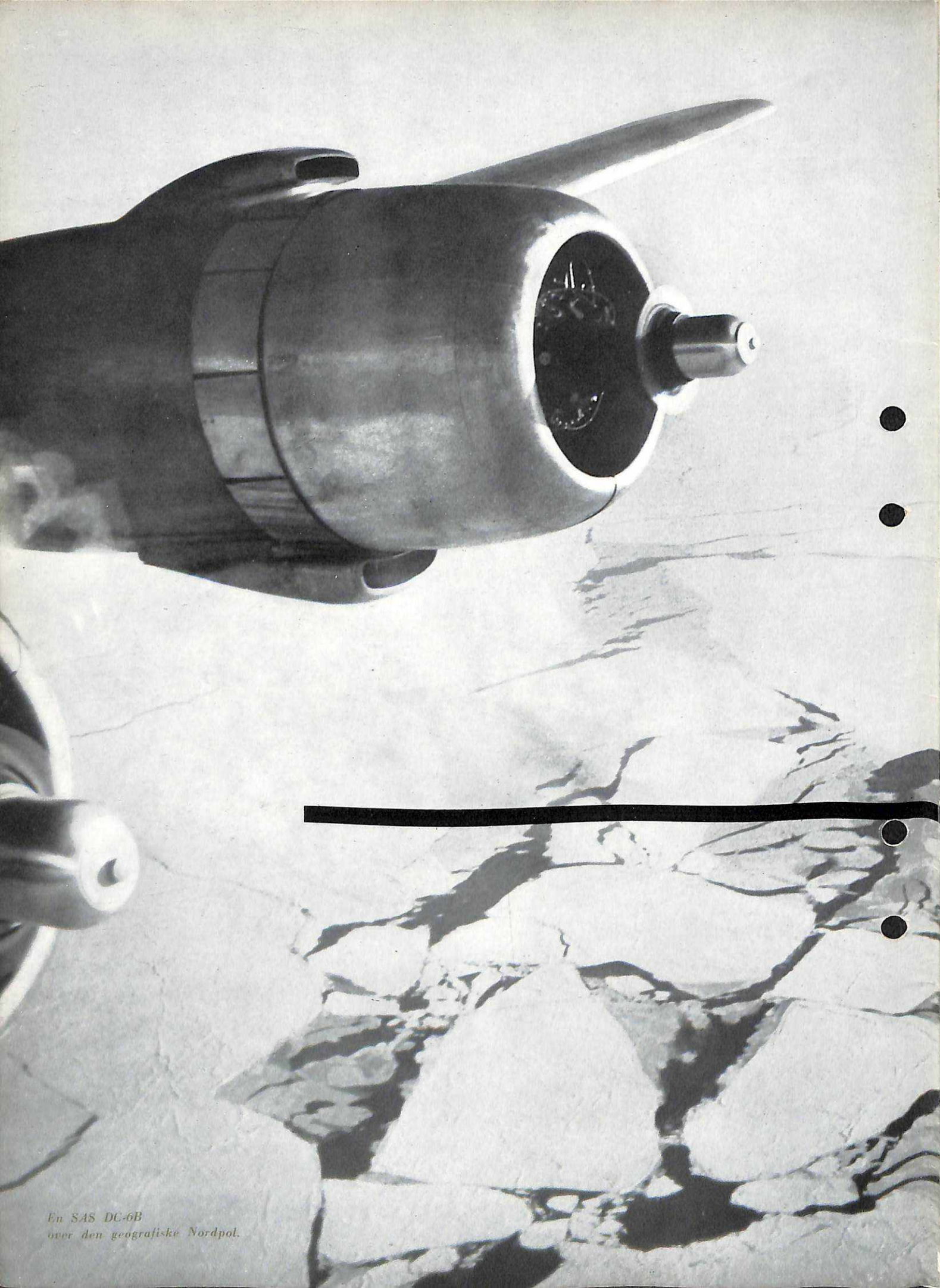




BERETNING OG REGNSKAP
FOR DRIFTS- OG REGNSKAPSÅRET
1.10. 1953 – 30.9. 1954

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DENMARK – NORWAY – SWEDEN



En SAS DC-6B
over den geografiske Nordpol.

**BERETNING OG REGNSKAP
FOR DRIFTS- OG REGNSKAPSÅRET**

1. OKTOBER 1953

30. SEPTEMBER 1954

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DENMARK - NORWAY - SWEDEN



SAS STYRE
(STYRENE FOR DDL, DNL OG ABA)

DDL DANMARK

H. K. H. Prins Axel	Palle Christensen	A. Krog
H. Bech-Bruun	F. Grünfeld	J. A. Korbjng
H. P. Christensen	J. Chr. Jensen-Broby	C. Bollerup Madsen
	P. Kampmann	

DNL NORGE

N. Astrup	P. M. Hansson	E. Lothe
E. F. Eckhoff	E. Isdahl	Chr. Fr. Scheel

Suppleanter:

K. Bonden	O. Evensen	J. Horn
T. Boye	S. Haug	J. Ihlen

ABA SVERIGE

C. Florman	E. Högberg	R. Wahrgren
A. Gjöres	O. Malmborg	M. Wallenberg
D. Hall	G. Nilsson	E. Wijk
R. von Heidenstam	P. A. Norlin	P. V. Åsbrink
T. Hérnod	F. Severin	

Suppleanter:

T. Christoffersen	A. Ax:son Johnson Jr	B. Lindskog
F. Fessé	G. Lager	O. Sahlin

FORMENN I SAS STYRE OG ARBEIDSUTVALG 1955

M. Wallenberg, formann
P. Kampmann, 1. viseformann
P. M. Hansson, 2. viseformann

SAS ARBEIDSUTVALG

Ordinære medlemmer:

H.K.H. Prins Axel
E. F. Eckhoff
A. Gjöres
P. M. Hansson
P. Kampmann
M. Wallenberg

Suppleanter:

Palle Christensen
Chr. Fr. Scheel
F. Severin
E. Isdahl
F. Grünfeld
P. A. Norlin

ADM. DIREKTØR

H. Throne-Holst

Årsberetningen utgis vekselvis på det danske, norske og svenske sprog.

Den nye dekorasjon av
sideroret hevder seg bedre
i konkurransen.



GENERELT

De 70 luftfartsselskaper som er tilsluttet International Air Transport Association (IATA), viste fra 1952 til 1953 en fortsatt samlet økning både i produksjon og betalt last (passasjerer, post og frakt) av stort sett samme omfang som under de nærmest foregående år. Produksjonen økte således med 20,6 % til 7,6 milliarder tonnkm. og antall solgte tonnkm. med 18,7 % til 4,6 milliarder. Statistiske oppgaver for 1954 foreligger ennå ikke, men ifølge IATA's vurdering har trafikkøkningen fra 1953 til 1954 ikke vært så stor som tidligere. Den beregnes således til ca. 10 % for passasjertrafikken, 4 % for fraktrafikken og 14 % for posttrafikken.

Under siste regnskapsår, som omfatter tiden 1/10 1953 — 30/9 1954, økte SAS sin produksjon i rutefart uttrykt i offererte tonnkm. med 13,3 %. Trafikken uttrykt i betalte tonnkm. økte med 5 %. SAS' trafikkprestasjoner fremgår av tabellen på side 6.

I slutten av 1953 og begynnelsen av 1954 ble de siste 5 av de tidligere bestilte 14 fly av typen Douglas DC-6B levert. Det nye flymaterielle muliggjorde på forsommeren 1954 en økning av frekvensen på Fjerne Østen-ruten fra to til tre turer i uken, en viss økning i sommertrafikken på Nord-Atlanteren samt åpningen av den nye ruten mellom Skandinavia og Nord-Amerikas vestkyst høsten 1954. Dessuten kunne man på langdistanserutene i større utstrekning erstatte DC-6 materielle med DC-6B, som er bedre egnet for disse ruter. Ved å frigjøre DC-6 materielle fra langdistanserutene, kunne man på mellom-distansenettet bytte ut DC-4 fly mot DC-6, hvorved også dette nett fikk en forsterkning av mer moderne og konkurransedyktig materielle.

At trafikkøkningen for SAS' vedkommende ikke ble av samme omfang som tidligere, synes hovedsakelig å bero på de andre luftfartsselskapers økede kapasitetstilbud og dermed ytterligere skjerpet konkurranse om trafikken.

Den streik som i tiden 27/3 — 24/4 1954 lammet SAS' verksteder på Fornebu flyplass i Oslo, hvor SAS har sin tekniske vedlikeholdsbase for DC-3 og Scandia, påvirket såvel produksjon som trafikkutvikling. SAS' innenriksruter i Danmark, Norge og Sverige samt rutene til og fra Norge måtte innstilles under streiken, og det måtte foretas innskrenkninger i trafikken mellom Helsingfors og Stockholm og i SAS' innenrikstrafikk i Tyskland.

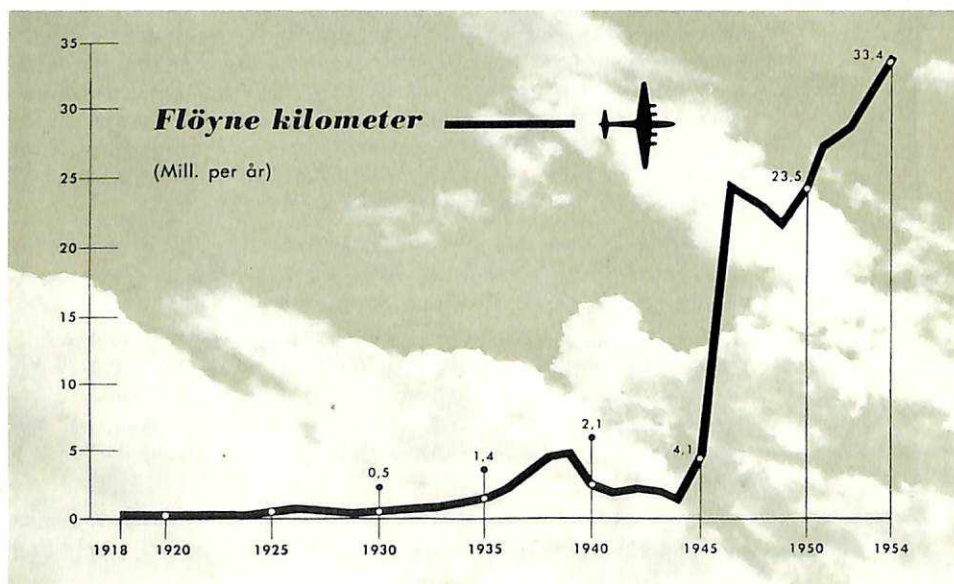
Økningen av SAS' produksjon som følge av de nye DC-6B sammen med den relativt lave trafikkøkning, medførte en nedgang i lastfaktoren for hele SAS' trafikk fra 52,9 % i 1952/53 til 49 % i det siste regnskapsår.

Som nevnt i foregående årsberetning, var erfaringene med turistklassetrafikken på SAS' mellomdistansenett mindre tilfredsstillende. SAS har derfor i driftsåret suksessivt lagt om sin trafikk slik at praktisk talt hele mellomdistansenettet, dvs. de inter-europeiske ruter og rutene til Middelhavsområdet, nu trafikeres med førsteklasse og turistklasse i samme fly. SAS har derved kunnet tilby tilfredsstillende transportmuligheter for passasjerer med forskjellige krav til komfort og service. Også på ruten til Det Fjerne Østen ble det, i en viss utstrekning, innført kombinert klasse. På grunnlag av de erfaringer som ble innhøstet, har SAS for inneværende vintersesong satt inn fly i kombinert versjon også på Nord-Atlanteren for på denne måte å oppnå størst mulig antall turer med begge klasser. Særlig på de inter-kontinentale strekninger opprettholder SAS, i en viss utstrekning, stadig trafikk med utelukkende første klasse («Royal Viking»).

Fraktinntektene har i regnskapsåret vist fortsatt økning.

Posttrafikken har vist god økning hva transporterte postmengder angår. Den senkning av tariffene som ble besluttet av Verdenspostforeningen fra midten av 1953 og de senkninger av luftpostportoen som de fleste postverk dermed gjennomførte, ga imidlertid ikke den økning i postmengdene som postverkene hadde forutsett. Som en følge av dette har postbefordringen for SAS' vedkommende gitt et dårligere økonomisk resultat enn under det foregående regnskapsår.

En særlig bemerkelsesverdig begivenhet innen den sivile luftfart var SAS' åpning av den regulære flyrute over de arktiske områder mellom Skandinavia og Los Angeles i California i november 1954, en rute som lenge hadde vært planlagt. Et omfattende forberedende arbeide ble gjort før åpningen, bl. a. ble et antall forsøksflyvninger utført. Etter langvarige forhandlinger mellom de skandinaviske myndigheter på den ene siden og myndighetene i USA og Canada på den andre, fikk SAS i oktober 1954 tillatelse til å drive regulær trafikk på denne rute i en forsøksperiode på tre år. Ruten, som har mellomlandinger i Søndre Strømfjord på Grønland og Winnipeg i Canada, ble åpnet den 15-16. november 1954 med innvielsesflyvning i begge retninger. Denne polar-rute, som følger storsirkelen og som ved den nedsatte reisetid har ført Nord-Europa og USA's vestkyst betydelig nærmere hverandre, ventes å bli av stor betydning for kontakten og handels-



forbindelsene mellom disse områder. Den tekniske og driftsmessige gjennomføring av prosjektet har vært muliggjort ved den imøtekommende som vedkommende amerikanske og kanadiske myndigheter har vist.

Som et ledd i forberedelsene til en eventuell rute over Polar-området til Det Fjerne Østen, utførte SAS i mai 1954 enda en flyvning denne vei mellom Skandinavia og Tokio. Flyvningen som i likhet med den foregående ble utført for Den Norske Stats regning i forbindelse med avløsning av personell ved Det Norske Feltsykehus i Korea, gikk over den geografiske nordpol direkte til Fairbanks i Alaska og derfra via Shemya på Aleutene til Tokio. Tilbaketuren ble også lagt over de arktiske områder.

Den hårde internasjonale konkurranse gjør en stadig modernisering av flymateriellet nødvendig. Etter inngående utredninger om og vurdering av de nye flytyper som er under bygging eller projektering, har SAS — med det formål for øye alltid å kunne by sine passasjerer det beste flymateriellet — besluttet å anskaffe 8 av Douglas-fabrikkens nye langdistansemaskiner, Douglas DC-7C, også kalt «Seven Seas». Leveringen av disse maskiner som planlegges innsatt på SAS' langdistanseruter, ventes å finne sted i løpet av sommeren og høsten 1956. Kjøpesummen inklusiv de nødvendige reservedeler beløper seg til ca. 135 mill. sv.kr.

Turistklassen — veien til nye markeder.

Med den større fart og aksjonsradius som DC-7C har vil reisetiden bli vesentlig redusert på de langdistanseruter hvor disse maskiner settes inn.

T R A F I K K O V E R S I K T

	Fløyne km (000)	Tilbudte tonnkilometer (000)	Betalte tonnkilometer (000)				Lastfaktor i %	Befordret last			
			Total sum	Pass. & bag.	Frakt	Post		Antall pass.	Frakt kg	Post kg	
Rutetrafikk total	1952/53	31.704	179.081	94.757	74.326	14.404	6.027	52,9	669.905	9.373.996	3.525.180
	1953/54	33.381	202.966	99.460	77.100	15.154	7.206	49,0	708.829	8.847.325	3.961.200
1953/54 i % av	1952/53	105,3	113,3	105,0	103,7	105,2	119,6	—	105,8	94,4	112,4
1. Interkont. ruter	1952/53	17.381	110.557	61.463	47.144	9.771	4.548	55,6	104.791	1.983.792	726.510
	1953/54	18.492	128.332	64.926	48.867	10.606	5.453	50,6	114.950	1.908.516	847.933
1953/54 i % av	1952/53	106,4	116,1	105,6	103,7	108,5	119,9	—	109,7	96,2	116,7
2. Europeiske ruter	1952/53	11.932	61.759	29.904	24.265	4.398	1.241	48,4	457.936	6.811.117	2.306.309
	1953/54	12.544	66.871	30.738	25.024	4.232	1.482	46,0	484.032	6.193.750	2.576.478
1953/54 i % av	1952/53	105,1	108,3	102,8	103,1	96,2	119,4	—	105,7	90,9	111,7
3. Innenriksruter	1952/53	2.391	6.765	3.390	2.917	235	238	50,1	107.178	579.087	49.111
	1953/54	2.345	7.763	3.796	3.209	316	271	48,9	109.847	745.059	536.789
1953/54 i % av	1952/53	98,1	114,8	112,0	110,0	134,5	113,9	—	102,5	128,7	109,0

TRAFIKKEN

Frekvensen på Nord-Atlanteren ble under høysesongen økt fra 18 til 20 turer i uken. Ved innføringen av sommertrafikkprogrammet ble det åpnet en rute med Nairobi som endestasjon, samtidig som mellomlandingene i Nairobi på Johannesburg-ruten ble av ren teknisk art. Frekvensen på ruten Wien—Istanbul—Cairo økte med to turer i uken. Ruten München—Istanbul ble forlenget til Beirut. I forbindelse med økningen av frekvensen til Det Fjerne Østen i juni 1954, ble Hongkong innført som mellomlandingsplass på en av turene. Det ble i løpet av regnskapsåret forøvrig foretatt visse endringer i linjeføringen på denne rute. Regulær trafikk på natruteturer til Lissabon, Madrid, Nice og Rom ble opprettholdt.

I regnskapsåret har SAS drevet kommersiell regulær flytrafikk mellom Skandinavia og følgende ikke-skandinaviske land og byer:

EUROPA

Belgia (Bryssel), Finland (Helsingfors), Frankrike (Paris, Nice), Grekenland (Aten), Nederland (Amsterdam), Italia (Rom), Portugal (Lissabon), Spania (Barcelona, Madrid), Storbritannia (Glasgow, London), Sveits (Geneve, Zürich), Tyrkia (Istanbul), Tyskland (Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Nürnberg, Stuttgart), Østerrike (Wien).

NORD-AMERIKA

Canada (Gander), USA (New York).

SYD-AMERIKA

Argentina (Buenos Aires), Brasil (Recife, Rio de Janeiro), Chile (Santiago), Uruguay (Montevideo).

AFRIKA

Egypt (Cairo), Fransk Vest-Afrika (Dakar), Kenya (Nairobi), Sudan (Khartoum), Syd-Afrika (Johannesburg).

ASIA

Burma (Rangoon), Hongkong, India (Calcutta), Iran (Abadan, Teheran), Israel (Tel Aviv-Yafo), Japan (Tokio), Libanon (Beirut), Pakistan (Karachi), Syria (Damaskus), Thailand (Bangkok).



Fiskerikoner på en strand i Portugal.

I hele regnskapsåret eller deler derav har SAS opprettholdt trafikk på følgende skandinaviske innenriksruter:

DANMARK

København—Aalborg
København—Aarhus
København—Rønne

NORGE

Oslo—Trondheim—Bodø
Bodø—Harstad—Tromsø
Tromsø—Alta—Hammerfest
—Vadsø—Kirkenes
Oslo—Stavanger
Oslo—Kristiansand
Stavanger—Kristiansand

SVERIGE

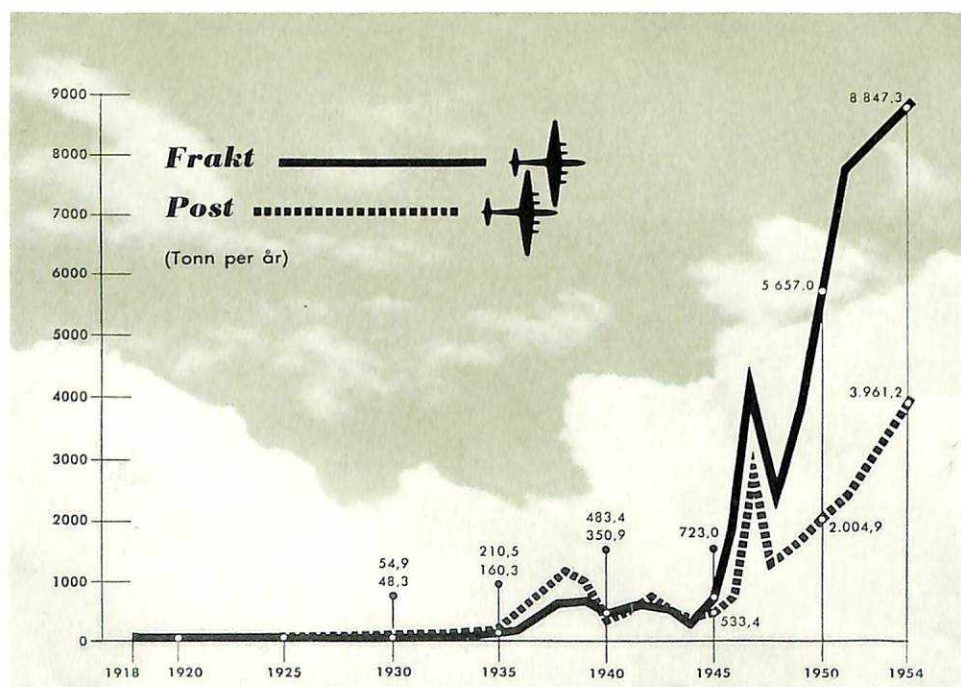
Stockholm—Malmö
Stockholm—Luleå
Stockholm—Visby
Stockholm—Göteborg
Luleå—Kiruna

SAS har heller ikke i det siste regnskapsår mottatt direkte tilskudd av offentlige midler til den danske innenrikstrafikk, men har fått visse lettelser med hensyn til landingsavgifter. SAS har truffet avtale med de danske myndigheter om å drive en viss innenrikstrafikk i Danmark i en periode av 5 år fra 1. april 1954. For denne trafikk vil SAS få visse lettelser i landings- og ekspedisjonsavgifter. Dessuten har de øst-jydske kommuner gitt en viss garanti for trafikk på København—Aarhus ruten.

Ifølge overenskomst med Den Norske Stat har SAS påtatt seg å opprettholde regulær trafikk på strekningen Bodø—Tromsø og Tromsø—Kirkenes i årene 1954-56 mot at SAS fortsatt får et visst tilskudd av offentlige midler. SAS har fra Den Norske Stat i siste regnskapsår mottatt n.kr. 1.300.000 som tilskudd til denne trafikk. Som tidligere har SAS samarbeidet med Vestlandske Luftfartselskap A/S i lokaltrafikken i Vest-Norge og med Widerøes Flyveselskap og Polarfly A/S i Nord-Norge trafikken. Med støtte i overenskomsten mellom Staten og SAS har Widerøes Flyveselskap og Polarfly A/S trafikert strekningen Tromsø—Kirkenes for SAS' regning. Dette selskap har i den forbindelse mottatt n.kr. 650.000 av det ovennevnte totale statstilskudd.

Til den svenske innenrikstrafikk har SAS fått et tilskudd av statsmidler på sv.kr. 295.000. SAS' trafikk i det forløpne regnskapsår sammenlignet med trafikken i regnskapsåret 1952/53 fremgår av oversikten på side 6.

Hva den skandinaviske innenrikstrafikk angår, kan det nevnes at på grunn av at ruten København—Aarhus var nedlagt store deler av regnskapsåret, sank produksjonen i den danske innenrikstrafikk med 34,4 %. Antall betalte tonnkm. sank med 32,8 %. Produksjonen i den norske innenrikstrafikk økte med 51,2 %, vesentlig på grunn av utvidet vintertrafikk på ruten Oslo—Trondheim—Bodø samt innsettelsen av en ny lokalforbindelse



Polar-rutens stasjonssjefer
(fra v. til h.)
Carlberg, Los Angeles,
Holston, Winnipeg,
Larsen, S. Strømfjord,
Skjoldager, København.



Polar-rutens åpning ble
en verdensbegivenhet i
luftfarten.

Los Angeles — en av
Amerikas rikeste byer.

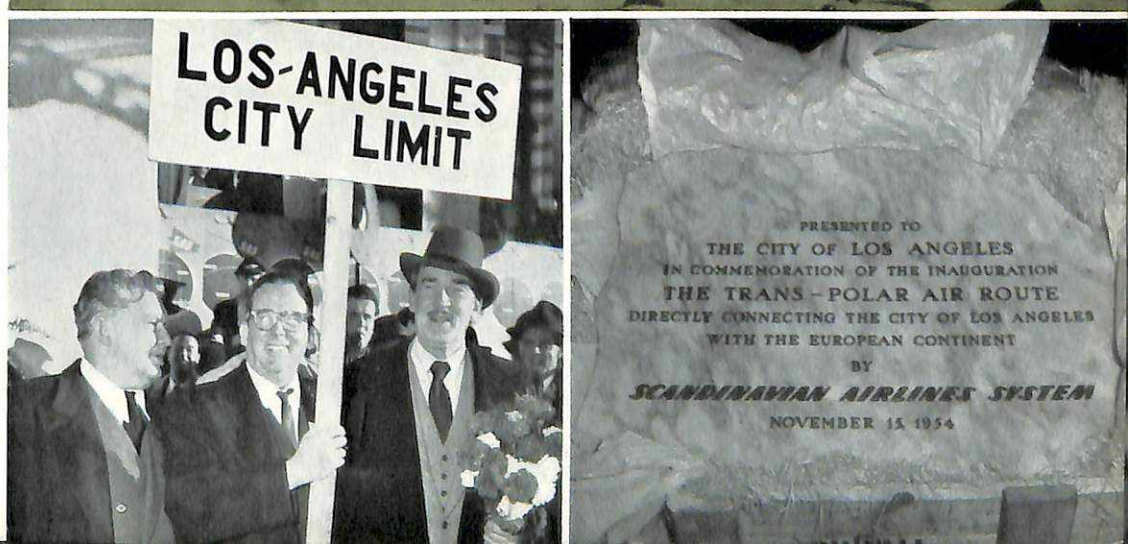


Sommersne på Gronland.



Borgermester Norris Poulson
utvider Los Angeles
bygrense til København på
Polar-rutens åpningsdag.

Minnestenen over Polar-rutens
åpning står nå på
Los Angeles International
Airport.



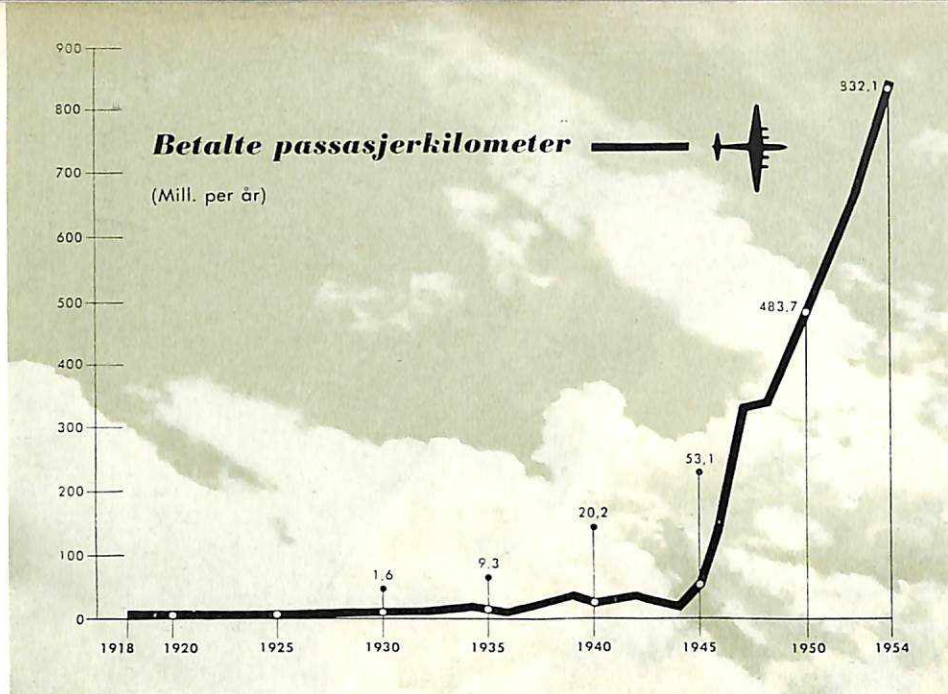
PRESENTED TO
THE CITY OF LOS ANGELES
IN COMMEMORATION OF THE INAUGURATION
THE TRANS-POLAR AIR ROUTE
DIRECTLY CONNECTING THE CITY OF LOS ANGELES
WITH THE EUROPEAN CONTINENT
BY
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
NOVEMBER 15 1954



SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

— SAS' verdensomspennende rutenett
- - - - - Forsøksflyvninger
Projeksjon: Azimutal lengderiktig



Oslo-Stavanger. Antall betalte tonnkm. økte med 30,9 %. I den svenske innenrikstrafikk utgjorde økningen i produksjon og antall betalte tonnkm. henholdsvis 9,3 og 11,4 %.

I tillegg til den regulære rutetrafikk har SAS utført en del chartertrafikk. Foruten den ovenfor omtalte polarflyvning til Tokio, kan nevnes et antall større charterflyvninger på Australia og Det Fjerne Østen med blant annet emigranter, samt fraktflyvninger på Nord-Atlanteren. Et antall flyvninger mellom København og Grønland er blitt utført, hovedsakelig for regning av Den Kgl. Grønlandske Handel.

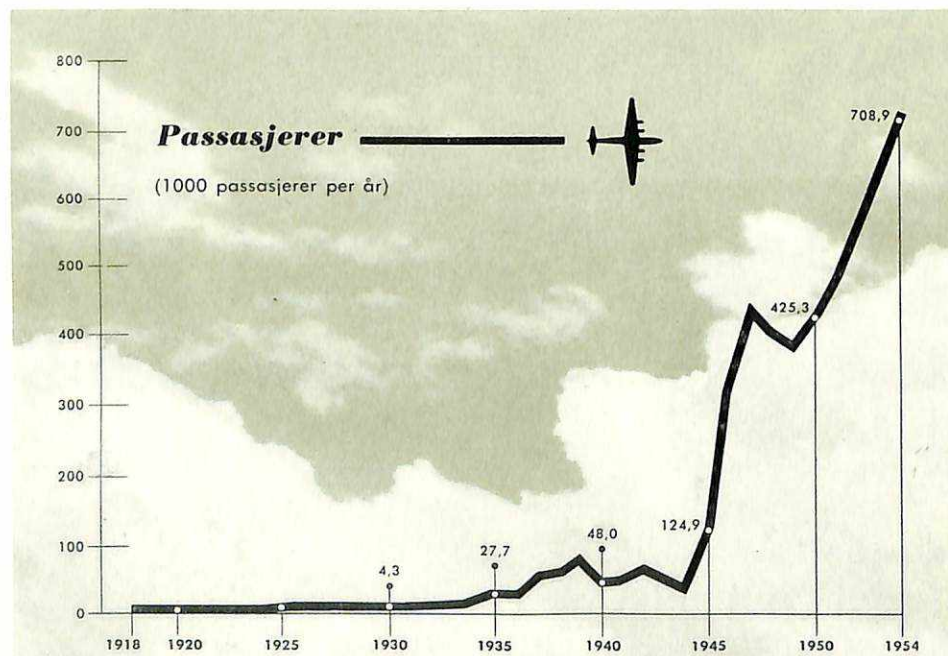
Som tidligere har SAS samarbeidet med de øvrige internasjonale luftfartsselskaper med hensyn til tidtabeller, tariffer og andre spørsmål. En del av den europeiske trafikk har vært utført i pool-samarbeide med andre selskaper.

FLYMATERIELL

Ved regnskapsårets utgang den 30. september 1954 besto SAS' flypark av 48 fly med følgende sammensetning:

14 stk. 4-motors Douglas DC-6B	10 stk. 2-motors Douglas DC-3
12 » 4-motors Douglas DC-6	6 » 2-motors SAAB Scandia
4 » 4-motors Douglas DC-4	2 » 3-motors Junkers Ju-52

3 DC-4 og 2 DC-3 med reservedeler ble solgt i regnskapsåret. De i forrige årsberetning nevnte 2 stk. Scandia-fly, som i følge overenskomst med Svenska Aeroplan AB i Linköping skal disponeres av SAS, er nå ferdigbygget og overlevert til SAS etter regnskapsårets slutt. Bestillingen av 8 stk. DC-7C er nærmere behandlet foran.

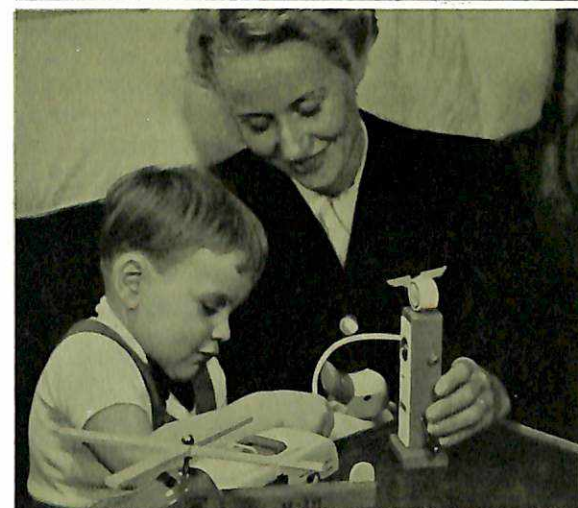


Flere og flere familier flyr med SAS.



Moderne transport — moderne leker.

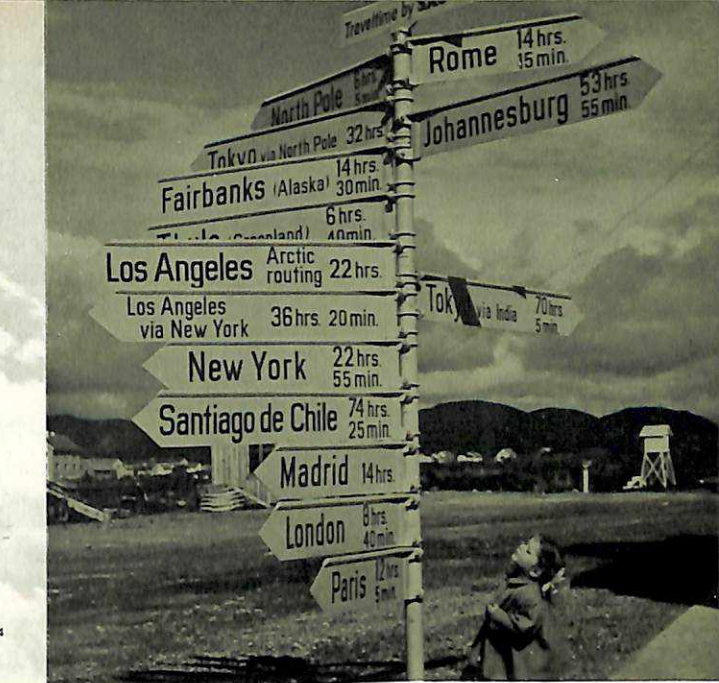
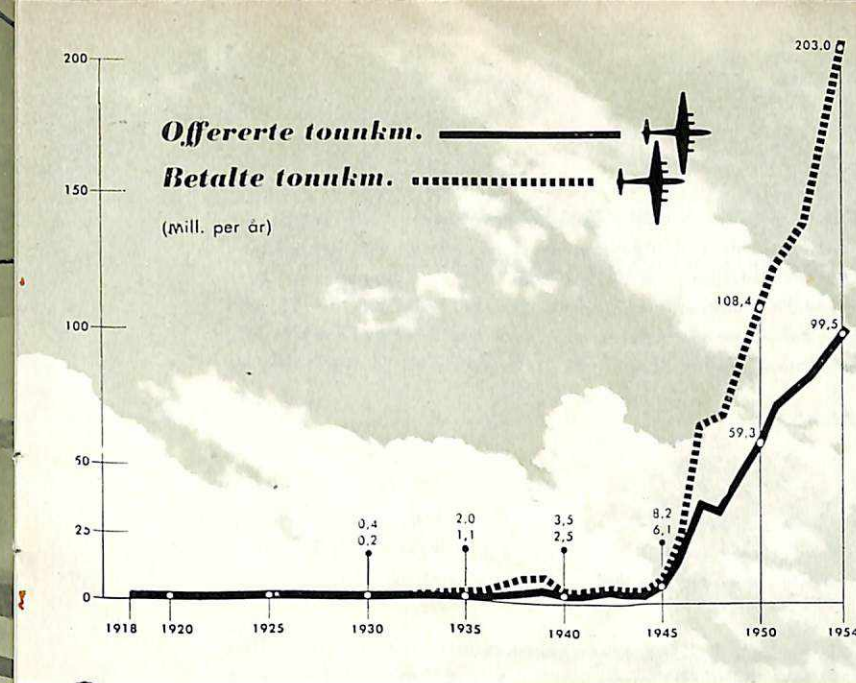
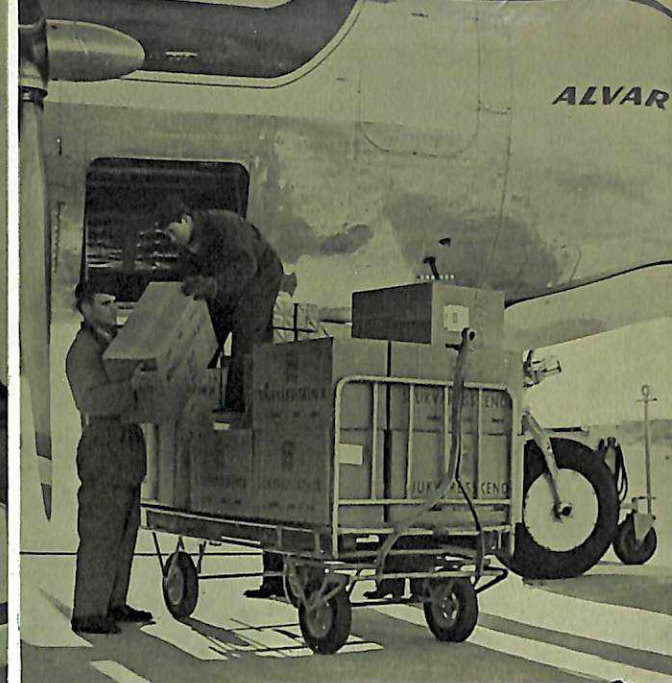
Italienske nonner fløy med SAS til Amerika, hvor de skulle grunnlegge et nytt kloster.



Filmstjernene liker SAS' stillferdige, effektive service — men etter ankomsten er det slutt på freden.

SAS' eldste passasjer hittil — 99 år og 9 måneder.





ORGANISASJON

På grunn av den økede virksomhet i regnskapsåret har det funnet sted en viss økning i antall ansatte.

Den 30. september 1954 beskjeftiget SAS i alt 7.300 ansatte (30. september 1953 6.788), hvorav 1.055 (957) var flyvende besetninger. Av de øvrige ansatte, dvs. 6.245 (5.831), var 1.650 (1.533) beskjeftiget i Danmark, 980 (1.005) i Norge, 2.262 (2.130) i Sverige samt 1.353 (1.163) i utlandet.

REGNSKAPER

SAS' regnskaper omfatter all den virksomhet som konsortiet med datterselskaper driver såvel innenfor som utenfor Skandinavia. Resultatet for det forløpne regnskapsår og konsortiets stilling pr. 30. september 1954 fremgår av vedlagte Vinnings- og Tapskonto samt Status. Regnskapene er oppgjørt i svenske kroner.

Trafikkinntektene utgjør etter fradrag av provisjon kr. 258.524.000 (forrige regnskapsår kr. 235.292.000) som etter tillegg av andre inntekter med sammenlagt kr. 17.318.000 (kr. 19.186.000) gir et totalt inntektsbeløp på kr. 275.842.000 (kr. 254.478.000). Posten «Diverse inntekter» består av merinntekt kr. 6.900.000 (kr. 5.670.000) utover den bokførte verdi av 3 stk. DC-4 og 2 stk. DC-3 fly med reservedeler som ble solgt i regnskapsåret. Etter fradrag av driftskostnader for flytrafikken kr. 228.992.000 (kr. 214.891.000), administrasjonskostnader kr. 8.393.000 (kr. 8.753.000), og øvrige kostnader kr. 3.308.000 (kr. 4.515.000), gjenstår et overskudd for avskrivninger på kr. 35.149.000 (kr. 26.319.000).

Etter at avskrivninger er foretatt med kr. 28.140.000 (kr. 24.126.000), fremkommer et restbeløp på kr. 7.009.000 (kr. 2.193.000), som er anvendt til ytterligere avskrivninger på fly.

De ordinære avskrivninger, kr. 28.140.000, som hovedsakelig er foretatt etter samme prinsipper som i forrige regnskapsår, fordeler seg med kr. 22.301.000 (kr. 17.695.000) på fly, reservepropeller og andre reservedeler, kr. 1.086.000 (kr. 1.553.000) på eiendommer og innredninger og kr. 4.753.000 (kr. 4.878.000) på verkstedsinventar samt øvrig inventar og transportmidler.

De kostnader som SAS har hatt i regnskapsåret i forbindelse med innkjøpet av og utdanning til de nye DC-6B, er belastet årets drift.

Omsetningen ved verkstedsarbeider for fremmed regning — hovedsakelig utført ved SAS' verksteder på Kastrup — beløp seg til ca. 8,9 mill. kroner (ca. 7,3 mill. kroner). Resultatet av denne virksomhet inngår i «Øvrige driftsinntekter». Arbeidene på Kastrup er blitt belastet med andel i indirekte kostnader til et beløp av kr. 4.638.000. Tilsvarende kostnadsfordeling ble ikke gjort i foregående regnskapsår.

Hver dag går det store blomsterlaster fra Rivieraen til Norden med SAS.

Flyfrakt er en stadig voksende forretning.

Av det totale inntektsbeløp i regnskapsåret inkl. inntektene for salg av flymateriell utgjorde andre valutaer enn skandinaviske motverdien av ca. 203 mill. kroner (ca. 176 mill. kroner).

Anskaffelsesverdien av de 5 DC-6B som ble levert i regnskapsåret, utgjør kr. 33.233.000.

Under «Diverse kreditorer» inngår gjeld til Det Danske Luftfartsselskab A/S med kr. 1.063.000.

Av praktiske grunner inngår de forskjellige avregningskonti for trafikkinntekter på samme måte som hittil med et saldobeløp under «Diverse kreditorer».

Konsortiets utenlandske engagement er bokført til omregningskurser under hensyntagen til de risici som antas å foreligge.

De gjennom moderselskapene opptatte lån utgjorde pr. 30. september 1954 d.kr. 8.000.000 i Danmark, n.kr. 14.000.000 i Norge og sv.kr. 16.000 i Sverige.

Flymateriell og andre fysiske aktiva var den 1. oktober 1954 forsikret som følger:

Fly	ca. 168,0 mill. kroner
Reservemotorer, reservepropeller, reservedeler og tekniske lagerbeholdninger	» 90,1 » »
Bygninger og innredninger	» 5,5 » »
Verkstedsinventar og verktøy	» 13,6 » »
Øvrig inventar, transportmidler og lagerbeholdninger	» 24,2 » »

Et tilbakeblikk på de fire år som er gått siden det nuværende SAS ble dannet, viser en sterk utvikling av den skandinaviske luftfart. Sammenlignet med 1949 har SAS frem til det forløpne regnskapsårs utgang økt antallet produserte tonnkm. med 123 %. Antall solgte tonnkm. viser en økning på 103 %, og omsetningen har økt med 82 %. Utvidelse og modernisering av flyparken samt rasjonalisering av organisasjonen har medført en økning av produksjonen pr. ansatt med 87 %. Inntektsmessig er økningen pr. ansatt 85 %. SAS' økonomiske stilling har gjennomgått en suksessiv forbedring. Bortsett fra en mindre økonomisk støtte til innenrikstrafikken, har SAS ikke mottatt noe driftstilskudd av offentlige midler. Det har hittil ikke vært nødvendig å benytte seg av de garantier på visse beløp som de tre stater i forbindelse med opprettelsen av SAS stilte overfor moderselskapene DDL, DNL og ABA og for eventuelle tap i de første fem år av SAS' virksomhet.

Veiviser på Bodos moderne flyplass.

Angående fordelingen av virksomheten mellom de tre land med hensyn til antallet av ansatt teknisk og administrativt personale, henvises til de oppgaver som er tatt med

under rubrikken «Organisasjon» (side 14). Antall arbeidere ansatt ved SAS' verksteder på Kastrup, Fornebu og Bromma utgjorde ved utgangen av siste regnskapsår henholdsvis 602, 319 og 597. Antall direkte arbeidstimer på verkstedene var i regnskapsåret henholdsvis 855.000, 452.000 og 744.000, hvorav henholdsvis 254.000, 404.000 og 711.000 ble anvendt til egne arbeidere. Salgsmessig fordeler virksomheten i regnskapsåret seg slik at av det totale salg i Skandinavia faller 22,4 % på Danmark, 22,8 % på Norge og 54,8 % på Sverige.

SAS' administrerende direktør helt fra konsortiets opprettelse i oktober 1950, Per A. Norlin, har ved utgangen av 1954 fratrudd sin stilling i SAS. Som direktør Norlins etterfølger har Styret utsett direktør Henning Throne-Holst.

Direktør Norlin har i mer enn 30 år virket innenfor den skandinaviske luftfart. Han har derved gjort en omfattende og alminnelig anerkjent innsats på den internasjonale luftfartsvirksomhets område. I hans energiske og helhjertede arbeide for den skandinaviske luftfart, har hans betydelige kjennskap til og erfaringer i de internasjonale luftfartsforhold i høy grad kommet SAS til gode. Når direktør Norlin nu trekker seg tilbake fra ledelsen av SAS, vil SAS' Styre fremføre en varm takk til ham for den betydelige innsats han har gjort for den skandinaviske luftfarts oppbygging og utvikling.

Til personalet i Skandinavia og utlandet vil SAS' Styre rette en takk for interessert og fremgangsrikt arbeide i året som er gått.

Ved en bedømmelse av SAS' fremtid på lengre sikt, kan man ikke se bort fra den stadig økende konkurranse og de hindringer for trafikkutviklingen som de nasjonale bestrebelse til beskyttelse av egne selskaper i de fleste land utgjør. Særlig følsom for disse proteksjonistiske bestrebelse må de selskaper anses å være som i likhet med SAS i luftfartspolitisk henseende har en mindre gunstig geografisk beliggenhet. Den hurtige tekniske utvikling på flymateriellets område stiller dessuten store krav til luftfartsselskapene hva investeringer angår. Fremtidsutsiktene bør derfor fortsatt bedømmes med forsiktighet.

Denne årsberetning samt regnskapene som er godkjent av SAS' Styre, er etter bemyndigelse av Styret blitt undertegnet av SAS' arbeidsutvalg.

København, Oslo, Stockholm
i januar 1955.

PER M. HANSSON

M. WALLENBERG

P. KAMPMANN

AXEL

AXEL GJÖRES

E. F. ECKHOFF



SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DENMARK - NORWAY - SWEDEN

Vinnings- og Tapskonto 1. oktober 1953—30. september 1954

(i 1.000 svenske kroner)

UTGIFTER

Driftskostnader for flytrafikken	228.992
Administrasjonskostnader	8.393
Øvrige kostnader	3.308
Avskrivninger	28.140
Restbeløp som anvendes til ytterligere avskrivninger.....	7.009
	Kroner 275.842

INNTEKTER

Trafikkinntekter etter fradrag av provisjoner	258.524
Øvrige driftsinntekter	9.180
Tilskudd til innenrikstrafikken	1.238
Diverse inntekter	6.900
	Kroner 275.842

København, Oslo, Stockholm
i januar 1955.

H. THRONE-HOLST
Adm. dir.

/ Harald Bernström

PER M. HANSSON

M. WALLENBERG

P. KAMPMANN

AXEL

AXEL GJÖRES

E. F. ECKHOFF

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DENMARK - NORWAY - SWEDEN

Status pr. 30. september 1954

(i 1.000 svenske kroner)

AKTIVA

Fly:			
Saldo pr. 1/10 1953	83.819		
Nettoøkning i løpet av året	31.156		
	<hr/>	114.975	
Avskrevet i løpet av året	20.491	94.484	
Reservemotorer, reservepropeller, reservedeler:			
Saldo pr. 1/10 1953	49.257		
Nettominskning i løpet av året	3.618		
	<hr/>	45.639	
Avskrevet i løpet av året	8.819	36.820	
Forskuddsbetalinger for bestilt flymateriell		3.409	
Eiendommer og innredninger:			
Saldo pr. 1/10 1953	3.737		
Nettoøkning i løpet av året	770		
	<hr/>	4.507	
Avskrevet i løpet av året	1.086	3.421	
Verkstedsinventar:			
Saldo pr. 1/10 1953	4.468		
Nettoøkning i løpet av året	449		
	<hr/>	4.917	
Avskrevet i løpet av året	2.138	2.779	
Øvrig inventar og transportmidler:			
Saldo pr. 1/10 1953	5.413		
Nettoøkning i løpet av året	1.521		
	<hr/>	6.934	
Avskrevet i løpet av året	2.615	4.319	
Lagerbeholdninger		2.771	
Pågående verkstedsarbeider		778	
Diverse debitorer		46.275	
Obligasjoner		15.569	
Kasse- og bankbeholdninger		31.158	
		<hr/>	
	Kroner	241.783	

PASSIVA

Moderselskapene:			
ABA (3/7)	67.500		
DDL (2/7)	45.000		
DNL (2/7)	45.000	157.500	
	<hr/>		
Diverse kreditorer		68.126	
Lån		16.157	
		<hr/>	
	Kroner	241.783	
Ansvars- og garantiforpliktelser	Kroner	868	
Pantsettelsler	Kroner	361	

København, Oslo, Stockholm
i januar 1955.

H. THRONE-HOLST
Adm. dir. / Harald Bernström

PER M. HANSSON M. WALLENBERG P. KAMPMANN
AXEL AXEL GJÖRES E. F. ECKHOFF

Ovanstående vinst- och förlust- samt balansräkningar överensstämmer med konsortiets räkenskaper, vilka äro reviderade av undertecknade revisorer enligt vår i januari 1955 avlämnade revisionsberättelse.

SETH SVENSSON Centralanstalten for Revision ANDREAS GJEMS
FRANS BRUUN CARL JOHAN THORSEN
OSCAR JELF HARALD HØST CHRISTIAN BLOM

Revisionsberättelse

Undertecknade, som enligt § 11 i konsortialavtalet av den 8 februari 1951 mellan AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) samt Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) utsetts till revisorer i

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
Denmark — Norway — Sweden

få efter fullgjort uppdrag härmed till moderbolagen avgiva berättelse för räkenskapsåret 1 oktober 1953 — 30 september 1954.

Årsredovisningen, som även inkluderar SAS Inc., New York, SAS Ltd., London samt övriga dotterbolag, har granskats av oss, varjämte vi tagit del av räkenskaper, protokoll och andra handlingar, som lämna upplysningar om konsortiets ekonomi och

förvaltning, samt i övrigt vidtagit de granskningsåtgärder vi ansett erforderliga.

SAS Interna Revisionsavdelning, som arbetar efter en av oss godkänd instruktion, har löpande siffergranskat konsortiets räkenskaper och vi ha under året och i samband med bokslutet erhållit rapporter över den sålunda företagna granskningen.

Räkenskaperna äro förda med god ordning och noggrannhet.

Såsom framgår av årsredovisningen redovisas — sedan avskrivningar verkstälts — för tiden 1/10 1953 — 30/9 1954 varken vinst eller förlust.

Vi tillstyrka att den framlagda av oss påtecknade balansräkningen per den 30/9 1954 fastställs och att direktionen, arbetsutskottet och styrelsen beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsårets förvaltning.

Stockholm i januari 1955

SETH SVENSSON	Centralanstalten for Revision	ANDREAS GJEMS
FRANS BRUUN	CARL JOHAN THORSEN	
OSCAR JELF	HARALD HØST	CHRISTIAN BLOM



