jubilæer, nemlig oldfruen, fru Adamsen, og fru Elisabeth Hammer, enke efter lufthavnsrestauratør Vilh. Hammer og nu ansvarlig for lufthavnsrestaureringen sammen med sin søn Svend Hammer.

Men der havde egentlig været nok at fejre på denne 25 års dag. Et kvart århundrede forinden bestod det hele af havnelederen Leo Sørensen, hans assistent, portneren Hansen, og dennes datter. På 25 års dagen var lufthavnsstaben vokset til 150 og i lufthavnen beskæftigedes 700 i øvrigt, udover 2.500 hos DDL. Der var blevet investeret 75 mill. kr. gennem årene, og lufthavnsområdet var nu på 6,5 mill. m². Der var lagt 140.000 kubikmeter beton i baner og forpladser, nok til både Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen og med 20.000 kubikmeter til overs til Oddesundbroen.

Lufthavnen var blevet så stor, at den kunne rumme det daværende Ringsted, og der blev på landbrugsområderne mellem banerne høstet 1.200 tons korn om året. Fåreavlen var forsvundet, fordi det viste sig, at de i stedet for at holde græsset nede, gjorde lufthavnen uregelmæssig. Men, det understregede Leo Sørensen på jubilæumsdagen, aldrig var et eneste får blevet dræbt af flyvemaskiner under de mange års fåreavl, hvor antallet til sidst var 800.

1925 fløj man med 1 motors maskiner med 150 heste, femogtyve år senere med fire motorers med 1.400 heste.

Men alt var efterhånden blevet for småt, rammerne var sprængt i administrationsbygning, fragtstation og sikkerhedsanlæggene.

De tre skandinaviske lande nåede, efter halvandet års vanskelige forhandlinger i en embedsmandskomité, frem til den nye SAS-samarbejdsform, med direkte statsdeltagelse fra alle tre lande, idet der dannedes et konsortium med

210 mill. kr. i egenkapital. For at gennemføre dette første store oplæg til praktisk skandinavisme måtte den danske stat investere 32 mill. kr. i luftfarten. Den nye aftale gjaldt fra oktober 1950 til oktober 1957. Den er senere forlænget to gange.

Den danske dynamo bag alt dette, civilingeniør Per Kampmann, fik gode udgangspunkter for at styrke Københavns Lufthavns position ved gehør hos myndighederne for sine udvidelsestanker. Det var medvindssår i luftfarten, valutaindtægterne via Københavns Lufthavn voksede mærkbart, det var naturligvis en god forbundsfælle. Det eneste virkelige smertensbarn var indenrigstrafikken, som gav så stort underskud, at det en overgang så truende ud for dens fremtid. Men sommeren 1950 slog alle hittidige rekorder med 43.000 passagerer i juli. Der var 19 ekstramaskiner mellem London og København med britiske og amerikanske turister. København var på det tidspunkt af udlændinge betragtet som et billigt rejsemål. Den amerikanske rejse-skribent Temple Fielding gav så megen ros, at det kunne fremkalde rødmen, til gengæld fik han dirigeret en velbeslået turiststrøm hertil.

»Luftens Cæsar«, den amerikanske bankmand, præsidenten for Pan American World Airways Juan Trippe kom til København, understregede velviljen og forudsagde, at luftens kommende turistklasse ville bringe en ny stor strøm hertil, masseturismen var undervejs. Det førte i øvrigt til en spids konkurrencekamp, der kulminerede med klager over, at det skandinaviske luftfartsselskab gav »utilbørlige kulinariske fristelser« på sin turistklasse, og der blev fældet en IATA kendelse om, at »man ihvertfald skulle kunne se et hjørne af brødet på det kulinariske smørrebrød«, som blev serveret for turistpassagererne. Det var det nyetablerede SAS flyvekøkken i Kastrup, der præsenterede de herligheder, som konkurrenterne fandt for overdådige – for turistklassen.

Lufthavnsbyggeudvalget, hvis formand var kontorchef Sv. Garde fra Ministeriet for offentlige Arbejder, begyndte 1950 på et skitseprojekt til en ny stor lufthavnsbygning og nye udvidelser af Københavns Lufthavn. Arkitekt Vilh. Lauritzen havde på dette tidspunkt udarbejdet 6 forskellige forslag, som var blevet henlagt i de ugunstige tider. Civilingeniør Per Kampmann fremlagde sine tanker i forbindelse med planerne for en Øresundsbro. Han ville derfor foreslå, at man lagde den nye bygning nær den eksisterende, også for at undgå for meget tomkørsel for flyene. Andre tanker, deriblandt lufthavnschef Leo Sørensens gik ud på at lægge den nye bygning oppe ved Amager Landevej og anlægge en bajonet-bane til den nuværende tværs hen over Amager. Derved kunne lufthavnen udvides efter kommende årtiers behov, erklærede han. Det var Per Kampmanns tanker, der til sidst

sejrede, men man har måttet erkende, at Leo Sørensen var den mest forudseende, når det gjaldt udvidelsesmuligheder.

En gæst, der vakte særlig opmærksomhed i den store trafikstrøm i 1950 var Winston Churchill, der kom til Kastrup med Mrs. Churchill den 9. oktober.

Få måneder senere modtoges general Eisenhower i Kastrup. Han kom hertil efter overtagelsen af posten som NATO-styrkernes øverste chef.

I april kom feltmarskal Montgomery på et rent professionelt besøg, som han udtrykte det, nemlig for at hente oplysninger om Danmarks forsvars muligheder og knytte personlige forbindelser med det danske forsvars ledende mænd. General Eisenhower vendte tilbage i maj på et to dages militærbesøg rundt i landet.

Lufthavnen var forøvrigt nu ved at være en af Københavns store turistattraktioner, sommeren 1951 bragte over 100.000 besøgende, mange tusinde deltog i havnerundvisningerne.

Den 28. august var der stor amerikansk flyveopvisning i forbindelse af aflevering af Thunderjet-jagerne til det danske flyvevåben. General Eisenhower var påny i Kastrup, denne gang ledsaget af general Lauris Norstad. Sammen med ambassadør Eugenie Anderson og mere end 40.000 andre, overværede de »The Skyblazers« fantastiske kunstflyvningspræstationer med deres sølvglimtende jetjagere. Mod årets slutning kom de første af 150 Torden-jet, der skulle klar-gøres fra flyveværftet i Kastrup.

Passagertallene begyndte så småt at kravle opad. 1951 nåede de rejsendes antal op på 439.808 og året efter var den halve million passeret, 554.928. Samtidig nærmede operationerne sig 10.000 om året. Der blev »møbleret« om i SAS-ledelsen efter samarbejdsformens ændring og kræfternes totale forening. Per Kampmann blev formand for bestyrelsen, i Kastrup blev civilingeniør Knud Kalm regionalchef, mens Knud Lybye, som var vendt tilbage fra Stockholm, igen blev direktør for DDL, der nu havde moderselskabsfunktion. Den virkelige ledelse foregik fra Per Kampmanns kontor i Dagmarhus og så naturligvis fra hovedkontoret i Stockholm, hvor direktør Viggo J. Rasmussen repræsenterede Danmark medens Per Backe og Per A. Norlin repræsenterede henholdsvis Norge og Sverige. Sidstnævnte blev administrerende direktør i det triumvirat, der i det daglige skulle føre skandinavisk luftfart ind i fremtiden. Konsortiaaftalen forudsatte, at statsmyndighederne kunne pålægge moderselskaberne at drive indenrigstrafik. Den danske stat skulle fremtidig træffe direkte aftaler om provinstrafikken i Danmark og i det første år give et tilskud på 700.000 kroner.

Både 1950 og 51 var luftfartsmæssigt økonomiske fremgangssår, undtagen på provinsruterne,

som fortsat gav store underskud.

Bag kulisserne arbejdede man med dristige arbejdsplaner for fremtidens luftfart, og udadtil pressedes der på for at modne Københavns Lufthavn til denne rytme. Der blev optaget et lån på 100 mill. kr. til indkøb af 8 Douglas DC-6B, en ny langtrækkende version af Cloudmasteren. Operationelle eksperter samarbejdede i dybeste hemmelighed med det amerikanske luftvåben i Grønland for at lære baggrunden for trafik over de arktiske områder, teknisk som navigatorisk. Særligt udpegede var på trænings- og studieophold på den amerikanske kæmpebase i Thule. Intet blev afsløret før den flyvehistoriske begivenhed, der satte verdensprojektørerne på Kastrup i slutningen af 1952. Forinden havde man i Skandinavien fået nye begreber ind i den interkontinentale flyvning, der var indført »Royal Viking« førsteklasse og »Globetrotter«-turist- eller økonomiklasse, som fyldte sommertrafikens atlantmaskiner. Forøvrigt havde trafiknettet fra Københavns Lufthavn den sommer forbindelser til 79 byer i Europa, Nordamerika, Sydamerika, Afrika og Asien.

November 1952 kom Københavns Lufthavn i fokus. Flere hundrede internationale luftfartskribenter, radio- og tv-folk kom til København. Det var bebudet, at SAS ville foretage luftfartshistoriens første passagerflyvning fra Californien, via Canada og de arktiske områder til Grønland og derfra non-stop til København. Det er ikke mange luftfartsbegivenheder, siden Charles Lindberghs flyvning fra USA til Paris i 1927, der vakte større opmærksomhed, end flyvningen med den nye Super-Cloudmaster »Arild Viking« fra Douglas-fabrikernes Long Beach-lufthavn i Californien til Edmonton i Canada, derfra over isørknerne til den for civile helt lukkede amerikanske luftbase i Thule. Der blev etableret specielle kommunikationssystemer i Københavns Lufthavn for at man fra time til time kunne følge passagermaskinens færd hen over områder, der hidtil kun havde været de dristige ekspeditioners forskningsmål. Denne rute-ouverture fremkaldte så stor opmærksomhed, at den var ved at sprænge alle lufthavnens rammer.

Maskinen, der førtes af luftkaptajn Povl Jensen, havde blandt sine passagerer polar-flyveberømt-heden, den norsk-amerikanske Bernt Balchen. Han havde været med til at formidle baggrunden for dette eksperiment, der skulle åbne luftfartens storcirkeltrafik i de efterfølgende år, ikke mindst baseret på det amerikanske luftvåbens specielle navigationssystemer. Da »Arild Viking« satte landingshjulene på Kastrups betonbane, stod civilingeniør Per Kampmann ved daværende finansminister Thorkil Kristensens side. Han greb ham blidt i armen og udbrød: »Det var det! Nu skal vi i gang med selve nordpolsruten...«

Thorkil Kristensen så forbavset på Kampmann og sagde: – »Ja, men polarruten til Los Angeles

er jo ikke åbnet endnu«. Kampmann svarede: – »En formalitet. Det er en kendsgerning, at der er regulær trafik om to år mellem København og Amerikas vestkyst... men i luftfarten tvinges vi til at tænke 5–10 år frem i tiden... derfor er nordpolsruten det næste mål...«

Allerede året efter blev der forøvrigt forsøgt med en nordpolsflyvning, en charter med SAS' næste Super-Cloudmaster »Hjalmar Viking«, som fløj over den geografiske nordpol til Anchorage i Alaska og derfra via Smemeya øen i Aleuterne til Tokio med personale til det norske feltsygehus i Korea. Pioneren i den arktiske navigations-teknik, nordmanden Einar Sverre Pedersen var også med på denne historiske flyvning, den første mellem Europa og Det fjerne Østen over storcirkel-ruten. Det var optakten til den store udvikling, som 1950'erne bragte til Københavns Lufthavn, hvor i øvrigt klagerne over pladsforhold og sikkerhedsudstyr forstærkedes som følge af den hektiske tekniske udvikling.

1953 lagde Statens Vejdirektorat linjeføringen for det danske afsnit af den planlagte Øresundsforbindelse med bro fra øst og tunnel under Drogden. Den tilsluttende motorvej skulle løftes 6 meter til vejrs udfor lufthavnen. Der var på det tidspunkt ingen, der forestillede sig at flytte lufthavnen fra Kastrup til Saltholm. Derimod bevilgedes penge til fjernstyret ultra-kortbølgepejler i Kastrup og forsøgsmaskine til Luftfartsdirektoratets teknikere. Der blev også bevilget penge, 3 mill. kr., til lapperier på administrationsbygning og restaurant, men man efterlyste stadig radaranlæg, som man allerede havde fået i Malmö og på de militære lufthavne.

Pludselig lød de første støjeksperters advarsler. Men det trængte ikke rigtigt igennem. Den svenske videnskabsmand docent Hans Ronge advarede mod bebyggelse indenfor 800 meter fra en startbanes forlængelse, og tilrådte det svenske statsinstitut for folkesundhed at foranledige skabt lydgrænser og foretage lægeundersøgelser af beboerne i umiddelbar nærhed af lufthavnen Bromma i Stockholm. København mente, at man havde plads og afstand nok til, at disse problemer ikke ville blive aktuelle her. Imens rykkede byggeriet nærmere og nærmere lufthavnsområdet på Amager.

1953 var for øvrigt året, hvor man fejrede 50 års jubilæet for verdens første flyvning udført af brødrene Wright, hvor man talte om, at der måske om ti år ville være et par millioner rejsende i Kastrup, hvor man rystede på hovedet af optimisterne, og hvor kritikerne erklærede, at med det nuværende tempo ville Kastrup vedblive at være flere skridt efter udviklingen, fordi ingen vovede at lægge planer frem til 1970... kun til 1960, når den ny luftbanegård skulle stå færdig, og den ville, som sortseerne ganske rigtigt sagde, nok vise sig at være alt for lille allerede fra begyndelsen...

Men der skete i hvert fald det positive, at SAS fra 1953 overtog hele provinsflyvningens drift for de næste 5 år, mod fritagelse for landingsafgifter.

I slutningen af januar begyndte prøveflyvningerne mellem København og Californien, ikke via Thule, men over den udvidede Sønder Strømfjord lufthavn. Man skulle først og fremmest afprøve motorer og udstyr under arktiske forhold og de specielle kompas, som ikke lod sig påvirke af den magnetiske nordpol. Det viste sig, at skipperens ældgamle hjælpemiddel, sekstanten, skulle blive en god forbundsfælle på de arktiske ruter, hvor vilkårene vejrmæssigt svingede fra 40 kuldegrader til tropeklima indenfor et døgn rejse. På det tidspunkt arbejdede dansk-amerikanske kredse, bl. a. mejeriejer Tom Knudsen og postmester K. Olesen i Los Angeles ihærdigt med det californiske handelskammer for at få påvirket myndighederne i Washington til at give SAS koncession på den første rute fra København til Amerikas vestkyst.

Der skete en masse i Københavns Lufthavn i sommeren 1954. Der indførtes særlige beskyttelsesdragter for lufthavnens eget special-uddannede brandvæsen og man fik en søbil med vandkanon, og i juli tog man så den udvidede administrationsbygning i brug. Den havde fået en virkelig »ansigtsløftning« og kunne nu tage trafikken til 1960, når den nye luftbanegård stod klar. Transithallen kunne efter udvidelsen rumme 1.000 passagerer.

Koncessionstilladelserne kom fra amerikanerne og åbningen blev fastsat til 15. november. Lige før denne verdensbegivenhed for skandinavisk luftfart, rystedes SAS-toppen. Den administrerende direktør Per A. Nolin bebudede, at han gik fra første januar på grund af de »herskende arbejdsforhold«. Henning Throne-Holst blev udpeget som hans efterfølger.

Som optakt til Los Angeles-rutens åbning afslørede købet af flyvningens nyeste langtrækken-de type, den firemotorers Douglas DC-7-C »The Seven Seas«. SAS havde sikret sig fem af disse maskiner til stor-ruterne for 150 mill. kr.

Repræsentanter for 14 nationer åbnede polar-ruten den 15. november, nemlig to nationer om bord i flyet fra Los Angeles til København og 12 nationer fra Kastrup til Los Angeles. Med maskinen fra København var statsministrene Hans Hedtoft, Oscar Torp, Norge, og Tage Erlander, Sverige, SAS styrets triumvirat Per Kampmann, Marcus Wallenberg og Per M. Hansson samt den administrerende direktør Per A. Nolin, som fik polaroplevelsen med, før han forlod SAS-ledelsen, radio og pressefolk fra mange europæiske lande og som repræsentant for de tre kongehuse, prins Axel.

Den 15. november landede den første maskine fra Los Angeles i Kastrup. Ombord var den berømte dansk-amerikanske radio- og filmstjerne

Jean Hersholt, filmstjernen Walter Pidgeon, Los Angeles' borgmester Norris Poulson, som havde dansk oprindelse, den amerikanske postminister Summerville og den canadiske transportminister George Martler og en del af medlemmerne af Los Angeles handelskammer. Da Los Angeles-borgmesteren Norris Poulson steg ud, plantede han et skilt i lufthavnen »Los Angeles City Limit«, broen var slået mellem to nye luftfartsnaboer. Og som Hans Hedtoft sagde: Dette er ikke kun åbningen af en ny flyverute, det er åbningen af en ny handelsvej og en ny spændende kulturforbindelse. Han nåede desværre ikke selv at opleve, hvor rigtig hans vision skulle vise sig at være. Los Angeles-ruten blev indledningen til en ny spændende trafikepoke på Københavns Lufthavn, som med dette forspring i flyveudviklingen fik særplacering. Polarrutens ekko var så kraftigt, at det betød reklame for Danmark til en værdi af mange millioner.

Året sluttede med, at luftfartsdirektør Gustav Teisen gav meddelelse om, at Københavns Lufthavn nu fik radaranlæg og kæmpe-lysanlæg. For dansk og skandinavisk luftfart var det også på anden måde jubelår. For første gang siden 1946 udbetalte DDL udbytte til sine aktionærer, 4 procent fik de. Der var udført værftsarbejder i Kastrup for over 10 mill. kroner. SAS havde ikke modtaget driftstilskud udover de beløb, der var stillet til rådighed for indlandsruterne. Omsætningen i det skandinaviske konsortium var kommet op på 370 mill. kr.

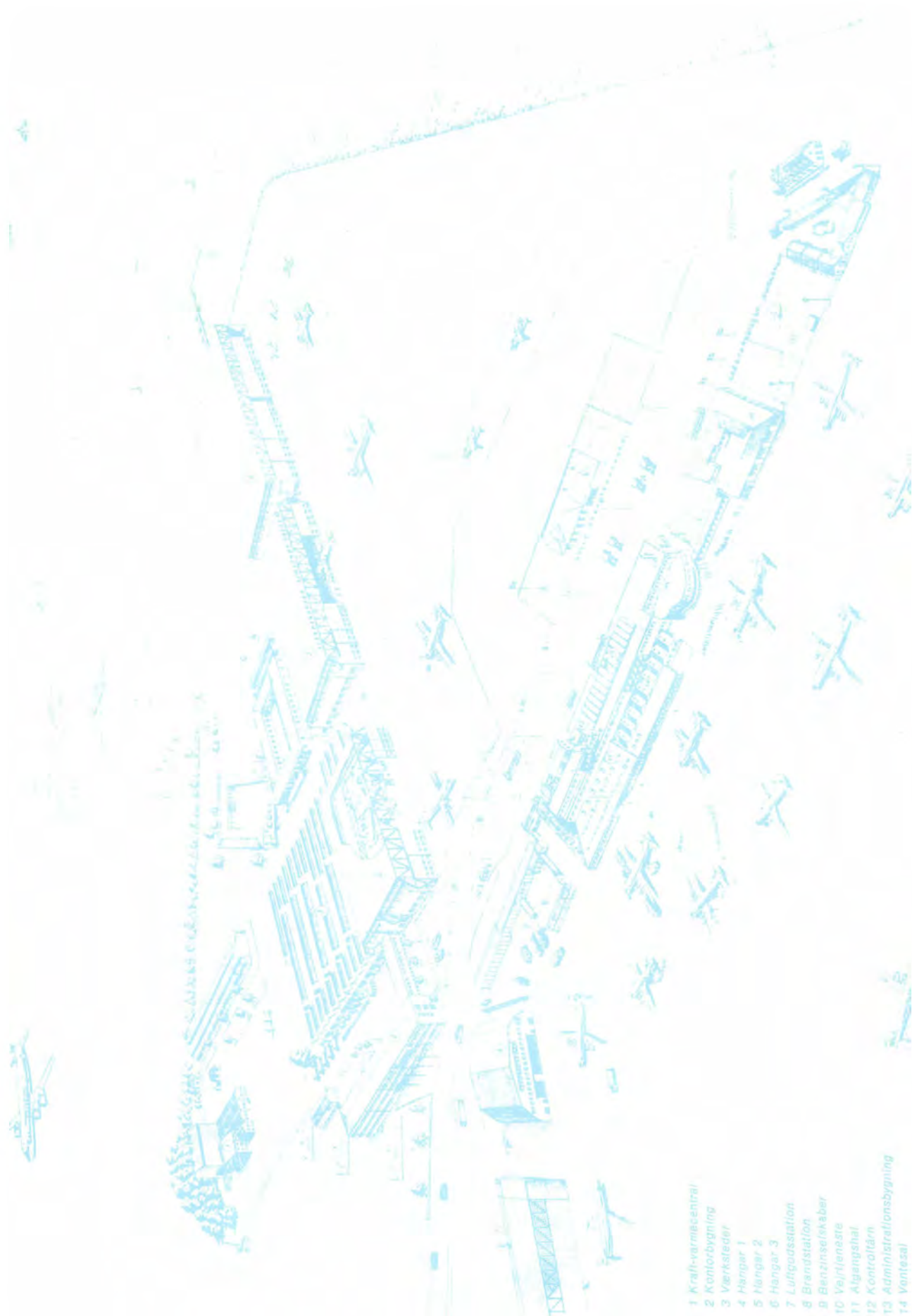
OPERATIONER		PASSAGERER		LUFTGODS (tons)	
1925 -	2.298	1925 -	5.082	1925 -	-
1926 -	2.654	1926 -	7.792	1926 -	10,6
1927 -	3.166	1927 -	9.181	1927 -	27,9
1928 -	2.876	1928 -	7.438	1928 -	55,9
1929 -	3.227	1929 -	9.218	1929 -	82,5
1930 -	4.020	1930 -	8.569	1930 -	141,0
1931 -	5.451	1931 -	11.248	1931 -	147,8
1932 -	5.773	1932 -	12.156	1932 -	103,1
1933 -	6.127	1933 -	20.759	1933 -	121,5
1934 -	7.589	1934 -	33.639	1934 -	177,2
1935 -	8.686	1935 -	38.661	1935 -	219,5
1936 -	10.902	1936 -	42.880	1936 -	284,6
1937 -	22.754	1937 -	57.361	1937 -	601,4
1938 -	32.508	1938 -	65.178	1938 -	897,0
1939 -	49.458	1939 -	71.750	1939 -	1.066,2
1940 -	8.686	1940 -	45.266	1940 -	1.692,6
1941 -	4.558	1941 -	35.727	1941 -	892,3
1942 -	4.624	1942 -	44.800	1942 -	901,7
1943 -	3.686	1943 -	37.850	1943 -	666,5
1944 -	934	1944 -	30.139	1944 -	614,1
1945 -	5.957	1945 -	52.924	1945 -	388,8
1946 -	41.560	1946 -	233.254	1946 -	2.043,0
1947 -	34.536	1947 -	282.743	1947 -	4.091,2
1948 -	43.898	1948 -	290.874	1948 -	3.440,2
1949 -	43.785	1949 -	310.440	1949 -	7.798,1
1950 -	46.173	1950 -	378.145	1950 -	6.498,2
1951 -	46.755	1951 -	439.806	1951 -	7.968,0
1952 -	54.631	1952 -	554.928	1952 -	9.123,0
1953 -	53.727	1953 -	657.147	1953 -	11.031,0
1954 -	55.759	1954 -	703.892	1954 -	10.995,0



Bygningen udvides



– og ekspeditionen mekaniseres.







Havnechef Leo Sørensen og brandudvalgets medlemmer er ved søbilens hjælp nået frem til – Saltholm.



Nye luftfartøjer, nye børn – stadig lige spændende.



Hverdag



– og fest. Arild Viking vender hjem fra Californien via Grønland.



Festligheder ved Los Angeles-rutens åbning



Det talte man om:

Statsminister Hans Hedtoft dør under Nordisk Råds møde i Stockholm. Han efterfølges af H. C. Hansen. – Folketinget vælger professor, dr. jur. Stephan Hurwitz til ombudsmand. Den første måned modtager han 140 klager, hele året 565, hvoraf kun de 25 giver grundlag for kritik. – Der søges efter uran i Grønland. – Danmark har nu 4000 fjernseere. – Påsketrafikken bringer 7 kilometer lange bilkøer ved Storebælt. Der kræves en Storebæltbro. Direktør Gustav Hartz erklærer, at den kan bygges for en halv milliard kroner. – Tumulter i Klaksvig, 120 politifolk sejles til Færøerne. Det langvarige opgor som skyldes en lægestrid, fortsætter det meste af sommeren.

Foråret begynder med uro på arbejdsmarkedet. Handels- og kontorfogene opnår forlig om overenskomsterne, men arbejdsmændene, metalarbejderne og somændene går i strejke. Andre strejker følger i deres kolvand. Situationen griber ind i transportrytmen, benzinforsyningen er truet. – Typografstrejke opstår. – Forligsbestræbelserne mislykkes. Et mæglingsforslag forkastes af arbejderne med 221.599 stemmer mod 194.508 ja-stemmer. Arbejdsgiverne vedtager forligsforslaget med stor majoritet. Mæglingsforslaget ophøjes til lov i Folketinget. Resultatet er protestmoder og strejker. 100.000 samles foran Christiansborg. – Regeringen griber ind i benzinsituationen. – Hen på foråret stabiliseres situationen og roen genoprettes. – I New York vinder grønlandsforskeren, forfatteren Peter Freuchen 64.000 dollars i en amerikansk TV-quiz-konkurrence. – En måned efter mæglingsforslagets ophøjelse til lov finder Gallup-Instituttet ud af, at 55 procent af befolkningen fandt det rigtigt, 28 procent sagde nej, resten vidste ikke. – Nu har hver 5. dansker telefon. – 30.000 har løst fjernsynslicens, som er steget fra 50 til 55 kroner årligt. – Der opstår folkerejsninger i Polen og Ungarn. – Kriser i Det mellemste Østen. – Den ungarske frihedskamp bliver en katastrofe, som ryster verden. Indsamlinger sættes i gang, også i Danmark. – Det danske kommunistparti sprænges, Aksel Larsen erklærer: – Vi har begået fejl ved at godkende persondyrkelsen af Stalin. – Danmark modtager over 1.000 flygtninge fra Ungarn.

Regeringen fremsætter kriseforslag. Blandt dem afgiftsforhøjelser på ol, spiritus og tobak. – Bladet Izvestija i Moskva meddeler, at danske flådestridskræfter kommer under NATO-kommando af tidligere nazi-admiraler. Forsvarsminister Poul Hansen svarer: – Regeringen har givet tilslutning til oprettelse af en planlægningsgruppe, der kommer til at bestå af danske, engelske, amerikanske og tyske officerer, som får til opgave at se på, under hvilke former et samarbejde mellem flådestyrkerne kan finde sted. – 107 provinsblade er gået ind i de sidste årtier, nu opgiver også Sorø Amts Dagblad og Korsør Avis. – National Scala må lukke med en gæld på en million. Fællesforeningen for Danske Brugsforeninger og Hovedstadens Brugsforening køber ejendommen for at opføre varehuset ANVA. – Arkitekt Jørn Utzon vinder førstepræmien på 80.000 kroner for sin skitse til et operahus i Sidney. – Danmark siger ja til amerikanske Honest John-raketter, fjernstyrede luftværnsvåben, som placeres i en ring omkring København som beskyttelse mod luftangreb.

Rygter om, at Aksel Larsen forlader det kommunistiske parti. Han ekskluderes i oktober, men nægter at opgive sit folketingsmandat. – Tronfølgeren prinsesse Margrethe fylder 18 år og siger ved den transmitterede gallamiddag: – Her kan jeg kun takke med ord, men jeg håber, at jeg i årene fremover også i gerning vil kunne vise min taknemmelighed og dermed sørge for at gøre mig blot lidt fortjent til den hengivenhed, der er vist mig ikke blot i dag, men gennem hele min barndom. – I Bonn anholdes den danske ambassaderåd Einer Blechinberg, føres til København og sigtes i et lukket retsmøde for overtrædelse af straffelovens paragraffer 107 og 109, der handler om spionage. Året efter idømmes han 8 års fængsel. – TV-quiz om 10.000 kroner skaber ny stor interesse for fjernsynet, som har nået licensindehaver nr. 100.000. Svend Petersen har stor succes som quiz-leder. – Rock & Roll koncerter starter i KB-Hallen med balleoptøjer, 49 idømmes bøder. – Den illegale Mercur radio starter sine udsendelser fra et skib i Øresund. – Victor Borge må efter landsretskendelse betale Den Gyldenblonde, alias Povl Sabroe, 8000 kroner som honorar for »fonetisk tegnsætning«. – Mod årets slutning har 200.000 fået fjernsyn.

Aksel Larsens nye parti, SF, har samlet de første 16.438 stemmer. – Forhenværende finansminister Thorkil Kristensen, som fik tilnavnet »Thorkil livrem« på grund af sine spareforanstaltninger, forlader sit parti Venstre, fordi han ikke ønsker at være medansvarlig for den politik, partiet har bundet sig til sammen med de konservative. – I London-avisen Sunday Pictorial skriver Malcolm Muggeridge: – Danmark repræsenterer i en vis forstand opfyldelsen af nutidens mål. Der findes ingen fattige og kun få rige. Alle har rigeligt at spise og tilstrækkeligt tøj. Dette er den højeste form for en velfærdsstat. Det burde bringe almindelig lykke eller i hvert fald tilfredshed, men Danmark har faktisk den højeste selvmordsprocent i Europa og et vældigt forbrug af beroligende midler og ferietabletter. Fjenden er ikke fattigdom eller økonomisk og social usikkerhed – men kedsomhed. – Man finder fem vikingeskibe på bunden af Peberrenden i Roskilde Fjord. – A. P. Møller åbner Lindøværftet, en arbejdsplads for 2.000. – Oliemilliardæren Paul Getty bygger raffinaderi i Kalundborg til 275 mill. kr. – Grønlandske Handels ny skib »Hans Hedtoft« sejler under orkan mod isbjerg syd for Kap Farvel, 95 omkommer.



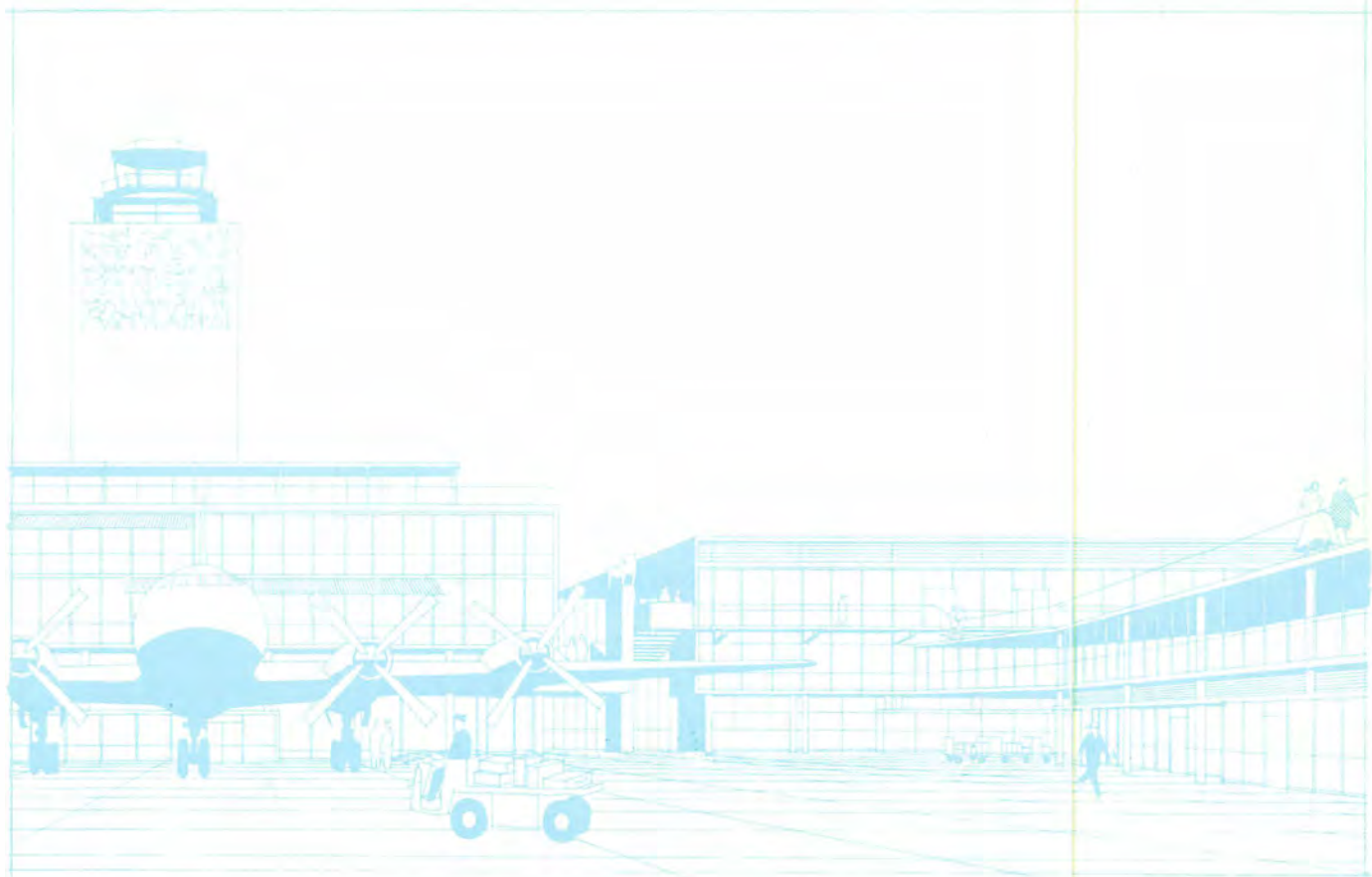
1940 (1938)

SKITSEFORSLAG TIL NYE BYGNINGER
FRA KØBENHAVNS LUFTHAVN

1938-1939 J. J. JENSEN

TEKST: J. J. JENSEN
BILDE: J. J. JENSEN

57



1940 (1938)

SKITSEFORSLAG TIL NYE BYGNINGER
FRA KØBENHAVNS LUFTHAVN

1938-1939 J. J. JENSEN

Optakten til 1955 var trafikmæssigt ikke særligt munter. Først vældige snemasser, der lammede det meste af landets trafik. Københavns Lufthavn klarede sig i begyndelsen nogenlunde med sit nye snerydningsmateriel, deriblandt en stor schweizisk sneslynge, men da fygningerne for alvor satte ind, måtte trafikken alligevel dirigeres til andre lufthavne, fortrinsvis Frankfurt. Være blev det i slutningen af januar og det meste af februar, hvor tågen lå tyk og tæt. I årets første to måneder mistede Københavns Lufthavn over 100.000 kroner i landingsafgifter. Det grosteske var, at man kunne flyve over polaregnene via Søndre Strømfjord, over Canada til Los Angeles uden problemer, men maskinen fra Californien måtte jævnligt gå til Stockholm eller Tyskland i det meget drilagtige vintervejr. Da foråret skulle være kommet, fortsatte tågen. For eksempel var vejrforholdene så elendige den 25. marts, at den fire motorers britiske Vickers Viscount under tågelanding blev slynget uden for landingsbanen. Mirakuløst kom ingen af de 38 om bord noget som helst til, da hjulene borede sig ned i pløjemarken, og propellerne fik form som bugtede, forvredne blomsterblade.

Fra april lettede det, og trafikken satte nye rekorder. Det var på den tid, Københavns Lufthavn i Hollywood døbt »Stjernernes mødested«. Kastrup var blevet transitcenter for en strøm af filmverdenens store navne, fordi man pludselig havde fundet ud af, at det var billigere at optage amerikanske film i Italien, England, Grækenland og Spanien. Ved baren i transithallen kunne man her »på verdens dørtærskel« møde berømt-heder som aldrig før: Ava Gardner, Bette Davis, Joan Crawford, Erroll Flynn, Anthony Quinn, William Holden, James Mason, Danny Kaye, Frank Sinatra, Charles Laughton og vor egen Jean Hersholt, der kom i 1956 for at filme for turistforeningen og tale på Rebild. Mange af disse berømt-heders autografer kan man finde i Svend Hammers »Gyldne Bog«, der fortæller meget om den skæbnestrøm, der strøg gennem Kastrup.

I maj 1955 åbnedes den første helikopterrute mellem Amager og Malmö. Det var den til Ostermann Aero udlånte SAS-medarbejder, direktør Christian Hunderup, senere administrerende direktør for B & W, der startede foretagendet. Forud var gået en serie helikopterflyvninger med den lille to personers Bell. Nu indsattes en Sikorsky S-55 med plads til 8 passagerer. Der blev etableret midlertidig heliport på Amager Fælled, hvorfra to ture om dagen gik via Kastrup til havneområdet i Malmö. Det blev et vellykket, men dyrt eksperiment. Billetprisen, 28 kroner,

dækkede ikke omkostningerne, og ruten blev indstillet med udgangen af juli, en måned før beregnet.

Den sommer var der for øvrigt international lufthavnskonference i København. 40 lufthavnsledere fra 12 nationer holdt kongres på Christiansborg, hvor man drøftede mulighederne for ensartet politik i Europas lufthavne, principperne for de fremtidige »luftbanegårde«s indretning, den tekniske og kommercielle udvikling og den kommende jetalders problemer for lufthavnene. Trafikminister Carl Petersen, som åbnede konferencen, sagde, at i betragtning af den næsten revolutionære udvikling, der er foregået inden for luftfarten, siden den første conference af denne art for 30 år siden blev afholdt i Hamburg, er alle klar over, hvilke problemer lufthavnene i dag og i fremtiden stilles overfor, og hvilken nytte en conference som denne derfor må have. Endnu mens konferencen var i gang, begyndte Københavns Lufthavn installationen af den ny lysmur, der skulle sikre vinterens blindflyvningslandinger, Calvert-belysninger, der fra bane 22 bygges 450 meter ud i Sundet, og radar-anlægget, der skulle være klar fra midsommer 1956, var under forberedelse. Det nye vejanlæg til den kommende »luftbanegård« planlagdes.

Københavns amtsråd gik i gang med at ekspropriere områder, som krævede nedrivning af 30 villaer, erhvervelsen af arealerne og vejanlægget skulle koste 13 mill. kr. Det var tanken, at vejen kunne fortsætte i tunnel til Saltholm og herfra på bro til Malmø. Tårnby kommune forudså, at sagkundskaben ville anbefale den svenske og den danske regering en sydlig linieføring.

På dette tidspunkt havde Københavns Lufthavn fået sin placering som Europas fjerdestørste passagerlufthavn, men lå på 8. pladsen som fragtlufthavn.

Mod årets slutning opstod en voldsom brand på lufthavnens sydside i en af de gamle tyske hangarer, hvor Skandinavisk Aero Industri, der oprindeligt var Kramme & Zeuthen, havde sin virksomhed. 70 brandfolk og 18 røgdykkere bekæmpede ilden, der var opstået i tagmellemrummet, fik reddet 15 flyvemaskiner ud og bragt en del kostbare instrumenter i sikkerhed. Skandinavisk Aero Industri, der hidtil havde fremstillet Kramme & Zeuthens populære KZ maskiner, var efter at markedet svigtede i Danmark og i flere europæiske lande, gået over til fabrikation af stålreoler og reparation af forskellige fly-typer.

Der blev i november premiere på lufthavnens Calvert-indflyvningslys med de 4 mill. lys på bane 22 og bane 12. Samtidig traf Byggeudvalget

for Københavns Lufthavn principbeslutning om en lufthavnsbygning til 50 mill. kr. Projektet, der skulle udarbejdes af arkitekt Vilh. Lauritzen, ville bestå af en hovedbygning med perroner med parkeringspladser til 20–30 fly. Hele projektet ville koste lige så meget som en af de kommende fire motorers Douglas DC-8-jet, som SAS overvejede at gå ind for.

På generalforsamlingen i Det Danske Luftfartsselskab den 6. marts 1956 i Ingeniørhuset kom civilingeniør Per Kampmann med nogle udtalelser, som gav genlyd: – Revolutionen kommer omkring 1960 med den jetdrevne civile lufttransport. Der kan ikke være tvivl om, at den civile luftfart vil gøre et nyt spring fremefter med denne teknik. Siden krigen er den civile luftfart steget med rundt regnet 16 procent om året, efter 1960 må der regnes med en stejlt stigende kurve. Når SAS får sine jet-linere, vil der kunne flyves mellem Kastrup og New York på 7–8 timer, og på Los Angeles-ruten vil tidsafstanden blive formindsket fra de nuværende 25 timer til 11 timer. Men revolutionen viser sig ikke kun i hastighederne, også i de kommende maskiners kapacitet. En DC-6-B kan transportere 18.000 passagerer over Atlanten om året, jetlineren 70.000 eller mere end kæmpedamperen »Queen Mary« kan befordre på et år. Vi har intet valg, hvis vi vil være med i konkurrencen.

Mens disse udtalelser faldt, lød de første voldsomme ekko omkring projektet til kæmpehotellet og Air Terminalen i Hammerichsgade, 56 millioner kroner. Noget tilsvarende havde man aldrig været præsenteret for. Bølgerne gik højt, før låneforhold og byggetilladelser var i orden. Kæmpehotellet skulle være færdigt ved optakten til jet-alderen.

Ved årsskiftet underskrev direktør Henning Throne-Holst på det skandinaviske luftfartskon-sortiums vegne en ordre på $\frac{3}{4}$ milliard kroner om DC-8 jet hos Douglas-fabrikkerne. Samme dag var den første af de nye propeldrevne DC-7 C på vingerne i Californien. SAS havde bundet sig til 8 af denne type samtidig med, at Boeing-fabrikkerne havde lagt ud med tilbud til luftfartselskaberne om jet-passagerlinere, der kunne flyve 700–800 kilometer i timen med 130–150 passagerer. Der anedes drama omkring dette milliardspil. Jet-kapløbet var brudt løs, Pan American bestilte 20 Boeing 707 jetlinere og 25 Douglas DC-8. På det tidspunkt eksisterede Boeings jet kun som flyvende tanker og i militær transportversion. Hos Douglas var DC-8 kun på tegnebrættet og som model i vindtunnelen. Og det var på det tidspunkt, at briterne sendte deres stolthed, den fire motorers meget smukke jet-liner »Comet« fra de Havilland-fabrikkerne, på rekordflyvning Jorden rundt.

Konkurrencen pressede selskaberne ind i kapløbet. En DC-7-C, det hidtil dyreste luftfartøj, kostede 18 millioner kroner – en DC-8-jet ville

koste 50 mill. kr. Investeringsudgifterne gav de mindre sangvinske kuldegysninger. Hvad ville dette føre til i modgangstider? Men den fremsynede nægtede negativ tænkning og sagde: Udviklingen kan ikke standses. Hvert 12. minut starter eller lander et rutefly i atlanttrafikken.

1948 fløj 253.000 over Atlanten, mens 637.000 valgte skibene. 1954 fløj 578.000, en stigning på 129 procent, skibsfarten havde 938.000. Snart vil flere flyve end sejle mellem Europa og Amerika! Men luftfart er sensibel virksomhed. Fremtidsprognoser er ét, virkelighed noget andet. Det satte ind med økonomisk recession i USA og Canada, og pludselig sad den internationale luftfart i den fælde, den selv havde skabt.

I Kastrup ville man ikke »tages på sengen«. Man begyndte at forberede cementbanerne til de større, tungere og hurtigere maskiner efter verdensluftfartsorganisationen ICAOs forskrifter. Der blev givet bevillinger til disse forbedringer af baneanlæg og samtidig til forberedelse af permanent lysanlæg i banerne. Men forudsætningen for, at den danske stat ville gå ind for nye store investeringer i Københavns Lufthavn måtte være, at Kastrup blev centrum for SAS-jettrafik. Det lykkedes Per Kampmann at fremskaffe denne garanti.

1956 begyndte med isvinter. Der indførtes døgn-drift med post- og godsmaskiner, og på en enkelt februardag 28 dobbeltflyvninger til Fyn og Jylland. Den første Super Cloudmaster blev under issituationen sat ind i provinstrafikken, som gav over 3000 flyverejsende om dagen, da nødflyvningerne kulminerede.

Foråret bragte en ny jet-bæbuder til Kastrup, den jet-propeldrevne britiske Bristol »Britannia« til 100 passagerer, og det samme forår bragte det første forslag til lufthavn på Saltholm. Det kom fra læge Per Christensen i et læserbrev til Berlingske Tidende. Det lød: – Efter at SAS har bestilt jettfly til 1960, er der jo som bekendt planer om at udbygge Kastrup Lufthavn med jet-startbane, hvilket vil nødvendiggøre enten udvidelse ud i Øresund eller over Amager Landevej eller begge dele. Ved at betragte planen for en bro-tunnelforbindelse mellem København og Malmö får man imidlertid den idé, at Saltholm muligvis kunne bruges til jet-flyveplads. Blev den blot inddiget og drænet, er terrænet som skabt til flyveplads. Her kan uden vanskelighed anlægges selv de længste startbaner, og indflyvningen kommer ikke til at kollidere med skibsfarten. Hvis der var en tunnelforbindelse under Drogden til København, ville trafikken til og fra lufthavnen let kunne afvikles, og afstanden til Københavns centrum ville kun blive få kilometer længere end fra Kastrup. Man ville få en lufthavn, der let kunne møde eventuelle krav om yderligere udvidelser. Man ville spare de dyre og måske hurtigt utilstrækkelige udvidelser i Kastrup Lufthavn. Befolkningen i Ka-

strup ville blive forskånet for jetmaskinernes ulidelige støj. Endelig kan det påpeges, at en sådan lufthavn efter etableringen af en fuldstændig Øresundsforbindelse også ville kunne betjene Malmö og Skåne. Man ville måske derfor kunne få svensk bidrag til finansieringen.

Der var bladstrejke, da et helikopterstyrt indtraf i lufthavnen den 6. april 1956. Flyverløjtnant Kai Berthelsen og flyvermath Niels Vagn Møller dræbtes ved nedstyrtningen, der skete fra 50 meters højde. Helikopteren eksploderede ved nedslaget.

De gyldne 50'ere i Københavns Lufthavn fik en ekstra forgyldning sommeren 1956, da »Copenhagen Gateway« blev åbnet. Mændene bag idéen var stationschef Helge Skjoldager og SAS' nye salgschef i Danmark, den 33-årige Erik Østbirk, der tidligere havde været hos TWA og Pan American. SAS gik ind på at ofre millionbeløb på at give passagerer bedre behandling i København end noget andet sted i verden. »Wonderful Copenhagen« blev til under denne serviceindsats, hvor efterhånden turistræfterne kom med ind i billedet. Indledningen blev gjort med et arrangement for 27 medlemmer af filmselskabet Metro Goldwyn Meyers ledelse. De fik et døgn gratis ophold i København på vej til Rom, inklusive hotel, Nordsjællandstur, balletaften, bad og massage på »København« og naturligvis speciel service i lufthavnen, hvor SAS i øvrigt fra juni etablerede et særligt serviceorgan med 20 specialuddannede medarbejdere. Hele arrangementet gennemførtes efter verdensluftfartsorganisationen IATAs reglement for service.

Der indledtes nu en kampagne over det meste af verden for at gøre København til attraktivt rejsemål. Udviklingen i og omkring Københavns Lufthavn tog for alvor fart. Den dynamiske og vidtsynede DDL-formand, civilingeniør Per Kampmann, påviste, at Københavns Lufthavn var blevet en god forretning og en hovedindfaldsport til Skandinavien for stor-turisme. SAS var blevet en af Skandinaviens største eksportindustrier, den danske del af valuta-indtægterne lå omkring 100 mill. kr., og der var 40 mill. kr. i reel valuta-besparelse gennem samarbejdet. Men det måtte betragtes som et at være eller ikke være for SAS, hvis der ikke blev foretaget udvidelsesarbejder for 167 mill. kr. over et seksårigt byggeprogram, så Københavns Lufthavn var beredt til jet-alderen, udtalte Per Kampmann. Mange af de ting, han gjorde sig til talsmand for, viste sig at være rigtige, andre ikke. Han nåede at se SAS hotellet Royal Hotel og Air Terminalen under SAS Invest rejst før sin død, han nåede også at få sine tanker igennem med placeringen af Københavns Lufthavns nye hovedbygning »i tilslutning til Øresundsforbindelsen«. Hvis man her havde fulgt tankerne, der gik mod strømmen, lagt bygningerne oppe ved Amager Landevej og

dengang bygget bajonetbanen hen over Amager, ville mange af de problemstillinger, der opstod en halv snes år senere, have set anderledes ud. De første støjadvarsler var forøvrigt begyndt at melde sig. Først i Amager-Bladet og gennem læserhenvendelser. Men navnlig på det nordiske akustikermøde i Helsingfors i september-oktober 1956, hvor man nedsatte et udvalg til at koordinere kampen i hele Norden mod »den overhåndtagende støjplage i det moderne samfund. Ikke mindst luftfartens problemer, når jet-alderen sætter sine kæmpekræfter ind i lufthavnene og over byerne«. Forslagene om Saltholm-lufthavnen begyndte at melde sig i flere læserbreve fra ingeniørside.

1956 nåede passagertallet i Københavns lufthavn for første gang over en million, og antallet af starter og landinger var steget til over 57.000 på et år. Det største passagertal på en dag havde været 3.727 eller 500 flere end i hele trafikåret 1929! Januar 1957 forelagde trafikminister Kai Lindberg i Folketinget den plan, der skulle sikre Københavns Lufthavns position som nordisk jetcentrum. Over fire år skulle anvendes 168,2 mill. kr. til udvidelser og modernisering. De 72,2 mill. kr. skulle bruges til ny teknisk udbygning af lufthavnen, andre 72 mill. kr. til den ny hovedbygning, 18 mill. kr. til forplads og vejanlæg og 2 mill. kr. til udvidelse af den eksisterende hovedbygning. Bygningen, som bliver 160 meter lang og 67 meter dyb, kan forekomme stor, sagde lufthavnschef Leo Sørensen, men den vil være for lille allerede 1970.

Der stod både entusiastisk fremtids-begejstring og skepsis omkring den udvikling, man forbedrede sig til. Der var af verdensluftfarten bestilt for 16 milliarder kroner maskiner, som endnu ikke eksisterede, og til en trafik som heller ikke eksisterede, erklærede skeptikerne. Mange mente, at jetalderen kom for tidligt, at luftfarten slet ikke var moden til den nye tekniks store genembrud. Skeptikerne fik desværre ret... en overgang. Protektionismen, luftfartens spøgelse, begyndte at vise sig i konkurrencen. SAS, der hidtil havde været alene på polar-ruten, mens de store konkurrenter hovedrystende fulgte eksperimentet, fik nu pludselig konkurrence. Der åbnedes flere og flere polarruter, direkte fra Los Angeles eller San Francisco til London, Paris og Rom. Efterhånden var der 8 konkurrenter om en trafik, der hidtil havde været solopræstationer. Selv om trafikunderlaget voksede, mærkedes konkurrenceindslaget gradvis.

Der opstod også nye trafikmuligheder, Sovjet kom ind i trafikbilledet på Kastrup, præsenterende sin to motorers Tupolev-jet og startede regelmæssig rute, men der var også andre mindre behagelige ændringer, i hvert fald for skandinavisk luftfart, som måtte forudse, efter bevægede skandinavisk-tyske luftfartsforhandlinger i København under statsminister H. C. Hansens

personlige ledelse, at vesttyskerne selv ville overtage deres indenrigstrafik og begrænse SAS-trafikken via Vesttyskland i øvrigt. Det hele afbalancerede sig dog efterhånden i en poolaftale mellem det genopstandne Lufthansa og SAS.

Den 24. februar 1957 kom skandinavisk luftfart påny i verdensprojektørernes skær med SAS åbning af ruten over den geografiske nordpol, via Anchorage i Alaska til Tokio. De nye DC-7-C maskiner muliggjorde denne pionerindsats, som igen for en tid gav Skandinavien en ledende position i storcirkeltrafikken og Københavns Lufthavn en særplacering.

700 var indbudt til Nordpolsfest med ballet i hangarerne, umiddelbart før luftkaptajn Aage Hedall Hansen startede mod Alaska. Blandt gæsterne var 154 internationale presse-, radio- og TV-repræsentanter. Med maskinen fra København var Prins Axel, stats- og udenrigsminister H. C. Hansen, udenrigsminister Halvard Lange og udenrigsminister Östen Unden, nordpols-pioneren general Hjalmar Riiser-Larsen, som i 1926 sammen med Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth fløj luftskibet »Norge« over nordpolen, lederen af Kontiki-ekspeditionen Thor Heyerdahl og repræsentanter for myndigheder og SAS-ledelse. Kl. 22,30 på flyvningen fra København til Alaska skulle de to maskiner, hilse hinanden over nordpolen, og H. C. Hansen skulle her afgive nordpolsdeklarationen, som via Andenes i Norge sendtes til Europa, USA og Australien, hvor 21 radiostationer havde meddelt, at de ville dække begivenheden. Successen på begge sider af kloden var stor. Det blev ruten også.

Åbningsmaskinen på nordpolsruten »Guttorm Viking« fortsatte ad sydruten og gennemførte dermed den første jordomflyvning. Berlingske Tidendes flyvemedarbejder Povl Westphall var med på denne 70 timer og 8 minutter lange flyvning.

Knappt var nordpolsruten åbnet, før nye perspektiver meldte sig. En rute til det fjerne Østen via Moskva over Sibirien til Tokio og Peking. Den ville være 4000 kilometer kortere end nordpolsruten. Men det skulle tage adskillige år, før denne vision blev til virkelighed.

Maskinparken i Københavns Lufthavn begyndte at skifte karakter i 1957. DDL afhændede sine Skymasters og sine 8 svenskbyggede Scandia SAAB. De blev afløst af 16 Convair Metropolitan. SAS foretog endnu en jet-disposition. Man gik ind for den franske to-motore Caravelle, som var under forsøgflyvninger. Den kom til Kastrup den 28. juni og vakte støj-furore. Professor Fritz Ingerslev foretog undersøgelser for Statens Luftfartsdirektorat.

I oktober 1957 henvendte SAS sig til offentligheden i de tre skandinaviske lande om et lån på 105 mill. kr. De 30 mill. kr. skulle udbydes i Danmark og blev tegnet. Statsgarantien på 15,6 mill.

kr. årlig fra 1950 havde SAS ikke hidtil gjort brug af.

En af dansk flyvnings store personligheder døde det år, direktør Knud Lybye, som gennem 30 år havde været med til at præge udviklingen også i Københavns Lufthavn, hvor han begyndte som trafikleder i DDL. Knud Lybye blev kun 59 år.

Den 15. august rammes trafikflyvningen på København af en katastrofe. Rutemaskinen Moskva-Riga-Kastrup ramte under indflyvning til Kastrup den ene af Ørstedsværke's 70 meter høje skorstene og styrtede i Tømmergraven ved Ørstedsværket. Alle 23 om bord omkom. Efter havariundersøgelse menes ulykken at skyldes, at maskinen var ude af kurs og i 200 meter for lav højde men hvorfor har ikke kunnet fastslås. Russerne genoptog flyvningerne den 7. december med to-motore TU-104, flyvetiden Kastrup-Moskva nedsattes med to timer.

Den 17. november nødlandede den britiske fragtmaskine på Borupgårds marker ved Ballerup, ingen kom noget til, maskinen blev totalt vrag. Piloten erklærede, at motorerne svigtede.

Ulykkerne ved indflyvningerne til Københavns Lufthavn i 1957 gav voldsomt genlyd i januar 1958, da flyveleder Henning Thrane i Luftposten, medlemsbladet for Luftfartsvæsenets personaleforening, redegjorde for underbemandingen i lufthavnens sikkerhedstjeneste. Radaren i Kastrup var kun i brug fra kl. 8 morgen til 22 aften. Begge ulykkerne, det russiske rutefly, der ramte Ørstedsværkets skorsten, og den britiske fragtmaskine, som nødlandede i Ballerup, skete i de tidlige morgentimer. Havde radaren været i drift, ville den russiske maskine kunne have fået PPI-indflyvning, hvor piloten dirigeredes på radar og til stadighed oplyses om afstanden til landingsbanen og flyvehøjden, hvor fartøjet skal befinde sig i den pågældende afstand. Den engelske maskine var nummer to til landing og blev forsinket 15 skæbnesvangre minutter af den forliggende maskine, som havde haft svært ved at navigere ned til banen.

Flyveleder Thrane fastslog i sin kritiske redegørelse, at man søgte om 6 mand til radarstationen i døgndrift, men fik kun en. Han anslog, at radaranlægget sparede luftfartsselskaberne mellem 5-10.000 kroner om dagen i afkortet flyvetid. Luftfartsdirektør Gustav Tøisen svarede, at der var mandskab under uddannelse, og at radarstationen fra første maj ville være i døgndrift.

Året startede i øvrigt med meget kraftige snefald, som totalt lukkede samtlige danske lufthavne for et par dage.

Den 24. februar, på årsdagen for indvielsen af verdens første nordpolsrute, kunne SAS bringe den glædelige meddelelse, at der var befordret 5000 rejsende og trafikken gennemført uden en eneste aflysning. Der begyndte at vise sig mange japanske forretningsfolk i Københavns Lufthavn. Turisme kunne der endnu ikke blive tale om på

grund af japanske rejserestriktioner. Derimod havde nordpolsruten bevist sin betydning som handelsvej gennem en konstant stigende fragtmængde fra Kastrup til Tokio og omvendt.

Kritikken af sikkerhedstjenesten i Kastrup forstummede ikke i de efterfølgende måneder. Pilotorganisationerne bakkede flyvelederne op. Der opstod tvivl om, at det ville lykkes at få mandskab til døgndrift på radaranlægget. Bevillinger og uddannelsesrytme var ikke i takt. Midt under denne voksende kritik af manglende bemanning på sikkerhedsanlæggene døde chefen for Danmarks flyveledertjeneste, luftfartsinspektør kaptajn Svend Aage Dalbro efter lang tids sygdom. Han havde utrætteligt kæmpet for at få flyvesikkerhedstjenesten i Københavns Lufthavn bragt op på højeste internationale niveau, klar til at modtage jet-trafikken. Dansk flyvning skyldte denne helstøbte personlighed tak for en stor indsats i glødende tro på den sag, der blev hans livsopgave. Dalbro blev kun 56 år.

Dansk fjernsyn præsenterede i slutningen af marts Københavns Lufthavn som Europas første fuldt udbyggede jet-lufthavn i en udsendelse tilrettelagt af Gunnar Hansen og Hans Jørgen Jensen. Projektet til 170 mill. kr. på vej mod fuldførelsen, baneanlæggene klar til den første jet-trafik med SAS-Caraveller og Aeroflots TU-104. Nyanlæggene har været så omfattende, at man har måttet opgrave og udfylde med 70.000 kubikmeter sand. Der er gået så meget beton til det udvidede banenet, at der kunne bygges en ti meter bred motorvej fra København til Odense af den samme mængde cement. Kæmpemæssige røranlæg for benzin og jetbrændstof var ført igennem fra Benzinøen til Københavns Lufthavn, hvor man anbragte forsænkede hydranter, som kunne kobles til maskinerne ved påfyldnings-slanget. Der blev i 1957 leveret omkring 70 mill. liter brændstof i Københavns Lufthavn, nu kom man op på 900 mill. liter. Skelettet til den nye hovedbygning var rejst, vejanlæggene ved at være gennemført, alt så ud til at Københavns fornyede lufthavn ville være parat efter bestemmelserne til det store jet-premiereår 1960.

Men så brød uvejret løs over verdensluftfarten. Man mærkede for så vidt kun dønningerne i Københavns Lufthavn, hvor passagertallet steg til 1.396.200 i 1958 og passerede halvdanden million i 1959 nemlig 1.565.705. Antallet af operationer havde en tilsvarende stigningstakt, og luftgodsmængden voksede og voksede. Det var luftfartselskaberne og deres egen økonomi, det gik ud over. Verdensluftfarten vandede sig under investeringerne og omkostningspåvirkningerne ved overgangen til jet-trafik.

Skandinavisk luftfart forhandlede om yderligere lån i USA. Regnskabsåret 1957-58 sluttede for første gang i en årrække med underskud til Det Danske Luftfartselskab på en halv million kroner. Civilingeniør Per Kampmann, der netop havde

nået at cementere det planlagte direkte samarbejde mellem SAS og det schweiziske Swissair, blev alvorligt syg. Han fik set Royal Hotel og Air Terminalen stå omtrent færdige da han døde den 7. april 1959, 66 år gammel. Kampmann, som på så mange måder havde præget flyvningens udvikling i Danmark og Skandinavien og for den sags skyld også på Københavns Lufthavn, var blevet indvalgt i Det Danske Luftfartselskabs bestyrelse ved reorganisationen i 1937. Fra 1940 til sin død var han bestyrelsesformand og fra 1947 til 1951 samtidig DDLs administrerende direktør. »Kampmanns skabende fantasi, hans flid og evne til at overvinde vanskeligheder bidrog på værdifuld måde til at grundlægge det samarbejde baseret på gensidig forståelse, som nu råder inden for SAS«, hed det i selskabets årsberetning. »Inden for DDLs bestyrelse er tabet af Kampmann smerteligt, fordi samarbejdet med ham var forbilledligt, og fordi han som ingen anden havde levet sig ind i luftfartens komplicerede problemer. Han vil blive mindet i stor taknemmelighed både som menneske og leder«. De, der var i nær kontakt med Per Kampmann vidste, at han havde forudset de enorme vanskeligheder, som luftfarten skulle komme ind i, vanskeligheder der blev så store, at det en overgang syntes at gå hårdest ud over SAS, indtil verdensluftfartens dystre økonomiske mønster blev klart for alle.

Under forhandlinger i Stockholm var de tre skandinaviske lande blevet enige om at indføre passagerafgifter for benyttelse af lufthavnene. Der blev fra første april 1958 opkrævet 7 kr. af alle afrejsende, internationale passagerer, 2 kr. af de Malmö-rejsende, mens indenrigsruterne blev fritaget. Samtidigt forhøjedes lufthavnsafgifterne i København til 610 kr. for en DC-7-C, mens afgiften i Amsterdam svarede til 233 kr., i Los Angeles 149 kr., New York 290 kr. og Norge 481 kr. Kun Sverige var dyrere med en afgift på kr. 630. 16 fremmede luftfartselskaber og SAS sendte en protestskrivelse til trafikminister Kai Lindberg, understregende, at Kastrup blev den dyreste lufthavn efter at der også var indført passagerafgifter.

Imens rullede den første DC-8-jet fra samlebåndet hos Douglas-fabrikkerne i Long Beach i Californien.

Trods den alvorlige luftfartsøkonomiske udvikling fastholdt Københavns Lufthavn sin position som nr. 4 i Europa efter London, Paris og Rom. Trafikminister Kai Lindberg erklærede, at der ikke kunne være tvivl om, at det var en rigtig disposition at anvende 170 mill. kr. til udvidelse af Københavns Lufthavn, og vicedirektør i Statens luftfartsdirektorat, Hans Jensen, sagde, at den ny lufthavnsbygning i hvert fald kunne bstride trafikken 10 år efter ibrugtagningen, altså indtil 1970, hvor der ventedes henimod 2 millioner passagerer. Den 52-årige flyveleder Arvid Hansen, der blev udnævnt til luftfartsinspektør

og chef for Danmarks Flyveledertjeneste efter afdøde luftfartsinspektør Sv. Aa. Dalbro, håbede på en afbalancering af den civile og militære jett-flyvnings sikkerhedssystemer. Han havde en periode været knyttet til verdensluftfartsorganisationen ICAOs hovedkvarter i Montreal med tilrettelægning af sikkerhedstjenesten. Diskussionen om underbemandingen af sikkerhedstjenesten i Kastrup fortsattes i øvrigt med uformindsket styrke. Dansk Flyvebesætningsforening henvendte sig direkte til Folketingets udvalg om tjenestemandsløven med en advarsel mod at udsætte flyvesikkerheden for alvorlige konsekvenser. Resultatet af en række forhandlinger førte til, at Luftfartsdirektoratet kunne opslå 44 stillinger i Statstidende.

Den 21. juni var der rejsegilde på Københavns Lufthavns nye ekspeditionsbygning, det største byggeprojekt landet endnu havde set. »Om 18 måneder begynder passagerstrømmen under dette vældige betontag. Et efter danske forhold usædvanligt byggeri både i størrelse og tempo. Der er lagt et stramt program, som hænger sammen med den eksplosive udvikling inden for den civile luftfart. Jeg betragter den indsats, der her gøres, som en meget vigtig faktor for det danske samfund,« sagde ministeren og føjede til: »Det er mit indtryk, at luftfartens folk på bedste måde har forstået at bygge på og videreføre skibsfartens traditioner. En lufthavn har også en anden, og ikke mindre vigtig, opgave, den er mere end noget andet byggeri med til at vise et lands ansigt udadtil.« Direktør Viggo J. Rasmussen, SAS, talte på de kommende brugeres vegne og takkede ministeren for hans interesse og det vid-syn, han havde vist det nye erhverv: luftfarten. Lufthavnschef Leo Sørensen, der var vendt hjem fra konference i London med 17 nationer, sagde på baggrund af det efterhånden voksende antal støjklager, at man på konferencen havde fået oplysninger om, at en ny teknik var på vej, så man kunne dæmpe jet-støjen. Det var fremgået af lydbåndoptagelser, at en stor jet-maskines støjstyrke kan bringes ned til mindre end det støjniveau, en DC-7-C frembringer.

Hvordan så Københavns Lufthavn ud i det år, hvor man rustede sig til en helt ny epoke. Rundvisningerne var ophørt på grund af aktiviteten på lufthavnsområdet. Publikum kunne kun på afstand følge udviklingen, som forandrede denne del af Amager. Gennem opfyldningsarbejder havde lufthavnen gjort øen 40 tønder land større. Fra den yderste kant på det opdæmmede område indtil det gamle Krudthus, var der en halv kilometer. Da Krudthuset i sin tid åbnede var det en »sørestaurant« lige ud mod Øresund. Nu var Krudthuset rød- og hvidtørnet, anvendtes til mange luftfartsmæssige formål og til bolig for restauratør Svend Hammer. Lufthavnen var nu på 1.270 tønder land, altså så stort som et gods. Der dyrkedes 133 hektar med rug, byg, hvid- og

rødkløver, sukkerroer og sennep mellem startbanerne. Dette lufthavnslandbrug gav en brutto-indtægt på 230.000 kroner om året. Når man er klar til jettrafikken, vil lufthavnen have dækket et areal på 1,5 millioner kvadratmeter med beton, som kan bære fly, der vejer flere hundrede tons. Det specielle brandvæsen og redningskorps, som lufthavnen rådede over, svarede til det, man havde i en by på 150.000 indbyggere. De 7 køretøjer, man rådede over, kunne lægge 53.000 liter skum i minuttet. Der var døgnvagt på lufthavnens brandstation. Der fandtes 16 hangarer på lufthavnsområdet, og der var gennem årene investeret 120 mill. kroner, hertil kommer de 170 millioner, der repræsenterede det store byggeprojekt, som var i gang.

Lufthavnens indtægter er i år 12 mill. kr., driftsudgifterne omkring 5 millioner. Der er omkring 7 millioner kroner til forrentning og afskrivninger. Det var en indtægtsgivende virksomhed. Indtægterne kom fra leje- og landingsafgifter. For eksempel kostede en DC-7-C 610 kr. og en DC-6-B 457 kroner, men når SAS får sine DC-8 jet, vil de koste 1228 kroner, hver gang landingshjulene rører betonbanen. Lufthavnsskatten gav i juli 208.000 kroner. Der er i øjeblikket 15 luftfartselskaber, der driver rutetrafik på Kastrup. Man begynder at tale om selskabs-rejseluftfart med charterfly, en gruppe rejsebureauer har lejet en fire motorers Argonaut til vinterrejser til solens lande.

På den største rejsedag i dette år var der 5.147 passagerer. Lufthavnen er efterhånden blevet arbejdsplads for 3-4.000, deraf er godt 1.500 hos SAS.

De færreste kan forestille sig størrelsen af den bygning, som netop har været midtpunkt for rejsegilde. Den ny »luftbanegård« som er på 10.000 kvadratmeter eller to tusinde flere end hele Københavns Hovedbanegård inklusive afgangs-, ankomst- og billethal. Københavns Lufthavn har sin egen kraft-varmecentral, der i fjor leverede 32 procent af det samlede elektriske forbrug, nu skal den fra 1960 præstere opvarmning til arealer, der modsvarer 7.000 to-værelses lejligheder med bad, og det vil igen sige, at omkring 20.000 mennesker vil kunne få varme fra denne central en kold dansk vinter.

Byggetempoet forceredes i vinteren 1958-59, man ville have alt udendørs arbejde overstået før frosten satte ind. Lufthavnen udvider for tiden med 2 mill. kr. om måneden. Det kan allerede nu ses, at byggeudgifterne bliver større end beregnet.

Der var andre udgifter, som blev større end beregnet. Det måtte SAS erkende. Man sluttede regnskabsåret 1959-60 med et underskud på 84 mill. svenske kroner. På sit store rutenet mærkede det skandinaviske luftfartsselskab virkningerne af det internationale luftfarts-økonomiske uvejr, som gav protektionismen nyt liv. Mange

lande søgte at hjælpe deres egne selskaber ud af vanskelighederne, der først og fremmest skyldtes overrumplende udgifter ved anskaffelsen af jetmateriellet, omskoling, tekniske investeringer og meget andet. SAS pådrog sig store gælds- og afdragsforpligtelser og tab ved kapitalplaceringer i udenlandske selskaber. DDLs tab var i det sorte år 32 mill. kr. Næste år blev det på 25,5 mill. kr.

Situationen havde krisens karakter. Et embedsmandsudvalg undersøgte behov for kapital. Det resulterede i at der i løbet af juni 1961 af regeringerne i Norge, Sverige og Danmark fremsattes lovforslag, som sikrede 210 mill. svenske kroner ny kapital, hvoraf der fra dansk side skulle tilføres 60 mill. kr.

Direktør Curt Nicolin blev »lånt« af den svenske koncern ASEA. Det blev hans opgave jernhårdt at gennemføre en rationaliseringsproces, der allerede i et års tid havde været under forberedelse med amerikansk konsultant bistand. Målet var at genoprette det skandinaviske luftfartsselskabs økonomi. Hele denne proces kunne ikke undgå i hvert fald indirekte at påvirke tingenes tilstand i Københavns Lufthavn, mens SAS ligesom mange andre internationale luftfartsselskaber undergik kraftige strukturændringer. »De gyldne 50'ere« blev brat afløst af barsk optakt til 60'erne.

Januar 1959 åbnedes den ny Air Terminal i Hammerichsgade, og der var rejsegilde på det 20-etagers Royal Hotel, der skulle være klar til sæsonen 1960.

Foråret bragte arbejdskamp, som en periode truede med standsning af hele den skandinaviske trafik, men den 24. marts blev trafik-rytmen igen normal. Martskonflikten betød 11.000 tabte passagerer for SAS og i kroner et tab på flere millioner.

Foråret bragte jet-alderen ind i skandinavisk rutefart. Den elegante franske to motorers Caravelle åbnede ruten til Beirut den 26. april. Samme dag anmodede statens støjudvalg om en bevilling på 50.000 kroner til undersøgelser af Kastrups jetstøj, som kunne få betydning for beslutningen om placeringen af et nyt hospital på Amager ved Saltværksvej. Professor Fritz Ingerslev, der som akustiker er medlem af regeringens særlige udvalg vedrørende jetstøj, har allerede nogen tid foretaget undersøgelser.

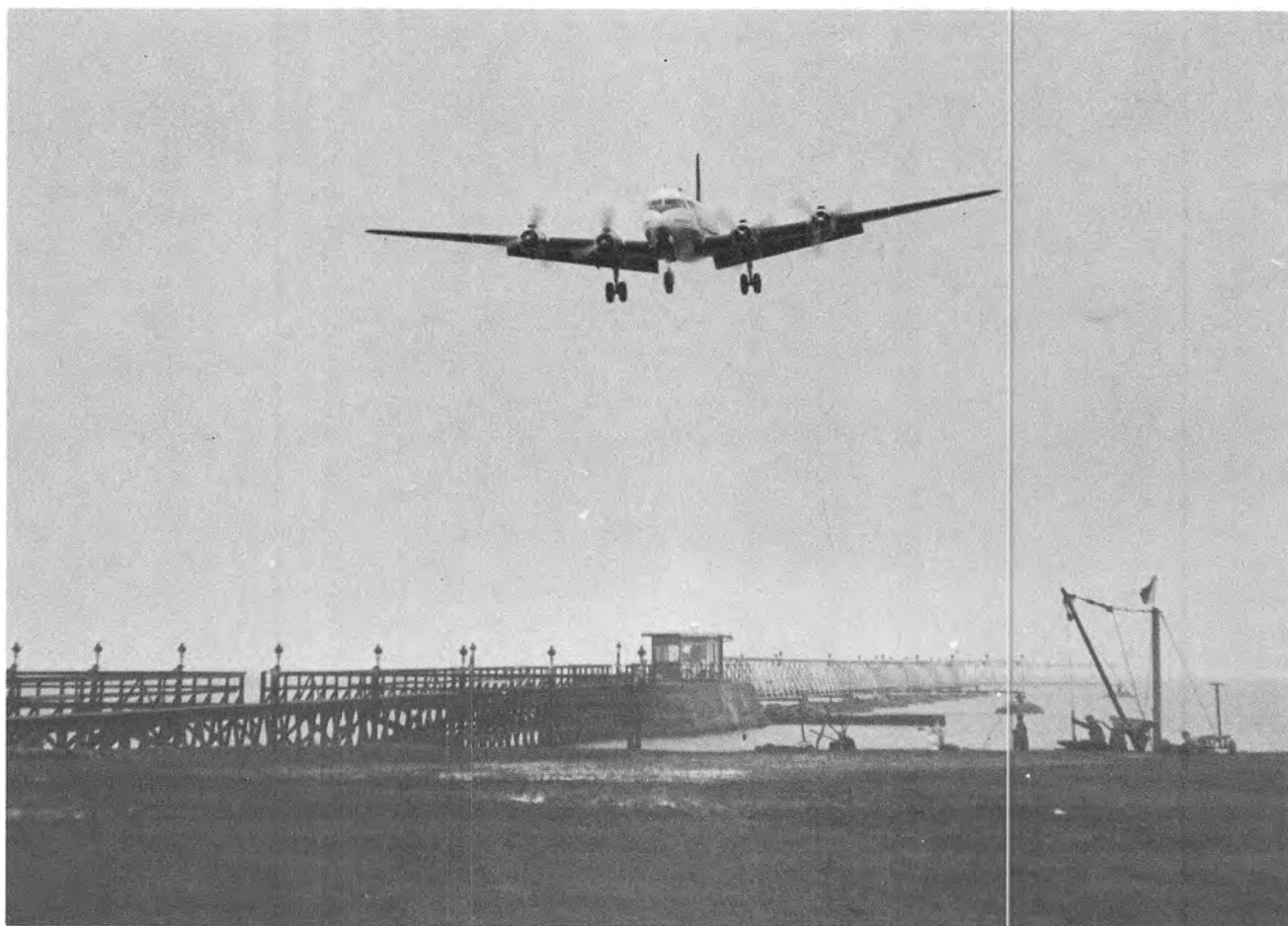
Motorafprøvninger på Caravelle-jet'en gav telefonstorm. Fra lufthavnsfunktionærerne fremsattes krav om beskyttelse mod støjgenerne. Den følgende weekend afholdtes det første store flyvestævne i Skovlunde. 25.000 overværede »de stilfærdige kunstofflyvninger«.

Maj måned bragte prominente besøg i lufthavnen. Først Indonesiens præsident Sukarno, der kom i eget fly, derefter shahen af Iran.

Under en præsentationstur med SAS' nye Caravelle over Danmark modtog statsminister H. C.

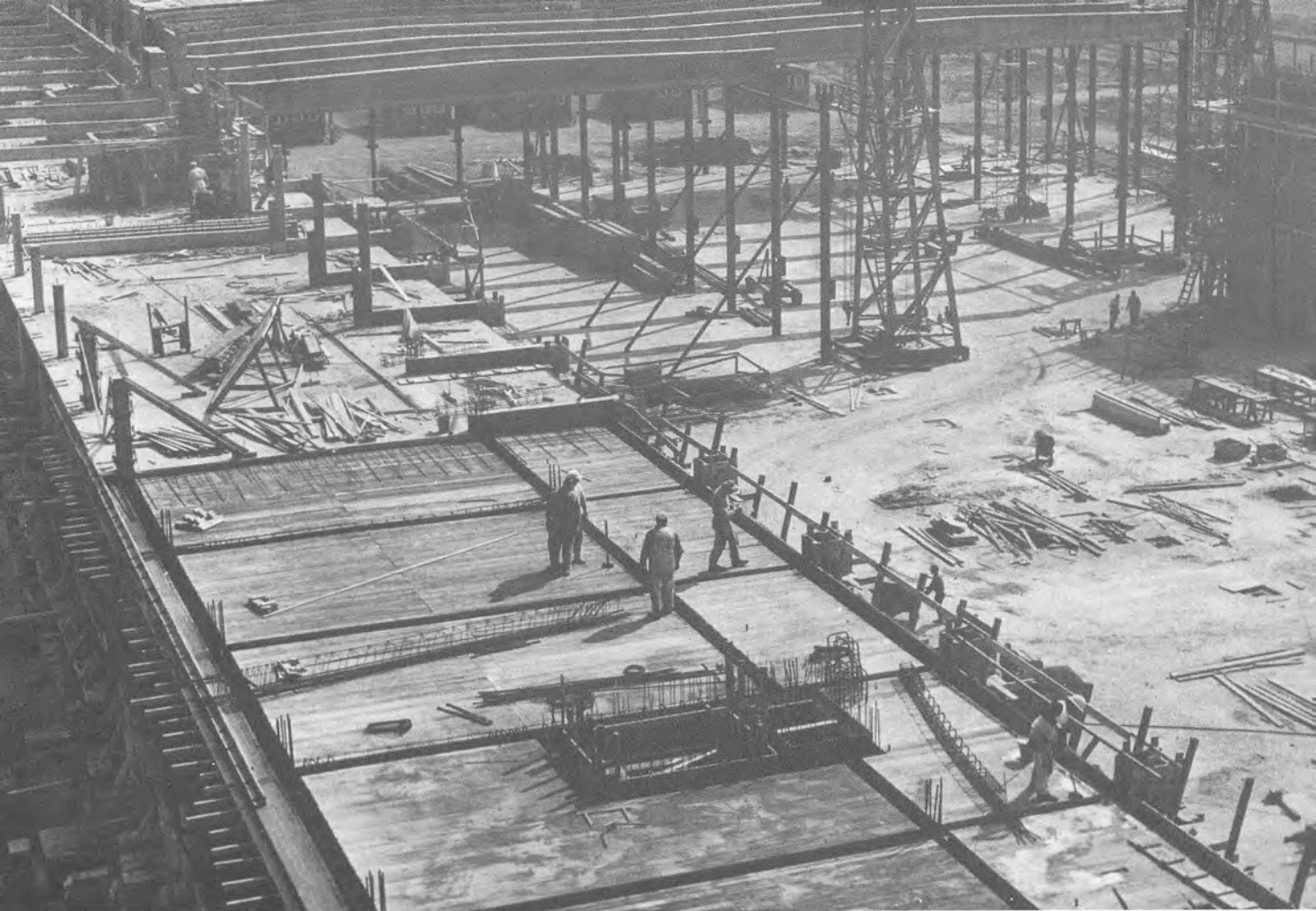
Hansen Pressens Luftfartsmedarbejderes flyvepokal, som hvert år uddeles til en mand eller kvinde, som i særlig grad har vist flyvningen til lid og støtte. Redaktør Walter Hjuler overrakte pokalen, mens Caravellen drøede over Sjælland i 6 kilometers højde og med 800 kilometers fart. »Vi kender alle de lange rejser, statsministeren har foretaget og beder Dem modtage pokalen som et synligt bevis på den anerkendelse ikke blot alle luftfartsjournalister, men alle, der til daglig beskæftiger sig med flyvning, gerne vil give udtryk for,« sagde Walter Hjuler.

OPERATIONER		PASSAGERER		LUFTGODS (tons)	
1925 –	2.298	1925 –	5.082	1925 –	–
1926 –	2.654	1926 –	7.792	1926 –	10,6
1927 –	3.166	1927 –	9.181	1927 –	27,9
1928 –	2.876	1928 –	7.438	1928 –	55,9
1929 –	3.227	1929 –	9.218	1929 –	82,5
1930 –	4.020	1930 –	8.569	1930 –	141,0
1931 –	5.451	1931 –	11.248	1931 –	147,6
1932 –	5.773	1932 –	12.156	1932 –	103,1
1933 –	6.127	1933 –	20.759	1933 –	121,5
1934 –	7.589	1934 –	33.639	1934 –	177,2
1935 –	8.666	1935 –	36.661	1935 –	219,5
1936 –	10.902	1936 –	42.880	1936 –	284,6
1937 –	22.754	1937 –	57.361	1937 –	601,4
1938 –	32.508	1938 –	65.178	1938 –	897,0
1939 –	49.458	1939 –	71.750	1939 –	1.066,2
1940 –	8.686	1940 –	45.266	1940 –	1.662,6
1941 –	4.558	1941 –	35.727	1941 –	892,3
1942 –	4.624	1942 –	44.800	1942 –	901,7
1943 –	3.666	1943 –	37.850	1943 –	666,5
1944 –	934	1944 –	30.139	1944 –	614,1
1945 –	5.957	1945 –	52.924	1945 –	388,8
1946 –	41.560	1946 –	233.254	1946 –	2.043,0
1947 –	34.536	1947 –	262.743	1947 –	4.081,2
1948 –	43.898	1948 –	290.874	1948 –	3.440,2
1949 –	43.785	1949 –	310.440	1949 –	7.798,1
1950 –	46.173	1950 –	378.145	1950 –	6.498,2
1951 –	46.755	1951 –	439.806	1951 –	7.968,0
1952 –	54.631	1952 –	554.926	1952 –	9.123,0
1953 –	53.727	1953 –	657.147	1953 –	11.031,0
1954 –	55.759	1954 –	703.892	1954 –	10.995,0
1955 –	56.216	1955 –	8.37.883	1955 –	12.470,0
1956 –	57.069	1956 –	1.141.649	1956 –	14.988,0
1957 –	62.969	1957 –	1.242.234	1957 –	17.081,0
1958 –	65.601	1958 –	1.398.200	1958 –	19.870,0
1959 –	63.777	1959 –	1.565.705	1959 –	24.668,0



Landing bane 22 over Calvert-belysningen





Der bygges i lufthavnstempo



Kantinebygning

Briefingbygning

Finger A

Finger B

Trafiktårn



Det talte man om:

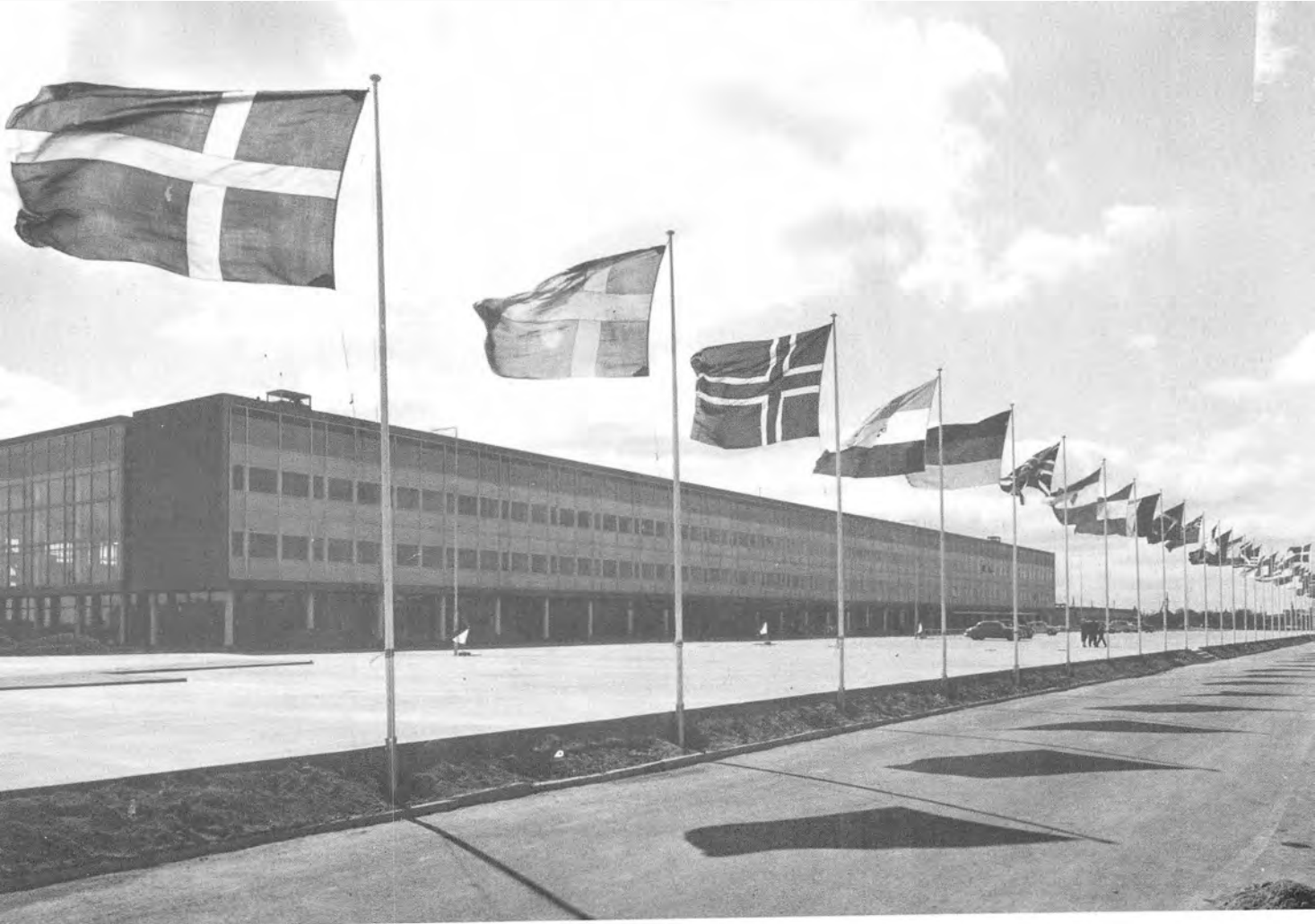
Statsminister H. C. Hansen dør, 53 år gammel. Viggo Kampmann bliver statsminister. Jens Otto Krag udnævnes til udenrigsminister. – Isvanskeligheder i Limfjorden. – På årsmødet i Odense erklærer Danmarks Liberale Arbejderbevægelse, at det er urimeligt, at hundrede tusinde ikke-socialdemokratiske arbejdere gennem deres fagforeninger skal tvangsbidrage til en partipresse, som efter deres opfattelse modarbejder lønarbejdernes egentlige interesser. – I Århus indvier læge Vincent Næser sammen med blandt andre pressehistorikeren Svend Thorsen Dansk Pressemuseum. – Vejle Amts Avis må ophøre at udkomme. – København har fået sit første storhotel Royal Hotel – og Air Terminalen. – Under de olympiske lege i Rom har dansk fodbold særlig succes. – Poul Elvstrøm vinder endnu engang olympisk guld.

Sovjetunionen forbløffer verden ved at sende den første mand ud i rummet. Major Juri Gagarin bliver hyldet som folkehelt, da han vender tilbage fra historiens første rumfærd. – Grønlandsfly etableres i et samarbejde mellem Den Kongelige Grønlandske Handel, Det Grønlandske Landsråd, Kryolitselskabet Øresund og SAS. – Der er alvorlige problemer i det skandinaviske luftfartsselskab ved overgangen til jetalderen. – Dr. Marcus Wallenberg henter den unge dynamiske leder af ASEA-koncernen, direktør Curt Nicolin, til SAS som midlertidig rationaliseringsekspert og enerådig leder. – Den lille Havfrue på Langelinie har under en natlig operation fået håret farvet og er blevet forsynet med påmalet busteholder og trusser. Politiet er uden spor. – Under de olympiske lege i fjor døde den unge danske cykelrytter Børge Enemark. Han blev hængt ud for doping. Dagbladet B.T. forfulgte sagen. Nu er beskyldningerne officielt trukket tilbage.

Kampene i Vietnam fortsætter med uformindsket styrke. – Der er voldsomme racestridigheder i Mississippi. – Den russiske rumpilot major Juri Gagarin og hans hustru besøger København. Gagarin udnævnes til æresmedlem i Eventyrernes Klub. – Den hidtidige chef for SAS' danske region Viggo J. Rasmussen udnævnes til administrerende direktør for Tuborg. – En anden fremtrædende SAS-medarbejder direktør Hans Erik Hansen, som er i direktionen for Thai International i Bangkok, bliver direktør i Gutenberghus.

Prisbølgen fortsætter. Der udløses foreløbig to nye dyrtidsportioner. – Amerikas præsident John F. Kennedy myrdes i Dallas. Den mistænkte Lee Harvey Oswald myrdes af natklubejeren Ruby på vej til retten. Lyndon B. Johnson bliver USAs nye præsident. – Tronfølgeren prinsesse Margrethe er på rejse i Det fjerne Østen. Hun besøger Indien, Thailand, Malaysia, Singapore, Hongkong og er gæst hos Japans kejser i Tokio. Den store rejses organisator er ambassadør Ebbe Munck. – Det Danske Akademis litterære pris for 1968 overrækkes digteren Jens August Schade.

5.500 idrætsfolk fra mere end 100 nationer deltager i de olympiske lege i Tokio. Danmarks medaljehøst er denne gang beskeden. – De tvungne stænklapper på bilerne møder stor protest, det ender med, at tvangen ophæves. – Prinsesse Anne-Marie vies i Athen til kong Konstantin. – Falske malerier af Oluf Høst og Jens Sørensen er sat i omløb. – Der opdagedes også falske 100 kronesedler omsat både i Danmark og i udlandet. – Efter folketingsvalget fortsætter regeringen Krag.



30. april 1960 – Lufthavnsbygningen indvies



Protest-årene

Sommeren 1959 bragte det første danske charterluftfartselskab til verden. A/S Flying Enterprise lagde ud med to Argonaut-maskiner. Initiativtagerne var højesteretssagfører Hans O. Christensen og den tidligere fragtchef i SAS, Hans Linde, der brød ud, fordi SAS ikke interesserede sig for charterflyvningens muligheder. Han havde forinden haft drøftelser med pastor Eilif Kroger, Tjæreborg, som i en årrække havde drevet busrejsebureau, og nu ville sende kunder med fly. Hans Linde erklærede, at han ikke agtede sig ud i konkurrencen med SAS. Han havde kontrakter for hele den kommende sæson, sagde han.

Hen på sommeren brød støj-proteststormen løs. Beboergrupper på Amager krævede forbud mod Caravelle-jet om natten og forbud mod motorprøvning før kl. 7 morgen. Luftfartsdirektoratet lovede at foretage undersøgelser. Men derved blev det ikke. Protestbølgen skulde videre. En villaejer i Kastrup fik bevilget fri proces til en sag mod Ministeriet for offentlige Arbejder. Villaejeren krævede, at staten skulle overtage hans hus for 65.000 kr.

Grundejerforeninger gik i aktion. Det endte med et personligt møde med statsminister H. C. Hansen og trafikminister Kai Lindberg. »Hvad mangel på søvn betyder, kan Amager-lægerne tale med om«, udtalte grundejerforeningsformand J. Elmelund Larsen, som anbefalede at flytte lufthavnen til Saltholm. Borgmester J. Elkær-Hansen manede til besindelse. Proteststrømmen tiltog i styrke op til mødet med statsministeren den 9. november. Her lovede H. C. Hansen og Kai Lindberg, at man ville gøre, hvad der var muligt for at dæmpe ulemperne, men af konkurrencehensyn kunne man ikke lukke Kastrup om natten, sagde trafikministeren, som overfor deputationen i øvrigt understregede, at støjplagen ville mindskes betydeligt, når udvidelsesarbejderne i lufthavnen var tilendebragt. Under det store byggearbejde forstærkes støjplagen, fordi man benytter visse baner mere end under normale forhold, blandt andet 09-27, som bringer trafikken ind over de bebyggede områder. Han forudså i øvrigt, at maskinerne i fremtiden blev mindre støjende. I november kom det til nye møder mellem protesterende grundejere og myndighederne. I december diskuterede Folketinget støjproblemerne. Her gentog trafikministeren, at det under den skærpede internationale konkurrence ikke ville være muligt at lukke Københavns Lufthavn i nattetimerne. Stockholm åbnede sin nye jet-lufthavn Arlanda, den første med fuld jettfriehed i Europa. Til gengæld blev jettflyvning på Bromma

forbudt, det samme gjaldt Oslo-lufthavnen Fornebu.

Trafikåret 1960 begyndte katastrofalt. Den 19. januar styrtede SAS Caravellen »Orm Viking« ned i Tyrkiet. Den ramte under landing et bjerg. 41 omkom. Maskinen var startet fra Kastrup om formiddagen kl. 1144, havde foretaget landinger i Düsseldorf, Wien og Istanbul og var ved at lægge an til landing i Ankaras Esenboga-lufthavn. 7 af de omkomne var danske. Der var intet unormalt meldt fra flyets kaptajn, nordmanden Lars Redtved, under indflyvningen. Katastrofeårsagen kan have været isdannelser.

SAS bestilte yderligere et antal Caravelle-jet og kom op på i alt 16. Det viste sig i øvrigt, at de nyere udgaver var mindre støjende.

Den 30. april 1960 indviedes den nye lufthavnsbygning. Hele projektet i Københavns Lufthavn var steget til 185,3 millioner kr. 50 nationers flag vajede foran den 160 meter lange bygning, og bag glas- og aluminiumsfacaden kastede unge, lyse birketræer og gigantiske grønne planter og masser af lykønskingsbuketter festskær over den kæmpemæssige, ufærdige hal, hvor 700-800 indbudte var samlet, da kongen og dronningen ankom. Radioorkestret under Grethe Kolbe var anbragt på restaurant-etagen. Den store stemning og atmosfæren, som skulle give oplevelsen og perspektivet bag dette Danmarks største byggeprojekt, udeblev af en eller anden grund, skønt så mange gode kræfter var sat i sving. Karakteristisk var det, at indvielsesdagens oplevelse var udendørs, da kongen klippede tovet over med de 10 rød-hvide balloner, som gik til vejrs, netop som den store DC-8-jet svingede ind på forpladsen. Den, der havde fået denne idé, gav dagen kolorit. Kongen trådte frem og udtalte til jet-akkompagnementet gode ord for lufthavnens og luftfartens fremtid. Derefter gik kongeparret sammen med trafikminister Kai Lindberg om bord i DC-8'eren »Dan Viking« og beså det store, nye fly sammen med SAS-formanden, direktør Sigurd Pedersen, den administrerende direktør Åke Rusck og viceadministrerende direktør Viggo J. Rasmussen.

Forud var gået modtagelsen foran lufthavnsbygningen, hvor trafikministeren sammen med departementschef Palle Christensen, som også er medlem af SAS-ledelsen, tog imod sammen med luftfartsdirektør Gustav Teisen, vicedirektør Hans Jensen og lufthavnschef Leo Sørensen. I sin indvielsestale sagde trafikministeren blandt andet: »Lufthavnen er for hele landet porten udadtil og et led i det internationale samkvem, såvel økonomisk som kulturelt. Lufthavnen og dens byg-

ninger er samtidig i højere grad end noget andet byggeri Danmarks ansigt udadtil. Det er derfor vigtigt, at dette indtryk bliver så tiltalende som muligt. Luftfarten er endvidere i meget høj grad med til at bringe fremmed valuta til landet og dermed med til at skabe bedre arbejdsvilkår for landets borgere.« Han sluttede med at love lufthavnens naboer at søge at begrænse ulemperne så meget som muligt. Derfor er der nu indført visse restriktioner i trafikken. »Vi vil søge at nå dertil, at forholdene bliver tålelige, men fuldstændig at fjerne ulemperne tør jeg ikke love. Over for den enkelte borgers interesse i at leve i rolige omgivelser står imidlertid samfundets interesse i at drage nytte af de investeringer, der er foretaget, og af de fordele, en intensiv lufttrafik bringer med sig.«

Den 10. maj blev den nye lufthavnsbygning langsomt taget i brug. Der var nu 28 jet-operationer om dagen fra Kastrup. Støjgenerne og dermed protesterne voksede i styrke. Indenrigsminister Søren Olesen omstødte et forbud mod jettflyvning på den startbane, der peger ud mod St. Magleby kommune. Forbudet var nedlagt af den lokale sundhedskommission. Statens Luftfartsdirektorat påpegede over for Indenrigsministeriet, at et sådant forbud ville være ensbetydende med total lukning af lufthavnen.

En begivenhed af mere optimistisk karakter lavede lidt op imellem de tunge skyer, der på den tid hang over skandinavisk luftfart. Den indtraf i juni, da SAS indsatte sine DC-8-jet på polar-ruten. Prins Axel fløj til Los Angeles med tronfølgeren prinsesse Margrethe, prinsesse Astrid af Norge og prinsesse Margaretha af Sverige. Prinsesseflyvningen blev en stor succes og skabte ny publicity omkring de tre luftfartssamarbejdende nationer og om »Copenhagen, The Gateway to Europe«.

Imens fortsatte støjprotesterne på Amager med nye sagsanlæg mod Trafikministeriet, denne gang fra Grundejerforeningen »Magle Villaby«. Staten blev opfordret til at købe en række villaer. Natten til den 5. juli blev den nye lufthavnsbygning officielt taget i brug. Overflytningen af alle funktioner blev gennemført, så trafikken helt og holdent blev afviklet fra den nye ekspeditionsbygning begyndende med morgentrafikken den 5. juli.

Fem dage senere var kongeparret og tronfølgeren og et følge på nitten i den passagerstrøm, der gik gennem lufthavnsbygningen. Det skete dog via det nyetablerede kongeværelse ved havnekontoret. Kongefamilien rejste til Grønland.

De støjprotesterende sendte telefonbomber. Ingen andre end toldvæsenet, politiet, havnepersonalet og SAS fik noget at vide om truslerne. Samtlige rejsendes kufferter blev imidlertid undersøgt, efter at det var meddelt, at der var gemt en helvedesmaskine i et stykke bagage.

Den blev aldrig fundet.

Lørdag den 18. juli ramtes Københavns Lufthavn af den sjette ulykke i sin historie. Et charterfly med 9 mand om bord styrtede kl. 15.40, få sekunder efter starten, ned i vandet ved det sydøstlige hjørne af lufthavnen. Otte kendte, unge fodboldspillere, hvoraf de tre skulle have været med ved de olympiske lege i Rom, dræbtes i styrtet. Maskinens pilot, Stiig Windeløw, der blev livsfarligt såret, nåede kun at sige: – Jeg forstår ikke, hvordan det kunne ske. Tilsyneladende fik maskinen motorvanskeligheder lige efter starten, og piloten søgte efter alt at dømme at flyve ind mod land, men styrtede i vandet 40 meter fra kysten på en halv meter vand. Dansk Boldspil Union havde chartret maskinen hos Zone-redningskorpset for en flyvning til Herning til kamp mellem U- og B-landsholdet. Ulykken forstærkede protestaktionerne. Der blev henvist til den voksende fare for nedstyrtning i beboede områder. Fra grundejerforeningen i Skyttehøjkvarteret fik trafikministeren anmodning om hurtigst muligt at afgøre, om bebyggelsen i sundheds- og sikkerhedsmæssig henseende kunne anses som forsvarlig beboelse, navnlig efter at en isblok fra et landende fly faldt gennem taget på et hus i kvarteret. Samtidig blev der rejst sag mod ministeriet, fordi grundejerforeningen fandt sundhedsmyndighedernes kompetance gjort illusorisk.

Statsminister Viggo Kampmann, som havde afløst afdøde statsminister H. C. Hansen, besluttede at mødes med beboerne i Tårnby, St. Magleby og Dragør. Der blev foretaget undersøgelser, som skulle danne grundlag for de forestående drøftelser med statsministeren. Kastruphøj var blevet udstykket i 1921, men byggeriet begyndte i større stil i 1935, så sent som i 1958–59 er der gennemført store byggerier. Det var først efter jet-flyenes trafik fra foråret 1959, klagerne for alvor satte ind. Maglebo er fra 1910, Magle Villaby blev udstykket omkring 1919, men hovedparten af bebyggelserne, både villaer og etagehuse, stammer fra 1950'erne. Man anslår, at omkring 10.000 i større eller mindre grad lider under jet-støjen.

Hen på året besluttedes det at ekspropriere 80 parceller i Kastruphøj-området. Fire prøverets-sager skulle afgøre spørgsmålene om erstatningspligt over for de øvrige støjramte. Der blev bygget en jordvold, »Lindbergvolden«, ud mod det tættest bebyggede hjørne for at dæmpe på startstøjen.

Der var ikke udelt begejstring over lufthavnens ny ekspeditionshal, som flere måneder efter indvielsen endnu ikke havde fundet hverken sin form eller rytme. Mere end 200.000 sommerrejsende havde været »vandrefugle« i de lange fingre, over de lange ankomstdæk og de mange og lange trapper. Skiltningen og oplysningens utilstrækkelighed fremgik tydeligt af de mange

fejltagelser, som jævnligt førte til forsinkelser – eller til rejsendes »tab af fly«. Det hele havde karakteren af en transportfabrik, og værre var også noget udansk, hed det i kritikken, som hævdede, at man mere havde indtrykket af at mødes med en moderne industrivirksomhed end en luftbanegård. Det haltede også med ekspeditionsrytmen. Underbemanding hos paspoliti og toldvæsen. Men efterhånden kom en vis form for hygge og med den også en del af den naturlige danske venlighed. Det markeredes i hvert fald i »Danmark–USA«-året, hvor de rejsende fra Amerika fik udleveret små Viking-knapper i kongeligt porcelæn, og hvor alle ankomende fik stemplet deres pas med et »Welcome to Denmark«.

En luftfartsbegivenhed, der gav kraftige dønninger, indtraf den 30. august, da et dansk luftfartselskab så dagens lys. Det blev stiftet af tre yngre, kendte københavnere, hotelfolkene Oscar Pedersen, Kystens Perle, Jørgen Tønnesen fra Syv Nationer på Rådhuspladsen og den tidligere SAS-salgschef Erik Østbirk, som forlod det skandinaviske luftfartselskab, da han ikke kunne få gehør for betydningen af at gå ind i den stærkt voksende chartertrafik. Sammen startede det dynamiske trekløver A/S Nordair og købte tre brugte DC-6 fly i USA. Erik Østbirk, der blev den ny luftfartsvirksomheds administrerende direktør, kunne oplyse, at man allerede havde sikret sig transportkontrakter i Sverige og Danmark, og at man ville åbne sin egen catering-virksomhed. Selskabet købte bygninger i Kastruplundgade. På grunden opførte de tre i øvrigt senere »Dan Hotel«.

Den 6. september kom Thailands kongepar på officielt besøg.

Sommeren var støjmessigt gået nogenlunde, fordi man havde indført bestemmelser om, at jet-flyene fortrinsvis skulle anvende hovedbanen 04-22, begrænset motorprøverne til dagtimerne og opsat støjdæmpende stålure ved hangarerne. Trafikken havde i øvrigt i flere måneder på grund af reparations- og udvidelsesarbejder været afskåret fra at bruge den startbane, som peger ud mod de tættest beboede områder. Men fra slutningen af september ville hele den tunge trafik være henvist til at bruge denne bane, fordi hovedbanen skulle udbedres. Dette arbejde havde måttet vente, indtil bane 12-30 fra Sundet mod Tårnby var forlænget i overensstemmelse med lufthavnens udvidelsesplaner. Nu var den klar, 2,8 kilometer lang og med indflyvningslys, der kunne tændes på stålmaster opstillet i villahaver og bygget tværs over Amagers korte motorvej. Når vinden gik nord eller vest, fik Tårnbybeboerne det værst. Og sådan gik det til, at en proteststorm, nye sagsanlæg og redegørelser til ministrene fulgte efter hinanden i en uafbrudt kæde resten af 1960, som for øvrigt blev det år, antallet af starter og landinger satte ny rekord

med 74.512, og hvor de flyverejsendes tal nærmede sig de to millioner, nemlig 1.883.617, og hvor godsmængden passerede de 32.000 tons. Lufthavnens indtægter steg stærkt, en ekstra-indkomst fik man gennem 25-øren, som det kostede at gå ud på fingerperronen. Det gav over 52.000 kr. Det var også det år, hvor Grønlandsfly A/S blev startet med trafik fra Kastrup til Sdr. Strømfjord eller Narssarssuaq og indenrigsluftfart i Grønland. Bag samarbejdet stod Den Kongelige Grønlandske Handel, Det Grønlandske Landsråd, Kryolitselskabet Øresund og SAS; den viceadministrerende direktør i SAS, Viggo J. Rasmussen, blev selskabets direktør.

1961 begyndte med, at trafikminister Kai Lindberg foreslog regeringen at nedsætte et teknikerudvalg til undersøgelse af Saltholms muligheder som lufthavn. Samtidig så retslægerrådet på støjproblemerne i Tårnby, og den første sag om jetstøjen kom for boligretten i Tårnby.

Vicedirektør Hans Jensen efterfulgte Gustav Teisen som chef for Statens Luftfartsdirektorat og mente, at Saltholm ville være ideel som lufthavn, bedre end Kastrup. Den nuværende Københavns Lufthavn må udvides senest om fire år. Civilingeniør N. J. Manniche, der gennem 8 år havde været formand for det udvalg, der har foretaget geologiske og geotekniske undersøgelser af forholdene på Saltholm, påviste i Dansk Ingeniørforenings tidsskrift, at man var i den lykkelige situation 15 kilometer fra København og Malmö at have et areal, der er 1500 hektar stort og uden vanskelighed kan udvides til 4500 hektar. Her kan anlægges en lufthavn på særdeles fordelagtige tekniske og økonomiske vilkår i en sådan afstand fra København, at støjplagen bliver praktisk taget uden betydning, erklærede civilingeniør Manniche i sin redegørelse, der i øvrigt henviste til, at man havde beskæftiget sig med projekterne helt fra 1941 og igen i 1952. Øresundsøen, »Danmarks største ødemark«, kan blive fremtidens lufthavn. Den kan gøres seks gange større end Kastrup. Stilles kalkulationerne rigtigt op med alle de faktorer, der bør tages med i regnestykket, vil det sikkert vise sig, at en lufthavn på Saltholm er den billigste løsning, rent bortset fra de samfundsmæssige og byplanmæssige goder, der opnås ved, at Amager frigives. Et fuldstændigt projekt kan udarbejdes på 2 år, og de samlede anlægsarbejder inklusive tunnelforbindelse vil kunne udføres på 4–5 år. Afdøde civilingeniør Per Kampmann var inde på tanken for 8–9 år siden. En økonomisk oversigt kan med de erfaringer, man ligger inde med, sættes temmelig nøje op, og det er ikke for tidligt at gøre det, fastslog ingeniør Manniche.

Saltholm-diskussionen blussede igen kraftigt op og holdt sig et par måneder. Det blev blandt andet understreget, at Kastrup havde kostet 400 mill. kr., men kunne sælges for 500 mill. kr.

Kun få måneder efter starten begyndte charterselskabet »Nordair« at få modvind i form af trafikbegrænsning på Sverige. Der blev indgivet klager til myndighederne for diskriminering. Samme sommer dannede SAS for øvrigt sit eget charterselskab »Scanair« som datterselskab med S. Thorkil Thomasen som direktør. Selskabet rådede over to DC-7-C og indregistreredes i alle tre lande som datterselskab under de respektive moderselskaber. Den skærpede konkurrence i chartertrafikken resulterede i en priskrig. Den 14. maj fejrede Pressens Luftfartsmedarbejdere sit 25 års jubilæum i Københavns Lufthavns store modtagelsessal. Foreningens formand, Gunnar Hansen, overrakte 2500 kr. til Tøjhusmuseets direktør, oberstløjtnant J. Poulsen, som et bidrag til det kommende danske flyvemuseum, og lufthavnens chef, Leo Sørensen, blev hædret med årets flyvepokal.

1960-61 »manglede« SAS 25.000 passagerer i Amerika-trafikken og 65 millioner danske kroner i omsætningen på Nordatlanten-ruterne i forhold til prognoserne. Der var også trafiknedgang på Sydamerika og til Tokio via Indien, alt sammen forårsaget af international økonomisk afmatning og de specielle konkurrenceforhold, som overgangen til jet-alderen havde fremkaldt inden for luftfarten verden over.

Men denne dystre udvikling, som prægede den skandinaviske luftfarts overlevelseskamp i tiden, indtil regeringerne besluttede at stå bag SAS økonomisk, prægede ikke trafiktallene i Kastrup. For første gang kom Københavns Lufthavn over 2 millioner passagerer, og antallet af starter og landinger var over 83.000. Den stigende chartertrafik var ikke uden indflydelse på dette forhold, der kunne forekomme som et paradoks set på baggrund af udviklingen rundt om i Europa og USA. Selv godsmængden steg kraftigt til næsten 80.000 tons i luftfartselskabernes værste kriseår. Et foredrag, som professor ved Danmarks Tekniske Højskole, dr. Fritz Ingerslev, holdt ved Den almindelige danske Lægeforenings årsmøde om vor tids svøbe, støjen, gav genlyd i lange tider. Professor Ingerslev understregede, at støjproblemerne vil plage os mange år ud i fremtiden. For selv om vi gør, hvad vi kan, for at mindske støjen, løser vi ikke støjspørgsmålet. Støj er en snigende gift. Dagen efter brød diskussionen om flytning af Kastrup Lufthavn til Saltholm ud for fuld styrke med indlæg både for og imod. Og da samtidig planerne om yderligere udvidelser af Københavns Lufthavn kom frem, efterlystes støjniveauudvalgets betænkning. Den havde været undervejs i flere år og var stadig til behandling. Januar 1962 rejste kongeparret på officielt besøg i Thailand, hvor SAS samarbejdspartner Thai International var under opbygning, og hvor nye kulturforbindelser mellem de to lande var under forberedelse under ambassadør Ebbe Muncks energiske indsats for at styrke de tra-

ditionelt stærke bånd mellem nationerne.

1962 blev for øvrigt et af de år i SAS historie, som vil blive husket af mange grunde. Foråret 1962 forlod Curt Nicolin posten som administrerende direktør, efter at han i 9 måneder havde arbejdet med SAS-problemerne og på enestående effektiv måde havde formået at sætte sig ind i luftfartens mange specielle og tyngende problemer. Direktør Karl Nilsson blev hans efterfølger.

På DDLs generalforsamling anmodede prins Axel om at forlade bestyrelsen. Den nye formand for DDLs bestyrelse, J. Chr. Aschengreen, der havde efterfulgt direktør Sigurd Pedersen, erklærede, at det var med stor sorg, bestyrelsen modtog denne anmodning fra prins Axel. »Vi føler os alle i dette øjeblik dybt bevæget, fordi dette jo betyder, at et kapitel i luftfartens historie afsluttes. Med glødende interesse har prins Axel givet sin arbejdskraft i luftfarten og aldrig skånet sig selv. Han har bevaret en klippefast tro på flyvningens udviklingsmuligheder. Det er med dybeste taknemmelighed, vi siger prins Axel tak for denne indsats.«

Samtidig oplyste direktør Aschengreen, at chefen for Thai International, direktør Hans Erik Hansen, havde opsagt sin stilling for at overgå til Gutenberghus, og regionalchefen i Danmark, direktør Viggo J. Rasmussen, forlod selskabet for at blive administrerende direktør for Tuborg. Han blev efterfulgt af direktør Poul Beck-Nielsen, der i 11 år havde været vicepræsident i hovedkontoret i Stockholm med udenrigsanliggender som hovedopgave. SAS havde det år måttet indskrænke sin medarbejderstab fra 13.806 til 11.933, underskuddet var 24,5 mill. svenske kroner mod 89,6 mill. svenske kroner året før. Der var 3.600 ansatte i SAS region Danmark, heraf 1.650 i værkstederne og 750 i SAS Catering og Royal Hotel.

Københavns Lufthavn mærkede heller ikke i 1962 luftfartens økonomiske problemer. Trafikken voksede igen, passagertallet nåede 2.265.720, og antallet af operationer blev 83.246, godsmængden steg overraskende til 44.380 tons. Konkurrencen på chartermarkedet voksede. Nordair fik i 1962 fem DC-6 fly i sin trafik, det italienske charterselskab SAM meldte sig i konkurrencen, Scanairs trafik voksede. Flying Enterprise havde derimod problemer. Tjæreborg-præsten Eilif Krogagers rejsebureau besluttede sig for at oprette egen luftfartsvirksomhed. Den blev startet under navnet »Sterling Airways« af den hidtidige SAS-ingeniør Jørgen Størling. Det betød, at kontrakten med Nordair om transport af Tjæreborgs rejsende til Mallorca ville ophøre. De skandinaviske lande udarbejdede fælles charterregler, som blev mødt med protest fra Nordair, Flying Enterprise, Scanair og det svenske Transair, der stod midt i den billige ferietrafiks rivende udvikling.

I 1960 var der over Københavns Lufthavn 102.000 charterpassagerer, 1961 voksede tallet til 140.000, og alene Nordair regnede med over 100.000 rejsende i 1962.

Påsketrafikken satte det år ny rekord med over 5000 charterrejsende.

Den 15. april indledte SAS sin ruteændring med verdens hurtigste rutefly, Convairs 900 Coronado, som man i første omgang havde lejet hos Swissair, to andre var i ordre. Flyvepioneren kaptajn John Foltmann, der netop var fyldt 70 år og havde sluttet sit virke som generalsekretær for Kongelig Dansk Aeroklub, var med på den første flyvning fra Stockholm på 43 minutter til Kastrup.

Der blev for øvrigt i sommeren 1962 hvisket i korridorerne under et internationalt turistmøde i København, at »Kastrup er færdig som Gateway to Europe. Flere og flere amerikanere ville vælge at flyve direkte til deres rejsemål fremfor at få et døgn gratis ophold i København«. De amerikanske en-dagsturister tog direkte til Rom, Paris, London, Frankfurt eller Amsterdam, der var ved at forstærke sin position. SAS konstaterede på ny en ubehagelig nedgang i Amerika-trafikken, men til gengæld fremgang på andre ruter og en helt uventet vækst i indenrigs-trafikken på Kastrup.

Chartertrafikken begyndte at antage dimensioner i 1962. Den ind- og udgående billigrejsestrøms passagertal nærmede sig 500.000. Amerikanere af alle samfundslag begyndte at komme i sværme. Det var navnlig en ung New York-sagfører, Arthur Frommer, der dominerede den trafik. Han havde som amerikansk soldat i Tyskland været på orlov i København i 1949, og det gav ham ideen til billige rejserne. Han udarbejdede en rejsefører, »Europe 5 dollars a day«, baseret på mindre hoteller, restauranter og de gratis eller meget billige turistglæder. Han fik hurtigt kæmpeoplæg og opfordredes til at bygge sin egen rejseorganisation. Det førte til, at han byggede eller erhvervede syv hoteller i Europa, til slut også et i København. Frommer banede vejen for denne nye masseturisme fra USA, der senere blev fulgt op af andre. Han gik en tid i samarbejde med SAS og KLM. Hans bøger, der roste København til skyerne, kom i millionoplag. Temple Fielding, som hidtil havde været den store profet i rejselivet med sin eksklusive rejsebog, følte sig tvunget til at udsende en billigudgave, »Super-Economy-Tourist«. Effekten af alt dette kunne aflæses på Københavns Lufthavns trafik. Man fik pludselig den sommer besøg af 18 fremmede charterselskaber, fortrinsvis amerikanske og canadiske, og samtidig gik skandinavisk luftfart ind i dele af denne gruppe-rejsestrøm.

Fra Danmark voksede trafikken med rivende hast. Optimisterne forudså, at i løbet af en halv snes år ville der være lige så mange charter-

rejsende som rutepassagerer i Europa. København blev centrum for den nye trafikstrøm, hvor SAS blandede sig med datterselskabet »Scanair«, der efterhånden omformedes til konsortium efter SAS-struktur, hvor Flying Enterprise, det første charterselskab, en overgang havde medvind og befordrede 150.000 passagerer på 18 måneder. Men så førte Nordair sig stærkt frem med 100.000 rejsende på et år. Scanair regnede med 120.000 skandinaviske passagerer, fortrinsvis fra den skandinaviske Stjernerejsers organisation. Fjerne mål som Ægypten, Ceylon og Østafrika kom ind i billedet. Scanair havde den fordel, at man kunne leje materiel hos SAS, også Caravelle og DC-8 fly. Tjæreborg meldte sig med sit »Sterling Airways«, der i begyndelsen fortrinsvis befordrede bureauets egne kunder, men siden ekspanderede helt overrumplende.

Under denne udvikling tilspidsedes konkurrencen. Charterselskaberne mente, at luftfartsmyndighederne beskyttede SAS. Det kom til åben strid med Statens Luftfartsdirektorat, da man forbød charterselskabernes deltagelse i messerejser under henvisning til, at trafikarrangementer af denne art direkte ville berøre de koncessionsforpligtede ruteselskaber. Samtidig begyndte en langvarig og bitter priskrig på Nordatlanten mellem SAS og det private islandske luftfartselskab Loftleidir.

I Københavns Lufthavn udvidede SAS sine virksomheder. Flyvekøkkenet SAS Catering blev fordoblet, den hidtidige salgschef, Erik Palsgaard, udnævnt til direktør, og som hans efterfølger hentedes Johs. Nielsen hjem fra Rom. Den ny regionalchef for SAS i Danmark, Poul Beck-Nielsen, etablerede endnu et datterselskab, Luftgodsstationen, som førte til fordobling af de havgaranlæg, der blev anvendt til luftgods.

Trods uro rundt omkring i verden og mange restriktioner udviklede Kastrup-trafikken sig fortsat. 1963 nåede passagertallet over 2½ million, og godsmængden passerende de 52.000 tons. SAS var begyndt en fremgangslinie og sluttede med et overskud på 21 mill. svenske kroner.

Som arbejdsplads voksede Københavns Lufthavn stærkere end nogen sinde. Der var 4.700 ansatte i SAS danske region. Charterselskaberne, speiditionsfirmaerne, lufthavnsadministrationen, restauranterne og meget andet bragte lufthavnen op på tal nær 7000.

1963 begyndte med hård vinter, som gav indenrigsflyvningerne et opsving. Der blev befordret 227.000 passagerer på Danmarks provinsruter i 1963, på en nødrute mellem København og Odense havde man i januar og februar 2000 rejsende og naturligvis mange tons aviser, post og fragt.

Det nye norske medlem af SAS-styrelsen, højeesteretsadvokat Jens Chr. Hauge, der var kommet ind i ledelsen efter rekonstruktionen, sagde på et møde i det militære samfund i Oslo, at si-

tuationen efter hans skøn havde udviklet sig sådan, at hvis SAS skal drives efter sunde forretningsmæssige principper, bliver det nødvendigt med en endnu stærkere koncentration omkring Kastrup som trafikcentrum. Norge har tilpasset sig i denne henseende, SAS »Skandinaviske problem« kan meget let føre til, at det svenske moderselskab ABA og den svenske opinion accepterer en lignende tilpasning.

Den 12. april indtraf den første ulykke med et charterfly i Kastrup. Tjæreborgs selskab »Sterling Airways«, som var gået ind i ferietrafikken med DC-6-B, fik motorvanskeligheder på et af sine fly, valgte at flyve det tomt tilbage til København på tre motorer, hvor landingen mislykkedes om morgenen kl. 4.10. Andenpiloten og en mekaniker blev kvæstet, kaptajnen slap uskadt. Flyet blev så svært beskadiget, at det aldrig kom på vingerne igen. Pastor Eilif Krogager indledte samme år forhandlinger med Sud Aviation fabrikkerne i Toulouse om køb af Caravelle-jet.

På charterfronten indtraf i øvrigt en anden form for dramatik. Der blev indgået en vis form for samarbejde mellem SAS og Nordair. Direktør Oscar Pedersen trådte ind i SAS Caterings bestyrelse, Erik Østbirk fortsatte endnu en tid i ledelsen, men et opgør førte til, at de tre stiftere af Nordair blev købt ud med hver en million kroner. SAS gjorde derefter Nordair til papirselskab og udvidede samtidig Scanairs trafik, som fik administrativt centrum i Nordairs hidtidige bygning.

I charterselskabet Flying Enterprise opstod økonomiske problemer. Direktør Hans Linde fratrådte som leder, og bestyrelsesformanden, højesteretssagfører O. Christiansen, overtog midlertidig ledelsen samtidig med, at man bebudede anskaffelse af nyt materiel.

Et nyt navn og en ny mand meldte sig i dansk luftfart. Den 30. juli startede Cimber Air med dets direktør, Ingolf Nielsen, som pilot, ruten Sønderborg-København. Ingolf Nielsen havde hidtil været fabrikant Mads Clausens luftfartsrådgiver og pilot i Danfoss Aviation Division.

På Københavns Turistforenings årsmøde den 11. september 1963 fik Københavns Lufthavn det glatte lag. Direktør, kaptajn Poul Erichsen, lagde for med at klage over de endeløse køer og ærgrelserne over, at man på falderebet skulle af med 15 kroner i lufthavnsskat. Formanden professor Ejler Alkjær, erkendte, at Københavns Lufthavn havde europarekord i lufthavnsskatter, og at man havde mange klager over ekspeditionsformerne. Men det meste af denne kritik ramte ikke luftfartselskaberne, sagde professoren, men derimod Københavns Lufthavns administration, som havde pligt til at sørge for en rytme, der var afpasset efter rejsestrømmen. Københavns Turistforening ville på ny søge forholdene bedret gennem henstillinger til de ansvar-

lige instanser.

Tre dage senere var der en anden form for røre om lufthavnen. 4000 var samlet i Skottetgårdsskolen for at deltage i den protest, kommunerne og grundejerforeningerne havde udsendt mod de nye udvidelser af Københavns Lufthavn. Som sagerne står, sagde trafikminister Kai Lindberg, ville han ikke udelukke mulighederne for udvidelser af lufthavnen. Lufthavnen er en gøgeunge, vi har fået i reden, sagde borgmester Elkær-Hansen under det stormfulde møde. Selv om vi er glade for de 3000 lufthavnsvfunktionærer, som bor her, kunne der have boet 150.000, hvis vi ikke havde haft lufthavnen. Jeg kan ikke se, at der sker noget ved, at vi siger fra nu. Problemet skal alligevel tages op senere. Så vil vi gå ind for Saltholm-projektet, og da Saltholm hører til kommunen, bliver gøgeungen måske til Fugl Phønix, sluttede borgmesteren.

SAS afholdte regionschef i Danmark, direktør Poul Beck-Nielsen, døde pludselig under forhandlingsophold i Stockholm. Det vakte opmærksomhed, at storfavoritten som hans efterfølger, salgschef Johs. Nielsen, bad bestyrelsens formand, direktør J. Chr. Aschengreen, og selskabets nye direktør, Karl Nilsson, der havde fået successtart i skandinavisk luftfart, om ikke at blive taget med i eventuelle overvejelser, når chefposten i Danmark skulle besættes. Johs. Nielsen blev dog til sidst overtalt, fordi luftkaptajn Emil Damm blev udnævnt til vicedirektør til hans aflastning.

Støjprotesterne fortsatte hele efteråret. Saltholmforsøgene blev indledt. Professor Fritz Ingerslev fik opstillet en udrangeret militær-jet på øen for at kunne måle støj-effekten i København og på Amager. Fortalerne for Saltholm-storlufthavnen blev flere og flere. Navnlig da diskussionen om overlydstrafikken igen blussede op.

»Fremskridtenes år er begyndt,« sagde man i 1963-64. Det kom også stærkt til udtryk på DDLs generalforsamling, hvor DDLs formand, direktør J. Chr. Aschengreen, blandt andet sagde: – Ser vi tilbage på den 5 års periode, der er gået, inkluderer de tre hårde, tabgivende år med underskud i SAS på i alt 198,1 millioner svenske kroner, et år med et regnskab på 21 millioner kroner overskud og nu et overskud på 70 millioner kroner eller i alt for de to år 91 millioner kroner. Vi er altså ved at have indtjent næsten halvdelen af underskuddet fra de skæbnesvangre år. Den forbedring, der er sket de sidste to år, har mange forskellige årsager. En af de allervigtigste er velstandsbølgen, der går hen over den vestlige verden, og som sætter et stadig stigende antal mennesker i stand til at få deres rejseønsker opfyldt.

Fremgangen bragte nye ruter ind i trafikmønstret på Kastrup. Montreal og Chicago blev luftfartsnaboer, og Danmark fik en ny indenrigslufthavn i Billund.

»Københavns Lufthavn er en af de billigst anlagte stor-lufthavne i verden,« konstaterede kontorchef Carl Weibøl i luftfartsvæsenets personaleblad »Luftposten« i februar 1964. »Der er indtil nu investeret cirka 270 mill. kr. Vi må ikke glemme at prise de mænd, der ved fremsynethed for mere end 40 år siden skønnede arealet egnet til luftfartshavn.«

For 1962-63 ser regnskabet således ud: Driftsindtægter 31,7 mill. kr. Driftsudgifter 12,2 mill. kr. Forrentning og afskrivninger 16 mill. kr. Overskud 3,1 mill. kr. De fleste indtægter stammede fra landingsafgifter. Kastrup var billigere end London og Paris, men ikke Europas billigste lufthavn.

I 1963 var der 24 luftfartselskaber i koncessioneret rutetrafik på Kastrup. Man behandlede 46.221 ekspeditioner af luftfartøjer, hvoraf 14.112 var jet, kun 1856 turboprop og 30.753 fly med stempelmotorer. 65 procent af alle passagerer blev befordret med jet. Der var 2.574.358 passagerer, deraf 236.797 i indenrigsfarten.

12 af Københavns største speditiønsfirmaer har nu fået fast sæde i lufthavnen, flere af de store luftfartselskaber har etableret egne fragtkontorer i Kastrup.

Der var 6385 charterflyvninger og en stigning i passagertallet på 28,2 procent. København har andenpladsen blandt Europas chartertrafiklufthavne. Københavns Lufthavn er ikke blot valuta-skabende, men også erhvervsskabende, fastslår kontorchef Weibøl. Der er 80 virksomheder med over 7000 ansatte på det nu 1307,2 tønder land store lufthavnsområde.

Den skånske rorgænger direktør Karl Nilsson har nu SAS-skuden i smult vande. Man kalder ham »den smilende flintesten«. Han har med sin charme og venlighed formået at genskabe noget af kompagniånden i det skandinaviske luftfartsforetagende. Det smitter af på atmosfæren i Københavns Lufthavn. Indadtil har han ord for at være benhård. Selv om Karl Nilsson kom til i »medvindens år«, har han på 24 måneder formået at skabe respekt om sit talent for at sætte sig ind i de for ham hidtil fremmede luftfartsproblemer. Han er bagersøn fra Malmö og civilingeniør og kommer fra den svenske industriverden. Han kan ikke lide, at ordet »konkurrencekrig« bruges i forbindelse med SAS forslaget til verdens organisationen IATA om indførelse af »bulk fares«, som skulle give ruteselskaberne mulighed for at flyve rejseselskaber til laveste charterpriser udenfor højsæsonen. Men en kendsgerning er det, at kampen om chartermarkedet er tilspidset, og protesterne mod officiel beskyttelse af SAS bliver flere og flere.

Sommeren 1964 åbner Nordair-folkene »Dan Hotel« ved lufthavnen og charterflyvningens unge pioner Erik Østbirk får luftfartspokalen, der nu foruden hans navn bærer H. C. Hansens, Mads Clausens og afdøde SAS-chef i Danmark direk-

tør Poul Beck-Nielsens.

Østbirk har i 1964 transportkontrakter på 30 mill. kr. Han har startet stort flyvekøkken, der leverer til seks luftfartselskaber og er med i Dan-hotel. For fire år siden mente SAS, at charterflyvning var »småpenge-marked«, nu har man erhvervet betydelige interesser i Nordair. Tjæreborg-præsten Eilif Krogager fører sig nu stærkt frem på chartermarkedet. Sammen med Sterling Airways' direktør Jørgen Størling og flyvechefen luftkaptajn Anders Helgstrand, som han har fået fra SAS, slutter Krogager i Frankrig kontrakt om en ny type Caravelle-jet for 60 mill. kr.

Den 13. juni døde flyvepioneren, der altid arbejdede for sagen og for fremtiden, og aldrig for sig selv, kaptajn John Foltmann. Han blev en myte i dansk flyvning. Hans indsats i luftfarten vil aldrig blive glemt. John Foltmann voksede op på Amager, blev militærflyver, luftfartsdirektør i Kastrup for Dansk Luftrederi, blev den samlende skikkelse om alle de store lufthavnsarrangementer og for Kgl. Dansk Aeroklub. Han var en mangdighed i udfoldelse, men den enkleste blandt mennesker, beskeden og næstekærlig, derfor hørte man aldrig et ondt ord om denne mand, som alle i dansk flyvning, også lufthavnen, skyldte stor tak.

Da turistsæsonen 1964 nærmede sig sin afslutning, kunne de internationale anslag mod Københavns luftfarts- og turistposition som indfaldsporten til Europa registreres i statistikken. Der blev startet store modoffensiver både på lufthavns- og turistfronten. SAS, der de sidste fire år havde anvendt 45 millioner kroner til turistreklame for Skandinavien, gik i spidsen med en kampagne for »Wonderful Copenhagen, Europe's gay gateway«. Konkurrencen var først og fremmest vendt mod hollænderne, som havde formået at dreje megen turisme om via Amsterdam. Der blev talt om et lufthavns-salgscenter i Kastrup transithal, som kunne tage konkurrencen op med Amsterdams stormagasinagtige told- og skattefri marked.

Lufthavnen skulle have en ansigtsløftning. Der blev nedsat et hurtigt arbejdende udvalg under kontorchef Lindtner fra Ministeriet for offentlige arbejder, vicedirektør Ejnar Rasmussen, Statens Luftfartsdirektorat, SAS' stationschef, Helge Skjoldager, og Erik Jørgensen fra SAS' salgsafdeling. SAS indbød 500 rejsebureaufolk fra USA til besøg i Wonderful Copenhagen i 1965 med viderefærd til »Pleasant Scandinavia«. Man ville også prøve at få lufthavnsskatten »indbagt« i billetpriserne og fjernet andre irritamenter som for eksempel omkring langtidsparkeringen, der skulle organiseres og sikres.

Foran lufthavnsbygningen var billedhuggeren Henrik Starckes usædvanlige monument »De Fire Vinde« blevet afsløret den sommer.

På de Nordiske Byggefolks Kongres i Sønderborg talte Københavns overborgmester varmt for

Saltholm-projektet og sagde: – For mig at se vil valget af Saltholm som lufthavn være slutstenen i opførelsen af et nordisk erhvervs- og handelscenter. Overborgmesteren mente, at de sidste beregninger viste, at det kom til at koste 1,7 milliard kroner at flytte Kastrup til Saltholm. I denne pris er inkluderet en tunnel med to tresporede kørebaner mellem Amager og Saltholm samt 111 mill. kr. til midlertidige udvidelser af Kastrup, som derefter i nogle få år kan løse sine opgaver. Lufthavnen på Saltholm ville samtidig lette en række problemer på begge sider af Øresund.

2½ år før tiden havde chefen for Københavns Lufthavn, Leo Sørensen, besluttet at forlade gerningen i Kastrup på lufthavnens 40 års jubilæumsdag den 20. april 1965. Leo Sørensen flyttede til Nordsjælland. Han blev verdens ældste lufthavnsanciennitet. Lufthavnschefens nærmeste medarbejder gennem mange år, kontorchef Carl Weibøl, var efterfølgeren. En hørelidelse var den direkte årsag til, at Leo Sørensen trak sig tilbage. Han betegnede sig selv som et typisk offer for støj, dels i årene som trafikflyver, dels fra 1925 som leder af lufthavnen, hvor han altid havde haft sin bolig lige op til hangarerne – og dermed motorprøvestøjen.

Motorprøvestøjen omkring lufthavnen fik i øvrigt nye proportioner, da man satte fuld kraft på den udrangerede F 86, som flyvevåbnet havde stillet til rådighed for støjprøverne fra Saltholm. Når efterbrænderen blev sat til, kom lyden vandrende over Øresund som en fjern tordens buldren. Jetjageren skulle støje et år på Saltholm, før man kunne sige noget afgørende om, hvorvidt det ville være en støjmæssig fordel at flytte lufthavnen til Saltholm. Imens holdt grundejerforeninger i Malmö og på Amager fællesmøde for at få understreget nødvendigheden af, at Saltholm blev bygget, ellers skulle Malmö have ny lufthavn. Diskussionen gik for og imod, navnlig efter at det viste sig, at støjeffekten fra jetjageren på Saltholm skiftede med vejr og vind.

Kongelunds-projektet dukkede op igen i debatten og mødte megen modstand. En ting stod fast, at 5000 vejrobservationer foretaget på Saltholm over tre år viste, at vejret på Øresundsøen var lidt bedre end i Kastrup og Malmös Bultofta.

Chartertrafikken på Kastrup oplevede en stor juletrafik mod solområderne. Navnlig Scanair og Sterling Airways dominerede. Nordair var jo ude af billedet, og Erik Østbirk havde efter 20 års markant virke i dansk og skandinavisk luftfart for en kort tid sagt farvel, efter at SAS helt havde overtaget det selskab, som han stiftede sammen med Oscar Pedersen og Jørgen Tønnesen. Den tidligere direktør i Nordair, Alex Lauesen, havde erhvervet et »papirluftfartselskab« Aero-Nord, som havde eksisteret siden 1952, stiftet af Danmarks Internationale Studenterkomité, men aldrig været egentligt luftfartselskab. Nu åbnede

Lauesen Aero-Nord med Erik Østbirk som aktionær. Virksomheden startede eget flyvekøkken, som hurtigt erhvervede flere fremmede selskaber som kunder. Både Oscar Pedersen og Jørgen Tønnesen meldte fra ved det nye selskabs etablering.

Det ældste charterselskab, »Flying Enterprise«, gik over til at leje materiel i et nystiftet selskab, A/S Conair, med direktør Knud-Ole Larsen som daglig leder. »Flying Enterprise« havde efterhånden oparbejdet en gæld på tre millioner kroner, rederiet Heimdal var hovedkreditor. Gælden skulle efter planerne afvikles over 5 år. Aalborg-købmanden Erik Emborg, der for en tid var trådt ind i Flying Enterprise's ledelse, trak sig helt ud. De mange rokeringer i og omkring charterbranchen og rejselivet førte til krav om sikringsordninger for hjemtransport af strandede rejsende. Man nåede næsten tre millioner rejsende på Københavns Lufthavn i 1964, kom op på over 95.000 operationer og mere end 56.000 tons gods. Charterflyvningen tegnede sig nu for 463.583 af passagererne. Lufthavnens indtægter rundede de 26 mill. kr. Besøgende på perronfingertagene lagde 162.328 kroner i automaterne.

Man begyndte at tale mere konkret om en aflastningslufthavn ved Tune nær Roskilde, hvor Mørian Hansen havde åbnet flyveskole efter at have forladt flyvepladsen i Skovlunde, der var blevet Københavns Privatflyveplads.

1965 begyndte med et drama i ferietrafikken. På Los Rodeos lufthavnen på Tenerife forliste SAS-maskinen DC-7'eren »Stig Viking« i starten mod København. Alle 84 passagerer og 7 besætningsmedlemmer slap på 90 sekunder delvis uskadte ud af det brændende fly, som var kuret på maven langs lufthavnens yderste banehalvdel. Besætningens koldblodige optræden hindrede en katastrofe. Maskinen udbrændte totalt.

Den 1. marts indtraf en ulykke i Kastrup. Falcks Redningskorps fire motorers Heron maskine, der fløj ruten Odense-København, kunne ved ankomsten til København ikke få understøttet udløst. Kaptajn Hans Lundung cirklede tre timer med flyet over lufthavnen, til benzintankene var så godt som tømt. Derefter foretog han en mavelanding. Ingen af de fire passagerer eller de to besætningsmedlemmer kom noget til, men flyet blev slemt medtaget.

Da Folketinget den 17. marts vedtog at forlænge statsgarantien for SAS for 1965–70, oplyste trafikminister Kai Lindberg på forespørgsel, at der var lange udsigter for Saltholm-projektet. Der forestod et betydeligt undersøgelsesarbejde både med Sverige og Norge involveret.

Nu var det muligt at foretage automatiske landinger. Den 24. marts foretog SAS-flyvechefen, Stig Nielsen, en eksperimentalflyvning i Københavns Lufthavn med den nyeste SAS-Caravelle, som er udstyret med automatisk altvejs-landingsystem. Det vil sige, at man faktisk kan



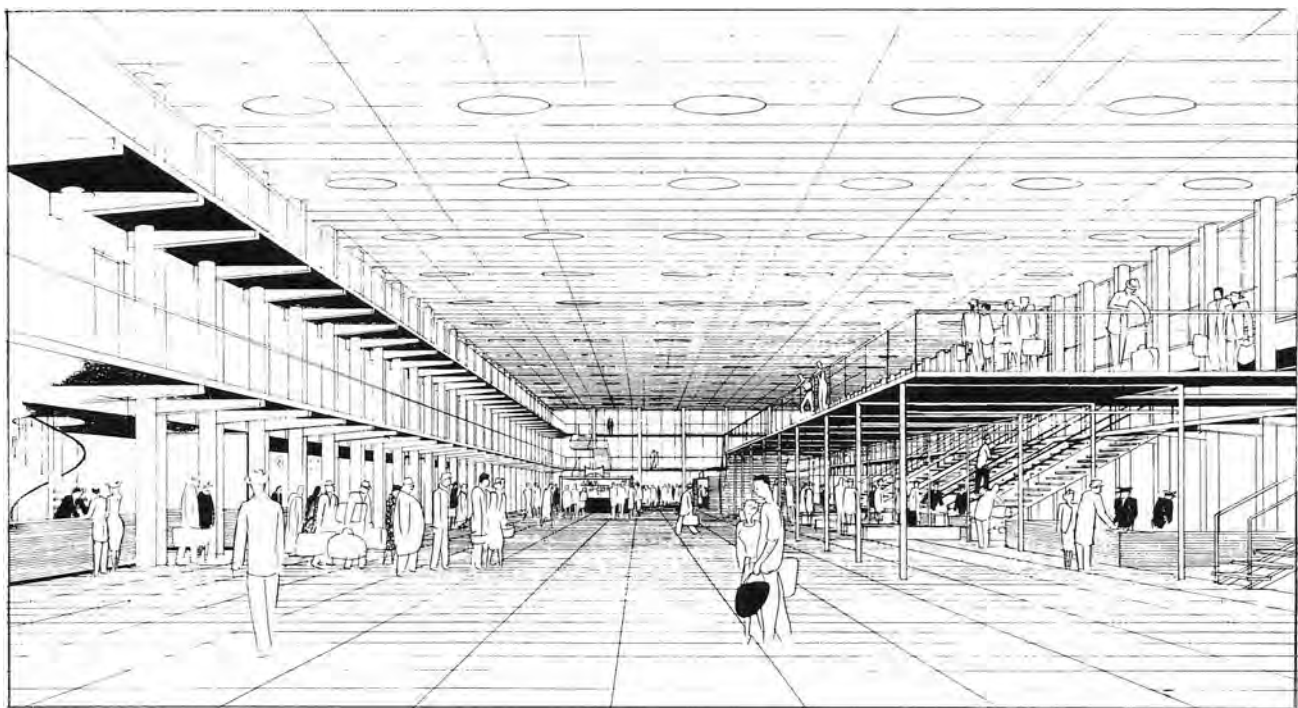
foretage landinger i den tætteste tåge. Forsøget blev gjort på bane 12 og fulgt med stor interesse. SAS ville dog ikke lande ved skyhøjder under 30 meter og 400 meter jordsigt.

OPERATIONER	PASSAGERER	LUFTGODS (tons)
1925 – 2.298	1925 – 5.082	1925 – –
1926 – 2.654	1926 – 7.792	1926 – 10,6
1927 – 3.168	1927 – 9.181	1927 – 27,9
1928 – 2.676	1928 – 7.438	1928 – 55,9
1929 – 3.227	1929 – 9.218	1929 – 82,5
1930 – 4.020	1930 – 8.569	1930 – 141,0
1931 – 5.451	1931 – 11.248	1931 – 147,8
1932 – 5.773	1932 – 12.156	1932 – 103,1
1933 – 6.127	1933 – 20.759	1933 – 121,5
1934 – 7.569	1934 – 33.639	1934 – 177,2
1935 – 8.666	1935 – 36.661	1935 – 218,5
1936 – 10.902	1936 – 42.880	1936 – 284,6
1937 – 22.754	1937 – 57.361	1937 – 601,4
1938 – 32.508	1938 – 65.178	1938 – 897,0
1939 – 49.458	1939 – 71.750	1939 – 1.066,2
1940 – 8.686	1940 – 45.266	1940 – 1.662,6
1941 – 4.558	1941 – 35.727	1941 – 892,3
1942 – 4.624	1942 – 44.800	1942 – 901,7
1943 – 3.666	1943 – 37.850	1943 – 666,5
1944 – 934	1944 – 30.139	1944 – 614,1
1945 – 5.957	1945 – 52.924	1945 – 386,8
1946 – 41.560	1946 – 203.254	1946 – 2.043,0
1947 – 34.536	1947 – 282.743	1947 – 4.091,2
1948 – 43.898	1948 – 290.874	1948 – 3.440,2
1949 – 42.785	1949 – 310.440	1949 – 7.798,1
1950 – 46.173	1950 – 378.145	1950 – 6.498,2
1951 – 46.755	1951 – 439.806	1951 – 7.969,0
1952 – 54.631	1952 – 554.928	1952 – 9.123,0
1953 – 53.727	1953 – 657.147	1953 – 11.031,0
1954 – 55.759	1954 – 703.692	1954 – 10.995,0
1955 – 56.216	1955 – 8.37.883	1955 – 12.470,0
1956 – 57.069	1956 – 1.141.849	1956 – 14.588,0
1957 – 62.969	1957 – 1.242.234	1957 – 17.081,0
1958 – 65.801	1958 – 1.396.200	1958 – 19.870,0
1959 – 63.777	1959 – 1.568.708	1959 – 24.668,0
1960 – 74.512	1960 – 1.663.617	1960 – 42.073,0
1961 – 79.892	1961 – 2.012.276	1961 – 37.406,0
1962 – 83.248	1962 – 2.265.270	1962 – 44.380,0
1963 – 92.442	1963 – 2.574.358	1963 – 52.298,0
1964 – 95.307	1964 – 2.964.384	1964 – 56.258,0



»De fire vinde« – Tårnby Gymnasium grundlægger en festlig tradition





– og sådan blev det!



Der er også livligt i Københavns Lufthavn Syd



Det talte man om:

Den århusianske civilingeniør Karl Krøyer, der har gjort sig bemærket med mange opfindelser og specialprodukter, opfinder et nyt system til hævnning af sunkne skibe. Han beviser systemets betydning ved at pumpe milliarder af plastickugler ind i et sunket handelsskib ved Kuwait og hæve det til havets overflade. – Direktør Per Gregaard fra Det Ny Teater afløser Henning Brøndsted som chef for Det Kongelige Teater. – På en bogauktion i København sælges Tycho Brahes første bog »De Nova Stella« til et amerikansk antikvariat for 71.000 kr. – Folketinget vedtager med alle stemmer mod De Uafhængiges Statens Kunstfond. – 23 kunstnere tildeles livsvarig hædersgave på 30.000 kroner årlig. Venstres Ungdom finder det urimeligt, at særdeles velaflagte kunstnere skal modtage 30.000 kroner årligt resten af deres liv. – Statens Kunstfond køber professor Richard Mortensens abstrakte maleri »Leve Spanien« for 53.000 kroner. – Erik Eriksen føler sig svigtet af Venstre, går som partiets formand, men bliver i Folketinget som menigt medlem. Seminarirektor Poul Hartling bliver Venstres nye leder.

I januar vælges Indira Ghandi til Indiens premierminister. – USA kræver sikkerhedsrådet indkaldt om Vietnam-konflikten. – Det er isvinter. Isbryderne arbejder i Kattegat og Øresund for at befri inde-frosne skibe. – I februar drager tronfølgeren prinsesse Margrethe på rejse til Sydamerika. – Sonning-pensionærer i Danmark. Udgifterne til pensionerne når 4,4 milliarder kroner. – Foråret bringer et uhyggeligt antal flyveulykker. I Japan, Sovjet og Ægypten omkommer tilsammen 950 ved flystyrt. – Den 3. marts dør den store visesanger og skuespiller Osvald Helmuth, 71 år. – Vinterens sidste favntag kommer i påsken med vældige snefald, og efterfølges af varmebølge med 19 grader. I maj måles 26 varmegrader, der bliver hede bølge i juni med 29 grader. – ½ procent af Danmarks arbejdsløshedsforsikrede er ledige. – I juli er der Rebild-demonstrationer med baggrund i Vietnamkrigen. – I september kommer bekræftelsen på, at tronfølgeren prinsesse Margrethe vil forlove sig med den franske greve Henri de Laborde de Monpezat. – Ved Folketingets åbning den 4. oktober er statsministerens tale præget af kildekat og indkomstmådehold. – Smedenes formand Hans Rasmussen anser en helhedsløsning af indkomstproblemet som rimeligt. Statsminister Jens Otto Krag udskriver valg. Socialdemokraterne mister 7 mandater, de konservative 2, Venstre 3, de radikale vinder 2, Socialistisk Folkeparti 10 og Liberalt Centrum 4. Regeringen Krag fortsætter efter ommøblering.

Vietnam-krigen, der fortsætter på 6. år har krævet 6.516 faldne blandt de amerikanske styrker, som er på 400.000 mand. – Kina sprænger sin 5. atombombe, den skal være 10 gange stærkere end Hiroshima-bomben. – På et hospital i Dallas dør natklubejeren Jack Ruby af kræft. Det var ham, der skød præsident Kennedys formodede morder Lee Harvey Oswald. – Ølprisen herhjemme stiger igen. En pilsner koster nu 1,42 kr. – Indenfor 4 døgn omkommer 5 amerikanske astronauter i deres rumkapsler under brand før starten. – Forfatteren og arkitekten Poul Henningsen dør, 72 år gammel. – Betsættelsestidens sidste gestapocheff i Danmark Otto Bovensiepen, der blev straffet og derefter udvist fra Danmark i 1953, arresteres i Vesttyskland som ansvarlig for 50.000 berlinske jøders deportation. – Officielt bekræftes, at prinsesse Benedikte, som er 23 år, forloves med den 33-årige tyske prins Richard-Casimir zu Seyn-Wittgenstein. – Dronning Anne-Marie af Grækenland føder en søn og sender afbud til tronfølgerens forestående bryllup. – Den 10. juni vies i Holmens Kirke tronfølgeren prinsesse Margrethe til greve Henri de Monpezat, som nu bliver prins Henrik. – De arabiske lande beslutter at op-hæve deres olieblokade overfor vestlige lande. – Minister Hans Sølvhøj udtræder af regeringen og vender tilbage til Danmarks Radio. – Tronfølgerparret besøger verdensudstillingen i Montreal og indvier ØKs Goldriver-virksomhed på Canadas vestkyst. – November sendte USA tre mand ud i rummet som generalprøve på den første landing på Månen, de opholdt sig 11 døgn i rummet. – England nedskriver pundet med 14,3 procent, den danske krone ned 7,9 procent for at afbøde de tab, danske landbrugs-eksport på England ville være kommet ud for. – Kong Konstantin forsøger kup mod den græske mili-tærjunta, der slår fejl. Hele den græske kongefamilie flygter til Rom.

Amerikansk bombefly styrter brændende ned på isen ved Thule-basen. Der iværksættes omfattende undersøgelser af radioaktiviteten fra de fire brintbomber, flyet medførte. – Folketinget vælter regeringen Krag. De radikale, Venstre og Konservative danner flertalsregering med spareprogram på 1,5 milliard kr. – Vekselererfirmaet L. Palsby krakker med gæld på 13 mill. kr. – Prinsesse Benedikte vies i Fredensborg Slotskirke til prins Richard til Sayn-Wittgenstein-Berleburg. – Det første menneske i rummet, den russiske kosmonaut Juri Gagarin dør. – Negerlederen dr. Martin Luther King myrdes i Memphis, Tennessee. – Danmarks store skuespiller Poul Reumert dør 85 år gammel. – Skuespilleren og entertaineren Preben Uglebjerg forulykker på motorvejen til Helsingør, 37 år gammel. – Senator Robert Kennedy bliver skudt og dør i Los Angeles. Gerningsmanden Minir Sirhan af jordansk afstamning, arresteres på attentatstedet og tilstår. Robert Kennedy begravnes på Arlington heltekirkegården i Washington i nærheden af sin bror, præsident John F. Kennedy, der blev myrdet i Dallas. – Tronfølgerparrets søn døbes i Holmens Kirke: Frederik, André, Henrik, Christian. – Martin Luther Kings formodede morder James Earl Ray arresteres i London. Føres under skarp bevogtning til USA. – Brand i Roskilde Domkirke forvolder skade på 10 millioner kroner på det næsten færdige Margrethe-spir. – Kronprins Harald af Norge vies til frk. Sonja Haraldsen. – Den 12. september bliver den 23-årige Tom Bogs europamester i letsværvægt ved knockoutsejr over vesttyskeren Lothar Stengel i Idrætsparken. – I oktober åbnes de olympiske lege i Mexico City. Demonstrationer nedkæmpes med hård hånd. – Den 20. oktober gifter afdøde præsident John F. Kennedys 39-årige enke Jacqueline sig med den næsten 30 år ældre græske mangemillionær, skibsrederen Aristotle Onassis. – Danmark opnår gode OL-resultater i Mexico City, cykelrytterne Mogens Frey, Reno B. Olsen, Per Lyngmark og Gunnar Asmussen vinder olympisk guld. Der er sølv til Leif Mortensen i landevejssløbet, til Niels Fredborg på 1000 meter på tid og Frey i forfølgelsesløb, sølv til Aage Birch og hans mandskab i drage-sejlads. Ialt hjembragte Danmark 14 olympiske medaljer fra Mexico. – Sigurd Ømann afløser Aksel Larsen som partiformand i SF. – Israelske styrker i helikoptere bomber Beiruts lufthavn og ødelægger talrige fly og hangarer. – FN's første generalsekretær nordmanden Trygve Lie dør, 72 år gammel.

OPERATIONER	PASSAGERER	LUFTGODS (tons)
1925 – 2.298	1925 – 5.082	1925 – –
1926 – 2.654	1926 – 7.792	1926 – 10,6
1927 – 3.168	1927 – 9.181	1927 – 27,9
1928 – 2.876	1928 – 7.438	1928 – 55,9
1929 – 3.227	1929 – 9.218	1929 – 82,5
1930 – 4.020	1930 – 8.569	1930 – 141,0
1931 – 5.451	1931 – 11.248	1931 – 147,8
1932 – 5.773	1932 – 12.156	1932 – 103,1
1933 – 6.127	1933 – 20.759	1933 – 121,5
1934 – 7.389	1934 – 33.839	1934 – 177,2
1935 – 8.666	1935 – 36.881	1935 – 319,5
1936 – 10.902	1936 – 42.880	1936 – 284,6
1937 – 22.754	1937 – 57.361	1937 – 801,4
1938 – 32.508	1938 – 65.178	1938 – 897,0
1939 – 49.498	1939 – 71.730	1939 – 1.066,2
1940 – 8.686	1940 – 46.286	1940 – 1.662,6
1941 – 4.558	1941 – 35.727	1941 – 892,3
1942 – 4.624	1942 – 44.800	1942 – 901,7
1943 – 3.666	1943 – 37.850	1943 – 666,5
1944 – 934	1944 – 30.139	1944 – 614,1
1945 – 6.957	1945 – 52.924	1945 – 388,8
1946 – 41.580	1946 – 233.254	1946 – 2.043,0

OPERATIONER	PASSAGERER	LUFTGODS (tons)
1947 – 34.536	1947 – 282.743	1947 – 4.091,2
1948 – 43.898	1948 – 290.874	1948 – 3.440,2
1949 – 43.785	1949 – 310.440	1949 – 7.798,1
1950 – 46.173	1950 – 378.145	1950 – 6.498,2
1951 – 46.755	1951 – 439.806	1951 – 7.968,0
1952 – 54.831	1952 – 554.928	1952 – 9.123,0
1953 – 53.727	1953 – 657.147	1953 – 11.031,0
1954 – 55.759	1954 – 703.892	1954 – 10.995,0
1955 – 56.216	1955 – 8.37.883	1955 – 12.470,0
1956 – 57.069	1956 – 1.141.649	1956 – 14.988,0
1957 – 62.969	1957 – 1.242.234	1957 – 17.081,0
1958 – 66.501	1958 – 1.398.200	1958 – 19.870,0
1959 – 63.777	1959 – 1.565.795	1959 – 24.868,0
1960 – 74.512	1960 – 1.883.617	1960 – 42.073,0
1961 – 79.892	1961 – 2.012.276	1961 – 37.406,0
1962 – 83.246	1962 – 2.265.270	1962 – 44.380,0
1963 – 92.442	1963 – 2.574.358	1963 – 52.298,0
1964 – 95.807	1964 – 2.984.384	1964 – 56.258,0
1965 – 106.743	1965 – 3.489.064	1965 – 65.753,0
1966 – 121.067	1966 – 3.994.696	1966 – 72.089,0
1967 – 135.298	1967 – 4.756.112	1967 – 77.457,0
1968 – 141.667	1968 – 5.333.210	1968 – 94.800,0

Saltholm-spørgsmålet

Den 27. marts 1965 købte direktør, cand. polit. og psych. Simon Spies luftfartselskabet A/S Conair for 6 mill. kr., overtog hele selskabets aktiekapital og forpligtelserne til de tre DC-7 fly, som selskabet havde erhvervet hos et amerikansk selskab. »Da Flying Enterprise kom i økonomiske vanskeligheder, var det nødvendigt for mig for at kunne fortsætte min trafik, at jeg overtog selskabet«, sagde Simon Spies, som nu bliver lejer i lufthavnen af den store hangar, der er opført på sydsiden ud mod Dragør. – »Mit selskab«, sagde Simon Spies, »har efterhånden udviklet sig til Skandinaviens trediestørste rejsebureau, jeg skal befordre 56.000 rejsende og ud over Conairselskabet, som jeg nu har overtaget ansvaret for, har jeg to ugentlige flyvninger med det nystiftede Aero Nord og disponerer over to af Sterling Airways DC-6B-fly«. Ved Flying Enterprises konkurs konstateredes tab på 14-16 mill. kr.

Københavns nye lufthavnschef Carl Weibøl, der tiltrådte første april, 53 år gammel, sagde til »Aktuelt«, at Kastrup er en god forretning, og det vil den forhåbentlig blive ved med at være. Vi regner med at gå 12-14 % frem om året. En dag er lufthavnen for lille, men er man sikker på, at det er i 1980? Jeg er det ikke, lige så lidt som man i dag kan være sikker på, at det er Saltholm, vi skal flytte til. Lad nu først det udvalg, trafikministeren har nedsat til undersøgelse af Saltholms egnethed som storlufthavn, teknisk og operationelt, afgive sin betænkning.

Den 31. marts omkom 28 danske turister på ferie i Spanien ved et flystyrt med en spansk chartermaskine nær Tanger. Tre reddedes, deriblandt den enarmede restauratør Erik Söderhamn, København, fru Tove Juel Nielsen, København, og frk. Mona Andersson, Sverige. Det var turister, der med Bang og Spies Rejsebureauer var taget til Costa del Sol og derfra ville på udflugt til Afrika. Den 8. april kom 25 kister til Kastrup, hvor de i den gamle brand- og redningsstation blev overdraget de pårørende.

Manden, som opbyggede Københavns Lufthavns brand- og redningstjeneste, Aksel Høyer Johansen, døde under tjenesten i lufthavnen ved inspektionen af søudrykningsmateriellet. Høyer Johansen, der blev 52 år, kom til lufthavnen fra Civilforsvarets brandtjeneste i 1948.

Det var naturligt at gøre en slags status ved Københavns Lufthavns 40 års jubilæum den 20. april 1965. Det var forresten ikke kun selve lufthavnen, der jubilerede. Den fratrådte lufthavnschef Leo Sørensen havde været med i alle 40 år, og restauratør Svend Hammers lufthavnsrestaurationsvirksomhed havde også 40 års jubilæum

og den ny lufthavnschef Carl Weibøl havde været med i 25 år. Man havde valgt at markere dagen med en stilfærdig reception i kantinen, hvor luftfartsdirektør Hans Jensen og havnechef Carl Weibøl tog imod de mange gratulanter.

1925 havde man åbnet en lufthavn, som dækkede et areal, der kostede 3 mill. kr., fyrretyve år efter var lufthavnen vokset til 6,8 mill. m², og der var nu efterhånden investeret 300 mill. kr. i bygninger og betonbaner og anlæg.

Europas fjerde største lufthavn og et samfundsaktiv.

Og nu er altså den tredje lufthavnsbygning i funktion her på Europas første egentlige civile lufthavnstrafikhavn. Denne nye havnebygning med sine 40.000 m² etageareal har allerede vist sig for lille, skønt det kun er 5 år siden den blev indviet.

Man kan opdele Københavns Lufthavns hidtidige historie i 2 meget brede kapitler, de første tyve år med de store festdage, når pionererne sejrede, de store dramaer, når de fejlede, og besættelsens grimme år... og så de 20 spændende udviklingsår, der begyndte med alt for meget drama, alt for mange ulykker og tragedier, men også rummede de store triumfer, som da skandinavisk luftfart øvede sine pionerindsatser i storcirkeltrafikkens globale rytme, og jet-fanfaren, som først varslede problemer, tvang skandinavisk og international luftfart i knæ, og derefter gav ny rejsning, ny succes og nye forhåbninger

De fleste af flyvningens Store har været på dette sted, og mange af historiens Store er med i kavalakaden... det var unægteligt nemmere at overse det hele i familiehyggens dage, det mente Svend Steinbeck også, da han besøgte Kastrup omkring 40 års jubilæet. Han var med som trafikflyver hos DDL sammen med Leo Sørensen, da det hele begyndte, senere blev han luftkapitajn hos KLM, og der har han sluttet en strålende karriere. De fleste piloter valgte som han livsindstillingen: hellere den ældste pilot på kirkegården end den berømteste. De regninger på omkring 300 mill. kr., som statskassen har måttet honorere for at opretholde den fremtrædende position, Københavns Lufthavn indtager, er ikke modtaget uden indsigelser. Men målt med den internationale luftfarts målestok er det i virkeligheden beskedne beløb. Man må have for øje, hvilke betydelige direkte og indirekte værdier dette trafikcenter tilfører hele nationen. Det kneb med forståelsen for alt dette, navnlig på det tidspunkt, hvor mange betragtede luftransporten som noget man støttede »for at de rige kunne

ning blev truffet hurtigt, ville man kunne spare 600 mill. kr., der ellers skal bruges til udvidelser af Kastrup. Det værste vil være, at man i afventning af en beslutning på ubestemt tid tillige udsulter Kastrups udbygning. I så fald kan man helt spare sig tanken i Øresundsregionen, da der næppe vil være trafik tilbage til at motivere en storlufthavn. SAS viceadministrerende direktør Chr. Hunderup erklærede på Københavns Turistforenings generalforsamling, at Saltholm ville sikre den skandinaviske luftfartsposition.

Men andre havde en anden opfattelse. Civilingeniør Jørgen Vedel slog sig i »Ingeniørens Ugeblad« til talsmand for en storlufthavn på Syd-amager, som kunne bygges en milliard kroner billigere, og svenske kredse mente, at en Saltholm-lufthavn ville give større støjproblemer, både i Skåne og i Dargør.

Den 23. februar, dagen efter at overingeniør Hans Mølgaard som formand for Saltholmsudvalget, havde givet sin redegørelse i Nordisk Råd, op-hævede trafikministeren udvalget, der hidtil havde udarbejdet to betænkninger, og alt arbejde med Københavns Lufthavns fremtidige udbygning og flytning blev samlet i ministeriets plan-lægnings- og anlægsudvalg (PAU) under ledelse af kontorchef Poul Andersen.

På andre fronter var der aktioner i gang. Charter-selskaberne på Københavns Lufthavn indledte protester mod beskyttelse af og fortrinsstilling til SAS. Flere private selskaber tilbød at overtage driften af indenrigsruterne og fremhævede over for myndighederne, at forudsætningen havde ændret sig, siden loven om SAS blev vedtaget.

Flyvelederne i Københavns Lufthavn begyndte i forstærket grad at gøre opmærksom på sikkerhedsproblemerne under den stærkt stigende trafik. Operationerne nåede i 1961 op på 141.667. Flyvelederne gjorde gældende, at man stadig arbejdede efter næsten 20 år gamle bestemmelser. Flyvelederne havde i mere end et år gjort det klart, at det var påkrævet med både tekniske fornyelser og flere ansættelser, hvis trafikken skulle afvikles med størst mulig sikkerhed.

I april begyndte flyveledelsen at »arbejde efter bogen«, holde sig strengt til tjenestereglementet. Det gav store forsinkelser og kostede luftfart-selskaberne store beløb.

Dansk Flyvelederforening sagde, at man blot vil-le have garanti for, at arbejdstiden snarest ned-sættes til 36 timer om ugen og fra og med 1970 til 30 timer. Vi har intet mod at tage en ekstra tørn, når det kræves, vi vil bare ikke gøre det år efter år, for så trues sikkerheden. Hen på foråret blev en forhandlingsløsning søgt tilvejebragt, men flyvelederne fandt, at den kun indeholdt fo-reløbige lapperier. Der blev bebudet nyansættel-ser i flyvesikkerhedstjenesten.

Naturligvis måtte den fortsatte trafikstigning og-så sætte spor i SAS virksomhed, som sluttede sit 17. virksomhedsår med et overskud på 84 mill. svenske kroner, DDLs andel blev 32,2 mill. kr., og man udbetalte 6 % i udbytte. Det blev direk-tør J. Chr. Aschengreens 7. og sidste formands-beretning. På grund af alder ønskede han at trække sig tilbage. Det er rigtigt, at Aschengreen kom til SAS-styret, da »vinden vendte«, men det er lige så rigtigt, at hans klare og kloge indstil-ling til problemerne i det skandinaviske luftfarts-konsortium havde været af umådelig værdi i den krævende periode, hvor tilliden skulle genska-bes. Enestående forhandlingstalant og fremra-gende personlige egenskaber skabte agtelse og respekt om ØK-manden, der i sit »otium« for-måede at øve en ganske særlig indflydelse på dansk og skandinavisk luftfarts nye udviklings-rytme. Han blev hyldet af højesteretssagfører Helge Bech-Brun som den forbilledlige forhand-ler og fuldendte gentleman. Til hans efterfølger valgtes civilingeniør, dr. phil og tech. Haldor Topsøe.

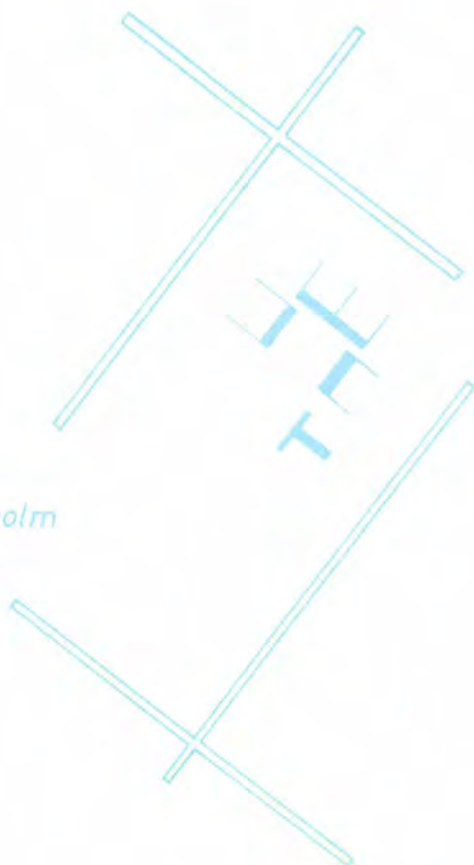
Den 57-årige københavnske læge, Børge Emil Leudesdorff, forulykkede under indflyvning til Københavns Lufthavn den 23. marts 1968. I sin Piper Cherokee var han alene på vej tilbage fra Sønderborg til Kastrup. Foretog et forgæves lan-dingsforsøg under uheldige vejrforhold. Indtil sidste sekund var han under andet forsøg i kon-takt med flyveledelsen. Hans sidste ord var: Nu synker jeg. Maskinen var nærmest glidelandet på lavt vand ved Saltholms nordspids. Læge Leudesdorff blev den 19. april fundet druknet ikke langt fra det sted, hvor hans maskine havde ramt vandet.



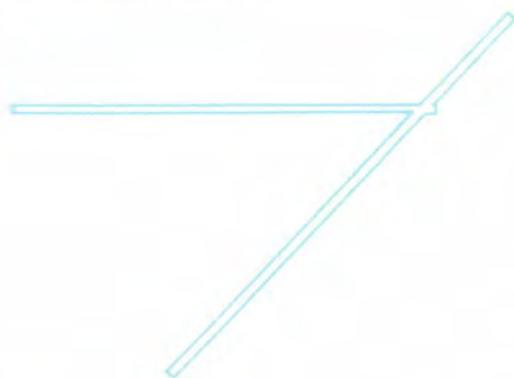
Kastrup



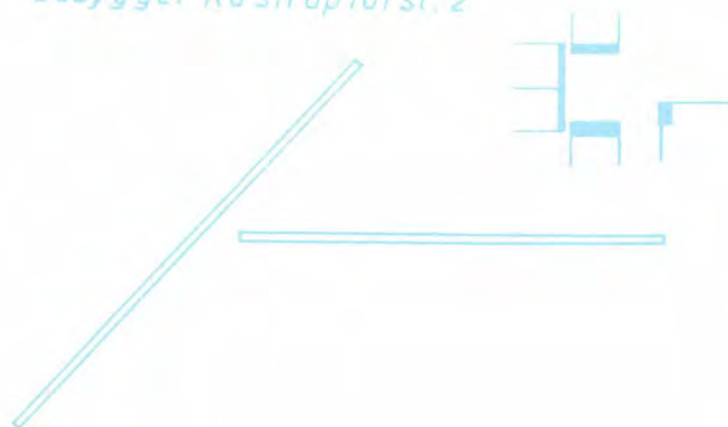
Saltholm



Udbygget Kastrup forsl. 1



Udbygget Kastrup forsl. 2



Det talte man om:

Ungdoms-narkomaniens bekæmpelse har nu kostet 43 mill. kr. – Tjekkisk student brænder sig ihjel på åben gade i protest mod den russiske okkupation. Censuren strammes. En liberal leder Alexander Dubcek erstattes af den slovakiske Gustav Husak. Tjekkisk politi og militær i alarmberedskab. – Trafikvanskeligheder over hele Danmark. Der er brug for isbryderassistance i mange farvande. – Præsident Nixon besøger Berlin-muren og tager derefter på rundtur til europæiske statsledere. – Både i Moskva og Peking kommer det til voldsomme demonstrationer foran de to landes ambassader efter de blodige episoder ved Ussuri-floden. – Foran Spies og Tjæreborgs rejsebureauer demonstrerer landflygtige grækere mod Grækenlands-rejserne. – Kong Frederiks 70 års dag bragte hyldest fra titusinder. – Uro på valutamarkedet får regeringen til at udskrive afgiftsforhøjelser på $\frac{1}{2}$ milliard kroner og hæve diskon-toen til 9 procent. – Apollo 10 går i kredsløb om Månen. Fra 15 kilometers højde over månefladen foretager to astronauter observationer, vender tilbage til Apollo 10 og lander i Stillehavet den 26. maj. – Den 7. juni får tronfølgeren prinsesse Margrethe en søn. – Det ventes, at regeringens skatte- og spareplan vil nedsætte privatforbruget med milliardbeløb. – Det afgøres ved folkeafstemning, at de 18-årige ikke skal have valgret. – Kommunalreformens skaber, indenrigsminister Poul Sørensen dør, 65 år gammel. – Den 16. juli sendes Apollo 11 med tre mand ombord mod Månen og den 21. juli sætter mennesket for første gang foden på Månen, det er astronauterne Armstrong og Aldrin, som er landet med deres »Eagle«. Dagen efter vender de to måne-astronauter tilbage til Apollo 11. Landing i Stillehavet den 24. juli. Astronauterne anbringes i karantæne af frygt for microber. Analyseret månestøv bekræfter få dage senere, at der ikke findes liv på Månen. – Åben borgerkrig mellem katolikker og protestanter i Irland, britiske styrker sættes ind. – Den 42-årige svenske undervisningsminister Olaf Palme afløser Tage Erlander som statsminister og partiformand. – 50.000 tjekker er flygtet siden invasionen i fjor. – Willy Brandt bliver rigskansler i Vesttyskland. – I november gennemfører USA den anden månelanding. – I december hærger en voldsom influenza-epidemi. Lægevagten må tredobles i julen.

Danskerne købte i fjor 115.000 nye biler. – Prins Viggo, den sidstlevende af prins Valdemars fire sønner, dør, 76 år gammel. – Nu intensiveres olieeftersøgningen i Grønland. – Kongeparret rejser til Østafrika ledsaget af blandt andet udenrigsminister Poul Hartling. Dronningens har ønsket at fejre sin 60 års dag i Afrika. – Ulovlige strejker breder sig over landet i protest mod regeringens økonomiske politik. – Befolkningens skattepligtige indtægter er steget 34 procent på 3 år. – Kildeskatten har ikke bremset købelysten, i hvert fald satte bilsalget ny rekord i januar. – Nationalbanken pålægger pengeinstitutterne 15 procent nedskæring af kreditgivningen. – Expo 70 åbnes i Osaka i Japan. – Faldende obligationskurser bremser byggestoppet. – Kina har 30 divisioner opstillet ved den russiske grænse. – Ægyptens præsident Gamal Nasser dør. – Der er borgerkrig i Jordan. – Verdensbankkongressen i København foranlediger voldsomme demonstrationer og gadeoptøjer. – Folketinget vedtager regeringens forslag om prisstop. – De sidste seks måneder har Danmark fået 36.000 fremmedarbejdere. – Den ny Lillebæltsbro indvies. – Kildeskattedirektoratet, der har forøget personalet fra 432 til 500 mener, at der vil gå endnu et par år, før det fungerer tilfredsstillende. – Der bliver sat midlertidigt stop for gæstarbejdernes indrejse. – Den russiske »Luna 17« lander på Månen, landsætter et fartøj der fjernstyres fra jorden og sender videnskabelige oplysninger tilbage. – USA genoptager bombningerne af Nordvietnam. – Danmarks turistvalutaindtægter når 2,4 milliarder kroner. – Tom Bogs mister europamesterskabet i mellemvægtsboksning til Carlos Duran under en kamp i Rom. – Regeringen advarer mod store lønkrav, som vil forårsage arbejdsløshed. – Nationalbanken kautionerer for et lån til B&W på 50 mill. kr. Den rentable del af virksomheden, motorfabrikken, udskilles fra værftsafdelingen. – Mange brande efter voldsomme nytårsskyderier foranlediger overvejelser om forbud mod fyrværkeri.

De olieproducerende lande i Mellemøsten kræver højere priser af forbrugerlandene. – Nationalbanken nedsætter diskontoen til 8 procent. – Finansministeren bebrejder TV, at man underviser seerne i skattefiduser. – I februar foretager amerikanske astronauter en ny månelanding med Apollo 14. – Kampene i Vietnam skærpes. – Herhjemme skal en trediedel af dyrtidsportionen til de højestlønnede embedsmænd tvangsopspares. – I Schweiz får kvinderne efter 99 års modstand omsider valget. – Finansminister Poul Møller træder tilbage af helbredshensyn. – De økonomiske vismænd bebuder fortsat betalingsunderskud, voksende inflation og arbejdsløshed. – Et rugbrød stiger fra 2 til 3 kroner. Diskontoen sættes ned fra 8 til 7½ procent. – Der er politisk flertal i Folketinget for folkeafstemning om Danmarks tilslutning til EF. – I juli er Apollo 15 på Månen. – USA konstaterer for første gang i dette århundrede underskud på sin betalingsbalance. – LO anmoder statsministeren om samtale på baggrund af den truende arbejdsløshed. – Flyvevåbnet har haft en serie alvorlige uheld med sine svenske Draken-fly. I løbet af 10 dage har flyvestation Karup haft uheld til 20 mill. kr. – Bellevue Serandhotel standser betalingerne. – Præsident Nixon ophæver dollarens guldindløselighed og indfører 10 procent importtold. – Danmarks ambasadør i Østafrika Kaj Johansen omkommer ved bilulykke. – Der bliver regeringskifte. – Kongen anmoder Jens Otto Krag om at søge dannet en regering. – Statsminister Jens Otto Krag foreslår 10 procent importafgift på en række forbrugsvarer for at bremse valutaunderskuddet og stimulere beskæftigelsen. Der er omkring 20.000 arbejdsløse. – Regeringen ønsker gennem opkøb at sikre sig flest mulige arealer af dansk jord inden Danmarks indtræden i EF. – De økonomiske vismænd mener, at dansk indtræden i EF vel rummer fordele for landbruget, men det vil ikke løse landets økonomiske problemer. – Vældigt snefald lammer store dele af trafikken. – Danmark anerkender Hanoi-regeringen og etablerer diplomatisk forbindelse med Nordvietnam. – Sovjets ministerpræsident Kosygin kommer på officielt besøg i Danmark den 2. december. Besøget præges af vældigt opbud af sikkerhedsfolk og presse, radio og TV fra det meste af verden. – Fremmedpolitiet standser proforma-ægteskaber som skal sikre fremmedarbejdere opholdstiladelse.

Kort efter at have holdt sin nytårstale føler kong Frederik sig sløj, får influenza og lungebetændelse med høj feber, rammes af hjertetilfælde og indlægges på Kommunehospitalet. Sygdommen forværres. Hele kongefamilien samles i København. Kongen dør 14. januar. Statsminister Jens Otto Krag udråber i bidende kulde og i nærværelse af mere end 50.000 dronning Margrethe til regent efter sin fader. Mellem 80–100.000 tog på begravelsesdagen den 24. januar afsked med landets konge gennem 25 år. Kong Frederik IX bisattes i Roskilde Domkirke. – Fremmedarbejdere i titusindvis vil ikke få forlænget deres opholdstilladelse på grund af den stigende arbejdsløshed. – Der er olympiske vinterlege i Sapporo i Japan. – LO garanterer banklån på 30,2 mill. kr. til den kriseramte A-presse. – DFDS har et underskud på over 10 millioner kroner og vil lukke ruterne til Århus og Ålborg. – Advokatrådet anklager advokat Mogens Glistrup for overtrædelse af aktieselskabsloven. – Arbejdsgiverne skylder 600 mill. kr. i kilde-skat, mere end 1.600 sager er endt ved domstolene. – Apollo 16 gennemfører med succes den to ugers månerejse. Trods forbundsformand Anker Jørgensens positive indstilling, siger et flertal af de delegerede på arbejdsmændenes ekstraordinære kongres nej til EF. – Alabamas guvernør, den demokratiske præsidentkandidat George Wallace overlever revolverattentat, men invalideres. – Den langvarige laksestrid ender med en aftale mellem Danmark og USA om aftrapning af laksefangsten ved Grønland. – Præsident Nixons rådgiver Henry Kissinger rejser til Peking for at forberede en løsning på forhandlingerne om våbenhvile i Vietnam. – Piloter fra hele verden strejker 24 timer som protest mod utilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger og strafferegler mod flypirater. – Årets Rebildfest bliver særdeles festlig takket være den amerikanske hovedtaler Danny Kaye. – I august bringes den første danske Nordsø-olie ind til raffinaderiet i Stignæs. – Borgmester Erhardt Jacobsen starter aktion mod Danmarks Radio for propagandistiske og tendensiøse programmer. – Den 26. august åbnes de 20. olympiske lege i München og afslutes med det frygteligste drama i legenes historie. Den 5. september kidnapper palæstinensiske partisaner 11 israelske idrætsfolk i den olympiske by. De føres til en lufthavn, hvor de dræbes under ildkamp mellem politiet og forbryderne. Efter massakren er der sørgenhøjtidelighed på stadion. Det besluttedes at fortsætte legene, som afsluttes den 11. september. Cykelrytteren Niels Fredborg vandt Danmarks eneste guldmedalje. – Efter massakren i München indfører Vesttyskland visumtvang for arabere. – Israel foretager bombetogter over Libanon og Syrien. – Folketinget vedtager med 141 ja-mod 84 nejstemmer Danmarks indtræden i EF fra januar 1973. – I oktober ved folkeafstemningen siger omkring 2/3 af Danmarks vælgere ja til EF. – Statsminister Jens Otto Krag slutter overrumplende sin åbningstale i Folketinget med oplysningen om, at han afgår som statsminister og peger på forbundsformand Anker Jørgensen som efterfølger. – Den ny statsminister bebuder lovforslag om økonomisk demokrati med arbejderrepræsentation i firmaledelse og udbyttedeling. – I november vinder præsident Richard Nixon den største valgsejr i Amerikas snart 200-årige historie. – Nixon ophæver det mangeårige forbud mod amerikanske skibes anløb af kinesiske havne. – Kornhandelen med Canada og USA forøges efter fejlslagen kinesisk høst. – Typografafskedigelser fører til arbejdsnedlæggelser i Politikens Hus. I 13 dage udkommer hverken Politiken eller Ekstrabladet. – Den foreløbig sidste måne-færd gennemføres mellem 7. og 19. december af Apollo 17, som hjembringer værdifuldt geologisk materiale. – Bombningerne af Nordvietnam indstilles. Der åbnes mulighed for våbenstillandsforhandlinger i Paris.

Saltholm - stadig et spørgsmål

Den 22. august 1968 indviedes en af Nordeuropas største bygninger i Københavns lufthavn, SAS' kæmpehangar på 10.800 m² gulvareal og med en lofthøjde på 22 meter. Den kan rumme tre af SAS-flådens største maskiner Super DC-8-63, som har plads til 190 passagerer. Hangar 4 er med Statens luftfartsdirektorat som bygherre og med ministeriets hangarbyggeudvalg som tilsynsførende opført på det opfyldte terræn i forlængelse af SAS-værftet. Det samlede areal i det store bygningsværk med lagerrum og værksteder er 16.300 m². Gulvet kan bære fly som vejer op til 250.000 kilo. Bygningen har kostet 30 mill. kr. Det har taget tre år at opføre den.

Efter bygningen af denne vældige hangar forlades nu den hidtidige praksis, at SAS lejer de af staten opførte bygninger. Nu skal det skandinaviske luftfartsselskab fremtidigt selv finansiere sine byggerier.

PAU arbejder med projekter til 250 mill. kr. for at skabe mulighed for, at lufthavnen kan klare trafikken frem til 1985-1990.

Blandt de større projekter er den ny perronfinger C og den nye indenrigsgård med syv bygninger som trukket på en perlesnor, et nyt flyvekontrolcenter med et kæmpetårn og tilhørende bygningsværker for sikkerhedsanlæg, teknikergård og meget andet. Endelig arbejder teknikerne på et projekt til 100 millioner kroner til den kommende parallelbane tværs over Amager med Englandsvej ført under landingsbanen i en tunnel. De første ti millioner kroner af dette projekt vil gå til ekspropriationer, 23 millioner kr. til tunnelbyggeriet og resten til startbane på 3.600 meter med tilhørende rullebanesystemer og lysanlæg.

1968 nåede passagertallet i Kastrup over de fem millioner, nemlig 5.33.210, chartertrafikkens andel var på dette tidspunkt stadig voksende. Men det trak op til konfrontation mellem på den ene side Conair, Internord og Sterling Airways samt på den anden side SAS. Charterselskaberne rettede samlet henvendelse til trafikminister Ove Guldberg og erklærede, at 1968 ville blive det sidste år, hvor $\frac{3}{4}$ million danskere, nordmænd og svenskere ville komme til udlandet med charterfly til så billige priser, som man hidtil havde været vænnet til. Det var advokat Vagner Jensen, der på vegne af chartergruppen i Erhvervsflyvningens sammenslutning fremlagde redegørelsen og understregede, at dersom charterselskaberne ikke fik lov til i vinterperioden at flyve til fjerne mål som Ceylon, Vestindien og Østafrika, ville de kostbare fly komme til at stå uvirksomme i adskillige måneder. Det ville føre til prisstigninger

i sommerperioden og dermed ramme den jævne ferierejsendes økonomi. Charterselskaberne måtte konstatere en trafikafmatning, som blandt andet førte til, at Simon Spies solgte to af sine fem propelfly og afskedigede 123 medarbejdere, mens det svensk-danske »Internord« senere bukkede totalt under med milliontab.

Statistikken viste, at der var 8.121 med charterfly i de første seks måneder af 1968 mod 6.026 i samme periode året før, men operationernes antal var ikke alene stigende, flyene var også blevet større. Overkapacitetens farlige kræfter var startet.

Udefra mødte man også negative påvirkninger. De spanske myndigheder fremsatte krav om, at danskere kun måtte ankomme til Spanien i dansk registrerede fly, svenske i svenske fly og norske i norske fly. Fra de danske myndigheders side gjorde man spanierne opmærksom på, at Skandinavien betragtedes som et marked, men Sterling Airways valgte alligevel at flytte en del af sin flåde til Sverige og oprette et datterselskab. Spanien begyndte i øvrigt selv et fremskudt i chartertrafikken på Skandinavien med indsættelsen af jet-fly fra Aviaco og Air Spain.

Det Danske Luftfartsselskab kunne fejre sit 50 års jubilæum i et af skandinavisk luftfarts medvindssår og konstatere, at den danske industrikapital i SAS er opført med 165 millioner kroner. Konsolideringen i DDL var så vidt fremskredet, at bestyrelsen på en ekstraordinær generalforsamling foreslog A-kapitalen opskrevet til de oprindelige 36,5 millioner kroner, som før nedskrivningen under krisen i 1961. SAS gik ind i et kæmpefornyelsesprogram med investeringer på 2,5 milliarder kroner i nyt materiel, stræbende mod ren jet-flåde, byggende mellem- og kortdistancetrafikken på de to motorers Douglas DC-9, langdistancetrafikken på DC-8-62 og DC-8-63 og to Boeing B-747-B og de kommende tre motorers DC-10-30.

Der var god baggrund for feststemningen ved jubilæumsreceptionen den 29. oktober på Royal Hotel. 50 år efter, at en håndfuld fremsynede mænd lagde grunden til denne virksomhed, er SAS' danske Region i Københavns Lufthavn blevet en af landets største arbejdspladser og en valutaskabende indtægtskilde for nationen.

Centralt placeret i hele fremtidsplanlægningen for Københavns Lufthavn i dens store udviklingsperiode, for hele lufthavns- og trafikoplægget i Danmark, er statens mangeårige repræsentant i SAS-styret, departementschef Palle Christensen, Ministeriet for offentlige arbejder. Hans nærmeste medarbejder på dette område er

kontorchef Poul Andersen, der er formand for lufthavnens planlægnings- og anlægsudvalg og for Provinslufthavnsudvalget. Han har indenfor en periode på kun 4 år nået at være rådgiver for tre af luftfartens ministre, Kai Lindberg, Svend Horn og nu Ove Guldberg.

Anlæggene i Kastrup er efterhånden 700 millioner kroner værd, og trafikminister Guldberg foreslår at oprette et offentligt selskab, der skal drive lufthavnen på et kommercielt grundlag og forestå anlæg af Saltholm lufthavnen. De årlige indtægter i Kastrup er cirka 85 mill. kr. og udgifterne 47 mill. kr.

Planerne om at anlægge en aflastningslufthavn for Kastrup i Vor Frue, Tune og Ramsø kommuner, fik den radikale folketingsformand Sv. Skovmand til at spørge trafikminister Ove Guldberg om hvor megen støj den påtænkte lufthavn ved fuld kapacitet vil påføre de planlagte bebyggelser i området. Ministeren svarede: – Lufthavnsvæsenet har udarbejdet forslaget med en sådan placering af banesystemet, at banerne får ind- og udflyvninger over tyndt befolkede arealer i retningen Karlslunde–Karlstrup Mose, dels over området syd for motorvejsanlægget ved Roskilde, der er udlagt som grønt område.

1969 fik diskussionen om Saltholmprojektet ny næring. Foreningen af Byplanlæggere havde ladet en arbejdsgruppe analysere hovedproblemerne omkring en storlufthavn og anbefalede en forbliven i Kastrup eller udflytning til Syd-Amager. Københavns Lufthavns planlægnings- og anlægsudvalg blev på et møde enige om, at man kunne gå ind for en etapeløsning for Saltholm, men ikke det forslag, der forelå fra en skandinavisk ingeniørgruppe. Planlægningsudvalget havde fået stillet spørgsmålet om »en glidende løsning« på Saltholm–Kastrup lufthavnenes funktioner var mulig i en overgangstid.

Fra svensk side indledtes en ny kampagne omkring støjproblemerne i Skåne ved bygningen af Saltholm-lufthavnen.

I Kastrup vil den stærkt stigende trafik nødvendigvis fortsat udvidelse af passagerekspe-ditionsområdet gennem anlægsarbejder til et samlet beløb på omkring 52 mill. kr. sagde trafikminister Guldberg. Påkrævet opførelse af en sikringstjenestebygning med kontroltårn og det fornødne radiotekniske udstyr vil beløbe sig til 32 millioner kroner. Herudover vil det være nødvendigt at udføre andre anlægsarbejder i Kastrup til cirka 20 mill. kr., blandt andet for at øge sikkerheden ved landinger og starter og skabe bedre muligheder for tekniske eftersyn af flyene. SAS vil i det kommende finansår gå i gang med opførelsen af hangar 5, der er beregnet til eftersyn af jumbo-jet B-747. Dette arbejde vil koste cirka 25 mill. kr., og er det første byggearbejde i Kastrup, som SAS selv skal finansiere. Men selvom der arbejdes intenst med planerne om en storlufthavn ved København vil en sådan

ikke kunne tages i brug før midt i 80'erne, siger ministeren. Da der imidlertid allerede nu er brug for aflastning af lufthavnen i Kastrup, vil der i 1969–70 blive påbegyndt en lufthavn for almenflyvningen ved Tune. Areal-erhvervelserne til denne lufthavn, København Vest, er anslået til 15 mill. kr. Anlægsarbejderne vil blive fremskyn-det mest muligt og ventes gennemført på to år. Selve anlægsudgifterne er i 1969–70 priser opgjort til 10 mill. kr. Men selvom man etablerer en sådan aflastningslufthavn, kommer man ikke uden om at anlægge en parallelbane til bane 04-22. Anlægsudgifterne hertil er beregnet til 100 mill. kr. hvoraf de 48 millioner falder i 1969–70.

En embedsmandsrapport, der var foranlediget udarbejdet af regeringens politisk-økonomiske udvalg, viste i øvrigt i februar 1969, at Saltholmprojektet ville blive 2 milliarder kroner dyrere end tidligere beregnet. Rapporten blev afleveret til Folketingets Saltholmudvalg, der samtidig fik trafikministerens udkast til lovforslag til principbeslutning om anlæg af en storlufthavn på Saltholm. Lovforslaget foreslår en undersøgelse sat i gang nu, således at der kan fremsættes forslag om igangsættelse af første etape af byggeriet i den kommende Folketingssamling. En debat i Folketinget den 16. januar 1969 tilkendegav stort flertal for Saltholm. Af de større partiers ordførere var kun Jens Bilgrav-Nielsen (R) betænkelig.

Dagen før rammes SAS af den første ulykke på sit polarrutenet. Rutemaskinen »Sverre Viking« var startet fra København til Seattle, hvor den skiftede besætning. Den forliste under indflyvning til Los Angeles. Styrtede i havet, 16 omkom, 30 overlevede. En havarikommission konkluderede, at flere ulykkelige sammentræf var årsagen.

Den 18. februar 1969 fremsatte trafikministeren i Folketinget forslag til lov om placeringen af Københavns Lufthavn. Lovforslaget bemyndiger til udarbejdelse af en plan for etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn, placeret på og ved øen Saltholm, til fremtidig afløsning af Københavns Lufthavn, Kastrup. Lufthavnsplanen skal indeholde program for en senere skitseprojektering for anlæg af første etape af storlufthavnen med tilhørende tunnelforbindelse mellem Amager og Saltholm under hensyntagen til indpasning i mulighederne for en fast forbindelse over Øresund i København–Malmø linien. Planen suppleres med forslag til organisationsform og finansieringsgrundlag for anlægsarbejderne og forslag til den fremtidige driftsform for såvel storlufthavnen som Københavns Lufthavn, Kastrup.

I bemærkningerne til lovforslaget gøres opmærksom på, at Folketingets udvalg allerede den 28. november 1968 i en afgiven beretning udførligt har belyst problemerne omkring placeringen af en fremtidig storlufthavn. Et stort flertal af udvalget anbefalede Saltholm.

Fra en embedsmandsgruppe, som er nedsat af regeringen, er der i en redegørelse den 3. februar 1969, givet en samfundsøkonomisk vurdering af de alternative lufthavnsplaceringer. Under den trafikpolitiske debat i Folketinget den 16. januar 1969 udtalte de fleste ordførere sig i overensstemmelse med flertalsanbefalingen og henstillede, at der snarest blev truffet principbeslutning om lufthavnsplaceringen. Med henblik på de forhandlinger, som regeringen snarest agter at optage med den svenske regering om visse spørgsmål i forbindelse med anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm og om gennemførelse af en eller flere faste forbindelser over Øresund, findes det nødvendigt, at regeringen baserer sit forhandlingsoplæg på, at der fra dansk side er en klar beslutning om, hvor den nye lufthavn agtes placeret.

Det er tanken, at lufthavnsplanen skal udarbejdes af dertil udpegede rådgivende ingeniørfirmaer i samarbejde med det eksisterende planlægnings- og anlægsudvalg vedrørende Københavns Lufthavn. Vedtagelsen af lovforslaget og udarbejdelsen af lufthavnsplanen, såvidt muligt inden første oktober 1969, betyder ikke, at der er truffet beslutning om igangsættelse af lufthavnsbyggeriet, hertil mangler endnu en række konkrete undersøgelser. Bemærkningerne slutter med at fastslå, at det er en forudsætning, at ingen anlægsarbejder påbegyndes før Folketinget til sin tid har vedtaget en anlægslov for Saltholm Lufthavn.

Ved lov nr. 166 af 30. april 1969 blev det vedtaget at udarbejde planerne i overensstemmelse med det fremlagte forslag.

Den 31. oktober 1969 forelå fra Planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns Lufthavn indstillingen til programplan for Københavns Lufthavn Saltholm, en omfattende analytisk udredning på næsten 100 sider.

Udvalget anbefaler i sin hovedkonklusion en total udflytning fra den nuværende lufthavn i Kastrup til Saltholm senest i året 1985, og foreslår at den foreliggende programplan for første etape af storlufthavnen benyttes som grundlag for det videre planlægningsarbejde for begge lufthavne med henblik på igangsættelse af projekteringen af Saltholmanlægget senest 1975. Udvalget mener, at der bør og kan sigtes på en yderligere reduktion af de foreliggende anlægsbudgetter, og herunder bør luftfartselskaberne have lejlighed til at gennemarbejde skønnene over de dem påhvillende investeringer.

I konklusionen gør Planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns Lufthavn (herefter kaldet PAU) rede for samarbejdet med de 4 ingeniørfirmaer, der er blevet antaget til at medvirke ved opgavens løsning, nemlig Rambøll & Hannemann, Ostenfeld & Jønson og Steensen & Warming, der har arbejdet i et fællesskab under betegnelsen »Saltholmsgruppen«, samt Kjessler

& Mannerstråhle, Stockholm, og for belysningen af tre muligheder: Total udflytning af Kastrup til Saltholm, fjernterminal i Kastrup for banesystem på Saltholm og split operations på banesystemer såvel på Saltholm som i Kastrup, ligesom en anlægsmæssig vurdering ønskedes for tidspunkterne 1980, 1985 og 1990.

Udvalget er under overvejelserne af mulighederne for udbygning af Kastrup Lufthavn indenfor de nuværende rammer af lufthavnsanlægget, indtil overflytning til Saltholm Lufthavn finder sted, kommet til den opfattelse, at der med den forudsatte trafikstigning ikke med de i dag kendte trafikafviklingsmuligheder og heller ikke med forbedringer, der kan forventes i den nærmeste fremtid, vil kunne modtages nogen trafiktilvækst i Kastrup efter 1985, hvoraf følger, at kommissoriets forudsætninger ikke vil være opfyldt ved forslag, der tager sigte på idriftssættelse af en Saltholm Lufthavn så sent som i 1990. Tilbage bliver herefter løsninger, der tager sigte på tiden mellem 1980-1985. Udvalget påpeger det tidspres, man har arbejdet under og konstaterer, at der i den sidste fase af udvalgsarbejdet ikke har været tid til den nødvendige dialog med ingeniørfirmaerne om de enkelte forslag. Udvalget kan derfor heller ikke med tilstrækkelig sikkerhed tage medansvaret for programplanen, der alene står for ingeniørfirmaernes regning.

Der er udarbejdet prognoser for rute- og chartertrafikken, som viser, at passagertallet fra 5,3 millioner i 1968 vil være 6,4 i 1970, derefter 10 millioner i 1975, og i 1980 14,2 millioner. I året 1985 er passagertallet beregnet til 19,6 mill. og for 1990 24,7 mill. rejsende. Fragtmængdens stigningstakt i de pågældende år vil være fra 93.000 tons i 1968 til 250.000 tons 1970, derefter 440.000 tons i 1980 og i 1985 760.000 tons, mens man i 1990 vil være oppe på 1.300.000 tons.

Flyveoperationernes tal er forventet at ville stige fra 115.000 i 1968 til 139.000 i 1970, derefter 184.000 i 1975, 230.000 i 1980, 283.000 i 1985 og i 1990 nå op på 307.000. Det største antal operationer pr. time vil indenfor dette tidsrum stige fra 34 i 1968 til 64 i 1975 og 97 i 1985 og nå 107 starter og landinger i timen i 1990. Antal af beskæftigede i lufthavnen vil vokse fra 9.200 i 1968 til 10.200 i 1970, omkring 13.100 1975, 15.900 i 1980, derefter 18.900 i 1985 og endelig i 1990 vil 21.200 have deres arbejde i lufthavnen.

Det hedder i konklusionen, at undersøgelser af de geotekniske muligheder for anlæg af en lufthavn på Saltholm er foretaget med det resultat, at der fortsat ikke er grund til at betvivle øens egnethed.

Hvad angår støjgener, fastslår udvalget, at udflytning til Saltholm umiddelbart vil være en betydelig lettelse, sammenlignet med lufthavnens nuværende placering. Navnlig for de støjramte områder, der ligger umiddelbart op til lufthav-

nen. Udvalget har valgt et banesystem med to tæt liggende parallelbaner med indbyrdes længdeforskydning i de to retninger.

Udvalget kan ikke anbefale split operations, som påfører både lufthavnen og dens brugere betydelige driftsudgifter. Det anbefales derfor, at den første etape muliggør fuld udflytning af den samlede aktivitet fra udflytningstidspunktet.

Anvendelse af terminalen i Kastrup vil heller ikke indebære økonomiske fordele. En fjernterminalløsning vil give indenrigstrafikken et helt uacceptabelt lavt serviceniveau og for udenrigstrafikken medføre forringelse af lufthavnens konkurrencemæssige muligheder i sammenligning med andre internationale lufthavne. Derfor må udvalget fraråde en sådan løsning.

Udvalget mener ikke, at det hverken er ønskeligt eller nødvendigt på nuværende tidspunkt at tage endelig og detaljeret stilling til passager- og fragtterminaler på Saltholm. Der er i programplanen taget højde for funktionsmæssig placering af anlæggene. Lufthavnens forsyning med vand, varme, elektricitet og brændstof vil kunne udføres på fuldt tilfredsstillende måde. Brændstofforsyningen enten ved tilsejling til tanklager på Saltholm eller pipeline fra Prøvestenen.

Udvalget foreslår en seks-sporet tunnel under Drogden med tilslutning til vejnettet på Amager. Et spor i hver retning reserveres hurtigbusser. Der vil kunne afvikles en trafik af et omfang, der svarer til 40 mill. passagerer om året, en trafik væsentligt større end den, der forudses 1990. Med de trafikmængder, som forudses indtil frem mod år 2000, vil en effektiv kollektiv trafikbetjening billigt kunne drives som en hurtigbusforbindelse i egen trace ført frem til en terminal ved hovedbanegården, senere til yderligere terminaler for eksempel beliggende ved skæringen mellem godsbaneringen og de store radialveje.

I sine vurderinger af tidsplan og økonomi, fastslår udvalget, at den samfundsøkonomiske bedømmelse af storlufthavnsprojektet ligger delvis udenfor og den politiske prioritering af anlæggene, blandt andet i forhold til andre store trafikprojekter, ligger helt udenfor PAU's opgaver. PAU anbefaler, at der snarest gennemføres en detaljeret udredning af veldefinerede udbygningsplaner for Kastrup for tiden indtil 1985 i lighed med arbejdet forud for udvalgets nu forelåede rapport fra 4. maj 1968.

For tiden indtil 1980 forventes lufthavnen i Kastrup at skulle investere omkring 625 mill. kr. i kapacitetsforøgende anlæg og i tiden indtil 1985 yderligere 175 mill. kr. Hertil kommer luftfartsselskabernes og sikringstjenesternes investeringer, som er anslået til 175 mill. kr. til 1979 og til yderligere 125 mill. kr. for perioden 1980–84. For udflytning 1985 er det gennem fuldstændig beregning konstateret, at den lufthavnen påhvillende investering vil andrage 2,9 milliarder kroner, inklusive renter i byggeperioden, og at de to

lufthavnens samlede investeringer for så vidt angår 1,4 milliarder kroner vil kunne selvfinansieres.

Saltholm vil allerede andet driftsår 1986 give et over årene voksende driftsoverskud således at gælden ved udgangen af 1989 vil andrage 1,0 milliarder kroner med bogførte aktiver på knapt 2 milliarder kroner. Udvalget må konkludere, at alt tyder på, at det ud fra økonomiske hensyn bedste udflytningstidspunkt vil være 1985, idet en udsættelse af udflytningen i 5 år fra 1980 kun vil medføre merinvesteringer på 675 mill. kr. i de to lufthavne, hvorved man vil opnå en lufthavnsdrift, der dækker sine omkostninger og yder et kapitalbidrag på 1,4 milliard kroner til finansieringen.

For en tunnelforbindelse med 950 meter gennemsejlingsåbning mellem Amager og Saltholm med 2 x 3 spor og 2 x 1 nødspor, er anlægsudgiften for 1985-udflytning opgjort til 468 mill. kr. eller til 602 mill. kr. inklusive renter i byggeperioden 1978–82. Denne investering forudsætter, at sejløbet Drogden med tiden skal kunne udbygges til 15 meter, men hvis der skal tages hensyn til den nuværende sejløbsdybde eller udbygning til 10 meter, vil der kunne spares cirka 50 mill. kr. i anlægsudgiften. Investeringen i lufthavnstunnellen er halveret i forhold til skønnet af november 1968.

Programplanen indeholder skitse-planer og redegørelser fra professor Fritz Ingerslev om støjvirkninger og fra Vandbygningsdirektoratet om foretagne undersøgelser. Programplanen danner baggrund for de videre overvejelser i regering og Folketing.

I sin forelæggelsestale sagde ministeren: – Lad mig sige, at det har været helt afgørende for mig, at en eventuel modstand imod placering af storlufthavnen på Saltholm ikke ville være ensbetydende med, at der ville være politisk mulighed for at placere lufthavnen på Sydama-ger. Hvis man forbliver i Kastrup er udviklingsmulighederne begrænsede, med mindre fortalerne samtidig vil tvangsforflytte tusindvis af beboere og påføre storbyen alvorlige støjgener.

Samme dag forelå fra to trafikforskere ved Danmarks Tekniske Højskole, professorerne Arne Jensen og P. H. Bendtsen, en redegørelse, hvori det hævdedes, at den Saltholmlufthavn, som Folketinget beskæftigede sig med, ville være for lille allerede 1981. De to professorer advarede mod hastværk i beslutningerne. Alt taler for, at man bevarer Kastrup og udbygger den mod syd. Generalplanchef Kai Lemberg tog også del i debatten og mente, at der var tale om skæv vurdering af Saltholm: – Et 4-mands embedsudvalg har den 3. februar afgivet en lille betænkning til trafikministeren med en række bemærkninger – dog med mindretalsudtalelse af kontorchef Poul Andersen – overfor Saltholmprojektet, som munder ud i, at en merudgift på 8–900 mill. kr. ved denne placering fremfor ved en Sydama-

gerlufthavn, ikke vil kunne forrentes samfundsøkonomisk, idet Saltholm-lufthavnen kun vil give 7 procent samfundsøkonomisk forrentning mod Sydamager lufthavnens 9 procent. Denne opgørelse lider af alvorlige skævheder som alle forrykker billedet til ugunst for Saltholm.

Den 20. februar gik næsten hele Folketinget i princippet ind for storlufthavnsplanerne på Saltholm, de radikale var delt.

Debatten om Saltholm fortsatte i dagbladsindlæg, hvor ingeniører påviste regnefejl, og byplanseksperter mente, at man havde overset de jordtrafikale virkninger af projektet. Spørgsmålet om Saltholms forvandling til SAS-holm, var langt fra sin endelige løsning. Et møde mellem de danske og svenske trafikministre blev fastsat til 21. februar.

Imens indviedes Indenrigsgården i Københavns Lufthavn og en helt ny trafikrytme tog sin begyndelse. Det skulle hurtigt vise sig, at den også betød indledning til et nyt økonomisk mønster. Med sin smidige og hurtige ekspeditionsteknik, som på SAS-stationschefen Helge Skjoldagers idé førte til »billettering i luften«, det vil sige der blev mulighed for at købe sin plads efter at man var startet, og med den direkte trafikopdeling til de enkelte ruter i 6 ekspeditionsbygninger og en centralbygning med information, billetekspedition og restaurant og med den store sikrede langtidsparkeringsplads, gav Indenrigsgården i Kastrup de forstærkede signaler til den ny rytme for mangt og meget indenfor Danmarks grænser. Det blev mere og mere iøjnefaldende, at det for erhvervslivet, handelen, institutionerne, organisationer og uddannelsesområderne gjaldt om at få de kostbare specialist-arbejdskræfter frem og tilbage hurtigst muligt. Det gik ud over provinshotellernes overnatningsstatistik. »Mappe-ambassadørerne« hastede frem og tilbage på en dag eller to eller drog efter det nye princip »flyv og lej en bil« rundt fra egn til egn og nedskar overnatningernes antal. Trafikbevægelserne i denne takt blev tydeligere og tydeligere. Passagertallet nærmere sig efterhånden millionen på indenrigsruterne, som fortsat dog for manges vedkommende stadig repræsenterer en økonomisk hovedpine.

Billund Lufthavn var efter store udvidelser blevet midtpunkt for chartertrafik til og fra Jylland og for skoleflyvninger fra både SAS, Lufthansa og Sterling Airways, som i øvrigt i 1969 købte fem jet-propeldrevne Fokker Friendship til flyvning af mindre rejsegrupper, men også anvendelige til indenrigstrafikken, som selskabet stadig ansøgte om mulighed for, blandt andet i forbindelse med åbningen af lufthavnen i Thisted.

I foråret 1969 begyndte terror-truslerne mod flyvningen også at nå Københavns lufthavn. Den 29. marts var der telefonbomber mod det SAS fly, hvor Sveriges statsminister Tage Erlander, var blandt passagererne. To dage efter var luft-

havnen politi-omringet til bevogtning af det israelske luftfartsselskab EL-AL's rutemaskine. Genem flere kanaler var der indløbet formodninger om, at terrororganisationen El-Fatah ville slå til i Kastrup.

Lufthavnen var godt i gang med den udvidelsesproces, som bevillingerne havde givet basis for, og som bestod i en fordobling af den kun 8 år gamle hovedbygning, gennem opførelsen af en ankomsthal i direkte forlængelse af bygningen fra 1960, anlæg af den store nye perronfinger C i to etager, med 10 standpladser og ventesal foran hver standplads, samt påbegyndelsen af parallelbanen, som skal udvide kapaciteten med 70 % i hovedbaneretningen.

Af hensyn til fremtidsplanerne for Københavns storlufthavn blev nybyggeriet opført som industribyggeri, udformet af arkitekt Graae-Hansen. I lufthavnen er der nu beskæftiget 8.862, deraf de 958 under Statens Luftfartsvæsen. Lufthavnens område er nu 7,6 millioner m². Driftsoverskuddet i Københavns Lufthavn var opgjort til 50,45 mill. kr. mod 24,79 året før.

Den 28. april indviede SAS sit lufthavnshotel Globetrotter på Engvej. Det skandinaviske luftfartsselskab, der arbejder sig dybere og dybere ind i restaurationsindustrien og rejsebranchen, bevæger sig nu stærkt ind på hotelområdet.

Flyveværket, som Internord lod bygge på Kastrup syd for 6 millioner kroner, er for knapt tre millioner kroner købt af Sterling Airways fra likvidationsboet efter det krakkede dansk-svenske charterselskab. Internords flyvekøkken bliver til Sterling Airways »Aero-Chef«.

Charterselskaberne arbejder fortsat på at komme med i den danske indenrigstrafik. Situationen drøftedes på et møde på Store Kro i Nordsjælland, hvor SAS-styret med sin daglige ledelse gennemgik indenrigsflyvningens mønster frem til 1985. Den eksisterende konsortiaaftale mellem de tre lande bag SAS udløber det år.

En mangfoldighed af ruteflyvningsplaner dukkede frem i foråret 1969. Tjæreborgpræstens Sterling Airways under ledelse af den energiske direktør og luftkaptajn Anders Helgstrand har tilbudt at etablere rute Esbjerg-København og tilbudt at etablere et rutenet fra Rønne via Nakskov eller Nykøbing F. i en ringlinie udenom København. Direktør Ingolf Nielsens Cimber Air tilbyder at drive ruterne Thisted-København samt Horsens og Nakskov til København. Ingolf Nielsen, der med held har drevet Sønderborg-ruten og ruten Stauning-København tilbyder endvidere, evt. i samarbejde med SAS, at oprette en rute Hjørring-København.

Rederiet A. P. Møller, der er trådt ind i luftfarten ved overtagelse af Falck Air og dermed af København-Odense ruten, har etableret sin Maersk Air, og selskabet syntes også at være parat til at glide stærkere ind i billedet.

Der regnes i år med over 800.000 rejsende alene

på indenrigsruterne. Forhandlingerne på Store Kro førte til, at SAS fastholdt sine koncessionsrettigheder på indenrigstrafikken, men indledte samarbejdsforhandlinger med Maersk Air og Cimber Air, derimod ikke med Sterling Airways, om etablering af Danair A/S.

Hen mod midsommer 1969 startede lufthavnen på at gøre sig endnu 115 hektarer større ved indvinding af et areal ud for østkysten af Københavns Lufthavn. Christiani & Nielsen udførte opgaven. Det indvundne område var tænkt anvendt til luftgodsstation, en ny hovedbrandstation samt et nyt brændstoffsørningsanlæg.

Den 2. juni stod det klart, at danskerne stod alene med lufthavnsbyggeriet på Saltholm, men de definitive beslutninger udsattes til efteråret.

SAS, der ud over sit nære samarbejde med Swissair var gået ind i teknisk samarbejde med KLM, udvidede nu sit samarbejdsområde til også at omfatte det franske UTA (Union Transport Aeronautique) og gruppen KSSU, bandt sig til en samlet kontrakt med Douglasfabrikkerne på 3,6 milliarder kroner til et samlet køb af 36 af de kommende langdistance DC-10-30.

Få dage efter holdtes i Københavns Lufthavn rejsegilde over den perron-finger, der skulle være jumbo-jetalderens hovedkaj. Med bygningen af finger C har lufthavnen 1009 meter fingersystem, og da bygninger og tværfinger tilsammen er over 400 meter lange, kan man komme ud for en helt god spadseretur, hvis man skulle have været med et fly fra finger A og er endt i spidsen af finger C.

Trafikken på Kastrup er i øvrigt nu så intens i højsæsonen, at der indføres trafikrestriktioner i de fire travleste perioder på i alt 9 timer i samtlige ugens dage. Der stoppes for tilgang af rute- og charterflyvning, og start og landinger til almen flyvningen vil kun undtagelsesvis kunne opnås indenfor de fire spærretider.

Flyvelederne har påny gjort opmærksom på arbejdspresset.

Man er nu i gang med sikringstjenestens nye bygninger og det store kontrolltårn. Ekspropriationer til parallelbane til 04-22 er også begyndt.

I september blev der truffet regeringsbeslutning om at foreslå Folketinget, at lufthavnen får en slags selskabsstatus. Det er hensigten at udskille Københavns Lufthavn og dermed også den kommende storlufthavn på Saltholm fra Statens Luftfartsvæsen og etablere en offentlig virksomhed kaldet Københavns Lufthavnsvæsen under Ministeriet for offentlige arbejder. Ekspertudvalget, der har arbejdet under ledelse af kontorchef Poul Andersen, Trafikministeriet, har under overvejelserne i særlig grad interesseret sig for den driftsform, man anvender ved administrationen af Londons lufthavn, en offentlig statsejet korporation. Det er hensigten, at den ny virksomhed skal begynde i april 1971.

Året sluttede med, at Maersk Air mistede en af sine Fokker Friendship, der var fløjet fra Kastrup til Rønne på skoleflyvning. Maskinen styrtede ned i vandkanten. De fire besætningsmedlemmer slap med kvæstelser.

1970 – det ny kontrolltårn, som skal være 35 meter højt, er begyndt at rejse sig i Maglebylilleområdet. De tre store sikringstjenestebygninger, teknikergården og varmecentralen er også under opførelse.

I de underste etager af det ny kontrolltårn på 10 etager indrettes lokaler til radar, klimaanlæg, flyvevejrtjeneste og radiotjeneste. Der skal i forbindelse med tårnet opføres særlige bygninger til radioingeniørtjeneste og flyveradiotjenesten. Den ny teknikergård bliver 4500 m², indeholdende garager, værkstedsbygning, afisningshal for snerydningsmateriellet, montagehal, maskin- og autoværksted, 2100 m² folke- og lagerbygning og 900 m² kontorbygning.

Hen i februar efter attentaterne mod passagerfly på ruteflyvning fra Schweiz til Israel og fra Frankfurt til Wien blev der slået terror-alarm i Kastrup. Der blev omgående indført 48 timers stop for fragt og post til Israel af frygt for bomber. Det direkte passagerfly fra Kastrup til Tel Aviv blev aflyst. Over hele den vestlige verden, inklusive Kastrup, indførtes nu skærpet kontrol med bagage, fragt og post og undersøgelse af passagererne. Ved charterflyene måtte hver enkelt rejsende identificere sin kuffert, før den blev bragt ombord. Overtallig bagage blev omgående fjernet og bragt til undersøgelse i eksplosions-sikre rum.

Ude på Englandsvej begyndte Christiani & Nielsen at udgrave de 60.000 kubikmeter jord, der skulle flyttes for at give plads til den 500 meter lange tunnel, der skulle gå under den kommende parallelbane.

Der opstod divergenser i VKR-regeringen om trafikminister Ove Guldbergs plan om oprettelsen af »Københavns Lufthavnsvæsen«. Lovforslaget blev efterlyst af Aksel Larsen (SF) i Folketingets spørgetid. Statsminister Hilmar Baunsgaard svarede, at man havde håbet, at arbejdet med prioriteringen af de store trafikopgaver havde været tilendebragt. Forhåbentlig lykkes det at blive færdige, og i forbindelse hermed vil der så blive fremsat forslag om lufthavnsselskabet. Tanken med den nye statsvirksomhed »Københavns Lufthavnsvæsen«, som skulle oprettes 1. april 1971, var, at den skulle stå til ansvar for anlæg, udbygning og drift af lufthavne indenfor den storkøbenhavnske region. Til virksomheden skulle overføres Kastrup, Københavns Lufthavn Roskilde, og når endelig beslutning om etablering af storlufthavnen på Saltholm var taget, skulle »Københavns Lufthavnsvæsen« forestå den etapevise gennemførelse af lufthavnsanlæggene. Driften af disse lufthavnsanlæg skal ske

efter forretningsmæssige principper, og der skal med ministeriets godkendelse fastsættes benyttelsesafgifter af en sådan størrelse, at der opnås dækning af drifts- og kapitalomkostninger og skaffes de nødvendige selvfinansieringsbidrag. Om optagelse af udenlandske og indenlandske lån hedder det, at den nye statsvirksomhed efter forhandling med finansministeren skal kunne optage sådanne til finansiering af anlægsvirksomheden. De beløbsmæssige rammer for lånoptagningen skal fastsættes i forbindelse med vedtagelsen af en kommende lov om anlæg af storlufthavnen på Saltholm.

Københavns Lufthavnsvæsen skal have en direktør som daglig leder. Til bistand for ham udpeges et lufthavnsrepræsentantskab på ni medlemmer. Reglerne for repræsentantskabets virksomhed og direktørens kompetance fastsættes i en styrelsesvedtægt.

Tidligt søndag morgen den 19. april indtraf en eksplosion i SAS' rutemaskine, der på sydruten fra Tokio var mellemlandet i Rom på vej til København. Under starten eksploderede den ene motor. Det lykkedes den svenske luftkaptajn John Boden at få det brændende fly standset. Alle ombordværende slap ud, 19 måtte under hospitalsbehandling, men ingen mistede livet. En mystisk genstand kan have fremkaldt motorsprængningen, men sabotage-teorien afvistes af SAS. En polsk luftpirat tvang et polsk rutefly til at lande i Kastrup i stedet for Gdansk. Bortføreren havde to håndgranater på sig, den ene greb vagtmester Tommy Kjær, men den desperate flybortfører nåede at afsikre den næste. Politiasistent Harry Kastorp greb den med et snup-tag og sendte en politibetjent af sted med den ud mod græsområderne, hvor den blev sprængt. Flybortføreren blev taget med. Men episoden forstærkede uroen og utrygheden både på jorden og i luften. Sikkerhedsforanstaltningerne skærpedes yderligere.

Der opstod en ny bølge af støjprotester, foranlediget af benyttelsen af bane 12-30, mens hovedbanen fik lagt nye kabler. Der indkaldes til protestmøder. Indenrigsministeren, under hvem miljøspørgsmålene sorterede, foranlediger, at trafikministeren nedsætter et særligt udvalg med repræsentanter for Ministeriet for offentlige arbejder, Luftfartsdirektoratet, Boligministeriet, Indenrigsministeriet og Sundhedsstyrelsen med støjeksperter, professor Fritz Ingerslev som personligt medlem. Udvalget, hvis formand bliver kontorchef Poul Andersen, skal drage omsorg for, at der tages hensyn til andet end rent tekniske interesser, når der udarbejdes planer for anlæg i lufthavnen.

Ombudsmanden, professor, dr. jur. Stephan Hurwitz giver trafikministeriet og lufthavnsdirektoratet en alvorlig reprimande i en erklæring om, at sikring af de støjbegrænsende foranstaltninger i Kastrup ikke fungerer tilfredsstillende. Kla-

gen var indgivet af vagtmester H. M. Madsen, Skyttehøj 29, Kastrup. Gennem mange år havde H. M. Madsen været en af de mest energiske støjklagere. Luftfartspersonaleforeningerne advarer mod støjhertz overfor lufthavnen, fordi man kan frygte, at det pres, der herigennem lægges på de mennesker, der varetager sikkerheden i luftfarten, det være sig piloter eller flyveledere med videre, kan få disse til en dag at disponere forkert, og følgerne af en sådan fejldisposition kan få uoverskuelige konsekvenser.

Februar 1971 blev der kaldt til åbne demonstrationer, andre udskydes, mens trafikministeren bebuder byggestop i Kastrup, men i april er 3000 skolebørn på demonstrationstog til lufthavnen.

I mellemtiden var SAS' første jumbojet »Huge Viking« ankommet til lufthavnen. Den kom så stille »listende« ind, at ingen opdagede den, før den kørte op foran havnebygningen. Den nye luftkæmpe viser sig at være nabovenlig, støjmæssigt er den i hvert fald ikke en udfordring. Gennem ændring af luftfartsloven vil ministeriet kræve straf for et støjniveau over 1000 decibel cirka 200 meter fra bane 12-30's afslutning. Efter lovudkastet vil overtrædelser kunne medføre bøder eller fængsel op til to år.

Den skandinaviske pilotforening protesterer skarpt mod at gøre piloterne ansvarlige, eftersom de ikke kan bedømme det lydniveau, de afleverer mod jorden under start. Hvis loven sættes i kraft, vil samtlige SAS piloter vægre sig mod at starte og lande på bane 12-30 og anmode verdensorganisationen af piloter IFALPA om boykot af denne bane. Piloten har kun et ansvar, det er det sikkerhedsmæssige.

Den første juli 1971 kunne den ny parallelbane 04L-22R tages i brug. Banen er 3600 meter lang og 66 meter bred. Omkring 85 procent af trafikken vil blive afviklet på de to parallelbaner. Allerede fra premieren blev det fastslået, at støjgenerne var ændret. Nu rammer støjen mere i Ullestrup, Viberup og i haveforeningerne i Kongelundsvejområdet, konstaterer Amagerbladet, som i øvrigt tvivler på, at Kastrup nogensinde bliver nedlagt. Det har kostet 108 millioner kroner at bygge den ny ankomsthal, som blev indviet 15. juni, og der er endnu 130 millioner til afsluttende arbejder, blandt andet kontrollårnet i Tømmerup. Vil kapslen af asfalt og beton nogensinde blive skrabet af Amager-jorden igen? Det er en trossag, erklærer Amagerbladet og fortsætter: – Trafikminister Guldberg forsikrer, at Kastrup bliver nedlagt den dag, Saltholm tages i brug. Borgmestrene Urban Hansen, Thorkild Feldvoss og andre ledende kommunalfolk har mange tanker om, hvad lufthavnsjorden kan bruges til i stedet.

1970 blev et hændelsesrigt luftfartsår. I skandinavisk luftfart var der kommet ny topchef, direktør Karl Nilsson havde ønsket at trække sig til-

bage efter »syv års guldgreb« om udviklingen i SAS. Han afløstes af selskabets erfarne, tekniske chef, nordmanden Knut Hagrup, som straks anede ændrede konjunkturer og strammede grebet med rationalisering og effektivisering . . . han lyttede til de første advarsler om faren for noget så utænkeligt som en energikrise. De kom fra en amerikansk kemi-professor. Ingen tog øjensynlig advarslerne alvorligt, heller ikke da der blev stoppet for planerne om en olierørledning fra de rige Alaskafelter for at skåne den store dyrebestand i ødemarkerne.

Men stigningstakten i både fragt- og passagertal begyndte at vække til eftertanke, ikke mindst i den sårbare charterbranche.

I Københavns Lufthavn var 1970 kulminationsåret for protester og støjklager, og året var indledningen til den ny epoke, der begyndte med vedtagelsen af loven om Københavns Lufthavnsvæsen, der skulle udskilles fra Statens Luftfartsdirektorat som selvstændig statsfunktion efter nogenlunde samme struktur som indeholdt i det tidligere fremsatte forslag. Den luftfartssagkyndige for Ministeriet for offentlige arbejder, kontorchef Poul Andersen, blev konstitueret lufthavnsdirektør. På det tidspunkt var han medlem af SAS-bestyrelsen som statssuppleant for departementschef Palle Christensen og var samtidig i DDLs ledelse. Disse og flere hverv måtte han afgive, da Københavns Lufthavnsvæsen begyndte at fungere.

1970 blev også det år, hvor lufthavnens passagertal begyndte at nærme sig de syv millioner, nemlig 6.790.569, og hvor antallet af operationer kom op på 156.809. Det var det år, hvor indenrigsluftfartselskabet Danair med Poul Erik Hansen som direktør blev grundlagt, ejet af SAS, Maersk Air og Cimber Air og overtog trafikken i Danmark fra efteråret 1971, fordelt således, at SAS beholdt sine stamruter Aalborg, Tirstrup og Rønne, mens Danair-trafikken fik Billund, Esbjerg, Karup, Odense, Skrydstrup, Stauning, Sønderborg, Thisted og Vagar på Færøerne. Der blev regnet med underskud de første år. For 1975 regnede man med en trafik på 800.000–1.000.000 operationer.

1971 nedsattes en planlægningsafdeling for Københavns Lufthavnsvæsen til kulegravning af Saltholm-problematikken og kapacitetsmulighederne i Kastrup.

Den økonomiske og politiske udvikling og den deraf følgende afventende stillingtagen til Saltholm-projektet medførte vedtagelse af lov nr. 262 af 9. juni 1971 om begrænsning af udbygning af Københavns Lufthavn. Dens eneste paragraf lyder kort og godt: – Når igangværende bygge- og anlægsarbejder på Københavns Lufthavn, Kastrup, er afsluttet, standses yderligere udbygning af lufthavnen.

Ved starten af Danair i 1971 erklærede direktør Poul Erik Hansen, at det nu er økonomisk diskri-

minerende at være flyvepassager i Danmark. Danair regnede med en årsomsætning på 62 mill. kr. det første år, heraf ville staten tage 10,5 mill. kr. i passagerafgifter og 8,5 mill. kr. i landingsafgifter. En billet til Jylland giver kun selskabet 38 mill. kr. Trafikminister Jens Kampmann ville ikke udelukke, at Sterling Airways og DSB kom med som parthavere i det ny indenrigsselskab, især fandt ministeren det naturligt, hvis DSB kom med i indenrigsflyvningen.

Direktør Anders Helgstrand, Sterling Airways, stillede Københavns Lufthavnsvæsen overfor et andet problem. Han fandt, at charterselskaberne støtter SAS ved køb af toldfrie varer i Kastrup med 8–10 mill. kr. årligt. Han foreslog derfor, at Sterling Airways opførte egen charterterminal mod at få overdraget det skattefrie salg.

Amager-kommunernes lufthavnsudvalg anmodede om møde med trafikminister Jens Kampmann, efter at han havde givet udtryk for, at løsningen på lufthavnssagen ikke skal ventes indenfor den nærmeste fremtid. Borgmester Th. Feldvoss (S), Tårnby, der er lufthavnsudvalgets formand, anså det for væsentligt, at det havde vist sig overflødigt at bygge parallelbane 12-30. Der er vedvarende og meget store støjgener på grund af den ny hovedbane, som er ført over Englandsvej. Tidligere trafikminister Ove Guldberg (V) sagde før valget, at der næppe kan gøres noget effektivt ved disse gener uden meget store omkostninger. Til gengæld giver støjen fra den ny hovedbane Tårnby kommune forstærket grundlag til retssagen mod indenrigsministeriet, sagde borgmester Feldvoss. Indenrigsministeriets underkendelse i fjor af sundhedskommissionens forbud mod benyttelse af bane 12-30 befinder sig stadig ved forhandling i Landsretten. November 1971 tilkendegav Københavns Lufthavnsvæsen overfor SAS-ledelsen, at man selv ønskede at overtage den nuværende administrationsbygning i Kastrup, der i sin tid blev bygget til SAS. Lejemålet udløb 1973. Det var hensigten, at Københavns Lufthavnsvæsen skulle have administrationscenter i bygningen, hvorfor en snes vitale SAS funktioner foruden regionaldirektionen måtte rykke ud. Efter at have prøvet sagen ved boligretten valgte SAS at bygge et nyt regionshovedkvarter på Hedegårdsvej.

KLV har også ønsket, at SAS bygger en ny luftgodsstation et andet sted på lufthavnsområdet, således at den tidligere hangar B, hvor SAS har investeret millionbeløb i sin automatiske luftgodsstation, kan blive revet ned i forbindelse med planerne om udbygningen af perronfinger C med en transithal-Øst. SAS har fornylig for egen regning afsluttet hangarbyggeriet til jumbojetterne Boeing 747 for omkring 30 mill. kr. Det nye SAS-hus på Hedegårdsvej ventes at koste noget lignende.

Nedgangsbølgen, som nu truer international luftfart, foranlediger, at SAS anmoder om forhand-

linger med Københavns Luftfartsvæsen om overlevelsplanerne for Kastrup. På dette tidspunkt har SAS taget initiativet til Nordens største hotel, »Scandinavia«, der skal opføres på hjørnet af Amager Boulevard og Artillerivej. Projektet, som er på 200 millioner kroner, finansieres af et konsortium, som også vil omfatte udenlandske kræfter. De vanskelige forhold rundt om i verden begynder så småt at påvirke fragtflyvningerne, mange ruter nedlægges. Også et par amerikanske på Kastrup.

Luftgodsmængden gik ned med 1300 tons til 125.153 tons. På passagersiden er stigningen derimod en million til 7.689.466.

Den 17. november 1971 vedtog Finansudvalget at give tilslutning til oprettelsen af stillingen som direktør for Københavns Lufthavsvæsen, en tjenstemandsstilling i lønramme 39, besat for et årsmål.

Statsinstitutionen Københavns Lufthavsvæsen introducerede i øvrigt i bladet »Lufthavn«, som allerede udgives af institutionen. Det er et udenhus-blad, og det første nummer indeholder et krydsildsmøde mellem direktør Poul Andersen og repræsentanter for personaleorganisationerne. Fingrene lægges ikke imellem. Der er en hilsen fra den ny minister for offentlige arbejder Jens Kampmann, og fra SAS' regionsdirektør i Danmark Johs. Nielsen, som regner med, at »der kommer en dygtig, moderne indstillet og meget energisk embedsmand som direktør for KLV«. Der er udtalelser fra Sterling Airways' administrerende direktør Anders Helgstrand og Luft-hansas direktør i Danmark Ib Kam, som begge beklager sig over tilkørsels- og parkeringsforholdene. Det fremgår i øvrigt af »Lufthavn«, at antallet af klager over støjen i Københavns Lufthavn er faldet og nu ligger omkring det normale. De mange klager over støjen i forbindelse med åbningen af parallelbanen skyldes blandt andet vejret, der dengang var meget varmt. Der indtrådte et fænomen, som meteorologerne kalder »inversion«, som forårsager, at der lægger sig en dyne af varme nogle hundrede meter over jorden. Dynen er ikke til at trænge igennem, støjen fra flyene kastes tilbage til jorden. Under en sådan inversion har lufthavnen modtaget klager over startende og landende fly helt fra Hellerup og Hvidovre. En undersøgelse viste imidlertid, at en del af larmen ikke kom fra flyene, men fra Amagerværket.

Mod årets slutning standsede trafikministeriet forskellige anlægsarbejder i Kastrup i forbindelse med de almindelige sparebestræbelser i den offentlige sektor. Det ramte opfyldningsarbejderne til en ny luftgodsstation, en ny brandstation og et nyt hydrantanlæg på de indvundne arealer mod øst ved Øresund.

En ny brandstation Vest til en udgift af 5½ mill. kr. ville på grund af afstanden mellem hovedbrandstationen i hangar A og baneenden for 22R

være nødvendig, og den skulle tages i brug ved udgangen af 1972. Placeringen ved tunnellen, der fører Englandsvej under den nyanlagte parallelbane 04L-22R, ville være i overensstemmelse med verdensluftfartsorganisationen ICAO's afstandskrav ved katastrofeudrykninger. Brand- og redningstjenesten omfatter nu en styrke på 52 mand under ledelse af redningsleder R. Amhøj, og man råder over fuldt moderne materiel. Det nyeste er en hurtiggående rednings- og brandslukningsbåd, som er bygget af Botved Boats i samarbejde med lufthavnens rednings-eksperter.

Samtidig forelagde officielt den konstituerede direktør for Københavns Lufthavsvæsen enkelthederne om organisationens fremtidige form og opgaver.

Der er tale om en femdeling af funktionerne: *En økonomiafdeling*, omfattende dels en regnskabsafdeling for virksomhedens regnskabsvæsen og finansforvaltning, dels en kommerciel afdeling, der beskæftiger sig med lufthavnsafgifter, lejekontrakter og koncessioner til erhvervsvirksomhederne i lufthavnen, dels endelig en indkøbsafdeling. *En trafikafdeling*, der under anvendelse af det mest moderne tekniske udstyr vil sikre den bedst mulige trafikafvikling med mindst muligt tidstab for passagerer og gods. Under denne afdeling vil luftfartselskabernes fartplangodkendelse blive placeret sammen med støjkontrol med videre.

En teknisk afdeling, hvis udviklingsafdeling og anlægsafdeling vil kunne forestå opførelsen af Københavns kommende storlufthavn, aflastningslufthavne samt bistå andre egne af landet med lufthavnsanlæg. Afdelingen kommer også gennem Teknisk Tjeneste til at omfatte al teknisk driftsvedligeholdelse af anlæg og bygninger.

Et planlægningssekretariat, hvis opgave vil være at tilvejebringe og ajourføre beslutningsgrundlag for Københavns Luftfartsvæsens langsigtede politik. Planlægningssekretariatet kommer i opbygningsperioden til at sortere direkte under direktøren som stabsorgan. På samme måde etableres direkte under direktøren et stabsorgan i form af *et juridisk sekretariat* og en *personaleafdeling*. Alle liniefunktioner såsom ordenstjeneste, brand- og redningstjeneste, forpladstjeneste, rengøringstjeneste, marktjeneste og havnekontor samles under et nyt *Driftsområde Kastrup*.

Det understreges, at KLV er oprettet blandt andet for at opnå en mere kommerciel drift i lufthavnene i Københavnsområdet. Det skulle indebære, at der for fremtiden ikke bliver tale om statstilskud til lufthavnens anlægsvirksomhed. Øgede indtægter, som lufthavsvæsenet forventes at opnå ved at gå aktivt ind i en række supplerende aktiviteter i forbindelse med lufthavnsdriften, vil fastholde fuld omkostningsdækning samt fortjeneste, der kan gøre virksomheden kreditværdig på det internationale lånemarked,

når store anlægsarbejder for fremtiden skal finansieres. Nogle af de nye aktiviteter vil måske med fordel kunne henlægges til datterselskaber og eventuelt gennemføres i samarbejde mellem staten og private firmaer. En sådan løsning kunne tænkes for brændstoffsforsyningen til lufthavnene og ved ekspedition af flyene.

Mens KLV endnu er under opbygning har trafikminister Jens Kampmann bebudet lovforslag om at udstrække lufthavnsvæsenets virkefelt til også at omfatte samtlige danske, færøske og grønlandske civile statslufthavne, en nyordning, som ville kunne gøre Københavns Lufthavnsvæsen til Danmarks Lufthavnsvæsen.

Efter en livlig debat i Folketinget den 25. november gav trafikminister Jens Kampmann tilsagn om ikke at ville gennemføre den planlagte jyske centrallufthavn ved Hammel administrativt og dermed omgå flertallet i Folketinget, hvorpå VKR-partierne trak deres forespørgselsdebat om Hammel-lufthavnen tilbage.

Den 12. december forelå den officielle udnævnelse af kontorchef, cand. jur. Poul Andersen, leder af Ministeriet for offentlige arbejders luftfartskontor, til direktør for Københavns Lufthavnsvæsen, efter at han havde været konstitueret fra 1. april 1971.

Poul Andersen, der har været formand for Provins-lufthavnsudvalget og siden 1967 formand for Planlægnings- og anlægsudvalget vedrørende Københavns Lufthavn, og dermed har ledet udbygningen af lufthavnen samt forberedt planlægningsarbejdet for storlufthavnen på Saltholm, er 50 år. Han kom til trafikministeriet i 1947 og har siden 1965 været chef for ministeriets luftfartskontor.

1970 fik Poul Andersen tildelt luftfartspokalen af Pressens Luftfartsmedarbejdere og Kongelig Dansk Aeroklub for sit virke i luftfarten. Der blev understreget ved denne lejlighed, at han formentlig er den i Danmark, som ved mest om luftfarten og dens problemer.

Fra januar samler Poul Andersen sin organisation i Kastrup. Blandt hans nærmeste medarbejdere bliver overingeniør Hans Tage Mølgaard fra Statens luftfartsdirektorat. Han skal være teknisk chef i KLV. Havnechef Carl Weibøl fortsætter indenfor den ny organisationsramme som trafikchef, det samme gælder havneinspektør H. C. Petersen, der er tiltænkt posten som driftschef i lufthavnen.

SAS-året 1970-71 viste nedgang i overskuddet fra 128,8 mill. kr. til 102,8 mill., men under de herskende internationale forhold og vilkår ville SAS-chefen Knut Hagrup betegne resultatet som relativt godt. Mange af verdens luftfartsselskaber giver underskud. Verdensluftfartens samlede indtægter er efter en IATA-opgørelse halveret i fjor. Fragtindtægterne hos SAS stagnerede, og der var bekymring for den turistmæssige udvikling. Prognoserne var for 1970 overhalet med 170.000

for passagertallet på Københavns Lufthavn, rute-trafikken steg 8,3 %, chartertrafikken med 27,4 %. Det spændende var, hvor mætningspunktet lå, erklærede Poul Andersen, som den 21. januar 1972 fejrede sit 25 års jubilæum i statens tjeneste.

Trafikminister Jens Kampmann, der deltog i et møde med Amagerkommunernes lufthavnsudvalg, meddelte her, at han ville fremlægge en principskitse for regeringens økonomiudvalg, hvorefter han går ind for, at anlæg af en ny lufthavn på Saltholm og en fast forbindelse over Storebælt påbegyndtes så godt som samtidig.

Skitsen omfatter de store trafikinvesteringer frem til 1985, tilsammen vil de to anlæg koste 15 procent af, hvad der i perspektivplanen er sat af til trafikinvesteringer. Det er forkert at gå ud fra, at det netop er indenfor disse 15 procent, der skal spares, det kan lige så vel lade sig gøre indenfor de øvrige 85 procent, sagde Jens Kampmann, som samtidig gav udtryk for, at Saltholm-lufthavnen bør bygges, og at anlægsstoppet på Københavns Lufthavn bør fastholdes.

27 mennesker mistede livet, da det jugoslaviske luftfartselskab JAT's rutemaskine, en DC-9, eksploderede på vejen fra København til Beograd, mens flyet i 10 kilometers højde befandt sig over den nordvestlige del af Czekoslovakiet. En anonym mand telefonerede til Malmö-bladet Kvälls-posten og meddelte, at han tilhørte en kroatisk organisation, som sprængte flyet i luften, fordi man troede, Jugoslaviens forbundsministerpræsident Dzemal Bejedic var ombord. Han havde deltaget i Kong Frederiks bisættelse. Ministerpræsidenten var imidlertid fløjet hjem samme dag med særfly.

Driftsudgifterne i Københavns Lufthavn stiger på et år med 33 procent. Det er i det væsentlige fremkaldt af overflytningen af hele luftfartens tekniske organisation (LTO) fra Luftfartsdirektoratet samt overtagelse af 28 flyvelederbetjente. Driftsbudgettet, som for 1972 var 92 mill. kr., vil næste år være 124 mill. kr.

3 ud af 34 ombordværende blev reddet, da det ungarske ruteselskab Malev's Iljushyn Il-18 styrtede i Øresund under indflyvning til Kastrup 28. august 1971. Vraget blev lokaliseret lidt nord for Saltholm. 19 af de druknede passagerer blev bjerget dagen efter. Maskinen var under ILS-indflyvning og skulle på ulykkestidspunktet have befundet sig i 19-2000 fods højde, da det ramte vandspejlet. Vejret var på anflyvningstidspunktet stærkt svingende.

Forhøjelser af lufthavnsafgifterne er under overvejelse i trafikministeriet, men indenrigstrafikken undtages i første runde. For charterferierejsende kan det betyde prisstigninger fra 20-50 kroner.

Trafikken sætter ny rekord i Kastrup. 8.192.509 passagerer, hvoraf halvanden million er charterrejsende. Operationernes antal passerer 180.000

og godsmængden stiger påny og når op på næsten 140.000 tons.

Maersk Air, der nu både er i rute- og chartertrafik, køber sig ind i rejsebranchen ved at overtage Bangs rejsebureau samt etablere rejsebureau i Nordjylland. Selskabet Raffel Rejser har fået den tidligere Scanair-direktør, nordmanden Johan Paus, som administrerende direktør. Til chartervirksomheden køber han 3 stk. fire motorers Boeing 720-B fanjet og tager option på yderligere 2.

I lufthavnen slutter KLV, SAS, Sterling Airways og CACH sig sammen i et nyt aktieselskab, Københavns Lufthavns Kundeservice A/S, der skal drive lufthavnens dragerservice, bagagevognsudlejning, garderober, bagageaflæsning etc. Årsagen er passagerernes manglende respekt for gratis service, idet der er konstateret et enormt svind blandt bagagevognene, som lufthavnsvæsenet kan finde over det meste af byen og i Nordsjælland.

I februar 1972 indkaldtes til det første Borgermøde om flystøjen fra Københavns Lufthavn, Roskilde. Fra en arbejdsgruppe nedsat af Københavns Lufthavnsvæsen foreligger en rapport om de miljømæssige konsekvenser af den kommende trafik, som indvies foråret 1973.

Arbejdsgruppen, der har bestået af repræsentanter for Roskilde kommune, Statens Luftfartsvæsen og KLV, fastslår, at det ved at udnytte erfaringerne fra lufthavne herhjemme og i udlandet har været muligt at tage miljømæssige hensyn i højere grad end ved nogen anden dansk lufthavn, men arbejdsgruppen forudsætter, at kommunerne i deres planlægning må tage hensyn til lufthavnens konsekvensområde.

Hvis det besluttes, at storlufthavnen på Saltholm skal tages i brug i 1985, regner trafikminister Jens Kampmann med, at der bliver brug for 14.700 helårsarbejdere. Udskydes tidspunktet til 1990, bliver der brug for 15.900, en trediedel af arbejdskraftforbruget vil være faglærte. I beregninger forudsættes en anlægsperiode på 8½ år. Det maksimale behov vil ikke overstige 2000 mand de enkelte anlægsår.

Den 14. marts ramtes dansk flyvning af sin hidtil største katastrofe. 112 mistede livet, da charterselskabet Sterling Airways Super Caravelle på vej mod København fra Bombay fløj mod et bjergmassiv ved mellemlandingen i Dubai lufthavn. Piloten, luftkaptajn Ole Jørgensen, meddelte, da han sidst var i forbindelse med indflyvningskontrollen i Dubai, at han havde 8 minutters flyvning tilbage. Det ville svare til, at han var 60 kilometer fra lufthavnen. Muligvis har en navigationsfejl på 20 kilometer medført, at maskinen for tidligt er gået ned i lav højde og ramt den 500 meter høje bjergryg i luftlinie godt 80 kilometer fra landingsbanen. Alle dræbtes i nedslaget, der blev ikke fundet vragrester større end en kvadratmeter, da undsætningsekspeditioner-

ne med helikoptere nåede frem. Fra København sendtes havarikommissionen til Dubai, hvor der forestod et langvarigt og yderst besværligt undersøgelsesarbejde. Det lykkedes efterhånden at identificere omkring halvdelen af de forulykkede ferierejsende.

Katastrofen påvirkede ikke rejselivet.

I slutningen af marts mødtes trafikminister Jens Kampmann med Folketingets trafikudvalg og lufthavnsudvalg og fremlagde de nyeste beregninger for omkostningerne ved anlæg af en storlufthavn på Saltholm med tilhørende tunnelforbindelse til Amager og forbindelsen mellem øst og vest Danmark med en jernbanetunnel og bro over Storebælt. De fire projekter er beregnet til at ville koste 5881 mill. kr. efter 1972-priser.

På verdensluftfartsorganisationen IATA's public relation conference i London talte overborgmester Urban Hansen om borgeren og miljøproblemerne. Man gør, hvad man kan for at skabe rimelige vilkår for dem, der bor i lufthavnens nærhed, sagde overborgmesteren, men jeg vil ikke prøve at præcisere, hvor meget støj en borger kan tolerere. Jeg finder det uacceptabelt, at skoler ved Københavns Lufthavn må standse undervisningen i flere minutter, mens et fly lander. På den anden side mener jeg, at dem, der flytter ind i områder nær en lufthavn, må have gjort sig klart, at der er støj fra flyvemaskiner. Det må have været med i overvejelserne ved valget af bolig. Men nye beboere, som på forhånd har indstillet sig på at skulle leve med lufthavnstøj nogle år, må ikke komme ud for, at en forventning om lufthavnens flytning udsættes. Vi er heldige at have øen Saltholm kun få kilometer fra Kastrup. Vi vil med en storlufthavn her stadig være nær København. Der arbejder nu 10.000 i Kastrup, endnu flere vil blive beskæftiget på Saltholm.

Anders Buraas, tidligere pressechef for SAS, skrev en jubilæumsbog i anledning af konsortiets 25 års eksistens, og kom ind på Saltholmprojektet. – Den tanke skulle ikke være så fjern, siger han, at norske og svenske myndigheder med de vældige interesser, der står på spil for begge lande, var med i organerne, som planlægger og gennemfører projekterne. Det ville måske indebære, at de også måtte bære nogle af udgifterne. I stedet for at skræmme, burde det virke indbydende. Skandinaviens storlufthavn har alle betingelser for at blive en glimrende forretning.

Tilkørselsforholdene i Københavns Lufthavn bliver trods kritik ikke ændret. Det vil fortsat være ulovligt for privatbiler og hyrevogne at køre helt op til kantstenen ved afgangshallen, idet kørebanen nærmest afgangshallen forbeholdes busserne. Hyrevogne kan benytte et sekundært opmarchfelt, mens privatbiler henvises til en bane cirka 25 meter fra det egentlige forto.

Et af Danmarks mest støjramte huse, Skyttehøj

56 umiddelbart op til støjbane 12-30, er blevet isoleret for 25.000 kroner. Støjniveauet er dermed halveret – indvendigt. Haven er dog stadig umulig at opholde sig i, når støjbanen bruges.

I Københavns Lufthavn er der nu gennem årene investeret ialt 750 millioner kroner, som efterhånden er nedskrevet til omkring 500 mill. kr., sagde lufthavnsdirektør Poul Andersen, da han sammen med sine medarbejdere, overingeniør Hans Tage Mølgaard, der er chef for teknisk afdeling og planlægningssekretariatet, kontorchef Poul Melbye, chef for sekretariatet og den juridiske afdeling, driftschef H. C. Petersen og arkitekt Mogens Graae Hansen præsenterede ny-erhvervelsen i lufthavnen, det fuldautomatiske bagagesorteringsanlæg med 40 ekspeditions-pulte. Det kan behandle 3000 stykker bagage i timen og har kostet 15 mill. kr.

Lufthavnens indtægter for 1972 er anslået til 174 mill. kr., driftsudgifterne til 122 mill., der bliver altså et overskud på omkring 50 mill. kr.

Under Københavns Lufthavnsvæsen er nu ansat 747 medarbejdere. Af den nye organisationsplan, som direktør Poul Andersen forelagde, fremgik det, at lufthavnschef Weibøl er chef for trafikafdelingen, samtidig med at han beholder de repræsentative opgaver i Københavns Lufthavn. Poul Andersen understregede, at forandringerne i Københavns Lufthavns afgangshal er absolut kundenvenlige. Inde i bygningen er tilvejebragt bedre forhold, der installeres særlig elevator for bevægelseshæmmede. Forretningsafdelingerne i transithallen er udvidet.

Trafikminister Jens Kampmann vil på de skandinaviske trafikministres møde i Stockholm den 19. maj henstille, at SAS-engagementet i det svenske charterselskab Transair gøres til genstand for en dagsaktuel undersøgelse. Det sker efter lang tids kritik i Dagbladet B.T. Trafikministeren siger, at hvis aftalen betyder tab for SAS/Scanair, er den danske regering indblandet i sagen, men af det, jeg foreløbig har fået oplyst, er der ikke noget, som bekræfter en sådan antagelse.

Større perspektiver aftegner sig bag de utroligt indflydelsesrige konstellationer af finans-, transport-, hotel- og turistkræfter, der nu også begynder at afsætte spor i København. Internationale opgørelser viste i fjor, at der verden over var 181 millioner turister på en eller anden form for rejse, og de omsatte sammenlagt 150 milliarder kroner. De danske turistvalutaindtægter er nu over 3 milliarder kroner, og trafikallet på Kastrup passerer i år 8 millioner rejsende. Wonderful Copenhagen er altså kun en prik i dette vældige mønster, men det er alligevel gennem disse nye kædereaktioner omkring turismen, forholdene omkring udviklingen i Københavns Lufthavn skal vurderes.

Der afsluttes nu overenskomst mellem SAS, Kampsax, Monberg & Thorsen og andre danske

parthavere i kæmpehotellet Scandinavia til 200 mill. kr. med den amerikanske hotelkoncern Western Hotels, hvis hovedejers er Amerikas store luftfartselskab United Airlines. Det er første gang, Western Hotels kommer ind på det europæiske industrituristområde, samtidig rykker den japanske hotelkæde Prince med ind som parthaver i Scandinavia. Bag Prince-gruppen er blandt andre den japanske verdenskoncern Mitsubishi.

Verdens store luftfartselskaber, banker, forsikringselskaber, industrisammenslutninger og handelsforetagender er mere og mere fælles om løsningen af hotelprojekter, transport- og turistrytme. København har allerede Sheraton-gruppen, som bag sig har blandt andet det amerikanske kæmpeforetagende ITT (International Telephone & Telegraph). Den europæiske EHC-gruppe har købt hotel Europa og døbt det Penta. Bag sig har den luftfartselskaberne BEA, Lufthansa, Alitalia, Swissair og det danske Maersk Air. Hilton-hotelgruppen, der ejes af det amerikanske luftfartselskab TWA, har længe søgt ind til København, det samme gælder de amerikanske Holiday Inn og Hyatt hotel-grupper. Den sidste gruppe er gået i direkte samarbejde med SAS-samarbejdspartneren Thai International Airways, som 3. juni åbner verdenslufttrutenettets længste hovedvej fra Australien over Singapore og Bangkok til København, en rute på 20.000 kilometer.

Thai International, hvis europæiske leder er den unge danske luftfartsmand Gorm Borup, har været inde i en stærk ekspansionsperiode de senere år og har vist særdeles gunstige økonomiske resultater fra denne forøgede virksomhed, ikke mindst på grupperejsernes område. En udvikling, som også påvirker trafikstigningen i Kastrup.

Københavns Lufthavns indtægter ved startafgifter var i fjor 105.513.775 kr., året før var startindtægterne 82 mill. kr. En væsentlig del af stigningen har været i fremmed valuta. 36 selskaber driver nu trafik på Kastrup, men det skal også noteres, at en mindre takstforhøjelse er medvirkende til indtægtsstigningerne, hvoraf rutetrafikken betalte 72,7 mill. kr. SAS' andel heraf var alene 62 procent, charterselskaberne betalte 20,5 mill. kr., heraf Sterling Airways alene 52 procent. Supplerende startafgifter i indenrigs-trafik gav 11 mill. kr.

En repræsentation for 30 IATA-ruteselskaber, der trafikerer Kastrup, har i øvrigt anmodet lufthavnsdirektør Poul Andersen om en redegørelse for udviklingen i de kommende år. De fremmede selskaber fremfører, at Kastrup er ved at blive en af Europas dyreste, der kan kalde på alternativer, ikke blot trafikomlægninger, men også indførelse af forbehold i de respektive europæiske lande, som vil give skandinavisk luftfart tilsvarende vilkår og forhold. Den internationale luftfarts aktion er den første af sin art i Kastrup.

Mødet resulterede i en saglig og faglig meningsudveksling med positiv vending.

Amagerkommunernes Lufthavnsudvalg har på 80 organisationers vegne og som talerør for en kvart million mennesker rettet en meget indtrængende appel til Folketingets medlemmer om at lade principbeslutningen om overflytningen af lufthavnen til Saltholm blive fremmet mest muligt.

Efter en debat i Folketinget er projekterne udsendt til næste samling.

I området ved Københavns Lufthavn Roskilde fortsætter protesterne mod støjffekten. Der rettes henvendelse til trafikminister Jens Kampmann om konflikten mellem trafik og miljø efter ministerens erkendelse af miljøets fortrin.

I den første uge af maj 1972 lod Københavns Lufthavn foretage støjprøver af de forskellige flytyper. En støjrapport viser, at den maksimale støj var forårsaget af landevejstrafikken og ikke af flyene på de områder, der ligger nærmest de store trafik-årer. Trafikminister Jens Kampmann har beskikket medlemmerne af det første repræsentantskab for Københavns Lufthavnsvesen. Sammensætningen er følgende: tidligere trafikminister Svend Horn er formand, de øvrige medlemmer er tidligere trafikminister Ove Guldberg, generaldirektør for De Danske Statsbaner Povl Hjelt, økonomikonsulent i Ministeriet for offentlige arbejder J. L. Halck, KLV's personalegruppers ledelse Ole Christiansen, P. H. Nielsen og Gunnar Sørensen, SAS repræsenteres af regionschef Johs. Nielsen og charterflyvningen af direktør Anders Helgstrand, Sterling Airways.

KLV's personale måtte Grundlovsdagen sammen med repræsentanter for Lufthansa og Alitalia foretage lovstridig kropsvisitation af mange passagerer. Baggrunden var kraftige advarsler fra Interpol om frygt for mulige arabiske partisanaktioner på fem års dagen for krigen mellem Israel og araberne.

Lufthavnen søger nu politibeføjelser. Man forbereder oprettelsen af en sikkerhedskomiteé for Kastrup.

13 bombeeftersøgninger ved flyafgangene fra Kastrup den 12. juni gav betydelige forsinkelser. Der forberedes indførelse af detektorudstyr. Myndighederne giver tilladelse til kropsvisitationerne.

Mange rejsende i lufthavnen protesterer mod indførelsen af 2 kroners afgiften for leje af bagagevogn. Hidtil har SAS og Sterling Airways stillet vognene gratis til rådighed.

Der var rejsegilde i Københavns Lufthavn Roskilde den 14. juni. Lufthavnen er på 420 hektar, indhegnet med 13 kilometer hegn. Når lufthavnen står færdig, vil den have kostet 70 mill. kr. Kapaciteten er 200.000 operationer årlig.

Den ny lufthavn tvinger Morian Hansens flyveskole i Tune væk. Den ligger for nær Roskilde-lufthavnen. Den ukuelige Morian Hansen har

allerede undersøgt mulighederne for selv at flytte sin hangar til Skovlunde, som han forlod for nogle år siden. Han har opgivet flyvelærer-virksomheden og er blevet taxa-chauffør og hangarudlejer.

Tjæreborgfondens luftfartselskab Sterling Airways, der nu opererer med 33 fly, markerede 10 års dagen for sin oprettelse med en storstilet personalefest i Forum. I år regner man med ny transportrekord, 2,5 millioner rejsende. Det er lufthavnens næststørste kunde.

Midt på sommeren under det voldsomme trafikpres på Kastrup indledes aktion for dispensation for anlægsstoppet. Ved et repræsentantskabsmøde i KLV blev det klart tilkendegivet, at der var risiko for, at trafikken ville søge til andre lufthavne, hvis forbedring af trafikforholdene i Kastrup udskydes yderligere.

Der er brug for flere standpladser, for en særlig charterterminal, for udvidelse af luftgodsstationen, for hangarer til Maersk Air og Sterling Airways og for udbygning af SAS Catering.

Trafikminister Jens Kampmann erklærer, at der ikke findes muligheder for at dispensere fra anlægsstoppet, før Saltholm-loven er en kendsgerning. Tidligere trafikminister Svend Horn foreslår, at staten køber Saltholm. Man fik den tilbudt i 1917 for 350.000 kroner, men dengang ville staten ikke eje den. I dag vil ejerlaugets krav være betydelige millionbeløb.

Direktør Anders Helgstrand har i sin fortsatte kritik af SAS' virksomhed hævdet, at SAS uretmæssigt aflyser ruteflyvningerne, når der ikke har været tilstrækkeligt med passagerer. I en redegørelse fra KLV til trafikminister Jens Kampmann i sagen oplyses, at der er blevet aflyst ialt 390 flyvninger ud af 43.640 afgang, sammenlagt udgør aflysningerne en procent. Kun otte oversøiske flyvninger ud af København er aflyst på grund af vejret og tekniske problemer. Lufthavnsvesenet gør opmærksom på, at i de tilfælde, hvor vejret har været angivet som årsag, har det været rimeligt at aflyse. Der har været truet med sagsanlæg fra SAS, hvis Anders Helgstrand opretholdt sine anklager, der først og fremmest var rettet mod den del af New York-ruten, der går via Bergen. De fleste aflysninger har fundet sted på indenrigsruterne og på skandinaviske ruter. KLV understreger, at samtlige aflysninger har været tilmeldt så betids, at der ikke har været tale om blokering af standpladser for andre tillyste fly, f. eks. charterfly.

Maersk Air og Sterling Airways overvejer at lade deres tekniske værksteder flytte fra Kastrup til Sverige eller Billund.

Sommertrafikken har bragt kaotiske tilstande. Den 16. juni nåede man op på 622 starter og landinger på et døgn. Rutetrafikken er det første halvår steget 9,2 % til 2.795.487 rejsende, chartertrafikken steg 17,4 % til 1.145.057 ferierejsende.

Flykapringerne fortsætter, truslerne mod Københavns Lufthavn vokser, og der indføres hurtigt omfattende sikkerhedsforanstaltninger i samarbejde mellem politiet og KLV.

Fem borgmestre og SAS-direktøren Johs. Nielsen sejlede søndag den 13. august til Saltholm og lagde symbolsk grundstenen til storlufthavnen. En gruppe sejlsportsfolk blandede sig højlydt i talerne og lod forstå, at de i hvert fald ikke ville af med Saltholm. Ankomsten til Saltholm med syv hyrede skibe kaldte på det danske sommersmil, navnlig da galeasen Menja med hovedpersonerne gik på grund.

En demonstration mod Danmarks optagelse i EF var i gang, da karavanen med de 200 deltagere nåede grundstenspladsen. De fire vinde, Saltholm-lufthavnens foreløbige vartegn, blev afsløret efter grundstensnedlæggelsen, på de fire lange stager svinger billeder af trafikministrene Kai Lindberg, Ove Guldberg, Svend Horn og Jens Kampmann.

Den administrerende direktør i Amagerbanken Børge Knudsen talte som direktør for Saltholm Bank. Han vandt gehør med sin tale, der var bygget op på udelukkende S-ord. De øvrige taler var seriøse. Tårnbys borgmester Thorkild Feldvoss håbede, at anlægsstoppet ville blive opretholdt så længe, at man inden ophævelsen får en anlægslov for Saltholm lufthavn. Borgmester Albert Svendsen opfordrede til hurtig igangsættelse af hensyn til Københavnsområdets internationale betydning. Borgmester Svend Karlsson, Dragør, håbede på en afgørelse til efteråret. SAS direktøren Johs. Nielsen håbede også på snarlig afklaring, men erklærede, at SAS ikke selv havde råd til at investere en milliard i den kommende lufthavn. Borgmester Sv. Aagesen, Hvidovre, repræsenterede de støjplagede kommuner udenfor lufthavnsområdet. En hvidovreborger havde haft 111 støjende fly over sit hus. Overborgmester Urban Hansen sagde, at flytningen måtte ske af menneskelige, æstetiske og økonomiske grunde. Flytningen ville også få betydning for beskæftigelsessituationen.

Den 10. juli 1972 besluttede repræsentantskabet for Københavns Lufthavnsvæsen at anbefale, at der søges dispensation for loven om bygge- og anlægsstoppet i lufthavnen. Dispensationen omfatter fem projekter til ialt 50 mill. kr. Hovedparten er private investeringer. Statens projekt i forbindelse med udbygningsarbejderne er på 17 mill. kr. til byggemodning i lufthavnen på sydsiden for at forhindre forureningsproblemer. Projekterne omfatter udvidelse af Københavns Luftgodsstation, hangarbyggeri for Sterling Airways til 12 mill. kr. og hangarbyggeri for Maersk Air til 10 mill. kr.

Formanden, tidligere trafikminister Svend Horn, erkendte, at det drejede sig om hastearbejder. Han havde for øvrigt stadig svært ved at forstå, at staten ikke forlængst har købt Saltholm. Der

arbejdes med projekter til et område, som staten ikke ejer. Man bør sikre sig øen, uanset hvad man beslutter sig til i den kommende Folketings-samling. Trafikminister Jens Kampmann måtte afvise ansøgningen om dispensation fra anlægsstoppet på grund af sammenhængen med Saltholm.

Lufthavnen holdt rejsegilde på den nye brandstation ved tunnellen på Englandsvej, et projekt, hvortil der allerede forelå bevillinger før anlægsstoppet.

Direktør Poul Andersen udtrykte håb om, at der aldrig ville blive brug for denne virksomhed, hvis udbygning er et led i de internationale sikkerhedskrav. Lufthavnen har i øvrigt netop fået et af verdens mest moderne slukningsfartøjer, som rummer fire tanke med vand, skum og pulver. Den har under brandprøverne vist sig særdeles effektiv.

Rejsebranchens store overraskelse midt i sommertrafikken var sammenbruddet af De Forenede Rejsebureauer. Efter betalingsstandsningen overtog Maersk Air så at sige samtlige DFR's arrangementer til udlandet i samarbejde med Stjernerejser og Skibby Rejser. Det knager i charterbranchen. To jyske bureauer er krakket. Sammenbruddene fik tidligere trafikminister Svend Horn til at rejse spørgsmålet om en autorisationsordning for rejsebranchen på Nordisk Råds møde.

Den 22. august blev den »hviskende jetliner«, Lockheeds TriStar, demonstreret i Kastrup. Det store fly vakte opmærksomhed ved sine fuldautomatiske landinger og ved støjmålingerne, som viste, at hvis al fremtidstrafik ville blive med tilsvarende typer, ville støjniveauet i og omkring lufthavnen være halveret.

Direktør Erik Palsgaard, der med succes drev SAS Catering virksomheden frem til årsomsætning på en kvart million kroner og derefter blev hentet til hovedkontoret i Stockholm som viceadministrerende direktør, forlader SAS koncernen, som han har været knyttet til i over 25 år, for at overtage stillingen som administrerende direktør for Kastrup & Holmegaards Glasværker. Hans efterfølger som viceadministrerende direktør i SAS bliver K. A. Kristiansen, der hentes hjem fra direktionen i Thai International i Bangkok.

Saltholm-projektet får nu også indflydelse på trafikdisponeringen i Københavns nye lufthavn ved Roskilde. Det var tanken at flytte en del af indenrigsflyvningen til den ny lufthavn. Det kan nu vare adskillige år, før ruteflyvningen rykker ind.

Efter at 9 kroater har bortført et SAS-rutefly fra Sverige, besluttes det at alle danske lufthavne skal sikres mod terrorister. Der må strengere sikkerhedsforanstaltninger til, sagde den 45-årige luftkaptajn Bo Wrenfeldt, da han sammen med de tre andre besætningsmedlemmer fra det bortførte SAS-fly vendte tilbage med DC-9'eren

fra Spanien. Kroaterne havde kapret flyet i Göteborg, under mellemlanding i Malmö fået frigivet fængslede kammerater og fået udbetalt en løsesum. De spanske myndigheder arresterede terroristerne og sendte senere pengene tilbage til Sverige.

Den 17. september 1972 døde den tidligere havnechef Leo Sørensen, 75 år gammel. Han havde nydt sit otium i stille tilbagetrukkenhed i 8 år. En epoke forsvandt med denne utraditionelle embedsmand, som i 40 år havde ansvaret for udviklingen i Kastrup. Han var oprindelig trafikflyver og havde certifikat nr. 3. Hørehammet efter tæt forhold til flystøjen trak han sig tilbage ved lufthavnens 40 års jubilæum med en indsats bag sig, der rakte fra trafikflyvningens barndom til jet-alderen.

Trafikminister Jens Kampmann fremsatte nogle fremtidssynspunkter i KLV's blad »Lufthavn«, hvoraf det fremgik, at projektet ikke skal finansieres gennem skatter. Det er en bruger-finansiell opgave vi taler om. Det er altså ikke noget, der kommer til at påvirke den enkelte skatteydere trækkort med så meget som 1 procent.

Det bliver rute- og charterselskaberne, der skal betale for Saltholm-lufthavnen. Ministeren bebudede lovforslag i den kommende samling, og samtidig ville han prøve at skaffe lovhjemmel for gennemførelsen af en række bygge- og anlægsarbejder i den eksisterende lufthavn, for at man på rimelig måde kunne afvikle trafikken, indtil den nye lufthavn blev taget i brug.

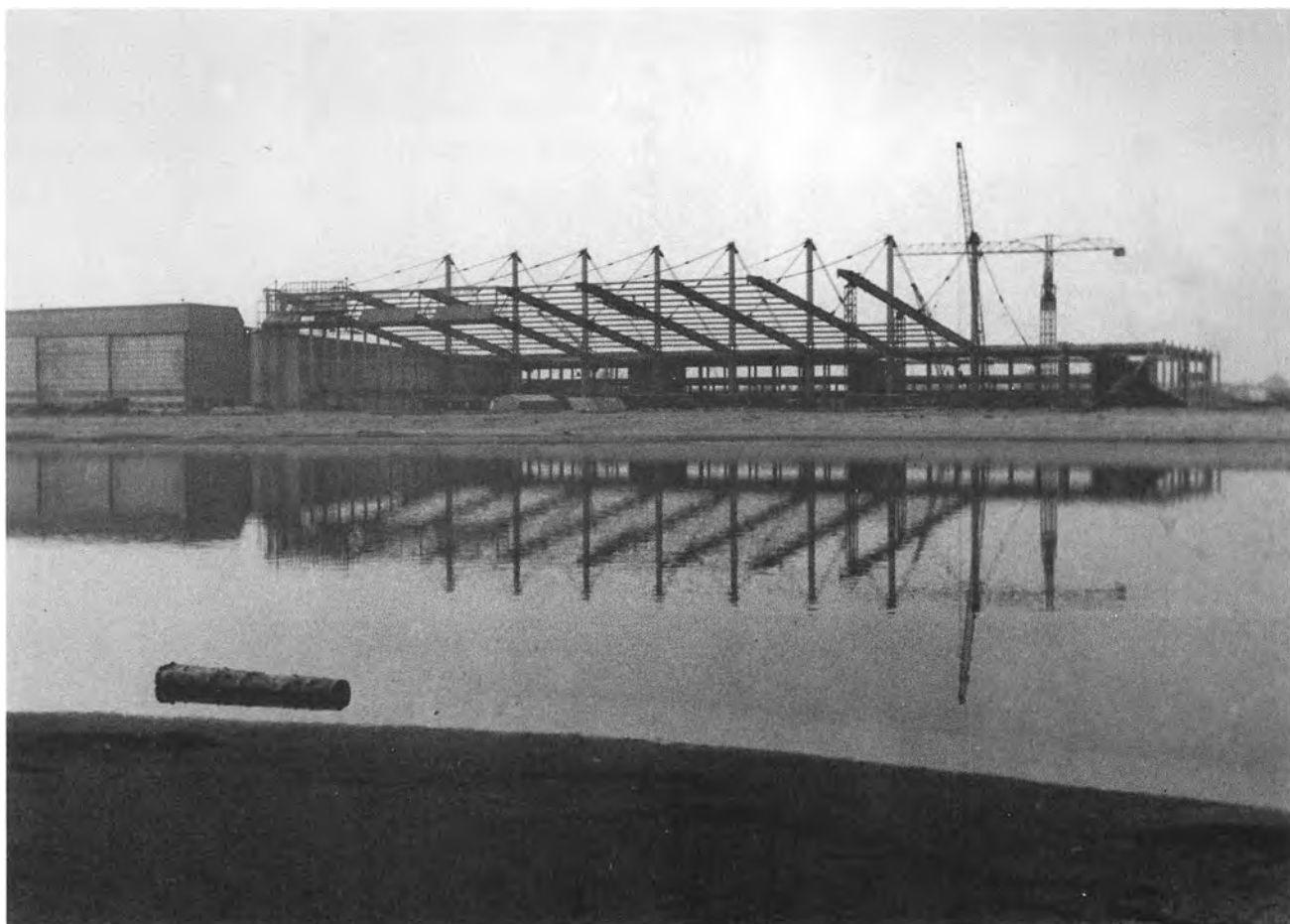
Det efterår bestilte SAS yderligere tre Douglas DC-10-30 for 462 mill. kr. De to første i ordre skulle på ruterne 1974-75. Det skete på et tidspunkt, hvor en vis afmatning meldte sig på chartermarkedet med et fald på 12 procent, mens rutetrafikken viste fremgang på næsten 5 procent.

Efteråret 1972 kom de første tegn på ændrede økonomiske vilkår. Flere mindre rejsebureauer kom i vanskeligheder.

Hos Maersk Air, der fortsatte sin støtte udvikling, blev den 32-årige Bjarne Hansen udnævnt til den hidtil yngste direktør hos A. P. Møller-

koncernen med ansvar for salgs- og markedsfunktioner og stedfortræder for den administrerende direktør Johan Paus. Maersk Air er ikke blot med på indenrigsruterne i Danair, herunder Færørutene, men har nu 5 Boeing 720-B til chartertrafik.

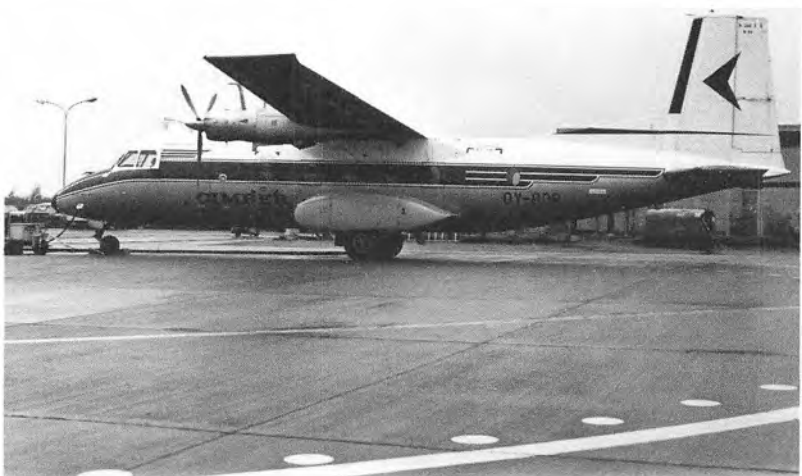
OPERATIONER	PASSAGERER	LUFTGODS (tons)
1925 - 2.298	1925 - 5.082	1925 - -
1926 - 2.654	1926 - 7.792	1926 - 10,6
1927 - 3.168	1927 - 9.181	1927 - 27,8
1928 - 2.878	1928 - 7.438	1928 - 55,9
1929 - 3.227	1929 - 9.218	1929 - 82,5
1930 - 4.020	1930 - 8.569	1930 - 141,0
1931 - 5.451	1931 - 11.248	1931 - 147,8
1932 - 5.773	1932 - 12.158	1932 - 183,1
1933 - 8.127	1933 - 20.759	1933 - 121,5
1934 - 7.589	1934 - 33.639	1934 - 177,2
1935 - 8.666	1935 - 38.581	1935 - 219,5
1936 - 10.802	1936 - 42.880	1936 - 284,6
1937 - 22.754	1937 - 57.381	1937 - 601,4
1938 - 32.606	1938 - 68.178	1938 - 897,0
1939 - 42.408	1939 - 71.750	1939 - 1.066,2
1940 - 3.696	1940 - 45.298	1940 - 1.862,6
1941 - 4.558	1941 - 35.727	1941 - 892,3
1942 - 4.824	1942 - 44.800	1942 - 961,7
1943 - 3.688	1943 - 37.650	1943 - 856,5
1944 - 934	1944 - 30.139	1944 - 814,1
1945 - 5.957	1945 - 52.924	1945 - 388,8
1946 - 41.560	1946 - 233.254	1946 - 2.043,2
1947 - 34.536	1947 - 282.743	1947 - 4.091,2
1948 - 43.898	1948 - 290.674	1948 - 3.443,2
1949 - 43.785	1949 - 310.440	1949 - 7.798,1
1950 - 46.173	1950 - 378.145	1950 - 5.498,2
1951 - 48.755	1951 - 439.806	1951 - 7.888,0
1952 - 54.631	1952 - 564.928	1952 - 9.123,0
1953 - 53.727	1953 - 657.147	1953 - 11.031,0
1954 - 55.759	1954 - 703.882	1954 - 10.865,3
1955 - 56.218	1955 - 837.883	1955 - 12.470,0
1956 - 57.063	1956 - 1.141.543	1956 - 14.888,0
1957 - 62.869	1957 - 1.342.234	1957 - 17.081,0
1958 - 65.811	1958 - 1.398.290	1958 - 19.870,0
1959 - 68.717	1959 - 1.365.755	1959 - 24.888,0
1960 - 74.512	1960 - 1.883.617	1960 - 42.073,0
1961 - 78.562	1961 - 2.012.376	1961 - 37.456,0
1962 - 83.248	1962 - 2.364.370	1962 - 44.380,0
1963 - 92.442	1963 - 2.574.358	1963 - 52.248,0
1964 - 95.307	1964 - 2.964.264	1964 - 56.218,0
1965 - 106.742	1965 - 3.409.064	1965 - 66.759,0
1966 - 121.067	1966 - 3.804.555	1966 - 72.089,0
1967 - 136.264	1967 - 4.756.112	1967 - 77.457,0
1968 - 141.667	1968 - 5.332.210	1968 - 94.890,0
1969 - 144.618	1969 - 5.841.634	1969 - 124.783,0
1970 - 156.898	1970 - 6.790.303	1970 - 126.456,0
1971 - 172.041	1971 - 7.689.466	1971 - 125.153,0
1972 - 181.615	1972 - 8.192.526	1972 - 136.709,0



Hangar 4 under bygning



Trængsel ved Indenrigsgården

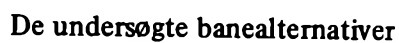


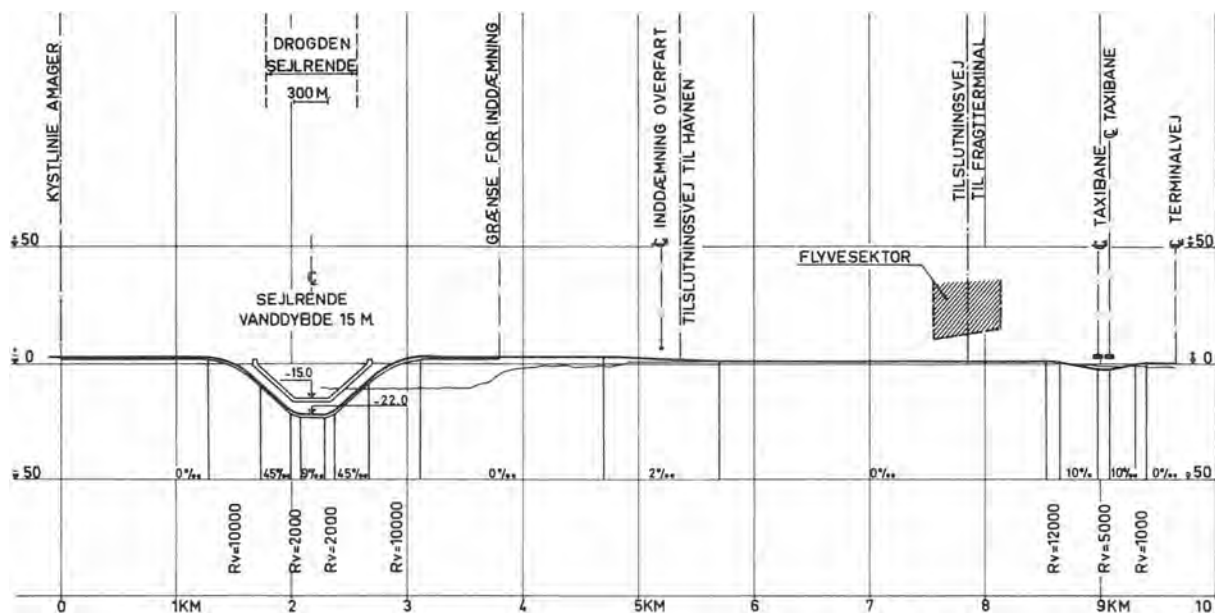


Kontrolltårnet på vej opad

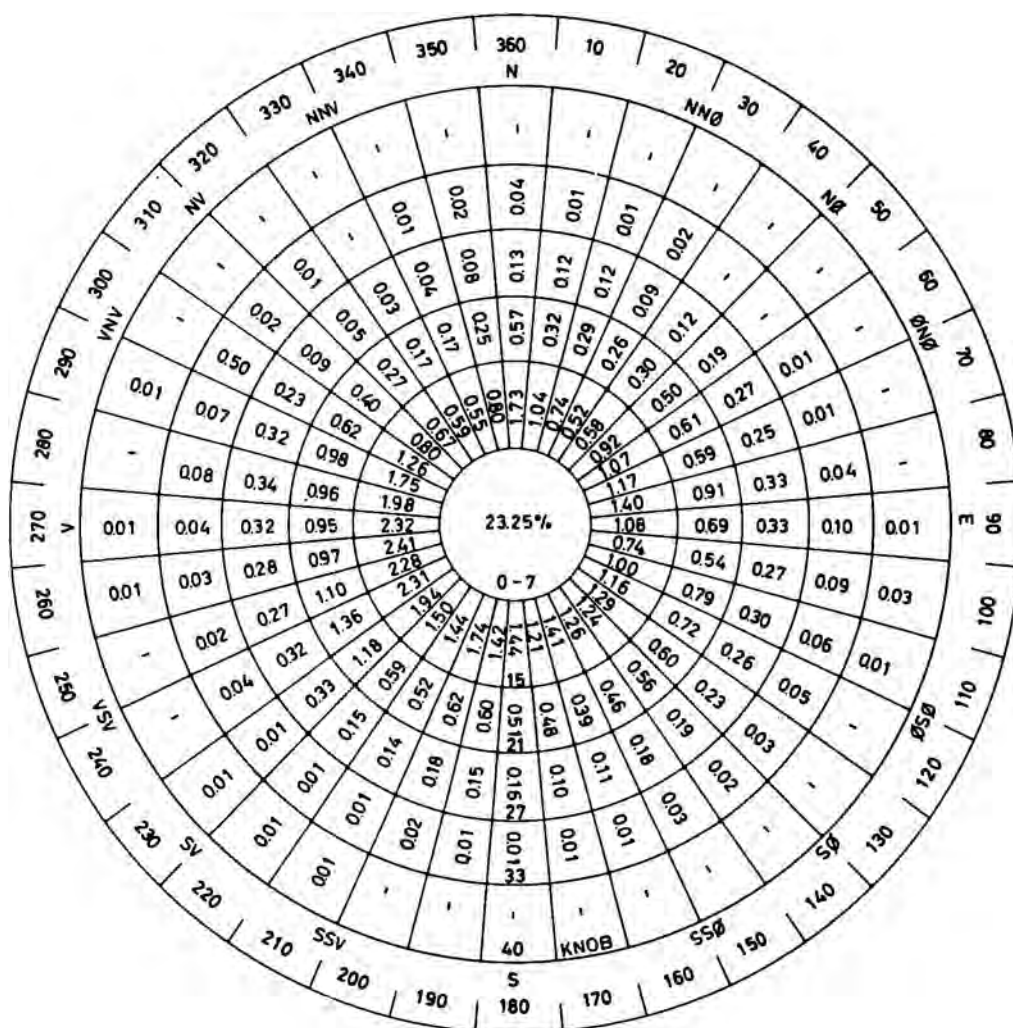


Saltholms-landgangen





Profil for vejen Kastrup-Saltholm.

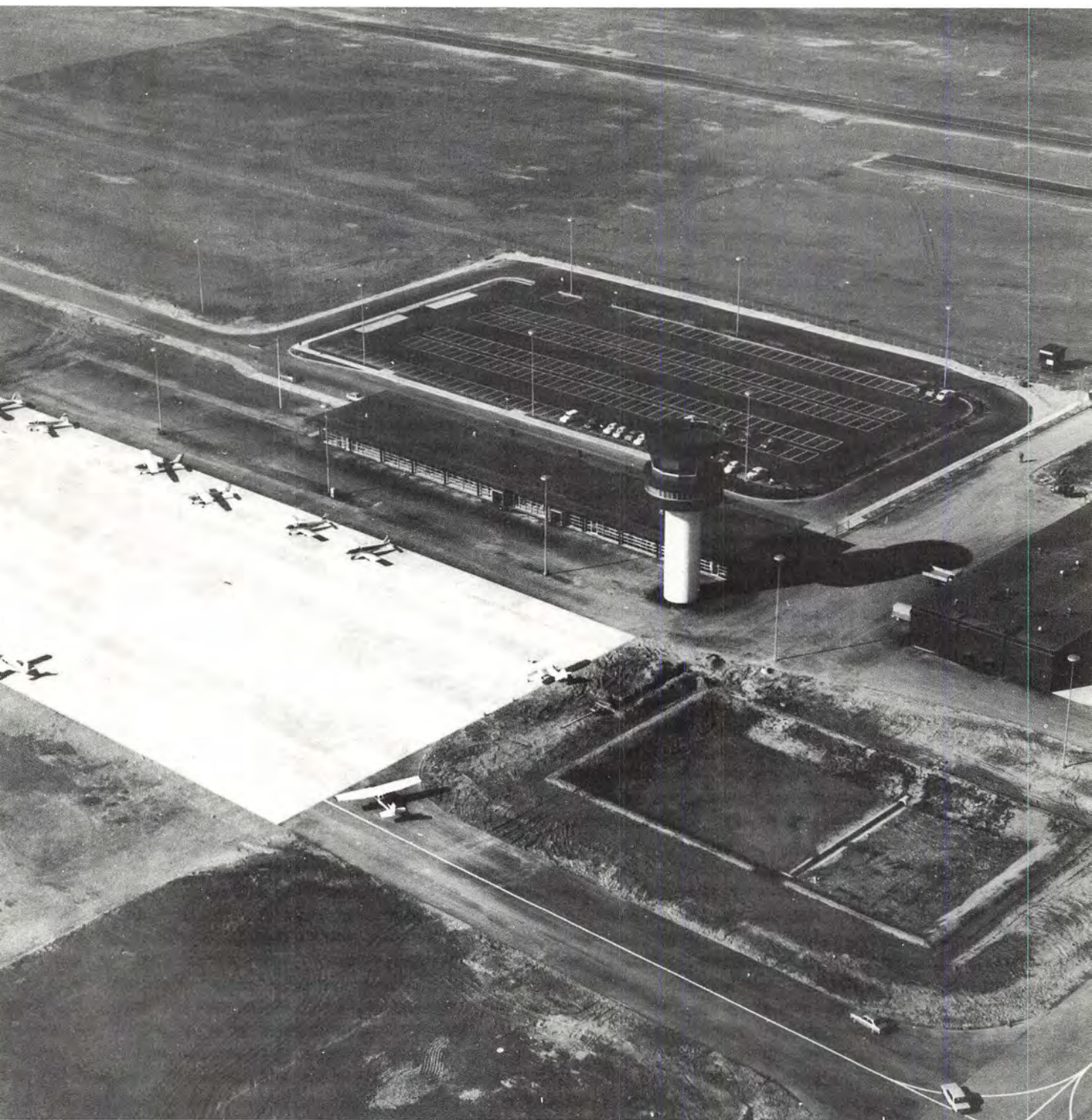


Vindrose på basis af meteorologiske data for perioden 1959-63 og 65-67.

Det talte man om:

Helgafjell, den islandske ø Heimaey's vulkan eksploderer og sender strømme af glødende lava ned over byen. De 5.000 beboere bringes i sikkerhed i Reykjavik. – Mogens Glistrup anmelder sit fremskridtsparti og afleverer 17.023 stemmer i Indenrigsministeriet. – Den 23. januar meddelte præsident Nixon, at der nu var våbenhvile i Vietnam-krigen. De amerikanske tropper skulle trækkes hjem, men kampene mellem Nord- og Sydvietnam fortsatte. – Regeringen bevilger 5 mill. kr. til det katastroferamte Island, hvor Helgafjell-vulkanens udbrud fortsætter. – Regeringens forslag om økonomisk demokrati får ikke støtte hos partierne. – Amerikas tidligere præsident Lyndon B. Johnson dør, 64 år. – Devaluering af den amerikanske dollar rammer flere virksomheder, der har salgskontrakter i dollars. – Sverige devaluerer sin krone med 5 %, den japanske yen stiger 13 %. – Kissinger fører Peking-forhandlinger om Taiwans fremtid. – Israel angriber partisanbaser i Libanon. – 70 omkommer, da libysk fly nedskydes øst for Suez-kanalen. – Luftfartselskaberne boykotter det franske lufrum på grund af sikkerhedsrisiko under flyvelederstrejken. – International valutakrise. Den danske krone gøres flydende sammen med andre EF-valutaer. – Den 16. marts opgiver forligsmanden amtmand Sigurd Wechseltmann at mægle i den truende storkonflikt på arbejdsmarkedet. – Konflikten varer 3 uger og lammer store dele af samfundsrytmen. Den afsluttes 9. april med at begge parter med stort flertal vedtager mæglingsforslaget. – Watergate-skandalen, som har afsløret, at amerikanske republikanske topledere har deltaget i politisk udspionering af det demokratiske hovedkvarter i Washington, retter nu direkte kritik mod Nixon og hans regering. Præsidenten må afskedige mange af sine nærmeste rådgivere og indrømmer, at ansatte i Det hvide Hus og regeringsmedlemmer er implicerede. – 15 % af Danmarks befolkning er pensionister. – Mælkeprisen stiger igen og er nu 2 kr. pr. liter. – I juni afsætter den græske junta kong Konstantin og erklærer Grækenland for republik med Papadopoulos som præsident. – Kissinger og Le Duc Toc underskriver i Paris det dokument, som skal standse de sidste kamphandlinger i Sydvietnam. – Der er hede bølge over Danmark, der konsumeres 10–12 mill. pilsnere om dagen. – Byggematerialer og lønninger gør et almindeligt parcelhus 120.000 kr. dyrere end for 6 måneder siden. – Dollarkursen sætter bundrekord 5,44, turisterne fra USA udebliver. – Norges kronprinsesse nedkommer med en søn. – Uroen omkring præsident Nixon forstærkes, han nægter at udlevere båndoptagelserne fra Det hvide Hus til Watergate-sagens undersøgere. – Den østtyske statschef Walter Ulbricht dør, 80 år. – Danmark skylder nu udlandet 20 milliarder kroner. – Jens Jørgen Thorsens Jesus-film, som filmfonden støtter med 600.000 kr. fremkalder proteststorm i ind- og udland. – London rammes af en bølge af bombeattentater, formentlig iværksat af den irske IRA-organisation. – Den 22. august bliver Henry Kissinger amerikansk udenrigsminister efter William Rogers. – Gallup-undersøgelse siger, at Glistrup kan regne med 17 % af stemmerne. – 35 mennesker omkommer ved den største hotelbrand herhjemme. Hotel Hafnia i København udbrænder under eksplosionsagtig katastrofe. – To mister livet og 23 kvæstes ved togulykke på Østerport i København. – Præsident Salvador Allende mister livet under blodigt militærkup i Chile. – Den amerikanske vicepræsident Spiro Agnew trækker sig tilbage, han risikerer rigsretsanklage på broget politisk fortid. – Forhenværende statsminister Jens Otto Krag udnævnes til EF-ambassadør i USA. – Den 6. oktober på årets største jødiske helligdag overraskes Israel af militære angreb fra Syrien og Ægypten. Israel tager kampen op mod ægypterne i Sinai-ørkenen og syrerne på Golan-højderne. – Oliestaterne kræver 66 % forhøjelse af råoliepriserne. – Nixon udnævner Gerald Ford til vicepræsident. – Kissinger flyver til Moskva for at drøfte krigen i Mellemøsten. Israelerne har overskredet Suez-kanalen og kæmper på kæmper på ægyptisk jord. – Som svar på russisk note sætter præsident Nixon det amerikanske forsvaret over hele jorden i alarmberedskab. – Der sendes FN-tropper til krigszonen. – Under Mellemøsten-krigen tager de olieproducerende lande leverancestop i anvendelse. Der nedskæres generelt med 25 %. Holland blokeres totalt. – Danmark indfører forbud mod bilkørsel på søndage, nedskærer generelt forbruget med 20 %, og indfører hastighedsgrænser på 60 og 80 km. – Den 8. november nåede Gladsaxes borgmester Erhard Jacobsen ikke frem til Folketingets kampafstemning. Statsminister Anker Jørgensen anser arbejdsbetingelserne i Folketinget som umulige og udskriver valg. – 12 partier skal ud i valgkampen til 4. december. – Den 11. november underskriver Israel og Ægypten våbenhvile. – Energibesparelserne forstærkes, butiksbelysningen skal slukkes ved lukketid, gadebelysningen halveres, neonreklamerne forbydes, også juleudsmykningen og brug af udendørs julelys bliver forbudt. – Det frygtes, at mangel på svær fyringsolie kan give arbejdsløshed i industrien, også gartnerierne frygter konsekvenser af brændstofsituationen.

Energikrisen fører til katastrofale fald på alverdens børser. – Politiet mener at have tilstrækkeligt materiale til at kunne rejse sag mod advokat Mogens Glistrup. – Valget den 4. december betød, at Glistrup fik 28 mandater i Folketinget, Erhard Jacobsens Centrums-Demokrater fik 14 mandater, Kristeligt Folkeparti 7, kommunisterne 6 og Retsforbundet 5. Socialdemokrater, SF, Venstre, konservative og radikale tabte hver 30 % af deres mandater. – Anker Jørgensen opgiver at danne regering. – Venstre danner mindretalsregering under Poul Hartling med 22 mandater bag sig. Oliekrisen får mange virkninger, den kollektive trafik nedsættes. Der hamstres sæbe og vaskemidler, der lukkes for det varme vand i store boligkomplekser. Varmeregningerne ventes at stige med 150 %. Den ny venstre-regering fremlægger spareplan på 3 milliarder kr. De forhøjede oliepriser vil øge landets valutaudgifter med 2,8 milliarder kroner. – Forslaget om at inddrage dyrtidsportionerne i spareforanstaltningerne møder stor modstand. – Carlsberg/Tuborg afskediger 500 mand på grund af for store lagerbeholdninger. – Den russiske Nobelpristager Solsjenitsyns bog om rædslerne i Stalin-tidens koncentrationslejre giver genlyd over hele verden. Der ventes repressalier mod ham i hjemlandet.



Københavns lufthavn Roskilde

Modvind

1973 blev året, hvor de internationale og hjemlige økonomiske forhold blandt andet faldet i dollarens kurs begyndte at smitte af på luftfarten og dermed også Københavns Lufthavnsvæsen. Ganske vist var lufthavnens driftsoverskud steget fra 42,8 mill. kr. i driftsåret 1972/73 til 56,6 mill. kr. i 1973/74, men det var i de totale trafiktal, udviklingen kunne aflæses. Der var i 1973 8.409.288, en stigning på kun 3 procent i forhold til 1972. Prognoserne nåedes ikke. Der var nedgang i antallet af operationer fra 180.615 i 1972 til 177.979 i 1973, til gengæld var der en meget kraftig stigning i godsbeholdningen fra 139.709 tons i 1972 til 153.953 i 1973. Men det var trafikmønstrrets helhed, der skiftede karakter. Chartertrafikken havde en tilbagegang på 6 procent, og indenfor rutetrafikken var det den internationale luftfart, der stod med den mest positive udvikling, nemlig en stigning på godt 7 procent til 4,8 mill. passagerer. Dette svarede stort set til de prognoser, Københavns Lufthavnsvæsen arbejdede ud fra. Der har været en tendens til noget færre landinger, end forudset i prognosen, men det er ensbetydende med aflastning af banesystemet, fordi de nye store flytyper, som er baggrunden for stigningen i passagertallet pr. operation, kræver mere plads i luftrummet og på banerne, som følge af de kraftige lufthvirvler, der opstår bag dem. Kravet om øget adskillelse mellem store og mindre fly, nedsætter derfor lufthavnens kapacitet.

Indenrigstrafikken nåede 1,4 mill. passagerer i 1973, en stigning på kun 4 procent. En kraftig reduktion af frekvenserne begynder at virke, samtidig med den økonomiske udvikling i almindelighed.

Det registreres også i chartertrafikken, som havde en mærkbar nedgang i de første seks måneder af 1973 i forhold til samme periode året før. Det kunne noteres i transitterafikken, at 30.000 færre svenskere tog på flyferie. I sidste halvdel af 1973 rettede tallene sig noget op, men nedgangen blev på årsbasis i Københavns Lufthavn 6 procent. I provinslufthavnene, hvorfra der blev drevet chartertrafik, var nedgangen endnu større. Overkapacitet og dermed økonomiproblemer begyndte at melde sig med forøget styrke for denne del af lufttransportindustrien og den tilsluttede rejsebranche. 1973 var jo året, hvor olie-krisens første virkninger slog igennem. Forøvrigt begyndte året luftfartsmæssigt med en marathon-debat i Folketinget den 30. januar om Saltholm-lufthavnen og Storebæltforbindelsen.

Svend Horn (S), som støttede trafikminister Jens Kampmanns forslag, mente, at lønsomheden vil-

le være positiv for Storebælt 1982 og for Saltholm omkring 1990, hvis det forudsættes, at den kan åbnes 1985.

Arne Stæhr Johansen (K) oplyste, at Det konservative Folkeparti som helhed er velvilligt indstillet overfor lovforslaget om Storebæltbroen, men der er ikke flertal i partiet for Saltholm-lufthavnen. Personlig var han tilhænger af Saltholm. Det er sandsynliggjort, at Saltholm-lufthavnen er en produktiv investering og lige som Storebæltbroen »en høne der vil lægge guldæg«.

Ove Guldborg (V): – Også indenfor Venstre er der medlemmer, som går imod Saltholm-løsningen. Selv ønskede han en række problemer nærmere belyst. Der kunne blive tale om en milliard mere eller mindre i samlede anlægsudgifter for resten af Kastrups levetid, og for de nye anlæg afhængigt af, om der vælges det rette tempo og den rigtige fremgangsmåde.

Jens Bilgrav-Nielsen (R) oplyste, at de radikales flertal ikke kan tilslutte sig Saltholm-lufthavnen. Derfor bør de to lovforslag adskilles.

Trafikminister Jens Kampmann undrede sig i sin konklusion over, at der nu er konservative, radikale og enkelte venstremedlemmer, der tager afstand fra Saltholm. Han syntes ikke, deres holdning var konsekvent i forhold til Folketingets tidligere beslutninger, bl. a. om udvidelsesstoppet i Kastrup og principbeslutningen af 1969, da 123 stemte for overflytningen til Saltholm og ingen imod, 11 undlod at stemme. Forhandlingerne fortsættes nu i Folketingets Trafikudvalg.

Kraftige uoverensstemmelser om vurderingen af støjgenerne fra Københavns Lufthavn, Roskilde og kritik af de anvendte procedurer ved anlæggets tilblivelse foranledigede lufthavnsdirektør Poul Andersen til en redegørelse af dette indhold:

– Statens Luftfartsvæsen – det var før oprettelsen af KLV – fik i 1969 regeringen og Finansudvalgets godkendelse af igangsættelse af bygningen af Tune Lufthavn, og hos ministeriet for offentlige arbejder fik man derefter den nødvendige ekspropriationsbemyndigelse. På dette grundlag blev arbejdet påbegyndt og var således i gang, da den ny lov om by- og landzoner trådte i kraft 1. januar 1970.

Da man skulle i gang med opførelsen af lufthavnsbygningerne, blev der på normal vis søgt om byggetilladelse. På det tidspunkt var Kommunalreformen trådt i kraft. De forudgående forhandlinger havde Københavns Lufthavnsvæsen ført med Vor Frue kommune, hvorunder lufthavnens område dengang sorterede. Alle tilsagn om

hurtig behandling og så videre faldt nu bort, da lufthavnen herefter ligger i Roskilde kommune. Det var derfor nødvendigt at indsende ansøgning om byggetilladelse til den kommune. Her konstaterede man, at da lufthavnen ligger i landzone, måtte der først gives dispensation fra by- og landzoneloven, før en sådan tilladelse kunne opnås. Københavns Lufthavnsvæsen forelagde derfor sagen for byudviklingsudvalget for Roskilde egnen og anmodede om en sådan dispensation.

Udvalget mente af principielle grunde ikke at kunne give dispensation, men var villig til at medvirke til, at området blev byzone gennem udarbejdelse af en partiel byplansvedtægt, under forudsætning af, at der iøvrigt blev gennemført en dispositionsplanlægning, således at man i samarbejde mellem lufthavn og kommuner sørgede for at friholde de støjramte områder.

Københavns Lufthavnsvæsen påankede denne afgørelse til Boligministeriet i henhold til by- og landzonelovens bestemmelser, idet man indsendte ansøgning om byggetilladelse gennem ministeriet for offentlige arbejder og med dette ministeriums godkendelse. I december 1971 gav Boligministeriet den ønskede dispensation, og derefter var der ingen vanskeligheder med at opnå byggetilladelse hos Roskilde kommune. Betingelsen, at Københavns Lufthavnsvæsen i samarbejde med kommunerne skulle udarbejde en byplansvedtægt for lufthavnsområdet, er opfyldt, og den er tiltrådt af kommunerne. Der er udarbejdet dispositionsplan for området i form af den konsekvensrapport, Københavns Lufthavnsvæsen har bekostet. Alle betingelser for opnåelse af dispensationen er dermed opfyldt. Da protesterne fortsatte, besluttedes det at aflyse de planlagte storstilede indvielsesarrangementer og lade åbningen foregå ved en enkel højtidelighed. Prøveflyvningerne begyndte på Københavns Lufthavn, Roskilde, der blev taget i brug den 1. april. Dens leder er den 35-årige Ole Amsinck Christensen, der var chef for finanskontoret i Kastrup. På det tidspunkt forelå to støjrapporter med omtrent samme indhold. Lufthavnsvæsenet frarådede byudvikling i et område, der dækker den østlige del af Ramsø kommune, samt lidt af Roskilde, Greve og Solrød kommuner, hvorimod forureningsrådet lagde grænserne længere ud og fraråder bebyggelse af stort set hele Ramsø kommune, store dele af Greve, Solrød, Roskilde, Lejre, Skovbo og Hvalsø kommuner.

De første femten dages trafik på Københavns Lufthavn, Roskilde, overrumplede både Københavns Lufthavnsvæsen og trafikberegnerne. Søndag den 8. april havde man således 506 operationer. Der var regnet med 20.000 operationer det første år, men nåede 76.757, hovedparten var dog skoleflyvninger, der overflyttedes fra sjællandske flyvepladser.

Maj 1973 anmodede ministeren for offentlige arbejder og forureningsbekæmpelse miljøstyrelsen om at tage initiativet til, at der i samarbejde mellem Statens Luftfartsvæsen og Københavns Lufthavnsvæsen blev foretaget en gennemgang af de støjmæssige forhold med henblik på, at lufthavnens drift og udbygning skete på en miljømæssig forsvarlig måde.

Den 13. juni afholdtes det første flyvestævne på den ny lufthavn, Anthon Berg-Rally'et, der strakte sig over 3 dage. Arrangementet gennemførtes i samarbejde mellem Kongelig Dansk Aeroklub og Københavns Lufthavnsvæsen og afvikledes uden problemer.

Men de forskellige protesthenvendelser fortsatte til ministeriet, kommuner og andre myndigheder.

Københavns Lufthavn i Kastrup var på det tidspunkt ved at have sprængt alle sine trafikrammer. 35 ruteselskaber og 3 charterselskaber slog alarm med en henvendelse til repræsentantskabet for Københavns Lufthavnsvæsen, som indkaldtes til nødplansmøde. Trafikken havde behov for 40 standpladser, men rådede kun over 34. Man anmodede om, at bygge- og anlægsstoppet hurtigst muligt blev ophævet, ellers kunne lufthavnens internationale omdømme bringes i fare og trafikken tvinges andre steder hen, sagde SAS-stationschef Helge Skjoldager. Fra 1. april blev bane 09-27 nedlagt, den skulle imidlertid anvendes som »fjernstandplads«, det betød afhentning og tilbringning af passagerer i busser.

Situationen var på det tidspunkt så pladspresset, at den ene af SAS' to jumbo-jet måtte bugseres bort et par timer, mens Pan American kom ind med sin jumbojet. Man måtte se i øjnene, at en voksende chartertrafik med store fly ville begynde i sommeren 1973. Også i indenrigsrafikken var det galt, indenrigsgården var altfor lille til den nuværende trafik, sagde Helge Skjoldager og konkluderede: – Forhåbentlig lykkes det at overbevise myndighederne om situationens alvor. Det er millionindtægter, der står på spil i den fremmedvaluta, landet har så hårdt brug for.

Men så brød det uvejr løs, som alle indenfor luftfarten havde frygtet, men ingen rigtigt troede på ville komme. Verdensluftfarten blev truet af brændstofmangel. Tekniske specialkomiteer indenfor verdensluftfartsorganisationerne ICAO og IATA blev sat igang med analysering af situationen. De amerikanske luftfartsmyndigheder dekretede nedskæring af tomflyvninger på indenrigsruterne og afkortning af ventetiderne over lufthavnene for derved at spare på brændstofferne. Man henstillede til selskaberne at skabe en fornuftsbetonet vekselvirkning mellem kapacitet og behov. Meget hurtigt blev mange jumbojets af typen Boeing 747 taget ud af drift og anbragt i »mølposer«.

Energikrisen blev hurtigt verdensomfattende og ændrede efterhånden rytmen på Københavns Lufthavn. Sterling Airways, som gennem nogen tid havde levet med et overkapacitetsproblem, gik igang med en omfattende rationaliseringsproces, omfattende salg af en del af Caravelle-flåden bl.a. til Filippinerne efter anskaffelsen af tre Boeing 727-200, der skulle i drift det kommende år. Man valgte også at sælge sine jet-propeldrevne Fokker Friendship.

SAS og andre ruteselskaber begyndte at drøfte frekvensbegrænsninger eller direkte trafikomlægninger.

I mellemtiden fortsatte terror-frygten. Flere luftfartselskaber meddelte Københavns Lufthavns-væsen, at deres kaptajner nægtede at flyve på Kastrup, hvis der ikke indførtes tilfredsstillende sikkerhed mod piratoverfald.

Der oprettedes en særlig sikkerhedsstyrke, og samtidig øgedes Københavns Lufthavns-væsens mandskab. Også kvindelige sikkerhedseksperter blev taget med i uddannelsen.

Den nye Brandstation Vest blev taget i brug. Den blev af lufthavnsdirektør Poul Andersen betegnet som Europas mest moderne. Den opfylder alle de krav, ICAO stiller til en lufthavns brand- og redningstjeneste.

Også det store, nye kontrolcenter i Københavns Lufthavn var under indkøring med den civile og militære flyveledelse i tæt samarbejde. Det har givet så store overgangsarbejdsbyrder, at man har konstateret stress-tilfælde blandt de ledende. Luftfartsinspektør E. H. Axelsen håber dog, at tingene hurtigt falder på plads til en naturlig hverdagsrytme, den næste fase er SVE-DA-planen, det svensk-danske samarbejde i luftrumskontrollen. Det blev forøvrigt ved kontrolcentrets åbning understreget, at de store sikringstjenesteanlæg – bortset fra selve tårnet – fortsat ville kunne blive på Kastrup, selv om operationerne begyndte på en Saltholm-lufthavn. Der er nu 39 ruteselskaber repræsenteret i trafikken på Københavns Lufthavn. Det sidst tilkomne er Turkish Airlines, eller Turk Hava Yollary AO, som beflyver ruten Istanbul–Wien–København tre gange ugentlig. Dette selskab har som det første i Europa indsat den 3-motorers Douglas DC-10. Den blev præsenteret i Kastrup den 29. april og modtaget som »verdens mest støjvenlige fly«.

Også Japan Airlines har indsat de store fly i sin trafik på Europa, jumbo-jet af typen Boenig 747-B er indsat i nordpolstrafikken. De store fly og de direkte nye fragtruter også med store fragtfly som DC-8 og Boeing 707 er med til at øge godstransporterne på København. Der blev i april konstateret en stigning på 37 procent i luftfragten, der nu omfatter varianter som levende ål fra New Zealand, hummere fra Canada, jordbær fra Californien, Israel og Italien, radiser og iceberg-salat fra Californien, tomater fra

Ægypten, kød fra Australien og ananas fra Abidjan på Elfenbenskysten, og udgående herfra alt fra tekstiler, træsko og elektronisk udstyr til maskiner og landbrugsvarer.

Midt i hele denne spændende udvikling og med ubehagelige uvejrsskyers drift mod Københavns Lufthavn og fremgang og fremskridt, tabte Københavns Lufthavns-væsen en sag til ægteparret Knud og Ina Vilby, Skyttehøj 46. Lufthavnen havde, da man satte de nye 2,5 m høje sikkerhedshegn op, fjernet familiens mirabellahæk. Lufthavnen måtte betale hegnsynssagen med 109 kr. og plante 40 birketræer udfor det sted, hvor mirabellahækken havde stået og skærmet mod vind, støj og snavs fra bane 12-30.

SAS-overskuddet er halveret, det blev for 1971-72 på 50,8 mill. kr. mod 102,8 mill. kr. året før. Det hedder i årsberetningen, at da SAS startede regnskabsåret 1972-1973 var forholdene indenfor ruteluftfarten ikke opmuntrende. Opsvinget i verdensøkonomien i 1972 slog ikke igennem som ventet. Der indtrådte ganske vist en markant tilvækst i trafikken på Nordatlanten gennem billigarrangementer, men til gengæld var der afmatning i Europa.

Det mindre overskud, SAS har haft i regnskabsåret med lønsomhedskrisen for luftfarten generelt, må tilskrives den omstændighed, at det prisniveau, som ruteluftfarten har følt sig presset til at gå ind for, stillet overfor charterselskabernes indtrængen på det traditionelle interkontinentale rutenet, ikke dækker driftsomkostningerne.

Det er for øvrigt 10. gang, SAS kan deklarere overskud, og i denne periode har konsortiets samlede overskud været 973,4 mill. kr.

Den 3. juni styrtede Sovjets stolthed, overlyds-passagerflyet TU 144, ned under opvisning i Paris, seks besætningsmedlemmer og adskillige landsbybeboere dræbtes. Tragedien skruede udviklingen i overlydsluftfarten tilbage, det ramte hårdest i England og Frankrig, som havde svært ved at få ordrer til det fælles Concorde-overlyds fly. I Danmark var der allerede vedtaget lov om forbud mod overlydsflyvning, men ikke konventionel flyvning med overlydsflyene, hvis de i øvrigt ikke overskred de eksisterende støj-bestemmelser.

Anlægslovene for storlufthavnen på Saltholm og broen over Storebælt er nu endeligt vedtaget i Folketinget. For Saltholm-planen stemte de fleste socialdemokrater, nogle konservative og en del af Venstre, radikale og SF. Enkelte undlod at stemme. Stemmemfordelingen var 110 – 22 – 6. Stemmetallene for Storebæls-projektet var: 117 – 28 – 16.

De store planers videre skæbne i de kommende år er nu afhængig af regeringens og Folketingets holdning til enkeltheder. Dagen efter meddelte chefen for Københavns Lufthavns-væsen, direktør Poul Andersen, at Kastrup må udbyg-

ges for 750 mill. kr., før Saltholm er færdig. Det vil være alle tiders fejltrin, hvis ikke Folketingets Saltholms-beslutning følges op med udvidelserne i Kastrup. Der er behov for en charterterminal til 5 mill. rejsende, der er behov for en parallelbane til 12-30 og for en ny luftgodsstation, for en ny ruteterminal og en ny perronfinger.

På lufthavnens travleste dag i 1973 nåede man op på at ekspedere 38.204 rejsende, det var mere end i hele året 1938.

Hvor følsom trafikken er på Kastrup i sommeren 1973 fremgik af, at tre syge flyveledere gav anledning til en trafikpukkel, som førte til store forsinkelser. I forvejen havde man problemerne med overflyvningen af Vesttyskland at slås med. Her var flyvelederne gået i »slow down« og slog hele den europæiske trafik ud af rytme. Bag uregelmæssighederne i Københavns Lufthavn var der ingen aktioner eller skjulte ønsker, erklærede overflyveleder H. Beldring.

Den 20. juli bortførte medlemmer af »Japans røde hær«, som samarbejder med og trænes af arabiske grupper, et Japan Airlines jumbo-jet Boeing 747 med 145 ombord. Flyet blev dirigeret til Dubai. Efter 88 timers ophold i flyet blev passagerer og besætning frigivet og flyet sprængt i luften i Benghazi lufthavnen i Libyen, hvor det til slut var havnet. Dermed er ialt seks fly sprængt i luften af arabiske flykaprere, fire ved en enkelt aktion i Jordan i 1970.

De sidste tre år har flyaktioner af denne art kostet forsikringsbranchen omkring 450 mill. kr.

Aktionerne har påført Københavns Lufthavnsvæsen store omkostninger i form af sikkerhedsinstallationer, øget personel og så videre. Under den sidste aktion var Kastrup i konstant alarmberedskab; det betød ekstra forsinkelser og ulemper for de i forvejen af den tyske flyvelederstrejke plagede rejsende.

Alle passagerer, som skal med det israelske El Al fra Kastrup, må nu udfylde en erklæring. Sikkerhedsforanstaltningerne skærpes efter meddelelse fra Oslo om, at et selvmordsfly skulle starte fra Kastrup, som anden fase af bortførelsen af Japan Airlines maskine til Dubai.

Situationen forværredes, da arabiske partisaner den 5. august dræbte tre og sårede 50 ved at kaste håndgranater og afskyde maskinpistoler i Athens internationale lufthavn.

I Kastrup skærpedes sikkerhedsforanstaltningerne endnu en grad. Alle skulle fremtidig bære synlige identitetskort.

SAS-ledelsen har fået andet end Saltholm at tænke på. Direktør Knut Hagrup gør opmærksom på, at det er vigtigere at få Kastrup udbygget, så den kan klare trafikudviklingen. SAS har ikke muligheder for at finansiere byggerierne på Øresundslufthavnen i øjeblikket. Man har netop foretaget sin hidtil største materielinvestering ved bestilling af 16 avancerede Super

DC-9-41 til en samlet værdi af 105 mill. dollars. De nye fly, som bliver lydsvage og røgfri, skal opfylde de strengeste IACO-krav om miljøvenlighed.

Man er gået dybere ind i rejsebranchen, har købt Nyman & Schultz/Nordisk Rejsebureau, et af Europas største rejsebureauer og Vingresor/Club 33, og sætter penge til på Stjernerejser, hvor man har været tvunget til at erhverve majoritetsinteresse.

Globetrotter-rejseorganisationen, som SAS har opbygget sammen med nordiske rejsebureauer synes i god trivsel i takt med voksende interesse for lang-rejser på gruppebasis.

SAS har nu indsat sine Boeing 747-B på non-stop ruten Kastrup-Chicago mellem Stavanger-New York og København-New York.

Man har startet direkte fragtruter til Chicago, Bangkok og Singapore med DC-8 F fra Kastrup, og ruten over Moskva til Tokio. »Transsibirien-ekspressen« har fået succes. Nu håber man på, at den aftale, der er blevet undertegnet mellem de skandinaviske regeringer og Kina vil give baggrund for trafik til både Peking og Shanghai. I maj 1973 åbnedes Hotel Scandinavia på Amager Boulevard med 534 værelser, 20 % ejes af SAS. Hotellet administreres af hotelkæden Western International. Grundstenen er nedlagt i Oslo for et tilsvarende hotel med 437 værelser. Karakteristisk for den aktuelle situation var, at et af de første internationale luftfartsmøder på det nyåbnede hotel havde den tiltagende energikrise som hovedemne.

Den internationale luftfarts folk og SAS ledelsen var ved at træffe dispositioner til at imødegå den dystre situation, som IATA's generaldirektør Knut Hammarskiöld ingenlunde lagde skjul på. Stigende priser i takt med brændstofdgifternes vilde løb.

Men fremtiden kunne man ikke lægge dæmper på, i hvert fald kun delvis. Saltholmsplanerne var fra luftkastellernes verden hentet ned til realiteternes. Det blev understreget af direktør Poul Andersen, Københavns Lufthavnsvæsen, da han den 6. august redegjorde for projektorganisationen. Ansvar for planlægning og gennemførelse af anlægs- og byggearbejder i Kastrup og for de i Folketinget vedtagne anlægslove for Saltholm overdrages to projektorganisationer under fælles projektadministration, der bistås af en styringsgruppe. Til leder af projektorganisationen for Kastrup er udpeget overingeniør Hans Tage Mølgaard, og som midlertidig projektleder for projektorganisationen for Saltholm med ansvar for planlægning og projektering er valgt civilingeniør Knud Lauridsen fra ingeniørfirmaet Rambøll & Hannemann. Direktør Poul Andersen bliver fælles projektadministrator. Han er også formand for styringsgruppen, hvis næstformand er departementschef J. L. Halck, Ministeriet for offentlige arbejder, desuden er der i gruppen en

repræsentant for Vejdirektoratet, for Økonomi- og Budgetministeriet og for SAS, der har udpeget civilingeniør Henrik Kiby. Endelig en repræsentant for Københavns Lufthavnsvæsenes personale og for Statens Luftfartsdirektorat. Projektgrupperne skal have nært samarbejde med svenske og danske myndigheder, miljøeksperter, vej- og tunneleksperter.

I forbindelse med de omfattende undersøgelser har Københavns Lufthavnsvæsen søgt samarbejde med en af verdens førende eksperter, amerikaneren Tirey Vickers, der er vicepræsident i det rådgivende firma James C. Buckley, Inc., Washington. Han har tidligere fungeret som rådgiver i forbindelse med Saltholmplanerne. I første omgang bliver der tale om 578 mill. kr. til løsning af landvindingsopgaverne. Heraf er der givet tilladelse til at låne 200 mill. kr. på det internationale marked, hvor både japanske, amerikanske, vesttyske og britiske finanskredse har tilkendegivet deres interesse for at yde lån. Der skal inddæmmes 40 km² omkring Saltholm, og der skal oppumpes 10 mill. m³ sand bag dæmningerne. Hvis intet uforudset griber forstyrrende ind i den bevillingsmæssige og tekniske rytme, er Saltholm klar 1985.

Københavns Lufthavnsvæsenes overskud og afskrivninger, som hidtil er tilfaldet statskassen, bør nu overføres til investeringerne i Kastrup og i Saltholmprojektet, siger Poul Andersen. Luftfarten bør investere direkte i lufthavnens fremtid gennem sine afgifter. Undersøgelserne i projektgrupperne omfatter landtrafikproblemerne, tilbringersystemet, strøm- og isforhold og og den faste forbindelse mellem København og Malmø, undersøgelser af fugleproblemerne af betydning for vandreservoirernes omfang og placering, undersøgelser af de økonomiske og operationelle problemer opdelt i flyveoperationer i overgangsperioden og til hele overflytningen af trafikken er gennemført.

Fra svensk side er der allerede bestilt boringsprøver i Øresund hos Dansk Hydraulisk Institut. Foreløbig går 10 ingeniører, 6 kontrolfunktionærer og 2 flyveledere i gang med Saltholmsforberedelserne, men allerede næste år skal staben udvides til 20 teknikere, 3 akademikere og 12 funktionærer. Projektorganisationen for Saltholm installeres i ejendommen »Faders Minde« i St. Magleby som allerede er ombygget til formålet. Denne ejendom blev eksproprieret for nogle år siden i forbindelse med lufthavnsudvidelserne. Næste år flytter projektorganisationen ind i den hidtidige SAS administrationsbygning. Men Saltholmsforberedelserne alene gør det ikke. Der skal investeres 750 mill. kr. i Kastrup før den nedlægges i 1985. Fra 1980 vil der efter planerne ikke være en øre til lufthavnsudvidelser i Kastrup, sagde direktør Poul Andersen.

De kommende 4 år vil Københavns Lufthavnsvæsen sammenlagt søge om 400 mill. kr. til på-

krævende investeringer. Man er allerede et godt stykke bagud i forhold til trafikudviklingen. De sidste 6 år af overlevelsesperioden i Kastrup søges om 50 mill. kr. og 1980 om 100 mill. kr. Derefter er der lukket af. Projektgruppen ved charterterminal får indtil første november civilingeniør H. Bækgaard som leder, han afløses af ingeniør Herbert Libnau, begge er fra Københavns Lufthavnsvæsenes tekniske afdeling.

Førsteprioritet ved udvidelsesarbejderne har en charterterminal til 170 mill. kr., den skal være færdig april 1977 og kunne ekspedere 4-5 mill. rejsende, tallet i fjor var 2,2 mill. Der bliver 15 opstillingspladser for charterflyene. Det kan tænkes, at terminalen skal drives af et særligt selskab, hvori charterselskaberne er medinteresserede.

Der forberedes en parallelbane til 12-30. Man skal her efter miljøloven forelægge ansøgninger til kommunalbestyrelserne, og derefter skal projektet forelægges miljøstyrelsen, før man kan gå i gang med baneanlægget. Der skal udbygges flere standpladser og etableres en ny luftgodsstation for de kommende 12 års virke i Kastrup. Vi håber meget hurtigt at komme i gang. Vi skulle nødigt opleve den kaotiske situation, vi havde den 5. juli i år med 55 fly i lufthavnen og kun 36 standpladser. Ved at få opført en charterterminal frigøres finger A. Den må formentlig samtidig udvides, desuden skal finger C udvides, så den får plads til yderligere et antal jumbofly.

Direktør Poul Andersen erklærede, at al luftfart må flyttes til Saltholm – eller andre steder. Man skal ikke forvente, at Kastrup kan bruges som indenrigslufthavn. Indenrigstrafikken kan ikke forrente værdier på 1,2 milliarder kroner.

18. august 1973: Elleve kom til skade, da en iltflaske eksploderede i et af Spies-selskabet Conairs Boeingfly efter landingen i Kastrup. 170 passagerer blev bragt i sikkerhed gennem nødudgange og slidsker, tre kvæstedes under den opståede panik og ved iltflaskens eksplosion.

Antallet af amerikanske turister til København svigtede, den japanske rejsestrøm blev mindre end forventet, resultat: tomme hotelværelser. Formanden for hotelbranchen direktør Ingemann Petersen, Hotel Tre Falke, talte om den alvorligste hotelkrise i København, den havde rystet selv de mest hærdede branchefolk. Der var for mange værelser i forkert prisklasse, det betød den dårligste sæson i 15 år. Når dertil kommer, at SAS bevarer sin monopolstilling på transportapparaterne og ved at engagere sig i hotelbranchen begunstiger sig selv, må vi andre blive betænkelige.

SAS regionschef i Danmark, direktør Johs. Nielsen, svarede omgående med en erklæring om, at SAS sender 84 % af sine rejsende til andre hoteller. Vi har brugt 28 mill. kr. om året til

turistpropaganda og tilført landet en ny rejsestrøm og været med til at forøge turistvaluta-indtægterne. Vi har sandelig ingen monopolstilling i hotelindustrien. Vi har kun 20 % i hotel Scandinavia, og det er da ikke os, der har bygget Sheraton, Penta eller Magnum-kæden. Mest skuffet er jeg over turistdirektør Svend Acker, han bør vide, hvad vi har tilført landet, han bør også vide, at vi står for 99 % af de millioner, der anvendes i USA-propagandaen. Ingen har kunnet forudse årets situation med dollar-nedgangen og effekten af en Watergate-sag. Vi er dem, der først er blevet ramt.

Den 7. september var der rejsegilde på SAS-huset ude på Hedegaardsvej, den danske regions-ledelse gjorde klar til at forlade administrationsbygningen i Kastrup i februar. Bygningen har kostet 30 mill. kr., huslejen bliver ikke så lidt større end i den hidtil lejede statsbygning i Københavns lufthavn.

Ude i Københavns lufthavn, Roskilde, måtte det forudses, at der, på trods af at trafikken var blevet større end forventet, ville komme et driftsunderskud på godt 7 mill. kr. Men det er penge, som er givet godt ud, erklærede driftschefen Ole Amsinck Christensen. På længere sigt vil lufthavnens økonomi blive bedre. Ved at aflaste Kastrup, blev der mulighed for øget trafik derinde.

Om støjklagerne kan jeg sige, at vi egentlig gerne vil behandle dem selv. Dels fordi vi gerne vil have kontakt med lufthavnens beboere, men også fordi klagerne hidtil ikke er behandlet på helt tilfredsstillende måde. De standardsvar luftfartsdirektoratet sender ud til klagerne, giver ikke den positive indstilling til lufthavnen, som vi ønsker. På den anden side må det erkendes, at vi – hvis vi selv skal behandle klagerne – ikke kan love øjeblikkelig bedring. Men vi har mere fingeren på pulsen. For at undgå at de samme mennesker føler støjgener, skifter vi med regelmæssige mellemrum udflyvningsvejene.

I øvrigt har Københavns Lufthavnsvæsen gennem avertering indbudt til direkte telefonhenvendelse til lufthavnen.

Støjprotesterne fortsatte med uformindsket styrke året ud, og både trafikminister Jens Kampmann og boligminister Helge Nielsen blev direkte konfronteret med borgergrupper og Miljøstyrelsens eksperter ønskede stop for mere boligbyggeri nær Roskilde-lufthavnsområdet.

Den 18. oktober døde en af verdens store flyverskikkelser, oberst Bernt Balchen, den norsk-amerikanske pioner i arktisk flyvning. Balchen, der blev 74 år, var blandt de drivende kræfter bag SAS' polartrafik.

Under den svenske valgkamp er en modstand over for Øresundsbro-projektet og Saltholmlufthavnen kommet til udtryk fra blandt andre Centerpartiet. Der forudses en bremse på planerne. I Nordisk Råd var der imidlertid flertal

for både Øresundsbro og tunnel. Der blev givet formelt startsignal til storlufthavnsprojektet. Det skete i forbindelse med et møde i projektorganisationens styregruppe, hvor lufthavnsdirektør Poul Andersen meddelte, at der til de første projektfaser og til konsulenter var indsendt ansøgning om bevilling på 3,2 mill. kr. i indeværende finansår. I løbet af november skulle de første folk sættes i arbejde på selve Saltholm med undersøgelser, og samtidig ville ekspropriationsforberedelserne blive indledt. Øen er vurderet til 3 mill. kr., men ejerlauget, der består af 240 medlemmer, regner med omkring 20 mill. kr. Der skal udredes erstatning for omlægning af et telekabel, der findes tværs over øen og et par andre officielle funktioner.

Der overvejes at indføre højere takster for natflyvning på Københavns Lufthavn, hidtil har man haft rabatordning for at skaffe mere nattrafik til Kastrup, men nu kræver miljømæssige hensyn, at der søges skabt mere nattero på Amager. Foreløbig er der forbud mod motorafprøvninger fra kl. 23 til 7 morgen. Reduceres natflyvningerne, det vil fortrinsvis sige fragt- og charterflyvninger, vil Kastrup være et skridt nærmere den naboventlige indstilling, som man nu tilstræber. Københavns Lufthavn, Roskilde, bliver midtpunkt for nye støjmålinger under forsøg med monitoranlæg i forbindelse med rejsegildet på firmaet Brüel & Kjær's hangaranlæg. Blandt de mange indhudte er miljøminister Helge Nielsen og trafikminister Jens Kampmann.

Rejselivet er i øvrigt nu under direkte trussel af oliekrisen. Luftfartselskaberne arbejder med nødplaner. Ruteselskaberne mener at kunne styre sig gennem vanskelighederne, siger pressechef i SAS, Søren Bertelsen, efter forhandlingerne i Bruxelles. Men man ønsker ikke at blive taget på sengen, derfor arbejdes der med planer, som med ganske kort varsel kan sættes i gang. Der kan vindes meget inden for de bestående pool-samarbejdsaftaler. Man kan fylde maskinerne til sidste plads ved trafikomlægning og derved spare brændstof. I charterferiebranchen erkender man, at det kan blive nødvendigt at sætte priserne op. I første omgang med en særafgift, som kan opkræves ved afrejsen. Direktør Fl. Ralk, tidligere underdirektør hos Tuborg, nu direktør i Tjæreborg-Rejser, siger at en anden mulighed er indskrænkning i antallet af rejser. Direktør Povl Møller Tåsinge, Spies Rejser, forudser også prisforhøjelser, men ikke i det udsendte program. USA har nu indstillet 160 flyvninger om dagen på indenrigsrutenettet. Den administrerende direktør for Sterling Airways, luftkaptajn Anders Helgstrand, fløj den 9. november selskabets første Boeing 727-200 til København fra Montreal på 6 timer og 28 min. Distancen er 5.760 km. De store fly indsættes hurtigst muligt. De er gennem deres kapacitet

og driftsøkonomi særligt værdifulde under oliekrisen, siger Anders Helgstrand.

Den 15. november blev der givet afslag på midler til at igangsætte Saltholm-projektet. Valgkampen var i fuld gang.

Handelsminister Erling Jensen drøftede med SAS' regionschef i Danmark, direktør Johs. Nielsen, lufttrafikkens nødplan, som skal sættes i gang onsdag den 19. november fra døgnet begyndelse, planen, der skal forelægges trafikministeren til godkendelse, betyder væsentlige indskrænkninger. SAS, der i fjor købte brændstof for 280 mill. kr., regner med, at brændstofgifterne i driftsåret, som begyndte 1. oktober, kommer op på over 400 mill. kr. Stigninger i billetterpriserne er uundgåelige. På indenrigsruterne er der foreløbig et brændstoffillæg på 5 kr. Forbudet mod søndagskørsel vil også komme til at påvirke luftfarten. Forbudet indføres 25. november. Civil flyvning med start fra dansk flyveplads er forbudt, men ikke rute-, charter- og taxifyvning eller ambulance- og redningsflyvning.

Omkring lufthavnen rejses nu et 16 km langt og 2,40 m højt pigtrådshegn som led i sikkerhedsforanstaltningerne, der efterhånden har kostet adskillige millioner. Sikkerhedsforanstaltningernes udbygning må ses som konsekvens af de fortsatte flykapringer. Den sidste er bortførelsen af en KLM jumbojet med 272 som gidsler, som led i den arabiske kritik af Hollands påståede Israel-venlige politik. Flyet blev tvunget til Damaskus, senere til Dubai, hvor bortførerne opnåede frit lejde.

Den 26. november måtte SAS aflyse 20 flyvninger, efter at Esso havde nedskåret forsyningerne med 20 % og Shell med 15 %. Flere Atlantforbindelser og interskandinaviske ruter blev omgående nedlagt, det førte til forsinkelser i Kastrup på fra 40 min. til 3 timer.

Situationen forværredes i den første uge af december. SAS modtog fra Chevron meddelelse om en nedskæring på 80 % af forsyningerne. Mange ruter blev omgående indstillet. Direktør Johs. Nielsen erklærede, at det nu var tvungende nødvendigt at tilpasse flåden efter den situation, man havde foran sig. Han fik for øvrigt samtidig en kronprins, den hidtidige fragtschef ved SAS' hovedkontor, Frede Ahlgreen Eriksen, blev udnævnt til vicedirektør i den danske region og udset til efterfølger for Johs. Nielsen, der efter opfordring fra dr. Marcus Wallenberg og direktør Knut Hagrup havde indvilget i at fortsætte endnu et år efter at han havde passeret SAS-aldersgrænsen.

Oliekrisens virkninger på rejselivet drøftedes på et møde mellem charterselskaber og rejsebureauer den 19. december. Man forudså, at der ville være 160.000 ferierejsende færre i 1974 efter en 20 % nedskæring. Der produceredes i 1973 i Danmark 800.000 rejsearrangementer. Restriktionspåvirkningerne ville fjerne overbuds-

politikken, erklærede branchens erfarne folk. Årsagen til den hidtidige priskrig havde først og fremmest været charterselskabernes overkapacitet. Sterling Airways tog den konsekvens af oliekrisen, at man aflyste demonstrationsflyvningerne med den nye Boeing 722-200 og i stedet viste den frem på jorden.

I Københavns Lufthavn, Roskilde, kunne den vagthavende Bent Collin give den oplysning, at man kørte efter samme restriktioner, som bilisterne. Trafikministeriet har kun standset søndagsskoleflyvningerne, men ikke flyvning på andre dage. Antallet af støjklager er ikke tiltaget. Oliekrisen fik pludselig også virkning på Saltholms-forberedelserne. Det meste gik i stå. SAS-chefen, direktør Knut Hagrup, sagde på et pressemøde i Stockholm den 11. december, at hverken SAS eller Danmark havde råd til Saltholm i dag. Oliekrisens virkninger er dybtgående og uoverskuelige, ingen af os vil på denne baggrund have råd til de store investeringer, der bliver påkrævet for at gennemføre Saltholm-projektet, som vi har henstillet udskydes indtil videre. Udtalelserne gav et kraftigt ekko. Direktør Poul Andersen gik skarpt imod og fandt det dristigt at ytre den slags i den nuværende situation, hvor ingen aner noget om, hvordan trafikoplægget bliver. Vi regner da fortsat med stor trafik over København. At man tør gå ud fra, at vi om 12 år ikke har brug for lufthavnen på Saltholm, fatter jeg ikke.

USA aflyste nu 1.000 daglige flyafgange, 50.000 ansatte blev afskediget. Lufthavnschef Carl Weibøl, Kastrup, kastede sig privat ind i Saltholmdebatten med en kronik i Berlingske Tidende den 14. december under overskriften »Nok en Saltholm-mortale«, han kritiserede beslutningsproceduren: – Anlægsloven bærer præg af at være vedtaget af et folketing, som efter årelange diskussioner giver sig konsekvenserne i vold i bevidstheden om, at projektet nok alligevel aldrig bliver til noget. Carl Weibøl opfordrede desuden til seriøst at undersøge de tekniske muligheder for at udbygge Kastrup til Saltholm-kapacitet og sluttede: – Måske fly som hverken frembringer støj eller luftforurening vil være i drift inden 1985.

SAS-styrelsen deklarerede sit hidtil største overskud, 113,8 mill. danske kroner for regnskabsåret 1973–74. I fjor var overskuddet 50,8 mill. kr., året før 80,8 mill. kr.

Overskudsåret, som havde været et af de vanskeligste for international luftfart, bliver måske det foreløbig sidste, fordi den internationale oliekrise vil få stor indflydelse på luftfartsøkonomien. SAS-chefen lovede, at der ikke blev tale om afskedigelser, men skærpet kontrol med udgifter. Den svenske forbrugerombudsmand fandt i øvrigt ud af, at det var ulovligt at kræve ekstra for flyverejser på grund af forhøjede brændstofpriser.



De store luftfartøjer: B-747 Jumbo (ved ankomst i 1971) og DC-10



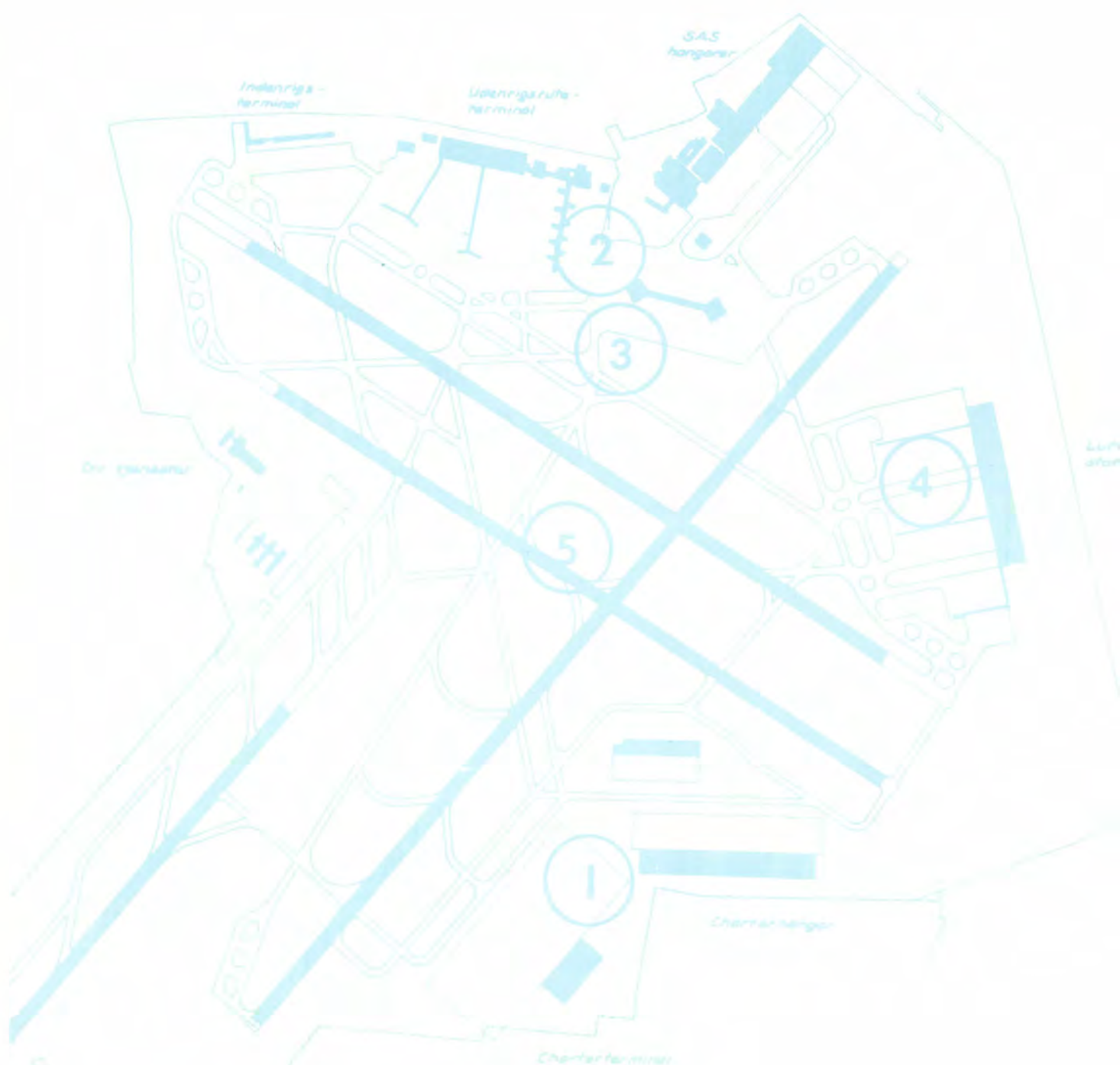


Personalets repræsentant, P. H. Nielsen, glæder sig med redningsleder R. Amhøj og direktør Poul Andersen over den nye brandstation Vest.



KLV modtager utallige skoler og foreninger på besøg i lufthavnen. Efter et belærende foredrag er det godt med lidt kondi.

PLANLAGT UDBYGNING



- 1) Charterterminal Syd m.v.
- 2) Ruteterminal og standpladssystem Nord
- 3) Omlægning af startbaner og taxiveje
- 4) Byggemodning af østafsnit
- 5) Parallelbane til bane 12-30

Det talte man om:

Fra januar i år får medarbejderne i større aktieselskaber ret til repræsentation i bestyrelsen. – Statsminister Hartling fremlægger sine kriseplaner, de får en kølig modtagelse, navnlig forslaget om at afløse dyrtidsportionerne med en kontant godtgørelse. Intet parti synes imidlertid at ønske valg igen. – Det konservative Folkepartis gruppeformand Erik Ninn-Hansen og partiformanden Erik Haunstrup Clemmensen går af, folketingsmand Poul Schlüter bliver gruppeformand. – Israelsk fænomen Uri Geller viser i TV, hvordan han »ad viljens vej« kan bøje gafler og nøgler og sætte ure i gang rundt om i hjemmene. – Januar blev vejrmæssigt den mildeste i dette århundrede, i hvert fald noget glædeligt under energikrisen. – Margarine er nu dyrere end smør. – Ny formueskat vedtages, der betales 9 % formuer på indtil 2 mill. kr. og 11 % for de efterfølgende millioner. – Solsjenitsyn udvises af Sovjetunionen og slår sig ned i Schweiz. – Herlev sygehus er blevet fordyret med 165 mill. kr. på grund af rentetab og prisforhøjelser. – I marts danner Harold Wilson britisk labourregering. – Det fastslås, at Fiskebækbroens sammenstyrtning skyldes deforme støttepiller. Skaden kostede 30 mill. kr. – Der indføres ny fartgrænser, 60 km i bebygget område, 90 km på landevej og 110 km på motorvej. Det har under oliekrisen vist sig, at lavere hastigheder har sparet mange menneskeliv.

April – Frankrigs præsident George Pompidou dør efter lang tids sygdom. – Israels 75-årige premierminister Bolda Meir afgår. – Salgspriserne for huse ligger nu 25–40 % over 15. vurdering. – I de sidste 5 år har udviklingen i Danmark ført til en stigning af skatter og afgifter på 80 %. – Faldende obligationskurser giver nu en forrentning på 18 %. – Unge officerer styrter det diktatoriske styre i Portugal og indsætter general Spínola som landets leder. – Ambassadør, hofchef Ebbe Munch dør, 69 år. – Regeringens afgiftsplaner skaber hamstring og spontane strejker. 40.000 demonstrerer foran Christiansborg. Erhard Jacobsen redder regeringen fra valg. – Mogens Glistrups parlamentariske immunitet ophæves, anklageskriftet ligger klar til retsbehandling. Mogens Glistrup siger, det er politisk efterfølgelse. – Med 400.000 stemmers flertal vælges Valéry Giscard d'Estaing til Frankrigs nye præsident. – Henry Kissinger får tilvejebragt våbenhvile mellem Israel og Syrien. – Præsident Nixon tiljubles under besøg i Ægypten, hvor han lover atomsamarbejde. – Finansminister Anders Andersen vil som forsudsregistrering lægge 35 % på 1973-indtægterne for at undgå efterskatter. – Arbejdsløsheden er steget til 3,7 % mod 1,2 i fjor. – Willy Brandt trækker sig tilbage efter at en af hans nærmeste medarbejdere er afsløret som østtysk spion.

De arabiske lande ophæver i juli olieblokaden mod Danmark og Holland. – Ærkebiskop Makarios undslipper mordforsøg under militærkup på Cypern, rejser til FN og taler sin sag. – Regeringen i Athen lover at hjemkalde kup-officererne. Tyrkerne invaderer Cypern, mange turister strander i det krigsramte område. – Den græske regering falder. Tidligere ministerpræsident Konstantin Karamanlis hjemkaldes fra 10 års eksil for at danne ny regering. – Hollesens Fabrikker træder i likvidation, 700 mister arbejdet. – Den 8. august meddeler præsident Richard M. Nixon, at han træder tilbage fra præsidentposten, som derefter overtages af vicepræsident Gerald Ford. – Nixon forlader Det hvide Hus og flytter til sin sommerresidens i Californien, hvor han kort efter rammes af sygdom. – 2.000 danske turister evakueres fra de græske Middelhavs-øer. – New Yorks guvernør Nelson Rockefeller udpeges til amerikansk vicepræsident. – General Motors samlefabrik i København må lukke, 750 bliver arbejdsløse. – Æthiopiens kejser Haile Selassie fratages magten efter at militæret har overtaget styret. Han føres i husarrest. – De høje benzinpriser dæmper biltrafikken i Danmark og bremser salget af ny biler. – C. W. Obel overtager de likvidationsramte Hollesens Fabrikker. – Gutenberghus afskediger 300 medarbejdere. – Tulip-slagterierne i Jylland og Carmen Curlers i Kalundborg afskediger tilsammen 1.200. – B&Ws bestyrelse i skibsværftet sikrer sig aktiemajoriteten i B&Ws motorfabrik. – Dansk delegation vender tilbage fra Iran med muligheder for dansk eksport. – Schou-koncernen lukker 40 butikker. – 50.000 demonstrerer foran Christiansborg og på Rådhuspladsen mod Danmarks medlemsskab af EF. – Regeringen anmoder befolkningen om at fylde deres olietanke op med henblik på en ny oliekrise. – Mange gæstearbejdere rejser hjem. – Voldsforbrydelsernes antal i Danmark er stigende viser statistikken. – Schou-koncernen likviderer, 3.000 ansatte står foran en uvis fremtid. Folketinget godkender, at der yderligere rejses tiltale mod Mogens Glistrup for overtrædelse af straffeloven, skattekontrollen og kildeskatteloven. – Arbejdsløsheden stiger stadig, når 140.000, regeringen Hartling får skattenedsættelsen gennemført, men ikke den tilknyttede spareplan. – Det trækker op til valg. – Efter langvarige debatter i Folketinget finder statsminister Poul Hartling situationen så vanskelig, at han udskriver valg til Folketinget 9. januar 1975.

Ventetid

1974 begyndte med nye terroraktioner mod den civile luftfart. Den 7. januar blev der atter slået alarm i Københavns Lufthavn. Politistyrkerne blev forstærket efter oplysninger fra det vesttyske efterretningsvæsen om, at palæstinensiske partisaner befandt sig et eller andet sted i Europa udstyret med russiskbyggede luftskysraketter af typen SAM-7. Det skulle dreje sig om 9 partisaner, der havde delt sig i to grupper efter at have modtaget raketterne i mindre dele, sendt som diplomatpost til den syriske ambassade i Bruxelles. Bevogtningen af Londons lufthavn blev udført af kampvogne og store politistyrker, også i Frankfurt blev både militær og politi sat ind i beskyttelsesaktioner.

Sikkerhedsforanstaltningerne blev opretholdt årets første to uger. Også i Kastrup var kontrollen stærkt skærpet i denne periode.

I Københavns Lufthavnsvæsens officielle publikation »Lufthavn« skrev direktør Poul Andersen, at 1973 blev et mærkeår for KLV med åbningen af Roskilde Lufthavn og vedtagelsen af loven af 13. juni om anlæg af lufthavn på Saltholm. For så vidt skulle alt være godt. Men det er det bare ikke. KLV's meget omhyggelige planlægning vedrørende udnyttelsen af Københavns Lufthavn, Roskilde, og de hermed forbundne forslag om at holde lufthavnen fri for yderligere boligbyggeri er allerede blevet anfægtet af kommunal- og miljøfolkene, og endnu et halvt år efter vedtagelsen af Saltholm-loven er der ikke bevilget os det nødvendige personale og de beskedne penge, der skal til for at igangsætte forundersøgelserne. Også planerne for udbygning af Kastrup Lufthavn for 750 mill. kr. svæver i det uvisse, alt imens de bestående anlæg lider af tiltagende forstoppelse, og trafikafviklingen på grund af »flaskehalse« bliver mere og mere stresset. Mange af medarbejderne er endvidere ved at tabe pusten, fordi de stillingsmæssige konsekvenser i KLV endnu efter næsten 2 års forløb ikke er blevet endelig godkendt. Nogle af KLV medarbejderne er nok lidt humørforladte for tiden, selv om de holder af jobbet i en dynamisk ekspanderende virksomhed. Det er ikke arbejdet, der gør dem humørforladte. Det er den måde, hvorpå det nuværende system forlanger at arbejdet skal udføres. Det skal derfor være mit nytårsønske for 1974, at vi snart får en styrelsesordning, som på en mere rimelig måde tager hensyn til behovene i en moderne, forretningsmæssig drevet virksomhed, slutter Poul Andersen.

Nytårsnummeret af »Luftposten«, medlemsblad for Luftfartsvæsenets personaleforening, bragte

en artikel af F. Nicolaisen, Flyvevejrtjenesten, om kompetancestridigheder mellem Statens Luftfartsvæsen og KLV og konstaterede, at arbejdet i den ministerielle »Luftfartsgruppe«, der skulle beskæftige sig med kompetanceforhandlinger var gået i stå.

– Vi er altså i den besynderlige og uholdbare situation, at Statens Luftfartsvæsen til enhver tid kan få sin planlægning slået i stykker af KLV og andre, der ikke vil betale. Vi er ikke ude på at hænge nogen ud, men ønsker at pege på det uheldige i sammenblanding af kommercielle og sikkerhedsmæssige interesser. På denne baggrund opfordrer han »luftfartsgruppen« til at få genoptaget arbejdet og klarlagt en resortfordeling og kompetanceforhold.

Den ny trafikminister Kresten Damsgaard mødtes den 17. januar i Stockholm med sin svenske kollega, kommunikationsminister Bengt Norling til en gensidig orientering om trafikproblemerne. Energikrisen og landets økonomiske forhold kan betyde, at vi måske skal udskyde Saltholm-lufthavnen, Øresundsforbindelserne og den faste Storebæltsforbindelse. Der er ikke fastlagt nogen endelig udskydelse af projekterne, men hele situationen gør, sagde trafikminister Damsgaard, at man meget skal overveje det. En betingelse for, at svenskerne vil bygge Øresundsbroen er, at vi anlægger Saltholm-lufthavnen. Vi skal fylde op, så broen kan komme ind over Saltholm, men hvilket år det skal ske, er ikke fastlagt. Vi har hidtil stilet efter, at det hele skulle være færdigt 1985. Vi må have en gensidig aktuel orientering inden vi fremsætter forslag om ratifikation af aftalerne med Sverige, som den svenske rigsdag allerede har vedtaget. Jeg har en fornemmelse af, at det hele kan trække en smule ud.

Det gjorde det. Den 30. januar forelagde trafikminister Damsgaard forslag til godkendelse af de dansk-svenske aftaler om fast forbindelse over Øresund og om benyttelse af svensk luft rum ved drift af Saltholm-lufthavnen. Han understregede samtidig, at regeringen ønsker påbegyndelsen af Saltholm udskudt foreløbig et år. Ministeren fandt ikke udskydelsen forenelig med den dansk-svenske broaftale og mente heller ikke, at udskydelsen behøver at resultere i nye investeringer i lufthavnen i Kastrup. En mindre aktivitet i lufthavnen som følge af oliekrisen betyder, at »vi bedre kan klare overgangstiden uden de helt store nyanlæg i Kastrup«.

Den 7. januar samledes 60 luftfartsledere fra hele Vesteuropa på hotel Scandinavia for at drøfte oliekrisen og den luftfartsøkonomiske ud-

vikling i den givne situation. 14 luftfartselskaber, alle medlemmer af organisationen AEA, var repræsenteret ved deres øverste ledere. Mødet blev forestået af SAS-direktøren Knut Hagrup.

Efter forhandlingerne, der havde omfattet styrket samarbejde og rationaliseringsbestrebelse, sagde han at SAS alene måtte se sit brændstofbudget forøget fra 166 mill. svenske kroner til 400 millioner svenske kroner på et år.

Der var almindelig pessimisme over for den nærmeste fremtid, prisstigninger uundgåelige. De skulle senere vise sig at blive fra 100–700 kroner alt efter rejsernes længde hos ruteselskaberne.

Chartertrafikken måtte også forøge sine brændstoffertilæg. En Gran Canaria-rejse blev 120 kroner dyrere, en Mallorca-flyvning steg med 60 kroner. Nogle rejsearrangører valgte at indregne brændstofstigningerne i selve arrangementet, andre at opkræve »brændstofskatten« ved afrejsen i Kastrup.

Generelt blev trafikken skåret ned med 20 % for både rute- og chartertrafik for at begrænse brændstofforbruget. Trafikbegrænsningerne førte til stigende belægningsprocent på flyene.

Det fremgår af årsrapporten fra KLV 1973/74, at de foreliggende udbygningsplaner for Kastrup er udmøntet i et forslag til lov om udbygning af Københavns Lufthavn. Det forventes fremsat i folketingssamlingen 1974–75. KLV har i en særlig projektorganisation udarbejdet planerne for den udbygning, der vil være absolut nødvendig for at lufthavnen kan acceptere den forventede trafiktilvækst op til det tidspunkt, hvor overflytning til Saltholm kan finde sted. Det forventes, at trafikken vil stige, så lufthavnen skal kunne betjene omtrent $2\frac{1}{2}$ gange så mange passagerer og cirka 50 % flere operationer, inden trafikken 1985 overføres til Saltholm. Et sådant trafikvolumen kan på ingen måde klares med den nuværende infrastruktur i lufthavnen (terminaler og banesystemer), og omfattende kapacitetsudvidelser er derfor nødvendige i form af nye bygninger, nye standpladser, nye baner og taxiveje. Disse udvidelser vil blive søgt begrænset til en samlet anlægsudgift på 900 millioner kroner i 1974-priser gennem de kommende 11 år og således, at investeringsaktiviteterne reduceres til et minimum efter 1980.

En væsentlig del af trafikken foreslås overflyttet til lufthavnens sydafsniit. De største danske charterselskaber har allerede i dag deres tekniske baser placeret her, og man har derfor fundet det mest hensigtsmæssigt, at ikke-regelmæssige flyvninger ekspederes fra et nyt terminalanlæg i sydafsnittet, således at nordafsnittet forbeholdes ruteflyvningen. Det foreslås, at charterterminalen tages i brug i to etaper, hvoraf den første, der skal kunne betjene 4–5 millioner rejsende årlig og 15 fly ad gangen, skal kunne tages i brug i 1979, mens tidspunktet for anden

etape af charterterminalen må bero på udviklingen i chartertrafikken. Planen omfatter terminalbygning med tilhørende briefingbygning og forpladstårn, general byggemodning af det nuværende hangar- og værkstedsområde, hovedtaxivej, parkeringsplads for biler og (KLV's andel i) ny vej fra Englandsvej til Kastrup syd. Det fremgår også af årsrapporten, at det samlede standpladsbehov for ruteflyvningen i begyndelsen af 1980'erne vil være 45–50 udelukkende for udenrigstrafikken, og da tilvæksten i selskabernes flåder praktisk taget helt vil falde på de største luftfartøjer, må 20 af disse standpladser kunne betjene typerne B-747 og DC-10-30.

Standpladskapaciteten ved det nuværende fingersystem i Kastrup er 36 udenrigspladser, som allerede nu er fuldt belagt. Det har derfor været nødvendigt for KLV at anskaffe 3 busser til betjening af forsinkede, omdirigerede fly, der må parkeres på de fjerntliggende fragtstandpladser. Det understreges, at nye terminal- og standpladsfaciliteter for rutetrafikken kun kan etableres i lufthavnens nordafsnit. En opsplitning af rutetrafikken på flere lufthavnsafsnit vil medføre eksorbitant stor stigning i SAS' driftsomkostninger.

Første del af udbygningen omfatter etablering af 5 nye standpladser ved den eksisterende Udenrigsgård med tilhørende udvidelser af terminalfaciliteterne til passagerekspedition. KLV ser ingen anden udvej end at få flyttet den nuværende luftgodsstation og lufthavnens hovedbrandstation for at give plads for en ny rute-terminal.

Forslag om byggemodning af det godt 1 million kvadratmeter store opfyldningsareal i lufthavnens østlige del skal ses i forbindelse med udflytning af luftgodsstation, hovedbrandstation og hydrantanlæg for jetbrændstof med tilsluttende vejanlæg, taxiveje og fragtforpladser.

Årsrapporten påpeger også stærkt nødvendigheden af anlægget af parallelbanen til 12–30. Afviklingen af trafikken på den eksisterende bane 12–30 vil selv under de gunstigst mulige omstændigheder, herunder forbedringer af eksisterende til- og frakørselsveje, ikke kunne gennemføres uden at der opstår risiko for daglange tilstande af trafikophobning, som i det samlede system vil kunne forårsage kaotiske tilstande i form af forsinkelser og aflysninger i de tilfælde, hvor trafikken på grund af vindforholdene er henvist til bane 12–30.

Anlægget af en parallelbane vil derimod medføre en sådan kapacitetsforøgelse på tværbanesystemet, at det vil være muligt frem til Saltholmlufthavnen tages i brug, at få trafikken på Kastrup afviklet på en sådan måde, at der selv i spidsbelastningsperioderne kun bliver tale om mindre forsinkelser i trafikken af kapacitetsmæssige årsager.

Årsrapporten analyserer også udviklingen omkring Københavns Lufthavn, Saltholm. I henhold til lov nr. 166 af 30. april 1969 bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at udarbejde en plan for etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn placeret på og ved øen Saltholm til afløsning af Københavns Lufthavn, Kastrup. Den færdige programplan blev af PAU afleveret til ministeren den 31. oktober 1969.

I fortsættelse heraf vedtog det danske folketing ved lov nr. 415 af 13. juni 1973 at bemyndige ministeren for offentlige arbejder til at lade KLV erhverve øen Saltholm i sin helhed eller ved ekspropriation, at iværksætte alle nødvendige undersøgelser for anlæg af lufthavnen, herunder af tekniske, økonomiske, luftrumsmæssige, lufttrafikale, hydrologiske, geotekniske og meteorologiske forhold og projektere anlægget. Endvidere bemyndiges ministeren ifølge loven til at lade KLV foretage landvindingsarbejder med henblik på tilvejebringelse af nødvendige arealer til lufthavnen samt etablere anlægshavn på Saltholm og en anlægshavn på Amager.

Projekteringsarbejdet fortsætter i overensstemmelse med tidsplanen. Men så længe Folketinget ikke har ratificeret de mellem Danmark og Sverige afsluttede regeringsoverenskomster af 8. juni 1973 om K-M forbindelsen og benyttelse af svensk luftrum ved Saltholm lufthavns operationer, fortsættes planlægnings- og projekteringsarbejdet dog i et moderat tempo, idet ratifikationen må anses for en afgørende betingelse for Saltholm-projektets realisering.

Som følge af den konstaterede afmatning i 1973/74 i antallet af starter og landinger på Københavns Lufthavn, Kastrup, har man nu revideret operationsprognosen for lufthavnen. Der regnes herefter med, at der i 1985 vil komme ca. 240.000 operationer mod hidtil antaget 283.000. Reduktionen skyldes blandt andet den stigende indsættelse af store fly af typerne B-747, DC-10 og L 1011. »Oliekrisen«s direkte virkninger på trafikken i vinteren 1973/74 er analyseret i samarbejde med blandt andre europæiske lufthavnsmyndigheder. Konklusionen er, at Københavns Lufthavn, Kastrup, for udenrigstrafikkens vedkommende i modsætning til flere andre lufthavne har haft pæne fremgange på passagersiden og de mindste relative tilbagegange hvad angår tallet af operationer. Årsagen hertil skal primært findes i SAS konsolideringspolitikken, hvor man, for at mindske den totale produktion, målt i passagerkilometer, lægger en større del af trafikken over Kastrup. Det er på nuværende tidspunkt vanskeligt at forudsige virkningerne på flytrafikken af de forhøjede brændstofpriser og dermed forøgede rejseomkostninger, men som en generel vurdering, konkluderer årsrapporten fra KLV, angiver de foretagne undersøgelser forsinkelse af trafikudviklingen på 1-2 år.

Lufthavnens overskud er i øvrigt stigende. Drifts-

indtægterne 1973/74 har været 194,1 mill. kr., en stigning på 16,5 procent. Udgifterne har været 137,5 mill. kr., en stigning på 11 procent. Driftsoverskuddet er forøget med 32,2 procent i forhold til året før til i alt 56,6 mill. kr.

I regnskabet er benyttet de for statsvirksomheder gældende regler for beregning af forrentning og afskrivning, således at forrentning beregnes med 4½ % og afskrivninger med 2 % på bygninger og 4 % på øvrige anlæg.

Københavns Lufthavnsvæsens personale er nu vokset til 810. Indførelsen af ekstraordinære sikkerhedsforanstaltninger på Københavns Lufthavn og beslutningen om oprettelsen af et særligt sikkerhedskorps til varetagelse af visitation og lignende sikkerhedsopgaver har medført en udvidelse af personalet med 45 til 70 visitatricer og visitationsbetjente samt 12 fra havnebetjent-korpset, der varetager andre sikkerhedsopgaver. Man må se i øjnene, at sikkerhedsforanstaltningerne over for truslen mod civil luftfart ikke kan slækkes de kommende år, derfor vil man ved fremtidige udvidelser og nybygninger af lufthavnene lægge stor vægt på at indrette de bygnings- og ekspeditions-mæssige forhold således, at passagererne og lufttrafikken opnår den største beskyttelse med mindst mulig gene.

Et andet sikkerhedsproblem er mågerne. Saltholms mågebestand er 80-100.000 måger, når den er størst. Fuglene er stadig et problem for den uhindrede beflyvning af Københavns Lufthavn, og selv om der ikke hidtil er sket ulykker her ved sammenstød mellem fly og fugle, er de materielle skader ved kollisioner mellem fugle og fly ret betydelige og forårsager væsentlige driftstab for luftfartselskaberne. Fugleplagen eksisterer både på og uden for lufthavnen. På lufthavnsarealet foregår bekæmpelsen ved, at en motoriseret patrulje kører rundt og skræmmer fuglene bort, enten ved løse skud eller når forholdene tillader det, ved brug af skarp ammunition. Desuden holdes græsset på lufthavnen nede i 20 centimeters højde. Landbrugsdriften er dels nedlagt, dels omlagt til afgrøder, der ikke tiltrækker fugle. Uden for lufthavnen bekæmpes sølvmågerne på Saltholm og på det inddæmmede areal på Vestamager. Fremgangsmåden består i oversprøjtning af sølvmågernes æg med olieemulsion. Siden 1971 har man sprøjtet to gange årligt på Saltholm med stigende effekt.

I vintermånederne indvandrer mågerne fra Østersøområdet, og da der stadigvæk, trods nedlæggelse af lossepladserne, er rigelige fødemuligheder i København og Malmø-områderne, slår mågerne sig ned på Saltholm og bliver der for at yngle. Man forsøger at få andre lande ved Østersøen til også at gøre en indsats for at nedbringe antallet af måger.

Statens forkøbsret til Saltholm udløber i øvrigt i år samtidig med, at Saltholm Ejerlaug fylder

100 år. Staten har i øjeblikket en andel på 10 % i øen.

Københavns Lufthavn er nu blevet Danmarks største arbejdsplads, hvor 9.699 har deres daglige arbejde. Hos luftfartselskaberne arbejder 4.337, charterselskaberne har en arbejdskraft på 1835, de offentlige funktioner, KLV, Statens luftfartsvæsen, told og politi beskæftiger tilsammen 1485, brændstofselskaber, kiosker, ekspeditionsvirksomheder o.s.v. har ansat den resterende del af de næsten 10.000, der har lufthavnen som arbejdsplads.

Debatten om Københavns Lufthavn, Roskilde, blev genoptaget i det ny Folketing. Peter Brixtofte (V) spurgte miljøminister Holger Hansen, om han vil medvirke til en afklaring af den fremtidige benyttelse af lufthavnen og de fremtidige bebyggelsesforhold i de omkringliggende kommuner. Ministeren kunne love, at de aftalte støjgrænser ville blive overholdt.

Ombudsmanden Lars Nordskov Nielsen havde på eget initiativ undersøgt forholdene omkring Roskilde-lufthavnens tilblivelse. Han konstaterede tre lovovertrædelser, idet lufthavnsvæsenet startede havneanlæggene i juni 1971 uden tilladelse fra byudviklingsudvalget, hvorved by- og landzonelovens paragraf 3 blev overtrådt. Derefter påbegyndtes opførelsen af lufthavnsbygningen i oktober samme år, selv om boligministeriet først gav tilladelse i december 1971. Herefter overtrådtes by- og landzonelovens paragraf 7. Endelig overtrådte lufthavnsvæsenet byggelovens paragraf 13 stk. 1 ved at gå i gang uden byggetilladelse. Han konkluderer, at han må finde de af KLV begåede forhold meget beklagelige.

I en skrivelse til ombudsmanden fastslår lufthavnsdirektør Poul Andersen, at ansvaret delvis bør placeres i Statens Luftfartsvæsens direktorat, der havde ansvaret i den kritiske tid før 1/4 1971. Trafikminister Kresten Damsgaard sagde i en redegørelse i Folketinget den 27. marts, at han ikke agtede at foretage sig yderligere i sagen, men den vil få konsekvenser for al fremtidig planlægning og statslig ekspropriation til lignende formål. Overtrædelser af loven i forbindelse med anlægget af lufthavnen er sket fordi Ministeriet for offentlige Arbejder havde en anden opfattelse af ekspropriationsloven end Boligministeriet og Miljøministeriet, hvor man mente, at by- og landzoneloven kom i første række. KLV har handlet efter den praksis ministeriet hidtil har fulgt. Roskilde-lufthavnen ville ikke have fået en anden placering, selv om zone-lovgivningen var blevet fulgt. I denne aktuelle sag agter jeg ikke at foretage mere.

Den 15. marts ramtes Sterling Airways af en ulykke i Teherans lufthavn. Højre del af en Caravelles landingsstel sank sammen under udrulning til start. Flyet brød i brand, da højre vinge ramte landingsbanen. 15 blev dræbt, alle de øv-

rige ombordværende reddedes ud, men mange var kvæstede. Blandt de dræbte var syv danskere. Den tekniske årsag til ulykken undersøges af en kombineret dansk, iransk og Sud Aviation havarikommission.

På foranledning af Sterling Airways har trafikminister Kresten Damsgaard i øvrigt nedsat en speciel undersøgelseskommission, som skal søge at udrede årsagsforholdene ved Dubai-katastrofen. Det sker efter en lang række svenske angreb også fra den svenske pilotforening mod Sterling Airways' sikkerhedsbestemmelser. Rejsebranchen er stærkt påvirket af den økonomiske udvikling. 100.000 som havde regnet med at skulle på ferie med det overvejende SAS-ejede Stjernerejser, må se sig om efter andre muligheder. Virksomheden lukkes den 21. april. SAS har frigjort sig fra bureauet efter hidtil at have påtaget sig den økonomiske garanti for videreførelsen. Det kom i vanskeligheder for et par år siden. SAS menes at have tabt mellem 20-30 millioner kroner på Stjernerejser gennem årene.

Rejsebureau-Ankenævnet har fældet sin hidtil alvorligste kendelse. Falke-Rejser i Herning skal tilbagebetale 60.000 kroner til kunder, der kollektivt har klaget over, at en Gran Canaria-rejse blev ændret til Tenerife. Falke-Rejser indehaver, købmand Falk-Lauritzen melder sig ud af ankenævnet. Forbrugerrådet tager det usædvanlige skridt at advare mod brug af bureauet. Priserne på flybrændstof lå ved nytår 1974 tre gange højere end i begyndelsen af 1973. På denne baggrund anmodede SAS de skandinaviske regeringer om at kontrollere, hvorvidt oliebranchens prisfastsættelse er rimelig. SAS har konstateret, at der eksisterer en vrimmel af forskellige priser på verdensmarkedet, og de svinger meget. SAS har ingen mulighed for at sætte billetpriserne op i takt med olieprisernes stigning.

Charterbranchen bebuder nye prisstigninger fra april.

Den 3. marts indtraf flyvehistoriens hidtil største katastrofe, da en DC-10 tilhørende Turkish Airlines eksploderede efter starten fra Paris. 346 mennesker mistede livet. Man frygtede sabotagehandling, fordi to palæstinensiske flybortførere samme dag satte et britisk fly i brand i Schiphol-lufthavnen i Amsterdam. Flyet var på vej til London fra Beirut med 92 passagerer, da flykaprerne tvang det ned i Amsterdam. De 102 ombordværende nåede bort fra det brændende fly uden skader.

Katastrofen ved Paris viste sig senere at have tekniske årsager. En konstruktionsfejl, der var fundet efter tidligere uheld, men ikke udbedret. Katastrofen førte til, at SAS krævede garantier, før de nye fly af typen DC-10-30 leveres. SAS har fem i ordre. Det første DC-10 fly skulle starte fra Kastrup fredag den 1. november 1974.

Direktøren for den amerikanske luftsikkerhedskontrol C. O. Miller erklærer, efter senatshøring, at eksplosionen og nedstyrtningen af det tyrkiske DC-10 fly skyldtes fejl ved lukningen af baggeste fragtlem, som ikke var blevet ændret efter anbefaling af konstruktørerne af flyet. Døren var blevet lukket af en lufthavnsfunktionær, som var ude af stand til at læse sikkerhedsforskrifterne. SAS' tekniske chef i Danmark, overingeniør Erik Aagaard, siger, at SAS har specialuddannet personale til løsning af disse opgaver. Der gennemføres i øvrigt nu vidtgående konstruktionsændringer, som skulle gøre DC-10'eren sikker.

Lufthavnsdirektør Poul Andersen er kommet i modvind. Tune-sagen giver stadig anledning til protester og trusler om retssag mod ham personlig. KLV har den 24. september 1973 fået en tilrettevisning af Trafikministeriet efter at revisionsdepartementet har gjort indsigelse mod anvendelse i december 1970 af 1,1 mill. kr. til ombygning og inventar i lufthavnsbygningen til direktøren og 7 medarbejdere. Ministeriet finder det uheldigt, at lufthavnsvæsenet foretager dispositioner i forbindelse med den omhandlede ombygning og lokaleindretning som har medført de af revisionsdepartementet påviste afvigelser fra det for statsvirksomheder gældende normale udgiftsniveau. Man forventer, at KLV træffer alle fornødne foranstaltninger med henblik på at forhindre fremtidige lignende afvigelser.

Tune-sagen fortsætter. En lokalt organiseret kampagne kræver direktør Poul Andersen straffet for lovovertrædelserne, som KLV har begået ved anlæg af Københavns Lufthavn, Roskilde, og der kræves rigsretssag mod justitsministeren og trafikministeren, hvis der ikke rejses tiltale. Poul Andersen erklærer, at han er uforstående over for et sådant krav, da han ikke har været personligt indblandet i lovovertrædelserne. Trafikministeren kaldes til samråd med Folketingets trafikudvalg. Danske Arkitekters Landsforbund mener, at lufthavnen bør nedlægges, fordi den binder byvæksten alt for stærkt.

Efter en lang og bevæget Saltholm-debat i Folketinget den 19. april viser der sig at være 80 stemmer imod og 72 for det radikale forslag om nyvurdering af Saltholm-lufthavnen og Storebælts-forbindelserne. 8 undlod at stemme og 19 var fraværende. Trafikminister Kresten Damsgaard afrundede debatten med at erindre om, at Saltholm stadig er genstand for undersøgelser, nemlig i udvalgsarbejdet i forbindelse med forslaget om ratifikation af Sverige-aftalerne.

Den langvarige undersøgelse af Sterling Airway's sikkerhedsforskrifter er afsluttet med frifindelse for de beskyldninger, svenske piloter rettede mod selskabet. Undersøgelsen genopbygger tilliden til Sterling Airways, erklærer Politiken. Undersøgelsen er nu gennemført, den afslører, at der nok har været lidt om snakken i fire tilfælde, men så lidt, at såvel danske som

svenske luftfartsmyndigheder er parat til at drage den konklusion, at flyvesikkerheden, og dermed passagerernes sikkerhed, ikke har været sat på spil.

På chartermarkedet er der udbrudt ny priskrig, og branchen frygter nye krak. Maersk Air er ved at blive en af charterbranchens store. Ikke blot har man overtaget Bang og Raffel, men lagt hele sin rejsevirkksomhed sammen under navnet Unisol med blandt andre udbrudte Tjæreborg-ledere, som søgte at starte deres egen virksomhed i Jylland, som nøglepersoner i den ny organisation.

Salgsdirektør E. Verner Hansen, Unisol, tidligere Tjæreborg, siger, at usikkerheden omkring økonomien påvirker rejsebranchen. Det, der ligner en priskrig i øjeblikket, vil nok fortsætte til juni. Vi har reduceret antallet af rejser med 30 procent i forhold til i fjor.

Den 21. maj krakkede Hamlet Rejser. Både Tjæreborg og Spies erkender, at foråret er blevet købers marked, men forudbestillingerne for sommeren er over forventning.

SAS har måttet aflyse alle planlagte charterflyvninger fra USA til Skandinavien, fortrinsvis København i den kommende sommer.

Mange tusinder har fået ødelagt deres ferieplaner. Årsagen er, at den amerikanske energikommission kun har givet flyselskaberne 95 % af 1972-forbruget af brændstof.

Tidligere trafikminister Jens Kampmann mødes på Skottegaardsskolen med 125 grundejere omkring lufthavnen for at drøfte Saltholm-motorvejen. Han fik den overraskelse, at hovedparten af grundejerne foretrak naboskabet til den nuværende lufthavn frem for at få den ny Saltholm-lufthavn, der kræver en motorvej ført gennem deres områder ved Jacob Fortlingsvej. Hvis Saltholm droppes kan man bygge den sydlige motorvej over Amager, det er jo det, svenskerne ønsker, blev det fremhævet.

Den 13. juni blev dansk politi og efterretnings-tjenesten sat i alarmberedskab efter israelske oplysninger om, at en arabisk terrorgruppe via Danmark skulle være på vej mod Vesttyskland til verdensmesterskaberne i fodbold.

Lufthavnsinspektør Per Kirkensgaard og SAS' stationschef Helge Skjoldager studerer under et officielt besøg i Israel kontrolforanstaltningerne i lufthavnene. De er begge medlem af sikkerhedskomiteen for Københavns lufthavn, hvor sikkerhedsforanstaltningerne kontinuerligt skærpes.

SAS-styret har udnævnt den 48-årige Frede Ahlgreen Eriksen til direktør for SAS region Danmark fra 1. januar 1975 som afløser for direktør Johannes Nielsen, der har beklædt posten siden 1963. Foruden at være regionschef i Danmark, indtræder Frede Ahlgreen Eriksen som vicepræsident i SAS direktionen. Ahlgreen Eriksen, der i 1948 kom fra Privatbanerne til lufthavnen, har

tilbragt de fleste år i Kastrup først i stationstjenesten, hvor han blev chef for trafikcentralen indtil han i 1967 blev direktør for Københavns Luftgodsstation. Siden 1970 har han været vicepræsident i SAS hovedkontoret og chef for alle SAS fragtaktiviteter.

Restauratør Svend Hammer, Københavns Lufthavns restaurant, er død efter en operation, 61 år gammel. Den 20. april ville han kunne have fejret et enestående jubilæum.

Lufthavnsrestauranten ville på denne dag have været 50 år under samme families ledelse. Han havde allerede forberedt mange arrangementer til sin egen virksomheds og lufthavns 50 års jubilæumsdag.

Enkefru Esther Hammer tilbyder i samarbejde med den franske restaurationskæde Jacques Borel at videredrive lufthavnsrestaurationsvirksomheden, men SAS Catering fremsætter et tilbud, som er lidt bedre, og efter forhandlinger med KLV får SAS Catering tilsagn om at få koncession fra 1. januar 1975.

Sommerens trafik på Kastrup bærer præg af stadig større belægning på flyene under den indskrænkede drift. Man nærmer sig 33.000 passagerer den 23. juni, deraf 27.133 på ruteflyene. Dette rekordtal for juni kommer samtidig med, at antallet af operationer er dalet.

Københavns placering som nordeuropæisk luftfartscentrum er blevet yderligere styrket under energikrisen. Både tyske, franske og belgiske ruter på Skandinavien stopper nu i København, og SAS må befordre passagererne videre til Stockholm, Göteborg og Oslo. Samtidig har Pan American indstillet sine flyvninger på Oslo, Helsinki og Stockholm og centeret sin trafik i Kastrup med daglig forbindelse til New York.

Også på indenrigsruterne i Danmark er der ret god belægning trods stigende priser.

Fra april til anden uge af august har der i Københavns Lufthavn, Roskilde, været 39.290 starter og landinger, operationstallet var i samme periode i fjor 32.000. Der er nu regelmæssig jettrafik nemlig en ugentlig fragtrute Wien-Roskilde-Stockholm med den to motorers jet Falcon-20 i fragtversion. Også Business Jet Flight Centers nye, lyddæmpede Lear-Jet kommer i trafik på Roskilde. Disse jet-typer svarer til de støjnormer, der er stillet for lufthavnen. Femseks flyveskoler driver virksomhed fra Roskilde, hvor støjklagerne i øvrigt er i aftagende, selv om der stadig er lokale aktioner i gang for at få lufthavnen nedlagt.

Den danske havarikommission er kommet til den konklusion, at det var pilotfejl, som må anses for den mest sandsynlige årsag til, at 32 mennesker mistede livet, da den fire motorers Ilyushin-18V turpo-prop fra Malev styrtede i Øresund under indflyvning til Kastrup den 28. august 1971. I konklusionen siges det, at piloten af uforklarlige grunde mistede kontrollen over

flyet, da han skulle gå ned på det automatiske ILS-landingsystem i Kastrup.

Et medlem af den amerikanske kongres har på grundlag af en artikel i Washington Post krævet, at den amerikanske luftfartsstyrelse standser al amerikansk flyvning på en række lufthavne, der må anses for at være velegnede mål for terrorangreb, deriblandt Københavns Lufthavn i Kastrup. Kritikken afvises fra dansk side. Der henvises til, at de amerikanske oplysninger må være gamle. Mange skærpede foranstaltninger er gennemført siden de amerikanske kritikeres uofficielle besøg som KVLs sikkerhedskomiteé intet har kendt til. Ingen kan imidlertid sikre en lufthavn 100 procent.

Charles Lindbergh, den amerikanske pilot, der i 1927 som den første fløj solo over Atlanten fra USA til Europa, er død 72 år gammel. Han besøgte sammen med sin hustru Anne Morrow Kastrup i 1933 som led i sine undersøgelser for Pan American om en nordatlantforbindelse via Grønland og Island til København. Lindbergh var i Pan Americans bestyrelse. Han tog skarpt afstand fra overlydsflyvningen, ikke mindst ud fra miljøvurderinger.

Den økonomiske afmatning mærkes nu på beskæftigelsen i Kastrup. Der er 354 færre i dagligt arbejde end i fjor.

Den første september ophævedes den udgående paskontrol i Københavns Lufthavn. Fremtidig skal rejsende kun fremvise deres Boarding Card, altså den legale rejsehjemmel efter billetekspektionen. De ledige paspolitifolk overføres til andre opgaver under Københavns politi, og KLV må selv udføre kontrollen med, at ingen uden legitimation eller rejsehjemmel får adgang til transitventesalen, der er toldudland. Funktionen kræver ansættelse af nye havnebetjente.

Brændstofrestriktionerne er blevet lempet. SAS udvider sin trafik med 20 procent i forhold til sidste vinter, da energikrisen nødvendiggjorde begrænsninger. De nye DC-10-30 indsættes på nordpolsruten København-Anchorage-Tokio. De får plads til 267 passagerer. På indenrigsruterne vil SAS, der har skaffet sig af med sin Caravelle-flåde, udelukkende anvende DC-9 med miljøvenlige, røgfri motorer med stærkt reduceret støjniveau.

Der var 3,3 procent færre starter og landinger i Kastrup i første halvdel af 1974 sammenlignet med første halvår af 1973, nemlig en nedgang fra 65.904 til 63.728. Der var en mindre stigning i den internationale trafik fra 46.287 operationer til 46.997. Til gengæld faldt antallet af operationer i indenrigstrafikken fra 19.617 til 16.731. Sammenlagt er rutetrafikkens passagertal steget med 4,4 % til 3.073.088, men der er en nedgang på indenrigsruternes passagertal på 36.063. Det samlede resultat er, at rutetrafikken med 2.176 færre flyvninger befordrede 129.817 flere passagerer, altså stigende belægningsprocent

først og fremmest i international trafik. Chartertrafikken viser 4,7 procent færre operationer – 74.024 mod 77.764 – i samme periode sidste år. Passagertallet er næsten uforandret 1.020.173 i første halvår af 1974 mod 1.018.654 i 1973. Mens rutetrafikken i gennemsnit havde 48 passagerer med hvert fly mod 45 i 1973, havde chartertrafikken 99 passagerer på hvert fly mod 87 i fjor. Fredag den 13. september skilte få sekunder 179 Spies-turister fra katastrofen. Landingsstellet på Conairs Boeing 720 brød sammen, da flyet var på vej mod startbanen. Flyet blev af lufthavnens brand- og redningstjeneste overdænget med skum for at hindre en brandkatastrofe. Passagererne, alle uskadede, fortsatte 3 timer senere den afbrudte rejse med en Boeing 720-B, som Spies chartrede hos Maersk Air.

Københavns Lufthavnsvæsen har, som følge af, at lovforslaget om Kastrups udbygning endnu ikke er forelagt Folketinget, søgt og fået 14,4 mill. kr. til uopsættelige anlægsudgifter. 10 mill. skal anvendes til ændring af taxi-systemet, 1 mill. til ombygning af standpladser, 1,2 mill. kr. til henholdsvis fjernstyrings- og fjernovervågningsanlæg og anlæg af en tjenestevej.

Københavns Lufthavn bevarer fortsat sin position som den fjerde største i Europa for rute-trafik og passagertal efter London, Paris og Frankfurt. Passagertallet er fortsat inden for rammerne af prognoserne, som siger 20 millioner i 1985 i Kastrup. Denne trafik kan kun klares, hvis der investeres en milliard i den nuværende lufthavn, siger direktør Poul Andersen til B.T. For blot et par år siden blev udgifterne til de nødvendige udvidelser anslået til 750 millioner. Det er indlysende, at folk bliver bange, når de ser de to tal vejet op mod hinanden, men inflationen løber stærkt.

Den 25. september tog SAS den endelige afsked med sin Caravelle-trafik. Den sidste flyvning foregik fra Stockholm til Kastrup, ligesom den første prøveflyvning med den franske chefpilot Nadot for 16 år siden. Caravellerne har siden i SAS-regi fløjet 13,5 millioner rejsende. Hvert af de tre skandinaviske lande får en Caravelle-jet til museumsbrug til minde om denne første skandinaviske jet-epoke.

Knut Hagrup, administrerende direktør for SAS, er valgt til præsident for verdensluftfartsorganisationen IATA. Han bliver vært for generalforsamlingen fra 29. september til 2. oktober 1975 i Oslo.

Tvangsopsparring og restskatter har tilsyneladende ikke dæmpet danskernes rejselyst. Charterbranchen er ved at melde udsolgt til efterårsferien, og forudbestillingerne ind i det nye år er usædvanligt mange, lyder det samstemmende fra stor-arrangørerne.

Hjemflyvningen af SAS' nye DC-10-30 Olav Viking blev rekord for strækningen Californien-Kastrup på 9 timer og 43 minutter. På de fleste

af de 10.000 kilometer foregik flyvningen data-reguleret i fuldautomatisk navigation i 12 kilometers højde. Det støjsvage fly er forløber for den teknik, der om 10-15 år vil gøre luftfarten nabovenlig. Men Saltholm opgives ikke af hverken trafikminister eller teknikere, selv om flere og flere støjcertificerede nye jettfly nu holder deres indtog i Kastrup. Trafikministeren håber på at få Øresundsaftalerne godkendt inden jul. Da SAS afleverede sin Caravelle »Ulf Viking« til det kommende danske flyvemuseum, sagde overborgmester Urban Hansen i en tale i SAS-hangaren: – Af hensyn til byens udvikling må jeg beklage, at Saltholmprojektet ikke er klarert før man nu får løst væsentlige dele af flyvnings sidevindsproblemer og støjproblemer med de nye jetttyper, der slår Caravellen ud. Hver dag bliver det en sværere og sværere kamp at få Saltholm-projektet igennem. Når maskinerne nu ikke støjer så meget mere, og når de kan tåle mere sidevind, kan situationen blive den, at man om 10 år diskuterer, om det overhovedet er nødvendigt at flytte til Saltholm. Men hvis det ikke er nødvendigt at flytte til Saltholm for støjplagens skyld, kan man til gengæld også sige, at man af selvsamme grund ikke behøver opgive bebyggelsen af Vestamager. Så vil lufthavnen i Kastrup ikke genere beboerne på Amager Fælled.

Den 13. oktober sagde forhenværende trafikminister Jens Kampmann, at ratifikationen af aftalen med Sverige ikke forpligter Danmark til at bygge lufthavnen. Den er kun en nødvendig forudsætning. Trafikminister Kresten Damsgaard svarede: – Det har hele tiden været min opfattelse, at vi var tvunget til at bygge storlufthavnen på Saltholm hvis vi godkendte aftalen med Sverige. Den svenske trafikminister Bengt Norling erklærede, at Danmark ikke kan ratificere aftalen uden at være forpligtet til at bygge lufthavnen.

Fredag den 25. oktober 1974 blev spørgsmålet om en folkeafstemning rejst under en langvarig debat i Folketinget om ratifikationen. Man har hidtil haft indtryk af, at der ville være store juridiske problemer forbundet med afholdelse af en folkeafstemning om Saltholm, da det drejer sig om en aftale med et andet land, nemlig Sverige. Under folketingsdebatten, som i øvrigt fremdeles ikke skabte klarhed over spørgsmålet om, hvorvidt der er flertal i tinget for Saltholmprojektet, bad Erik Ninn-Hansen (K) regeringen gøre, hvad den kunne for at få etableret en folkeafstemning, fordi en afgørelse truffet af et spinkelt flertal i Folketinget ellers ville kunne resultere i mange års splittelse. Justitsminister Nathalie Lind svarede, at grundlovens paragraf 42, stk. 6, åbner mulighed for folkeafstemning, men forudsætningen er for det første, at Folketingets samtykke til ratifikation af de dansk-svenske aftaler gives i lovform, og ikke kun som

nu foreslået i form af en folketingsbeslutning, og for det andet, at der i Folketinget vedtages et særligt lovforslag om afholdelse af folkeafstemning. Justitsministeren erklærede sig villig til at give Folketingets trafikudvalg alle nødvendige oplysninger om de juridiske problemer. Justitsministerens udtalelse betyder, at der i givet fald kun kan gennemføres folkeafstemning med tilslutning af et folketingsflertal. Det er ikke nok, at 60 medlemmer kræver det.

Det var tredje gang i dette år, Folketinget drøftede Sveriges-aftalerne. Der konstateredes igen meget delte meninger. Jens Kampmann (S) gik stærkt ind for Saltholm-lufthavnen. Vi kan slet ikke i den nuværende arbejdsløshedssituation tillade os at sige nej til de store investeringer, sagde han.

Kurt Ipsen (FRP) gik imod blandt andet med den begrundelse, at arbejdet ville blive for dyrt, og at svenskerne ikke bygger Øresundsforbindelse for danskerne blå øjnes skyld, men udelukkende af hensyn til sig selv.

Gustav Holmberg (V): Et dansk nej vil sikkert blive betragtet som en uvenlig handling i forhold til det nordiske samarbejde. Han oplyste, at nogle i Venstres gruppe ville stemme imod.

Jens Bilgrav Nielsen (R) noterede, at antallet af landinger i Kastrup er dalet betydeligt i første halvdel af 1974. Han så heri et vidnesbyrd om energikrisens virkninger. Den radikale gruppe, på nær to medlemmer, ville stemme imod planerne.

Ejvind Juul-Madsen (K) sagde, at Den Konservative gruppe er tilhænger af Storebælts-forbindelsen og vil forhandle om Helsingør-Helsingborg forbindelsen, men er utilfreds med en pakkeløsning. Vi vil ikke binde Danmark til aftaler, hvis konsekvenser trafikalt og økonomisk er uoverskuelige.

Fra Centrumsdemokraterne mente Ib Larsen, at lufthavnen på Saltholm stadig var en nødvendighed, mens hans partifælle Hans Jørgen Iversen fandt, at kendsgerningerne nu gjorde oprør mod projektet.

Inge Krogh (KRF) erklærede, at hun og størstedelen af hendes gruppe nu fandt Saltholm-lufthavnen endnu mindre berettiget. Hun ønskede, at man udskød Saltholm af det samlede projekt. Villy Fuglsang (DKP) gjorde ligesom andre Saltholm-tilhængere gældende, at en forkastelse af lufthavnsprojektet ikke ville øge udlandets tillid til Folketinget.

Ib Christensen (RFB) tog skarpt afstand fra Saltholm-lufthavnen.

Trafikminister Kresten Damsgaard havde den opfattelse, at lufttrafikken uanset energiproblemerne, på længere sigt ville være i fortsat stigning. Han henstillede, at Folketinget færdigbehandlede forslagene snarest. Det skylder vi både svenskerne og os selv, erklærede trafikministeren, som i øvrigt afviste oplysninger om, at luft-

havnen ville komme til at koste 20 milliarder kroner. Den samlede anlægsudgift, inklusive renter i byggeperioden, vil blive på godt 7 milliarder kroner efter april 1974 prisniveau.

Forslaget behandledes videre i trafikudvalget. I dagene omkring 28. oktober foretog politiet en række anholdelser i forbindelse med det omfattende sikkerhedsprogram, der blev sat i gang for at beskytte Jugoslaviens præsident Tito under det officielle besøg. Københavns Lufthavn blev forvandlet til en fæstning den 29. oktober, med skarpskytter rundt om på tagene og helikoptere overvågede området. Politiet anholdt fire ikke-skandinaver ved Malmø-bådene. De var blevet i landet efter udløbet af deres opholdstilladelse. Ved Helsingør sendtes 13 ikke-skandinaver uden pas tilbage. Danmark havde i Vesttyskland lånt en panserforstærket Mercedes 600 med skudsikre ruder til brug for besøget, som i øvrigt afvikledes uden problemer.

Direktør Anders Helgstrand, Sterling Airways, har foreslået sine medarbejdere, at man i stedet for at afskedige 200 i selskabets døde periode fra 1. november til 31. marts, nedsætter arbejdstid og løn med 16 procent. Medarbejderne gik ind for tanken under forudsætning af, at hele koncernen gjorde det samme. Netop som Sterling Airways havde de største overkapacitetsproblemer, øjnedes en lysning gennem en kontrakt med Portugal med kombineret rute- og charterflyvning fra december.

Den 5. november fremlagde SAS sit regnskabsresultat for driftsåret 1973/74, et overskud på 105 mill. kr. trods tredobling af brændstofpriserne og nedsat aktivitet. Kun et par andre luftfartselskaber i Europa møder med positive regnskaber i år. SAS gav i fjor 113 mill. danske kroner i overskud. De samlede SAS indtægter var i regnskabsåret, som sluttede 1. oktober 4.800 millioner kroner mod 4.192 millioner året før. Udgifterne 4.439 mill. kr. mod 4.078 i fjor. Der måtte konstateres stort fald i selskabets charterindtægter fra 64 mill. kr. til 36 mill. Og tab på både hotel- og rejsevirksomhed. Direktør Knut Hagrup oplyste, at hotel Scandinavia i København har givet 38,5 mill. kr. i underskud, hvoraf SAS skal betale 7,7 mill. kr. Han forventede, at Scandinavia endnu de næste år vil give lignende underskud, men det vil tjene sig ind, hvis tiderne ikke forværres.

Man har set sig nødsaget til at lukke Stjernerejser efter flere års underskud. Ved lukningen måtte afskrives 8,5 mill. kr. i tab plus aftrædelseslønninger. Også Vingrejser har givet underskud. Overskuddet i datterselskabet, chartervirksomheden Scanair, er omkring en million.

Ved salg af brugte fly og reservedele har SAS haft en indtægt på 45 mill. kr.

SAS er bekymret for udgifterne ved anlæg af Saltholm-lufthavnen, men afstår fortsat fra at blande sig i, hvad direktør Hagrup erklærede,

var en indre dansk politisk afgørelse. Man har forlængst meddelt den danske regering, at man ikke magter at købe faste anlæg til en milliard kroner, men må leje sig ind over en årrække, hvis Saltholm skulle blive en realitet.

SAS overskuddet blev bekendtgjort omtrent samtidig med, at Alitalia måtte registrere tab på 500 mill. kr., Air France 400 mill. kr., KLM 250 mill. kr., Sabena 250 mill. kr., og Lufthansa havde balance. British Caledonian opgav flyvning på Kastrup. Selskabets samlede tab var 300 mill. kr. I Grækenland havde Olympic Airways et tab på 230 mill. kr. og Onassis var ved at miste lysten til at fortsætte i luftfart.

Københavns Lufthavn fik i november en ny nation repræsenteret i rutenettet, det pakistanske PIA med to ugentlige afgange til Karachi.

Falck-Zonen, der havde genoptaget sin ambulance-flyvetjeneste, rantes for første gang af en flyulykke med personskade. I et fly lejet af General Air Service i Odense skulle 3 patienter bringes til Sønderborg lufthavn. Maskinen styrtede i Augustenborg fjord. De to patienter og luftkaptajn Niels Thorup mistede livet, sygeplejersken Sonja Andersen blev reddet sammen med den ene patient Elisa Riggelsen.

Maersk Air har også skaffet sig trafik i ferierytmens slappe periode. Fra 3. december skal selskabet flyve pilgrimme fra Kano og Lagos i Nigeria til Jedda, Mekka, i Saudi Arabien. Et af selskabets fly er lejet ud til det britiske Monarch Airlines.

Der ventes et nyt indslag i debatten om Københavns Lufthavns fremtid. En gruppe tilknyttet Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Højskole er i gang med beregninger, som menes at kunne vise, at Københavns Lufthavn i Kastrup kan klare trafikken i over 25 år endnu. Den radikale folketingsmand Jens Bilgrav Nielsen ønsker forskerrapporten forelagt Folketingets trafikudvalg. Memoranda er udarbejdet af cand. polit. Asger Hansen, stud. polit. Hans Henrik Sørensen og stud. polit. William Andersen i samarbejde med lektor, cand. polit. Ulf Christensen, Statens Byggeforskningsinstitut og civilingeniør, dr. tech. Tom Rallis, Danmarks Tekniske Højskole.

Konklusionen er, at Kastrup og Saltholm frem til år 2000 har samme værdi, når visse støjgener undtages. Saltholm-lufthavnen menes at ville koste 10 milliarder kroner, udbygning af Kastrup, der under alle omstændigheder skal finde sted, kan foretages for under det halve.

En af den ny rapportes fædre cand. polit. Asger Hansen erklærer til Politiken, at prognoserne for 1974 som vi baserer på de første 9 måneder, viser, at udviklingen med stagnerende trafik er forstærket. PAU havde forventet 170.000 operationer i år, men det ser ud til snarere at blive 150.000. På basis af 1973-tallene lavede vi nye vurderinger for 1990. Hvor man i PAU-betænk-

ningen regner med cirka 290.000 årlige operationer, bliver vort tal cirka 225.000. På basis af 1974 tallene vil vor beregning nok endda være lidt optimistisk. Det egentlige kapacitetsproblem i Kastrup er banerne, men det vil kunne løses med parallelbane til den såkaldte støjbane 12-30, der nu kun benyttes 15-30 dage om året. Den skal alligevel laves for at Københavns Lufthavn kan have trafik nok til det planlagte udflytningstidspunkt.

Rapporten blev diskuteret i KLV's repræsentantskab, som konstaterede, at KLV allerede i september 1974 havde revideret operationsprognosen nedad til 233.000 starter og landinger i 1985, såfremt de bebudede nye, store fly blev indkøbt, men at kapaciteten i Kastrup var mindre end påregnet ved blanding af de største og de almindelige fly som f. eks. DC-8 og DC-9, fordi separationen var øget fra 3 til 5 miles på grund af lufthvirvlerne (wake-turbulence) bag fly som B-747 og DC-10.

Luftfartsdirektoratet konstaterede endvidere over for Ministeriet for offentlige Arbejder, at der intet forelå som kunne bestyrke forventningen om opfindelser, der kunne nedsætte separationen mellem startende eller landende fly som antydning af den ovennævnte forskergruppe.

Et SAS-notat blev forelagt trafikudvalget. Konklusionen var, at antallet af flyvninger sandsynligvis formindskes i et omfang, som modsvarer flere års trafiktilvækst. De øgede brændstofomkostninger giver selskaberne anledning til at skaffe sig af med ældre materiel til fordel for nye, mere økonomiske flytyper. De nye fly er samtidig mere støjsvage, hvilket har betydning for miljøet, og de er større end de gamle fly. Det har betydning for lufthavnens kapacitet.

Trafikminister Kresten Damsgaard har i et svar til Folketingets trafikudvalg givet lufthavnschef Carl E. G. Weibøl en »næse« i anledning af en kronik i Berlingske Tidende den 14. december sidste år. Her angreb lufthavnschefen beslutningsprocessen omkring Saltholm-lufthavnen og foreslog en seriøs undersøgelse af mulighederne for at udbygge Kastrup. Kresten Damsgaard afviser beskyldningerne og tilføjer, at lufthavnschef Weibøl ikke har og ikke har haft ansvaret for udviklingsplanerne for Københavns Lufthavn. Trafikministeren mener i øvrigt ikke, at afgørelsen kan udskydes, han ønsker fortsat aftalerne ratificeret inden udgangen af 1974.

Der er sået fornyet tvivl om årsagen til flyulykken ved Dubai marts 1972 hvor 112 omkom, da en Sterling Airways Carvelle fløj mod et bjerg. Luftkaptajn Leif Hellquist understregede sin kritik af selskabet i et tre timer langt møde i den kommission, der med landsdommer Erik Jensen som formand er nedsat under Trafikministeriet til undersøgelse af Dubai-katastrofen. Den officielle danske rapport fastslår, at piloterne har været ofre for et optisk bedrag.

Verdens første styrt med en jumbo-jet skete den 20. november ved Nairobis lufthavn i Kenya. Lufthansas Boeing 747 ramte jorden kort efter starten. 61 blev dræbt, 98 overlevede katastrofen, deriblandt underdirektør Otto Gelker fra De Forenede Papirfabrikker. Undersøgelse viste, at flyets forkant-klapper stod forkert. Maskinens pilot Christian Krach er senere afskediget fra selskabet.

I et brev til Folketingets trafikudvalg underskrevet af Simon Spies, Anders Helgstrand og J. H. Paus, fraråder charterselskaberne, at Folketinget forlænger SAS konsortiaaftalen frem til 1995. Hvis forslaget alligevel skønnes at burde gennemføres, bør det i hvert fald ske samtidig med gennemførelsen af en liberalisering af de gældende charterbestemmelser.

Trafikminister Kresten Damsgaard erklærede i Folketinget, at det for SAS var nødvendigt at kunne planlægge på langt sigt. Norge og Sverige har vedtaget forlængelsen af koncessionen. SAS er pludselig stillet overfor USA-krav om nedskæring af atlanttrafikken med 50 procent. Det ville være meget nær en katastrofe for os, siger regionaldirektøren Frede Ahlgreen Eriksen. Der forhandles i øjeblikket i Washington på embedsmandsplan. Hele den europæiske atlanttrafik er involveret i de amerikanske nedskæringsønsker, som har baggrund i enorme tab for Pan American og TWA.

Trafikminister Kresten Damsgaard meddelte den 22. november Folketingets trafikudvalg, at regeringen var modstander af en folkeafstemning om de dansk-svenske aftaler om Saltholm, Øresunds- og Storebæltsforbindelserne. Aftalerne omhandler forskellige projekter, og det må forventes, at vælgernes indstilling til disse forskellige anlæg ikke er den samme. Man kan ikke forlange et ja eller et nej fra vælgerne om et så sammensat spørgsmål. Trafikministeren fandt det også forkert, at en befolkning, der er uberørt af flystøjen i Kastrup skal træffe afgørelse om miljøet på Amager. Ministeren mente, at Danmarks forhandlingsmuligheder overfor udlandet ville lide skade, hvis aftalerne blev forkastet.

Det var materialet til grundlag for en folkeafstemning udarbejdet af justitsminister Nathalie Lind, trafikministeren fremlagde for udvalget ledsaget af regeringens standpunkt.

Den radikale Bilgrav Nielsen forstod godt ministerens betænkelighed. Der var efter hans mening ingen tvivl om, at en folkeafstemning ville forkaste overenskomsterne. Det er der også flertal for i trafikudvalget. Centrumsdemokraterne fremsatte i Folketinget forslag om at bemyndige ministeren til at anlægge en lufthavn på Saltholm. Ved at lade anlægsloven vedtage forud for godkendelse af trafikaftalerne, kan sagen sendes til folkeafstemning.

Tre døgn rædsler var forbi, da den danske skibskaptajn Bent Ove Nygaard Andersen den

24. november blev frigivet af arabiske flykapere i Tunesien. Bortførerne havde kapret et britisk rute-fly i Amsterdam. De skød den tyske bankdirektør Werner Gustav Kehl i døråbningen og kastede liget ned på landingsbanen i Tunis og erklærede, at de ville henrette en passager hver time, indtil deres krav om asyl i Tunesien blev opfyldt. De havde fået frigivet fem palæstinensiske fanger fra Ægypten og to fra Holland før de overgav sig og frigav de resterende passagerer og besætning og flyet intakt.

Der er opstået konflikt i Kastrup mellem Simon Spies og HK. Spies fastholder, at han ikke vil have overenskomst med HK. Conair-konflikten skærpes hurtigt og bakkes op af fire fagforbund. Spies-koncernens julerejser trues af konflikten. Til gengæld truer Simon Spies med at dreje nøglen rundt. Ved en afstemning var 88 imod, mens 22 stemte for en sympatikonflikt inden for Conairs egen medarbejdergruppe. Den 11. december afblæstes konflikten. Der blev oprettet overenskomst mellem Conair og HK med tilbagevirkende kraft fra 1. oktober.

Kun et lille hundrede mennesker havde den 28. november taget plads i Dragør skoles aula til møde med Saltholm-modstanderen Jens Bilgrav-Nielsen. Flere Dragør-beboere erklærede sig bekymret for støjen i deres by fra en eventuel Saltholm-lufthavn.

Lufthavnsdirektør Poul Andersen, der var indbudt som ekspert sammen med overingeniør Hans Tage Mølgaard, oplyste, at der var tegnet ny udkast til banernes anbringelse på Saltholm. Det betød, at Dragør ikke ville blive overfløjet og støjen vil blive mindre. Maskinerne kan nu komme 5 kilometer væk fra kysten. Flere protesterede imod, at Statens Luftfartsdirektorat godkender prøvekøringer af motorer om natten, selv om flyene først skal afsted næste dag kl. 13.

Godkendelsen af de dansk-svenske Øresunds-aftaler udsættes endnu en gang. Der er udskrevet valg som følge af statsminister Hartlings krisepan og det betyder, at de fremsatte forslag og udvalgsbehandlingen bortfalder, meddeler Berlingske Tidende den 6. december. Den regering, der kommer, skal så tage stilling til, om den vil fremsætte forslagene, eller fortælle den svenske regering, at man i Danmark ikke mener, at aftalerne kan ratificeres for øjeblikket.

Under en privat samtale mellem den svenske statsminister Olaf Palme og statsminister Poul Hartling i København kommer spørgsmålet op i orienterende form.

Hvis lufthavnen skal forblive i Kastrup, må der indføres forbud mod natflyvning, opkøb af støjrørte boliger og udflytning af charterflyvningen. Så skarpt opstilles kravene i en omfattende rapport fra Miljøstyrelsen med henblik på behandling af lovforslag om udbygning af lufthavnen i Kastrup. Rapporten fastslår, at det er nødvendigt at træffe afgørelse om eventuel udflytning til

Saltholm. Rapportens skitse over støjgenerne fra Kastrup, trods støjdæmpede fly, sender lange støjkilere ind over Rødovre og tværs over Øresund til området omkring Landskrona-Barsebäck.

Hvis det kommende Folketing afviser at bygge storlufthavn på Saltholm, bliver det stillet over for kravet om omgående gennemførelse af en lufthavns politik, der i højere grad tager hensyn til beboerne omkring Kastrup lufthavn. I en skrivelse fra Miljøstyrelsen til Ministeriet for offentlige Arbejder fremsættes disse krav i forbindelse med udsendelsen af rapport udarbejdet af professor F. Ingerslev om støjgenerne omkring Kastrup lufthavn frem til 1985. Lufthavnens beflyvning må tages op til omvurdering. Det skal ske sammenholdt med nye støjrestriktioner, hedder det i Miljøstyrelsens henvendelse. Staten kan opkøbe de mest støjramte boliger, og bebyggelserne anvendes til andet formål.

I Miljøstyrelsens rapport oplyses det, at støjen fra Kastrup ikke vil tage til i styrke de næste 10 år. Men det er under forudsætning af, at man herhjemme indfører støjcertificering af fly på basis af den internationale luftfartsorganisation ICAOs annex 16. Den tekniske udvikling muliggør konstruktion af mere lydsvage motorer, men skal støjen holdes på nuværende niveau, og skal antallet af årlige starter og landinger kunne stige til 75 procent mere end nu, sådan som KLV forudsætter, er betingelsen, at man allerede nu begynder at udskifte motorerne på mange flytyper. Selv om det samlede støjniveau holdes for lufthavnen som helhed, vil flytningen af startbane 12-30 og opførelsen af en parallelbane betyde mere støj for flere mennesker på Amager. Nordvest for lufthavnen vil støjen blive mindre, men i boligområdet Skyttehøj og bebyggelsen syd-sydvest for, vil støjen tiltage væsentligt. Den nordlige del af Dragørs byområde vil blive ramt af støj svarende til det dobbelte af i dag. Derimod formindskes støjen i de sydlige områder i Tårnby kommune og den sydvestlige del af Dragør.

Den planlagte ny charterterminal vil medføre yderligere støjbelastning ikke mindst for St. Magleby landsby. Miljøstyrelsen henstiller til Hovedstadsrådet at undersøge en bedre placering end den foreslåede. Støjen fra motorafprøvningsbanerne er med i rapporten, men der tages ikke stilling til udvidelser af værkstederne eller opførelse af nye. Det vil ske i den næste rapport. I forhold til den gamle rapport om støjen fra Kastrup frem til 1980 viser den ny redegørelse en meget lille nedgang i støjniveauet. Det skyldes bedre målemetoder og finere apparatur.

Det meddeles den 6. december, at ombudsmanden ikke har fundet grundlag for at kritisere, at Justitsministeriet har tiltrådt rigsadvokatens beslutning om ikke at rejse tiltale mod direktør Poul Andersen, KLV, for overtrædelse af lovene i for-

bindelse med anlægget af lufthavnen i Roskilde. Samarbejdsudvalget til nedlæggelse af Roskilde lufthavn klagede i oktober over afgørelsen til ombudsmanden, der efter en tidligere klage har meddelt Ministeriet for offentlige Arbejder, at KLV efter hans opfattelse på forskellige punkter har overtrådt by- og landzoneloven samt byggeloven i forbindelse med opførelsen af Tårnby lufthavnen. Udvalget har i breve til Justitsministeriet krævet anlagt straffe- og erstatnings-sager mod de tjenestemænd, politikere og ministre, som havde medvirket til lovovertrædelserne, ligesom udvalget krævede lufthavnen nedlagt. I oktober konstaterede Justitsministeriet, at hvis der forelå et ansvar for overtrædelse af de pågældende love ville det være forældet på to år. Her regnes der med den dag, da forholdet er lovliggjort. Boligministeriets tilladelse efter by- og landzoneloven forelå den 13. december 1971, og Roskilde kommunes byggetilladelse den 22. december. Anlægsarbejderne blev indledt i juni 1971.

Luftfartselskabet Cimber Air, parthaver i indenrigsselskabet Danair, har ved landsretten i Kiel fået rettens medhold i, at Den Tyske Forbundsrepublik skal erstatte de økonomiske tab, selskabet led under de vesttyske flyvelederes »go slow« aktion fra maj til november 1973. Selskabet anslår tabet til mellem 3-4 millioner D-mark. Højesteretssagfører Børge Koch har tilsendt kommunalbestyrelsen i Tårnby en skrivelse om den af Tårnby kommune ved Østre Landsret mod Indenrigsministeriet (Miljøministeriet) anlagte sag vedrørende brugen af lufthavnens bane 12-30.

Sagen er nu 4 år gammel. Den startede med, at Tårnby sundhedskommission forbød beflyvning af bane 12-30. Kommissionens forbud blev underkendt af Indenrigsministeriet. Derefter kom Tårnby kommune ind i billedet og anlagde sag mod ministeriet. Højesteretssagfører Børge Koch, som er kommunens juridiske konsulent, har ført sagen. Han anbefaler nu forlig. Det skal bemærkes, sagde Tårnbys borgmester Thorkild Feldvoss, at vi mens sagen har været ført, har fået en mindre intensiv anvendelse af bane 12-30. Endelig skal det nævnes, at der er opnået enkelte fordele ved forliget, og at vi nu har fået en lov om miljøbeskyttelse, som må kunne tages i anvendelse i tilfælde af omfattende gener fra bane 12-30. Borgmesteren konstaterede, at sagen ikke kunne vindes, hvorfor det måtte være fornuftigt at indgå forlig.

I øvrigt drejer problemerne omkring lufthavnen sig nu mere om udflytning kontra udvidelse. I den forbindelse havde hovedstadsrådet bemærket, at man ønskede at udtale sig, inden der overhovedet finder udbygning sted.

Debatten i Tårnby kommunalbestyrelse endte med, at 13 stemte for at sagen skulle afsluttes med forlig, 3 imod, to undlod at stemme.

Sterling Airways har givet sine 1377 medarbejdere meddelelse om selskabets målsætning for den nærmeste fremtid. I løbet af 1975 skal flåden ned på 13 Caraveller og 3 Boeing fly. Omkostningerne skal nedbringes, indtægterne søgt sat i vejret. I løbet af 1974 havde Sterling Airways 56.800 flyvetimer mindre end i de to foregående år. Der er tilsvarende nedgange både i antallet af befordrede passagerer og tilbagelagte passagerkilometre. Sterling Airways prøver at leje sine overtallige fly ud. Har foreløbig placeret materiel og besætninger i Portugal og på Filippinerne, håber på indenrigsflyvning i Yemen. En aftale med Egypt Air er afviklet og har ikke kunnet forlænges. Til gengæld har man lejet ud til Finnair.

Sterling Airways har givet sine medarbejdere regnskabstallene for 1973, der viser indtægter på 414 mill. kr. En stor indtægtspost er salget af toldfrie varer. Året slutter med en fortjeneste på 33 mill. kr., der går lige op med afskrivningerne. Det forventes, at regnskabet for 1974 bliver lidt bedre. Når der har været visse vanskeligheder, skyldes det anstrengt likviditet. Selskabet betegner overfor medarbejderne situationen som fornuftig. Visse problemer skal løses hurtigt, og der skal fremover udvises sparsommelighed og flid for at skaffe flere indtægter, men så regner man også med at være i sikkerhed.

Efter 28 år i SAS og de sidste 11 år som regionschef i Danmark, trækker direktør Johannes Nielsen sig nu tilbage på grund af alder. Han siger på falderebet: – Jeg er overbevist om, at havde det ikke været for SAS, altså den omstændighed, at de tre skandinaviske lande oprettede et fælles luftfartsselskab, havde vi ikke haft den rutetrafik, vi har ud og ind af Danmark i dag.

Johannes Nielsen blev hyldet på flyvejournalisternes julemøde i lufthavnen, hvor i øvrigt forningens mangeårige formand, redaktør Gunnar Hansen, hædredes med luftfartspokalen.

OPERATIONER		PASSAGERER		LUFTGODS (tons)	
1925 –	2.298	1925 –	5.082	1925 –	–
1926 –	2.654	1926 –	7.792	1926 –	10,6
1927 –	3.166	1927 –	9.181	1927 –	27,9
1928 –	2.878	1928 –	7.438	1928 –	55,9
1929 –	3.227	1929 –	9.218	1929 –	82,5
1930 –	4.020	1930 –	8.569	1930 –	141,0
1931 –	5.451	1931 –	11.248	1931 –	147,8
1932 –	5.773	1932 –	12.156	1932 –	103,1
1933 –	6.127	1933 –	20.759	1933 –	121,5
1934 –	7.589	1934 –	33.639	1934 –	177,2
1935 –	8.668	1935 –	36.661	1935 –	219,5
1936 –	10.902	1936 –	42.880	1936 –	284,6
1937 –	22.754	1937 –	57.361	1937 –	601,4
1938 –	32.508	1938 –	65.178	1938 –	897,0
1939 –	49.458	1939 –	71.750	1939 –	1.066,2
1940 –	8.686	1940 –	45.286	1940 –	1.682,6
1941 –	4.558	1941 –	35.727	1941 –	882,3
1942 –	4.624	1942 –	44.800	1942 –	901,7
1943 –	3.666	1943 –	37.850	1943 –	666,5
1944 –	934	1944 –	30.139	1944 –	614,1
1945 –	5.957	1945 –	52.924	1945 –	388,8
1946 –	41.580	1946 –	233.254	1946 –	2.043,0
1947 –	34.536	1947 –	282.743	1947 –	4.091,2
1948 –	43.898	1948 –	290.874	1948 –	3.440,2
1949 –	43.785	1949 –	310.440	1949 –	7.798,1
1950 –	46.173	1950 –	378.145	1950 –	6.498,0
1951 –	46.755	1951 –	439.806	1951 –	7.968,0
1952 –	54.631	1952 –	554.928	1952 –	9.129,0
1953 –	53.727	1953 –	657.147	1953 –	11.031,0
1954 –	55.759	1954 –	703.892	1954 –	10.995,0
1955 –	56.216	1955 –	8.37.883	1955 –	12.470,0
1956 –	57.069	1956 –	1.141.649	1956 –	14.988,0
1958 –	65.601	1958 –	1.396.200	1958 –	19.870,0
1958 –	65.601	1958 –	1.396.200	1958 –	19.870,0
1959 –	63.777	1959 –	1.565.705	1959 –	24.668,0
1960 –	74.512	1960 –	1.883.617	1960 –	42.073,0
1961 –	79.892	1961 –	2.012.276	1961 –	37.406,0
1962 –	83.246	1962 –	2.265.270	1962 –	44.380,0
1963 –	92.442	1963 –	2.574.358	1963 –	52.298,0
1964 –	95.807	1964 –	2.964.384	1964 –	56.258,0
1965 –	106.742	1965 –	3.489.064	1965 –	65.759,0
1966 –	121.067	1966 –	3.994.596	1966 –	72.089,0
1967 –	135.288	1967 –	4.756.112	1967 –	77.457,0
1968 –	141.667	1968 –	5.333.210	1968 –	94.800,0
1969 –	144.815	1969 –	5.841.634	1969 –	124.783,0
1970 –	156.809	1970 –	6.790.569	1970 –	126.456,0
1971 –	172.041	1971 –	7.689.486	1971 –	125.153,0
1972 –	180.615	1972 –	8.192.509	1972 –	139.709,0
1973 –	172.041	1973 –	8.409.288	1973 –	153.963,0
1974 –	167.022	1974 –	8.448.599	1974 –	159.383,0

Det talte man om:

Den tidligere post- og telegrafminister John Stonehouse, der efter måneders forsvinden er fundet i Australien under falsk navn fortæller, at han den 29. november var i København som Joseph Markham. – Der bebudes stigning i obligationskurserne i det nye år. – Jordskælv i Nordpakistan menes at have krævet mere end 1.000 menneskeliv. – Liza Minelli har stor succes i København. – 20.000 evakueres efter hvirvelstormen »Tracy«s hærgen over den australske by Darwin. – 358 danskere undgik trafikdøden i 1974 – faldet i trafiktragedierne skyldes fartgrænserne og mindre trafik. – Spåmændene er uenige om 1975 – undtagen om at de vanskelige økonomiske forhold bliver bedre sidst på året. – Tre af præsident Nixons tidligere topfolk er blevet kendt skyldige af et nævningeting og risikerer store fængselsstraffe. Det er tidligere justitsminister John Mitchell, rådgiverne Bob Haldemann og John Erlichmann. – Det Østasiatiske Kompagni er Den kinesiske Folkerepubliks største handelspartner. Den store danske virksomhed forventes at blive det første udenlandske selskab med eget kontor i Kina. – Leif Panduro har ny succes med TV-spillet »Bertram & Lisa«. – Den 45-årige fru Lisa Larsen fløj sammen med sin mand til New York, hvor hun ved knoglemarvoverføring skal søge at redde den to-årige Matthew Ruffer. – Den administrerende direktør for F. L. Smidth, Niels Foss, har opsagt sin stilling fra juli 1976. Hans efterfølger bliver salgsdirektør Jørgen Jerl Jensen. – Den 28. januar blev regeringen væltet. Den konservative Hans Jørgen Lembourns stilling under dagsordenafstemningen førte til udskrivning af valg. Lembourn undlod at stemme og gik dermed imod sit parti. – 4,1 procent står uden job, 99.000 i arbejdsløshedsregistreringen plus 30.000 uden for. – Folketingets formand Karl Skytte udses af dronningen som leder af regeringsforhandlingerne. – Vi har aldrig noteret så mild en januar. – I København er det 208 år siden, at middeltemperaturen blev målt til 4,6 plusgrader. – Karl Skytte håber på en afgørelse den 5. februar. Han drøfter mulighederne for bred regering. – Den milde vinter får fyringsolien til at falde i pris, den er nu nede på 70 øre literen. – Edward Heath styrtes som oppositionsleder af den 49-årige husmoder Margaret Thatcher, som ønsker partiet drejet mere til højre. Kirkeminister Kresten Damsgaard forlanger af den unge præst, pastor Erik Bock, at han enten gifter sig eller forlader folkekirken. Han lever papirløst med Iben Sabber og har en lille søn. – Den 6. februar stiger ollet endnu engang og koster i butikken 2,35 kr. – I forbindelse med hjerteugen tilbydes gratis måling af blodtrykket i supermarkederne. – Den 7. februar måtte Karl Skytte opgive sin forsøg på at skabe en regering på bredt grundlag. – Statsminister Poul Hartling opgav at danne en 4-parti-regering og overlod det til Anker Jørgensen at lave en mindretalsregering. – 16 passagerer og togføreren blev indlagt efter mystisk togulykke på Kregme station. Det viste sig senere at togføreren havde spiritus i blodet. – På arbejdsmarkedet brød forhandlingerne sammen. – I Anker Jørgensens socialdemokratiske regering er der flere nye ansigter. – Blandt de forsvundne er fhv. finansminister Henry Grünbaum og fhv. trafikminister Jens Kampmann. Niels Matthiasen bliver minister for kultur og trafik. – Udviklingen på arbejdsmarkedet fortsatte negativt. – Statsminister Anker Jørgensen ønskede at være orienteret. – Meningskonflikter førte til, at B.T. og Berlingske Tidende ikke udkom. Senere fulgte en serie punktstrejker, som ramte blade rundt om i landet. – Stormagasinet Havemann med 600 ansatte må træde i likvidation. – Professor, dr. jur. Thøger Nielsen trækker sig tilbage som forsvarer for Mogens Glistrup på grund af manglende tid. – Det var en afdæmpet og forhandlingsvillig Anker Jørgensen, der som statsminister gik på Folketingets talerstol den 20. februar. – Den 23. februar var det fornemmelser, at en storkonflikt på arbejdsmarkedet var under udvikling. – SAS besluttede at spare på maden i flyene for at kunne klare sig i konkurrencen. – Dollaren er nu nede på det laveste i 26 år, nemlig 5,39 kr. – På ny har landsretssagfører Jette Hecht-Johansen vundet en sag. Hun fik den 24-årige politibetjent Jan Sørensen frifundet for mordsigtelsen på en fransk intim massøse. Sørensen fik tilkendt 15.000 kr. i erstatning. – Der var rekordsalg i januar af nye biler i Danmark, nemlig 8.892. Fire dage før valget i Berlin er de kristelige demokraters topkandidat, den 52-årige sagfører Peter Lorenz blevet bortført af den såkaldte »2. juni-gruppe«, Baader-Meinhof terroristerne. Den 4.-5. marts om natten blev Peter Lorenz frigivet af sine bortførere, som i mellemtiden havde fået løsladt fem medlemmer af Baader-Meinhof-gruppen og fået dem anbragt i Syd-Yemen i Aden. – Forligsmanden Sigurd Wechseltmann har opgivet videre mægling efter at have fremlagt mæglingsskitse, som begge parter afviste. – Statsminister Anker Jørgensen griber nu direkte ind i arbejdsmarkedets problemer. – Premierminister Harold Wilson beslutter sig til at udskrive folkeafstemning om Englands fortsatte forbliven i EF. – Berlin indleder den største jagt politiet nogensinde har gennemført for at finde Peter Lorenz' bortførere. 5.000 mand deltager i razziaer, husundersøgelser og telefonaflytninger. Samtidig sprænger en ny terrorgruppe domsbygningen i Karlsruhe. – ØK offentliggør rekordomsætning og betaler 12 procent i udbytte, direktør Mogens Pagh forudser, at den økonomiske krise vil trække længere ud end ventet. – Den 5. marts blev 17.000 politifolk sat ind i jagten på Peter Lorenz' bortførere i Vestberlin. 157 blev indbragt, kun en anholdt. Bortførerne er stadig ikke fundet. Derimod har de løsladte medlemmer af Baader-Meinhof-gruppen måttet forlade Yemen og er søgt til en afrikansk stat. Ejendomsæglerne Henrik Johansen og Helmer Petersen er i Dommervagten sigtet for underslæb, dokumentfalsk og bedrageri. Krakket omkring deres virksomheder er opgjort til en milliard kroner. De

fængsles for fire uger. – Trods den internationale økonomiske krise har Danmarks største virksomhed Det Østasiatiske Kompagni rekordoverskud efter omsætning på 18,8 milliarder kroner i koncernens 197 selskaber. – Regeringens forslag til en helhedsplan medfører, at næsten alle vil få en stram økonomi i 1975–76. Der indføres ensartede dyrtidsportioner til alle efter nulstilling af pristallet. Det betyder fremtidig 60 øre i timen pr. portion. – Den 24-årige polak Krystov Krynski, der i 1970 kom til Danmark som flypirat efter at have kapret et polsk rutefly, er nu blevet fængslet som medlem af en tyvebande bag guldakup på 2 millioner kroner. Han har efter løsladelsen taget navnet Kris Kerent. – Folketinget arbejder i døgndrift på det omfattende lovkompleks, der skal hindre storkonflikt på arbejdsmarkedet og stabilisere økonomien. – 2.500 demonstrerer foran Christiansborg. – CIA hævdes at være indblandet i mordet på præsident John F. Kennedy, to dømte i Watergate-sagen var i Dallas på mord-dagen. – Natten til tirsdag den 11. marts afblæstes storkonflikten. Folketinget vedtog kl. 1,50 ved 3. behandling forlængelsen af samtlige kollektive overenskomster og aftaler for en to-årig periode. – 124 medlemmer stemte for. Det var socialdemokraterne, Venstre, Det radikale Venstre, Det konservative Folkeparti, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne. Forslaget blev afvist af Fremskridtspartiet, Socialistisk Folkeparti, Danmarks kommunistiske Parti og Venstresocialisterne med 45 stemmer. Forud lå 20 timers forhandlinger. – Der gennemføres med tilbagevirkende kraft fra 6. marts avancement for handel, håndværk, industri og yderligere avance- eller prisstop for de liberale erhverv. Samtidig lovfæstes en regulering af bankers og sparekassers rentemarginal – forskellen mellem udlåns- og indlånsrenten. Regeringsforslaget om fastlåsnings af aktieudbytter og honorarer og tantiemer blev også gennemført. Det oplyses fra Washington, at den myrdede Robert Kennedy forpuredede CIAs og mafiaens drab på Fidel Castro. Undersøgelserne fortsætter i en kommission nedsat af den amerikanske kongres. – Den 11. marts flygtede Portugals tidligere præsident general Antonio Spínola med sin familie og 18 officerer i helikoptere til Spanien efter et mislykket militærkup, der blev nedkæmpet på få timer. Spínola og hans følge fik senere asyl i Brasilien. – Miljøministeriet arbejder med forslag om øget genbrug af papir, gamle biler og vinflasker. – Der søges om 275.000 kroner til 20 rundvisere i amtssygehuset i Herlev. – To japanske terrorister mellemlandede på udleveringsrejsen fra Stockholm til Tokio i København, hvor lufthavnen var under alarmtilstand. De to japanere blev pågrebet i Stockholm under forberedelse af terroraktioner rettet mod forskellige ambassader både i den svenske hovedstad og i København. – Den hidtil største narkotikasag er afsløret i København med import og salg af tre tons kokain og hash til en værdi af hundrede af millioner kroner på det åbne marked. Foreløbig er fire fængslet, mange andre arrestationer er forestående. Blandt de implicerede nævnes indflydelsesrige personer, som i årevis har betalt bagmændene millionbeløb. Sagen er lagt under røgtæppe. – Vismanden professor Jon Vibe-Pedersen mener, at prisen for en forbedret dansk økonomisk udvikling bliver meget høj. Indgrebene får tidligst virkning i løbet af 1976.

Medlem af Danmarks Frihedsråd, tidligere minister Frode Jacobsen, udsender et to binds værk »I Danmarks Frihedsråd«. Værket vækker betydelig opmærksomhed. Besættelsestidens historiker dr. phil. Jørgen Hæstrup fastslår, at bogen også er for nutiden. Ansvar for forsvand ikke i 1945. – Norge tilbyder Danmark langtidsaftale om olieforsyning under forudsætning af, at Danmark opgiver sin nuværende politik, at købe olien hvor den tilfældigvis er billigst. Der kan imidlertid ikke regnes med »billig nabo-olie« fra de rige norske Nordsø-felter. Danmark vil vise tilbageholdenhed, regner med olie og gas i Vesterhavet.

Den græske storskibsreder Aristotle Onassis er død på et hospital i Paris, 69 år gammel. Datteren Christina var ved hans side, mens hans hustru Jacqueline, der var enke efter præsident John F. Kennedy, befandt sig i New York. – Sagen mod folketingsmedlem advokat Mogens Glistrup genoptages ved Københavns Byret. – 55.000 boligsøgende er på de kommunale ventelister i hovedstadsområdet. – Det statsdrevne finske olieselskab Neste har sendt tankskibet »Enskeri« til Sydatlanten for at kaste 690 tønder med 140.000 liter arsenik ned på 4–5.000 meters dybde. »Enskeri« med den dødelige gift ombord passerer dansk farvand ledsaget af patruljebåde fra søværnet. Protesterne er mange, men det forsikres, at hvis man når nedsækningsområdet uden uheld, vil virkningerne på langt sigt blive minimale, trods viden om, at arsenik er kræftfremkaldende. – Under retsmødet den 17. marts i Byrettens 25. afdeling oplyste advokat Mogens Glistrup, at han af hensyn til sit politiske arbejde ikke kunne afse tid til at møde i retten før en gang i april. Retsmødet blev udsat. Der fastsattes nyt møde til onsdag den 19. marts kl. 9,00. Hvis Glistrup udebliver risikerer han anholdelse og fængsling, erklærede anklagemyndigheden. Politadvokat Leo Lemvig fremsatte denne udtalelse: – Advokat Glistrup siger, at hvis han ikke får lov til at møde i Folketinget, indtager han en særstilling i forhold til andre folketingsmedlemmer. Det gør han også. Han er potentielt kriminell.

Mens trafikminister Niels Matthiasen forbereder genfremsættelsen af forslaget om godkendelse af den svensk-danske overenskomst om de faste Øresunds-forbindelser og en storlufthavn på Saltholm, har svensk TV 1 spurgt 173 danske folketingsmedlemmer om deres stilling til spørgsmålet. 78 ville stemme for en ratifikation, 80 ville stemme nej. Ratifikationen står og falder med Venstres stilling. 15 venstrefolk har endnu ikke besluttet sig. – Der er til Folketingets trafikudvalg indgået henstilling om opgivelse af Saltholm-projektet fra en kreds, der omfatter blandt andre forskere og teknikere, og Industrirådets officielle organ har i en ledende artikel gjort det samme. Industrirådets formand civilingeniør, dr. tech. direktør Hennig Brüniche-Olsen siger, at han vil foretrække en udvidelse af Kastrup til Saltholm-kapacitet, det er beregnet at koste 4 milliarder kroner, inklusive nedlæggelse af flere tusinde boliger, mens Saltholm-projektets reelle budget vil være omkring 10 milliarder kroner. Han anser det for vigtigere at få skabt en fast Storebæltsforbindelse.

Jubilæumsåret

Københavns Lufthavns 50 års jubilæumsår begyndte med det mildeste vintervejr i flere generationer, meteorologerne mente, at man skulle 200 år tilbage i tiden for at finde noget tilsvarende – altså klimamæssigt. Der blev ikke brug for lufthavnens store snerydningsmateriel i denne vinter.

Mildheden, klimamæssigt i hvert fald, fortsatte frem mod foråret. Fra forskellig politisk side var der ydret tvivl om lufthavnsprognoserne frem til 1985. I et orienteringsmøde i KLV oplyste lufthavnsdirektør Poul Andersen at prognoserne var blevet revideret i løbet af sommeren 1974 med den såkaldte energikrisens påvirkninger som baggrund. For passagerprognosens vedkommende viste undersøgelsen, at man kunne holde fast ved de gamle prognosetal 19 millioner flyvepassagerer i år 1985. Men sommertrafikken havde været ret svag i 1974, der var kun en stigning på 5 % i rutetrafikken og nedgang i chartertrafikken på 5 %. Man må imidlertid, understregede Poul Andersen, være varsom med på grundlag af et enkelt år eller et par år at lave »kurvema-geri«. Også tidligere har de reelle trafiktal været oppe eller nede i forhold til den almindelige tendens i udviklingen. Vi vil derfor fortsat holde fast ved passagerprognosen, mens vi reviderer prognosen for starter og landinger nedefter. Vi har spurgt luftfartselskaberne, hvilke typer materiel, de har planer om at anskaffe de næste 10 år. Under forudsætning af, at disse køb realiseres, det vil sige, at der anskaffes cirka 22 wide-body fly, som Jumbo Boeing 747 og DC-10 til SAS og cirka 20 lignende fly til charterselskaberne, vil antallet af starter og landinger blive mindre, end vi havde beregnet i vore prognoser. Vi kommer ned fra cirka 283.000 til cirka 233.000 i 1985, excl. taxifylvning, der normalt udgør 10 % af operationerne. Personligt vil jeg sætte et meget stort spørgsmålstegn ved, om luftfartselskaberne får råd til de milliardinvesteringer, der her er tale om i nye store fly. Får de ikke det, må vi tilbage til de gamle prognosetal.

Der er imidlertid stor forskel på de krav, de meget store fly stiller i forhold til adskillelse fra andre fly. Bag vingerne på de meget store fly dannes lufthvirvler, som er så kraftige, at hvis et fly som en DC-8'er kommer for tæt på, vil det blive vippet ganske voldsomt. Derfor forlanger man nu af sikkerhedsmæssige grunde, at der skal være 5 sømils afstand mellem et af de helt store fly og et af de almindelige, mens der for eksempel kun behøver at være en afstand af 3 sømil mellem DC-8'erne og DC-9'erne. Det nedsætter kapaciteten i luftrummet og på lufthav-

nens banesystemer. Det er et problem, der ikke tidligere er regnet med i vore prognoser. Det dukkede først op i 1970. Men det indgår nu i vore beregninger, som viser, at hvis Københavns Lufthavn beflyves af lige så mange helt store fly og almindelige fly som DC-8'ere, vil banekapaciteten i værste fald kunne reduceres til 70 % af det hidtil beregnede. Det er derfor vor opfattelse, at lufthavnen, som den er i dag ikke vil kunne holde længere, end til midten af 1980'erne.

De sidste år inden man eventuelt flytter til Salt-holm, vil derfor blive præget af et væsentligt nedsat serviceniveau med ventetider for flyene ved starter og landinger, forhold, som luftfartselskaberne forhåbentlig vil kunne acceptere, hvis de kan se, at der er gang i Saltholm-projektet, og udflytningen kan ske om få år.

Selv om Københavns Lufthavn Roskilde, ved årsskiftet erkendes at være en generende bremsekloks for byudviklingen i Københavns regionen, vil Hovedstadsrådet ikke stille sig bag krav om, at lufthavnen nedlægges. – Der er investeret så store beløb i lufthavnen, at man ikke kan forestille sig det realistisk, at den nedlægges, siger formanden Bent Sørensen (S). Men fra grundejerside fortsætter protesterne, og de forstærkes efter at 3.000 grundejere fra Statens Luftfartsdirektorat har modtaget skriftlig meddelelse om, at de i henhold til den af ministeriet godkendte indflyvningsplan for Roskilde lufthavn, får pålagt 25 meters højde-servitut. Der bebudes retssag ved Østre Landsret med krav om erstatning svarende til 50 % af ejendomsværdierne.

Skandinaviens trediestørste rejsearrangør Ving-rejser A/S, som er 100 % ejet af SAS, agter at reducere antallet af flyvninger på Københavns Lufthavn efter beslutning om at nedlægge Ving-rejsers afdeling i Danmark. Man vil samle trafikken i Malmøs nye lufthavn Sturup. Direktør Ole Jensen, Ving-rejser, erklærer, at charterfaciliteterne i Kastrup er blevet for dårlige og lufthavnsafgifterne for høje. I sommersæsonen i fjor sendte Ving-rejser 25-30.000 på ferie via Kastrup, en stor del var ikke-danskere. Københavns Lufthavn blev brugt som opsamlingssted for andre skandinaviske byer. KLV finder, at beslutningen står i forbindelse med svenske ønsker om at opretholde Transair, efter at Scanair har besluttet sig for at ophøre med lejemarket af de gamle, uøkonomiske B727-fly. Fra fjerde maj flytter Tjæreborg også en ugentlig afgang til Sturup.

Sterling Airways er i øvrigt kommet i konflikt-situation. Det sker efter at 38 timelønnede, 25 funktionærer og 25 piloter er blevet afskediget

ved udløbet af den frivillige aftale om arbejdsbegrænsning. 350 timelønnede arbejdere drøfter situationen under henvisning til, at Sterling Airways flytter reparationsarbejder til udlandet. Det kommer til sporadiske arbejdsnedlæggelser uden at selskabets trafik i nævneværdig grad påvirkes.

SAS Catering har ved årsskiftet overtaget driften af samtlige restauranter i Københavns lufthavn. De har siden restauratør Svend Hammers død været drevet af boet. SAS Catering er gået ind for at ofre millionbeløb på moderniseringer. Til leder af lufthavnsrestauranterne er udpeget den 28-årige Vagn Haagensen, der var knyttet til Hammers administration, og servicechef Holger Høy Jakobsen får det daglige ansvar for driften af en af Danmarks største restaurationsvirksomheder med en omsætning på over 25 mill. kr. og med 150 ansatte. Lufthavnsrestauranterne har været drevet af familien Hammer siden lufthavnens åbning i april 1925.

SAS Catering, der har en omsætning på omsætning på omkring en halv milliard kr., beskæftiger mere end 2000 medarbejdere, og driver foruden flyvekøkkenet i Kastrup også lufthavnsrestauranterne i tre danske provinsbyer og over det meste af Skandinavien. Selskabet har afsluttet kontrakt om forpagtning af restaurationsvirksomheden i det store nye Bella Center på Vestamager, driver Globetrotter hotellet og Zoologisk Haves restaurant og har en omfattende party-service.

Ved en af de største receptioner, luftfarten har set, takkede SAS' regiondirektør i Danmark Johs. Nielsen af den 10. januar og introducerede sin efterfølger direktør Frede Ahlgreen Eriksen, der allerede har været aktiv chef i nogen tid. Dansk og international luftfart, lufthavnsmyndighederne, luftfartsvæsenet, bankverdenen, erhvervslivet, rejselivet, turistorganisationerne og medarbejderne hylkede Johs. Nielsen i det nye SAS-hovedkvarter på Hedegårdsvej. Johs. Nielsen vil blive husket som den højtbegavede, hjertevarme og energiske chef, hvis ledemotiv var at få medarbejderne til at føle, at de havde et meningsfyldt arbejde. Han blev i sine år som regionschef også den store igangsætter i og omkring lufthavnen i nært samarbejde med myndigheder og autoriteter.

Samme dag skete der det usædvanlige, at SAS-chefen, direktør Knut Hagrup, måtte anmode regeringerne i de tre lande om beskyttelse over for en amerikansk kampagne, der påbød alle amerikanere at flyve amerikansk og opfordrede udenlandske firmaer, der skulle have forretningsforbindelse med USA at benytte amerikanske rutefly.

Kampagnen var et led i bestræbelserne på at sanere Pan American og TWA's økonomi. Under forhandlinger i Washington blev der efterhånden tilsyneladende opnået enighed om Europa-USA-

trafikken 1975 mellem SAS og Pan American. SAS måtte gå ind på at nedskære sin trafik med 30 % fra 20 ugentlige til 14 ugentlige New York-forbindelser fra 1. april. Dette ville ske ved standsning af de direkte New York ruter fra Sverige og Norge, således at hele SAS' New York trafik blev ført over Kastrup.

Den 3. februar indtraf en højst usædvanlig situation med indbyggede katastrofemuligheder i Københavns Lufthavn. 344 passagerer i Japan Air Lines jumbojet fra Anchorage i Alaska til København fik giftig morgenmad, og 139 måtte under hurtig hospitalsbehandling. De blev syge efter landingen, og mens de opholdt sig i transithallen. De fleste skulle videre til Paris. De havde pådraget sig en stafylokokforgiftning, som medførte alvorlige smerter, opkastning og krampe. Flyet skulle kun have haft teknisk mellemlanding i Kastrup fra kl. 6.30 til 8.00. Kreds-lægen blev tilkaldt, og da massesymptomerne begyndte at vise sig, blev der slået alarm, og i ambulancer fra Falck-Zonen og privatbusser førtes de lidende japanske rejsende til Blegdams hospitalet. 23 ambulancer blev sat ind, men 100 måtte uden reddere køres i busser, som kæmpeambulancer. Man havde ikke alarmeret Københavns Brandvæsen.

Kun en af 20 besætningsmedlemmer, en stewardesse, havde spist den forgiftede skinke, som var årsagen. 210 passagerer kunne senere med ny besætning fortsætte rejsen til Paris, som de i øvrigt havde vundet i en præmiekonkurrence. Det viste sig senere, at en Alaska-kok med bylder på to fingre havde inficeret skinken.

Da det var dansk eksportskinke, der var blevet forgiftet, truede sagen en overgang det danske kvalitetsdomme, indtil myndighederne i Anchorage fandt frem til årsagen. Den japanske direktør, der havde ansvar for cateringsvirksomheden i Anchorage, skød sig. I skandinavisk luftfart får de flyvende besætninger ikke samme mad som passagererne af sikkerhedsmæssige grunde, nu foreslås det, at piloterne får hver sin mad undervejs for yderligere at forstærke sikkerheden.

Det knager mange steder i charterbranchen. Der har været nye krak i England og Tyskland, og nu har Air Spain standset sine betalinger med det resultat, at 400 danske feriegæster med rejsebureauet Sunway strandede på Gran Canaria og Mallorca. Scanair og Aviaco trådte til. Air Spain var kommet ind på det danske marked med lave priser gennem Falke rejser.

For øvrigt viser verdensluftfarten for 1974 den laveste stigning i de sidste 15 år. Selv om der befordres flere passagerer og mere gods end nogensinde, var den procentvise stigning i trafikken den laveste siden 1958. Den almindelige krise i verdensøkonomien med inflation, højere takster og stigninger i brændstofprisen angives af verdensluftfartorganisationen ICAO som ho-

vedårsagerne. Der blev transporteret 505 millioner passagerer af verdensluftfarten i 1974, 4 % mere end i 1973. Til gengæld er det gennemsnitlige antal passagerer pr. fly steget fra 69 til 76. Fragttrafikken steg 12% mod en stigning på 17 % året før. For første gang udgør fragttrafikken mere end 25 % af al lufttrafik. Derimod er der nedgang i postbefordringen.

Den 4. februar indsatte SAS sine DC-10-30 på ruten fra Kastrup til Seattle og Los Angeles.

Tre eksil-kroater, som i september 1972 bortførte et SAS-fly fra Sverige til Spanien, blev sat på fri fod i Spanien den 13. februar, benådet for resten af en straf på 12 års fængsel.

Falke rejser, som krakkede i august i fjor, er blevet reorganiseret under ny ledelse med en aktiekapital på 400.000 kr., det indregistrerede navn er Indigo Rejser, som af boet har købt navnet Falke Rejser, hvis tidligere ejer træder ind i det nye foretagendes ledelse. Man vil begynde rejser fra Billund til Mallorca 23. februar, samme dag sætter Tjæreborg ekstrasfly ind Billund-Mallorca.

Saltholm-projektet er med i regeringens planer for beskæftigelse. Anker Jørgensen-regeringen agter at genfremsætte de dansk-svenske Øresundsftaler uændret i Folketinget. Den nye kultur- og trafikminister Niels Matthiasen har i Reykjavik haft samtaler med sin svenske kollega Bengt Norling om sagen under Nordisk Råds møder.

Den svenske rigsdag godkendte aftalerne i december 1973. Når Øresundsftalerne kommer til ny behandling i Folketinget, vil det socialdemokratiske medlem Inge Fischer Møller foreslå sin gruppe, at der bliver fri forhandling, således at der ikke skal tages hensyn til partidisciplin. Frie forhandlinger skulle med opdelingen inden for Folketingets partier i denne sag betyde, at der bliver flertal imod ratifikation af Øresundsftalerne.

Saltholm-projektet er den eneste rigtige løsning, men også den mest komplicerede. Jeg er for det projekt, og regeringen er det. Allerede i marts agter jeg at genfremsætte Øresundsftalerne i Folketinget, sagde trafikminister Niels Matthiasen på et møde på Løjtegårdsskolen den 26. februar i nærværelse af et par hundrede grundejere, repræsentanter for regeringen, Københavns Amtskommune, Københavns Borgerrepræsentation, Dragør og Tårnby kommunalbestyrelser og de politiske foreninger.

Jeg ved godt, sagde trafikministeren videre, at der er mange, som taler imod. Men man kan vel ikke bebrejde regeringen, at den vil overholde de aftaler, den har med Sverige. Det ville være en forvridning af argumentationen. Men skal Saltholm forkastes, må det være af et flertal i det danske Folketing. Kan Saltholm ikke gennemføres, findes der ingen anden løsning, der kan bære. Derfor må vi tvinge en Saltholm-

løsning frem. Kommer denne lufthavn ikke, må vi se i øjnene, at luftfartselskaberne flytter, for eksempel til Frankfurt.

Ministeren understregede, at der er tre grunde til at flytte til Saltholm: hensynet til Amagers beboere, planlægningen af Tårnby kommune og hele hovedstadsområdet, og at Sverige er vores største kunde. Det vil ikke være nogen dårlig idé at tænke på det, specielt ud fra at Sverige uden denne Øresundsforbindelse, og det gælder også det øvrige Norden, måske vil søge andre veje til det sydlige Europa. Samtidig vil gennemførelsen af Øresundsftalerne betyde, at København får et vældigt opland og et rekreativt område, som ikke vil findes mange steder på Sjælland, nemlig der hvor Kastrup Lufthavn i dag ligger.

Det er rimeligt, sagde ministeren, at fremskynde beslutningsprocessen og få ordnet finansieringen. Det er afgørende efter 13 års undersøgelser, at vi nu får taget en beslutning, der gør, at vi kan handle hurtigt.

Ministerens indlæg fulgte et lysbilled- og filmforedrag holdt af lufthavnsdirektør Poul Andersen om planerne for Kastrups udbygning og planlægningen af Saltholm-projektet. Det gav anledning til livlig meningsudveksling.

Det amerikanske luftfartselskab Pan American lægger nu ikke skjul på, at striden med SAS drejer sig om Kastrups centrale placering som indfaldsport til Skandinavien fra USA. Parterne er enige om, at SAS skal skære sine afgangene ned fra 20 til 14 på New York. SAS fastholder, at de alle skal udgå fra København, mens Pan American har krævet, at halvdelen skal gå fra Stockholm eller Bergen, nonstop til USA. Det er på møderne aftalt, at SAS har ret til seks gange ugentlig at flyve på Chicago, og otte gange til Los Angeles og Seattle.

Pan Americans skandinaviske chef Leif Vaernet henviser til en erklæring fra sit selskabs hovedkvarter. – Vi mente, at det var klart aftalt, hvordan sommerens flyveplaner skal lægges op. Pan American stationerer således en Boeing 707 i København. Den skal flyve til og fra Moskva med passagererne, der kommer til København med vore passagerer på jumbojet'en.

Vi er ikke for tiden interesseret i at flyve ud af Bergen eller Stockholm, hvilket SAS åbenbart heller ikke er, siden de lader alle afgangene til USA passere København. Pan American må kategorisk afvise, at det er os, der påtvinger SAS en dårligere service til de svenske og norske passagerer. Det er SAS, der insisterer på flere flyvninger til København på bekostning af Norge og Sverige. Leif Vaernet vil ikke afvise, at Sterling Airways har henvendt sig med forslag om samarbejde, men det kan ikke lade sig gøre ifølge de regler, som Pan American selv har været med til at vedtage i IATA.

Den 25. februar offentliggjorde SAS sit sommer-

program for 1975, det viser en koncentration af trafikken på Københavns Lufthavn. Der er tale om en kapacitetsforøgelse generelt på 8 % i forhold til sidste sommer. Som et resultat af forhandlinger indledt på initiativ af de amerikanske myndigheder og Pan American Airways, har SAS måttet reducere sin kapacitet og reorganisere sin trafik på Nordatlanten. SAS vil således kun flyve to daglige tur-retur flyvninger mellem Skandinavien og New York, koncentreret ud af København af operationelle grunde. Den ene af de to daglige østgående ruter fra New York vil imidlertid betjene Bergen og flyve New York-Bergen-København. SAS' daglige jumbojet forbindelse København-New York fremrykkes tre timer i forhold til tidligere, det skulle give passagererne mulighed for at nå en næsten hvilken som helst amerikansk destination inden for samme dag. Ruten føres nu videre til Stockholm med jumboen.

Seattle vil ligesom Chicago få seks ugentlige forbindelser. Der bliver 5 non-stop København-Seattle og en rute via Bergen, DC-10'eren på denne rute går helt igennem til Los Angeles, som i øvrigt får to ugentlige non-stop DC-8 ruter. SAS sommerprogrammet, som omfatter trafik på 99 byer i 50 lande, får to ugentlige DC-10 forbindelser til Tokio via Nordpolen, og en ugentlig DC-8 forbindelse med Trans-Sibirien ekspressen til Tokio.

Fire dage om ugen gennemføres Trans-Asien ekspressen og tre dage om uden den sydgående rute til Asien. I samarbejde med Thai International vil der blive daglige forbindelser til sydøst Asien fra København og tre gange ugentlig vil disse ruter fortsætte til Sidney i Australien med Thai International. Der bliver to ugentlige Østafrika-forbindelser, hvoraf den ene fortsætter til Sydafrika, og to ugentlige Sydamerika-ruter, hvoraf den ene inkluderer Monrovia i Vestafrika.

Der indsættes i sommer DC-8 på Beirut og Cairo, og der bliver daglig DC-8 forbindelse på London samtidig med at British Airways indsætter sin Tristar (L 1011) på London-København. En ny rute er København-Stavanger-Glasgow på lørdage og søndage for at imødekomme et trafikbehov, der er opstået som følge af olieaktiviteterne i Nordsøen og den øgede turisme til Norge og Skotland.

De internationale fragtruter opretholdes med DC-8 på New York og Montreal, Chicago, Bangkok og Singapore, men i øvrigt til i alt 45 handelscentre over hele verden.

Sådan ser det internationale og interkontinentale program ud, indenrigsflyvningen vil også blive præget af en ny udvikling med de større fly.

Ved godkendelsen af selskabernes sommertrafikprogram for 1975 må KLV konstatere, at trafikbilledet vil bære øget præg af de helt store fly

som B 747, DC-10 og L 1011, idet der vil komme 82 starter og landinger ugentlig med disse fly mod 28 ugentlig i 1974.

For et halvt århundrede siden, da alt dette begyndte, var årets samlede passagertal ikke større, end at alle årets rejsende kunne rummes i en halv snes af øjeblikkets store fly.

1974 bragte igen rekordtal for passagertrafikken på Københavns Lufthavn. 8.448.599 rejsende. Det er knapt 40.000 flere end året før. Til gengæld var der en bemærkelsesværdig nedgang i antallet af operationer. Der blev udført 167.022 starter og landinger i 1974 mod 177.979 året før. Jubilæumsårets første måneders statistik tyder på fortsat stigningstakt. Der er nu 58 selskaber, som driver regelmæssig trafik på Kastrup. Et nyt indslag kommer fra SAS-samarbejdspartneren Thai International, som udvider sin trafik til tre ugentlige forbindelser mellem Bangkok og London, to ugentlige ruter til København og Frankfurt og en ny rute til Amsterdam. Det betyder, at dette selskab, som startede med SAS-samarbejdsaftalen nu flyver til 24 byer i tyve lande og er blevet Thailands største arbejdsplads. Med indsættelsen af to Douglas DC-10-30 forøger Thai International det ugentlige udbud af pladser i sin Europa trafik fra 570 i 1974 til 1216 i 1975.

På luftfragtområdet er udviklingen trods økonomiske kriser præget af fremgang. Det regelmæssige fragtrutenet suppleres af typer, der rækker fra en veltjent DC-3, tilhørende et britisk selskab og til en Boeing 747-fragtmaskine tilhørende et amerikansk. I den daglige rytme er det Fred. Olsens Lockheed Electra, SAS fragtflådens DC-8'ere og DC-9'ere, der dominerer i container- og pallet ekspeditionerne foran luftgodsstationen, som forlængst er blevet for lille.

I lufthavnens jubilæumsår udbyder SAS og Danair 1.300.000 pladser i sommerprogrammet frem til udgangen af oktober, en stigning på tre procent i forhold til i fjor. Mellem København og Aalborg bliver der for eksempel 47 ugentlige dobbeltture og på København-Århus-ruten 51, mens Rønne trafikken kommer op på 38 forbindelser i højsæsonen.

Chartertrafikkens oplæg er ikke mindre end i 1974, rejsebranchen venter en god sæson. Det gør man også inden for kongres-turismen, der i 1975 skulle bringe 13-14.000 til Københavns Lufthavn som deltagere i det største antal arrangementer siden 1965.

Trafikminister Niels Matthiasen har den 17. marts anmodet Finansudvalget om godkendelse af forhøjelse af lufthavnsafgifterne med 28 millioner kroner fra 1. april 1975. I sin ansøgning understreger ministeren, at det forløbne års pris- og lønstigninger har ført til forringelse af driftsregnskabet for lufthavnen siden 1. april 1974. Disse penge må skaffes gennem lufthavnens kunder, understreger ministeren. Det drejer

sig om forhøjelser af såvel passager- som landingsafgifter i Københavns Lufthavn, Kastrup og Københavns Lufthavn, Roskilde.

Rejsebranchen protesterer mod det korte varsel for afgiftsforhøjelserne og Danmarks Rejsebureauforening overvejer at klage til ombudsmanden. Den samme aktion ventes fra charter-selskaberne.

Sikkerhedsorganisationen i og omkring Københavns Lufthavn får nye hjælpemidler i 1975. Det er dog endnu ikke besluttet at indføre obligatorisk visitering ved røntgenteknik, således som det nu sker i Amsterdam. Københavns Lufthavns sikkerhedsorganisation har et anlæg, der står til disposition for de selskaber, der ønsker at benytte sig af denne undersøgelsesmetode. Det gør f. eks. det israelske El Al. Ud over røntgenanlægget råder lufthavnen over adskillige såkaldte detektorer, som rejsende går igennem, og hånddetektorer til kropsundersøgelser. Disse detektorer kan afsløre selv de mindste metaldele. Derfor får den rejsende, der efter operation, har fået indbygget metaldele, fremtidig særlige identitetskort fra hospitalerne.

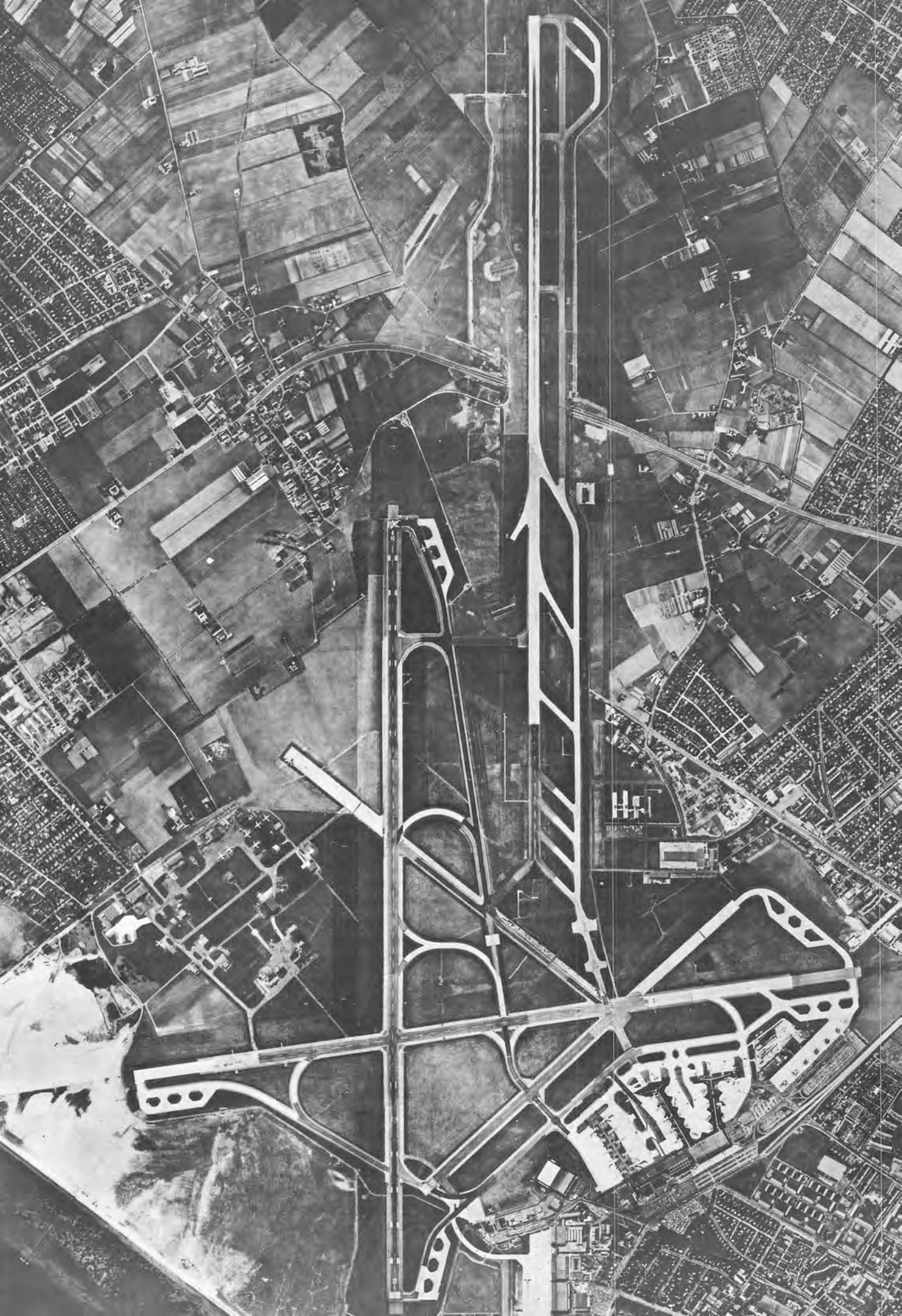
En lufthavn er en levende og følsom organisme, ustandselig under tilpasning og omformning, aldrig et fuldfærdigt produkt, men under konstant

påvirkning af svingende konjunkturer, lokale som internationale, der influerer på vilkår og udviklingsbetingelser.

Resultatet af de første 50 år i Københavns Lufthavn er markante. Den holder stadig placeringen som den fjerdestørste lufthavn passagermæssigt i Europa efter London, Paris og Frankfurt, og den har stadig den fjerdestørste internationale trafik i verden. Mulighed for disponering er imidlertid forudsætningerne for, at lufthavnen uafbrudt kan møde udviklingens ubønhørlige love, hvis dens position altså skal fastholdes.

De ansvarlige står i jubilæumsåret over for to vældige spørgsmålstegn: Vil Folketinget ratificere Sveriges-aftalerne og dermed godkende, at Københavns Lufthavn, Saltholm skal overtage trafikken inden udgangen af 1980'erne, og vil regering og Folketing samtidig acceptere, at Kastrup Lufthavn udbygges, så den kan modtage den naturlige trafiktilvækst, til Saltholm er operationsklar.

Den, som får muligheden for at opleve seklets sidste fjerdedel, vil også opleve, at luftfartens – og dermed lufthavnens – muligheder endnu er mangfoldige, hvis de blot kan bringes til udnyttelse af fornuftens krævende baner . . .



Denne dokumentariske og kronologiske beretning om udviklingen i og omkring Københavns Lufthavn det første halve århundrede er afsluttet den 20. marts 1975.

Materialet er samlet, bearbejdet og udformet efter officielle og private arkiver af flyvejournalisten Poul Westphall, som har været placeret midt i flyvningens udvikling fra den officielle åbningsdag i Kastrup Lufthavn den 20. april 1925 til dagens aktuelle situation.

Udover billedmateriale fra Københavns Lufthavnsvæsens eget arkiv og fra pressebureauer etc. er billeder stillet til rådighed af SAS' arkiv, fra restauratør Esther Hammer, civilingeniør Knud Holtved m. fl.

Redaktion: Lufthavnskontrollør Leo Mortensen, KLV.

Papir: 120 gram krideret kunsttryk.

Sat med Century Schoolbook og Helvetica hos Dansk Reklame Produktion.

Indbinding: Durland & Co., København.

Reproduktion: B. Thorgils A/S, Kastrup.

Trykning: I offset – B. Thorgils A/S, Kastrup.