



FÖRVALTNINGS – OCH
REVISIONSBERÄTTELSE
FÖR RÄKENSKAPSÅRET
1.10.1950 – 30.9.1951.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
DENMARK – NORWAY – SWEDEN



FÖRVALTNINGS – OCH
REVISIONSBERÄTTELSE
FÖR RÄKENSKAPSÅRET
1.10.1950 – 30.9.1951.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

DENMARK – NORWAY – SWEDEN

SAS STYRELSE

(Styrelserna för DDL, DNL och ABA)

DDL DANMARK		
H. K. H. Prins Axel	P. Christensen	P. Kampmann
H. Bech-Bruun	F. Grünfeld	A. Krog
C. Bollerup-Madsen	J. Chr. Jensen-Broby	J. A. Körbing
H. P. Christensen		
DNL NORGE		
<i>Ordinarie medlemmar:</i>		
N. Astrup	P. M. Hansson	E. Lothe
E. F. Eckhoff	E. Isdahl	Chr. Fr. Scheel
<i>Suppleanter:</i>		
K. Bonden	S. Haug	J. Ihlen
O. Evensen	J. Horn	O. Chr. Malterud
ABA SVERIGE		
<i>Ordinarie medlemmar:</i>		
C. Florman	S. Holgersson	R. Wahrgren
A. Gjöres	E. Högberg	M. Wallenberg
D. Hall	O. Malmberg	E. Wijk
R. von Heidenstam	G. Nilsson	H. Winberg
T. Hèrnod	F. Severin	
<i>Suppleanter:</i>		
T. Christoffersen	A. Ax:son Johnson J:r	B. Lindskog
F. Fessé	G. Lager	O. Sahlin

Ordförande i SAS styrelse och arbetsutskott 1952

M. Wallenberg, ordf.
P. Kampmann, 1. vice ordf.
P. M. Hansson, 2. vice ordf.

SAS ARBETSUTSKOTT

<i>Ordinarie medlemmar:</i>	<i>Suppleanter:</i>
H. K. H. Prins Axel	P. Christensen
E. F. Eckhoff	Chr. F. Scheel
A. Gjöres	F. Severin
P. M. Hansson	E. Isdahl
P. Kampmann	H. Bech-Bruun
M. Wallenberg	S. Holgersson

SAS DIREKTION

Per A. Norlin Verkställande direktör	V. J. Rasmussen v. verkställande direktör
Per M. Backe v. verkställande direktör	

Förvaltningsberättelsen avfattas på språket i det land, där styrelsens ordförande det år berättelsen utgives är bosatt.

Bildandet av det nya SAS

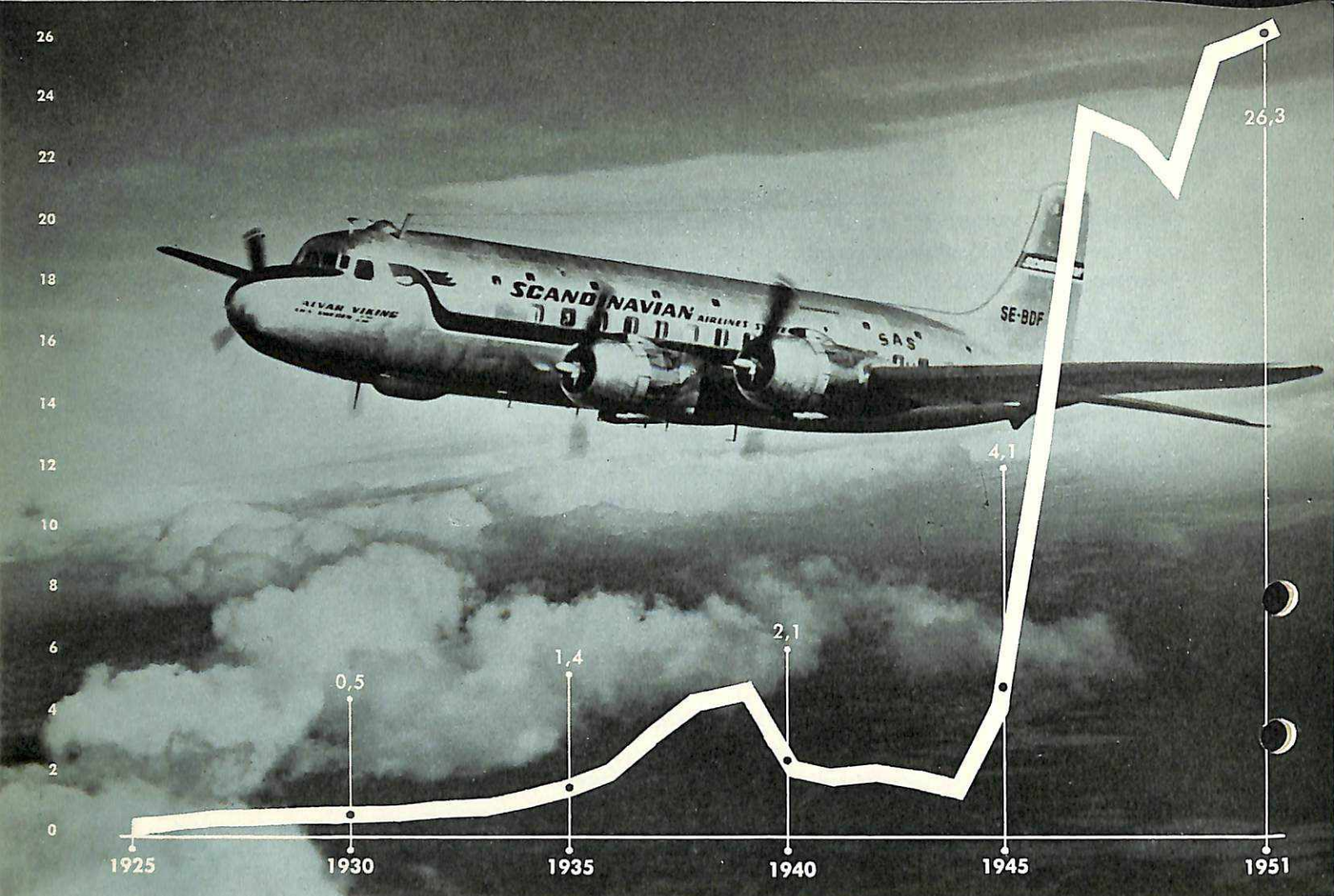
Det nuvarande konsortiet Scandinavian Airlines System, Denmark—Norway—Sweden (SAS) bildades genom ett den 8 februari 1951 mellan AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) ingånget avtal. Konsortialavtalet, vilket godkänts av statsmakterna i Danmark, Norge och Sverige, utgör slutledet i den utveckling av skandinaviskt samarbete på den kommersiella luftfartens område, som pågått sedan ett flertal år tillbaka. Jämlikt avtalet, vilket gäller retroaktivt fr.o.m. den 1 oktober 1950 t.o.m. den 30 september 1975 och ersätter tidigare samarbetsavtal, ha moderbolagen helt överfört sina flygtrafikrörelser avseende såväl den internationella trafiken som bolagens inrikestrafik i de tre länderna på det nya SAS per den 1 oktober 1950, och SAS har per sagda dag övertagit moderbolagens rättigheter och förpliktelser samt, med vissa undantag, moderbolagens tillgångar och skulder. Bland tillgångar som icke övertagas av SAS ingår fast egendom i de tre länderna, vilken i stället uthyres till SAS. Parternas andelar i konsortiet äro desamma, som gällt inom det tidigare samarbetet, nämligen för ABA 3/7, för DDL 2/7 och för DNL 2/7. Gentemot tredje man svara parterna solidariskt för konsortiets alla förpliktelser. Konsortiets högsta beslutande organ är dess styrelse, vilken utgöres av medlemmarna i moderbolagens styrelser.

I förhållande till allmänheten innebär bildandet av det nya SAS inga ändringar, då all moderbolagens trafik sedan 1948 utförts under namnet Scandinavian Airlines System (SAS). Det är samarbetsformen som nu ändrats på grund av de under åren vunna erfarenheterna.

Skapandet av det nya SAS har — särskilt mot bakgrund av de stora driftunderskott som under åren 1947—1949 uppstodo för de skandinaviska flygbolagen — haft som huvudsyfte att giva den skandinaviska luftfarten en sund ekonomisk utveckling. Den skandinaviska karaktären hos SAS har kommit till uttryck bl. a. däri att verksamheten skall så nära förhållandet 3—2—2 som möjligt fördelas på de tre länderna.

I anslutning till det nya SAS' bildande ha de tre skandinaviska staternas regeringar dels ingått ett avtal avseende vissa särskilda, med det skandinaviska luftfartssamarbetet sammanhängande frågor dels träffat en överenskommelse om viss ekonomisk garanti åt moderbolagen under de första fem åren. I anspråk tagna garantimedel skola återbetalas av senare uppkommande överskott. I den statliga utredning, som föregått konsortiets bildande, har förutsatts, att eventuell beskattning kommer att ske genom moderbolagen. Valutafrågorna mellan de tre staterna i samband med den löpande driften ha reglerats genom en särskild överenskommelse mellan ländernas centralbanker. Med hänsyn till nödvändigheten av att ensartade koncessionsvillkor för SAS' verksamhet gälla i de tre länderna ha efter förhandlingar mellan myndigheterna och SAS/moderbolagen nya likalydande koncessioner, gällande till den 1 oktober 1975, utfärdats för moderbolagen, vilka överfört sina rättigheter och förpliktelser enligt koncessionerna på SAS.

SAS har övertagit moderbolagens medlemskap i International Air Transport Association (IATA).



Flygkilometer (Miljon pr år)

Organisation

Den nuvarande organisationen består av ett huvudkontor, beläget i Stockholm och inrymmande den centrala ledningen för administration, ekonomi, operation, trafik och försäljning, samt ett regionalkontor i vardera Danmark, Norge och Sverige. Åt regionalkontoren äro anförtrodda försäljnings- och övriga lokala uppgifter i respektive land. Den tekniska verksamheten, vilken är uppdelad på de i de tre länderna befintliga, av moderbolagen tidigare bedrivna verkstäderna, sorterar administrativt under respektive regionalkontor. All personal inom huvudkontoret och regionalkontoren har rekryterats bland moderbolagens och de förutvarande samarbetsorganen OSAS' och ESAS' av mångårigt arbete inom luftfarten erfarna personal. Inom huvudkontoret tjänstgöra både danskar, norrmän och svenskar, medan — med enstaka undantag — personalen inom regionalkontoren är av vederbörande lands egen nationalitet.

Den utomskandinaviska organisationen var redan tidigare gemensam. Nya utlandsrepresentationer ha under verksamhetsåret upprättats i USA (Philadelphia och Detroit), Japan (Tokio) och Libanon (Beirut), och vissa av de tidigare bestående utlandsrepresentationerna ha försäljningsmässigt utbyggt. Representationen i Polen (Warszawa) har indragits på grund av att trafiken till detta land nedlagts.

Den 30/9 1951 uppgick personalen inom huvudkontoret till 823, inom Region Sverige till 2.038, inom Region Danmark till 1.629, inom Region Norge till 1.177 och i utomskandinaviska länder till 963, utgörande tillsammans 6.630.

SAS' nya organisation trädde i verksamhet i maj 1951, och det är naturligt, att organisationen ännu icke kunnat få sin slutliga utformning och den anpassning, som endast en längre tids verksamhet kan medföra. Den nuvarande organisationen torde dock utgöra en god grundval för en fortsatt utveckling.

Flygmateriel

SAS har enligt konsortialavtalet från moderbolagen övertagit dessas flygplan, i allt 59 stycken, nämligen

- 14 st. 4-motoriga Douglas DC-6, varav två av typen DC-6B i beställning för leverans under våren 1952,
- 9 st. 4-motoriga Douglas DC-4
- 26 st. 2-motoriga Douglas DC-3 resp. C-47
- 6 st. 2-motoriga SAAB Scandia
- 2 st. 4-motoriga Sandringham (sjöflygplan)
- 2 st. 3-motoriga Junker Ju-52 (sjöflygplan).

I konsortialavtalet ha ej såsom övertagen flygmateriel redovisats 8 st. DC-3, vilka efter den 1/10 1950 försålts fram till avtalets undertecknande i februari 1951.

Scandiaflygplanen med plats för 24—32 passagerare insattes i trafik under våren 1951 på vissa skandinaviska och andra inomeuropeiska linjer. Då det av hänsyn till konkurrensen och det förutsedda införandet av turistklassstrafik (varom mera nedan) befunnits nödvändigt att utöka den 4-motoriga flottan med modernaste materiel, har SAS beställt ytterligare 6 st. DC-6B hos Douglas Aircraft Co., Inc. i USA för leverans under hösten 1952. DC-6B-planen äro avsedda att insättas på de interkontinentala linjerna, i första hand Nordamerika-linjen. Kontraktetspriset för dessa flygplan jämte reservmateriel uppgår till cirka 12 milj. US\$. Av DC-3-flygplanen ha 4 st. försålts tillsammans med reservmateriel och ett utranterats. Sandringham-flygplanen, vilka använts i norsk inrikestrafik, ha upplagts för försäljning. Frågan om en modernisering av SAS' 2-motoriga flygplansflotta är under utredning.

Den tekniska tillsynen av flygplanen omhändervades av SAS' verkstäder i Köpenhamn, Oslo och Stockholm. SAS har övertagit DDLs och DNLs hyresförhållanden beträffande hangar- och verkstadsbyggnader i Köpenhamn (Kastrup) resp. Oslo (Fornebu) samt av ABA förhyrt dess hangar- och verkstadsbyggnader i Stockholm (Bromma). Tillsynsarbetet är uppdelat så, att DC-6-materielen överses i Stockholm, DC-4-materielen i Köpenhamn och Scandia- och DC-3-materielen i Oslo. För att uppnå största möjliga utnyttjning av den samlade verkstadskapaciteten har SAS åtagit sig tekniska arbeten även för främmande flygbolag och andra. Dyliga främmande arbeten utföras företrädesvis i Köpenhamn, där den nya hangar III med verkstäder färdigstälts under det gångna verksamhetsåret.

Trafiken

Genomförandet av trafiken har under verksamhetsåret varit tillfredsställande.

Trafiken har i stort sett omfattat samma linjenät som det av moderbolagen och OSAS under senare år trafikerade. Som viktigare ändringar under våren 1951 kunna noteras Asien-linjens förlängning till Tokio, öppnandet av en ny linje Köpenhamn—Helsingfors, återupptagandet av trafiken på linjen Stockholm—Oslo, vilken på grund av bristande trafikunderlag varit



Betald personkm (1.000 pr år)

nedlagd sedan hösten 1949, öppnandet av en direkt nattlinje Stockholm—Paris, övergång från DC-3 till DC-4 på linjen Oslo—London samt öppnandet av en fraktklinje med DC-4 från Köpenhamn till New York via Hamburg. Under sommartrafiken 1951 användes Stavanger försöksvis som mellanlandningsplats på Nordamerika-linjen. Efter den 1 oktober 1951 har den ena veckoturen på Sydamerika-linjen förlängts till Santiago de Chile. På Fjärran Östern-linjen sker numera mellanlandning i Okinawa i stället för i Hongkong. Linjen Köpenhamn—Prag—Wien—Rom har inställts. Trafiken Malmö—Köpenhamn utföres innevarande vinter för SAS' räkning av firma M. Ahrenberg.

Under verksamhetsåret bedrev SAS kommersiell reguljär luftfart mellan Skandinavien och följande utomskandinaviska länder och städer:

EUROPA

Belgien (Brüssel), England (Glasgow, London), Finland (Helsingfors), Frankrike (Nizza, Paris), Grekland (Athen), Holland (Amsterdam), Italien (Milano, Rom), Portugal (Lissabon), Schweiz (Genève, Zürich), Spanien (Madrid), Tjeckoslovakien (Prag), Tyskland (Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München, Stuttgart), Österrike (Wien).

NORDAMERIKA

Kanada (Gander), USA (New York).

SYDAMERIKA

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

AFRIKA

Egypten (Kairo), Franska Västafrika (Dakar), Kenya (Nairobi), Sudan (Khartoum).

ASIEN

Indien (Calcutta), Iran (Teheran), Israel (Lydda), Japan (Tokio), Libanon (Beirut), Pakistan (Karachi), Syrien (Damaskus), Thailand (Bangkok), Turkiet (Istanbul).

SAS har, emot viss ekonomisk ersättning från myndigheterna i vederbörande land, upprätthållit trafik under hela verksamhetsåret eller perioder därav på i huvudsak följande skandinaviska inrikeslinjer:

DANMARK

Köpenhamn—Aalborg
Köpenhamn—Aarhus
Köpenhamn—Aarhus—Aalborg
Köpenhamn—Rønne

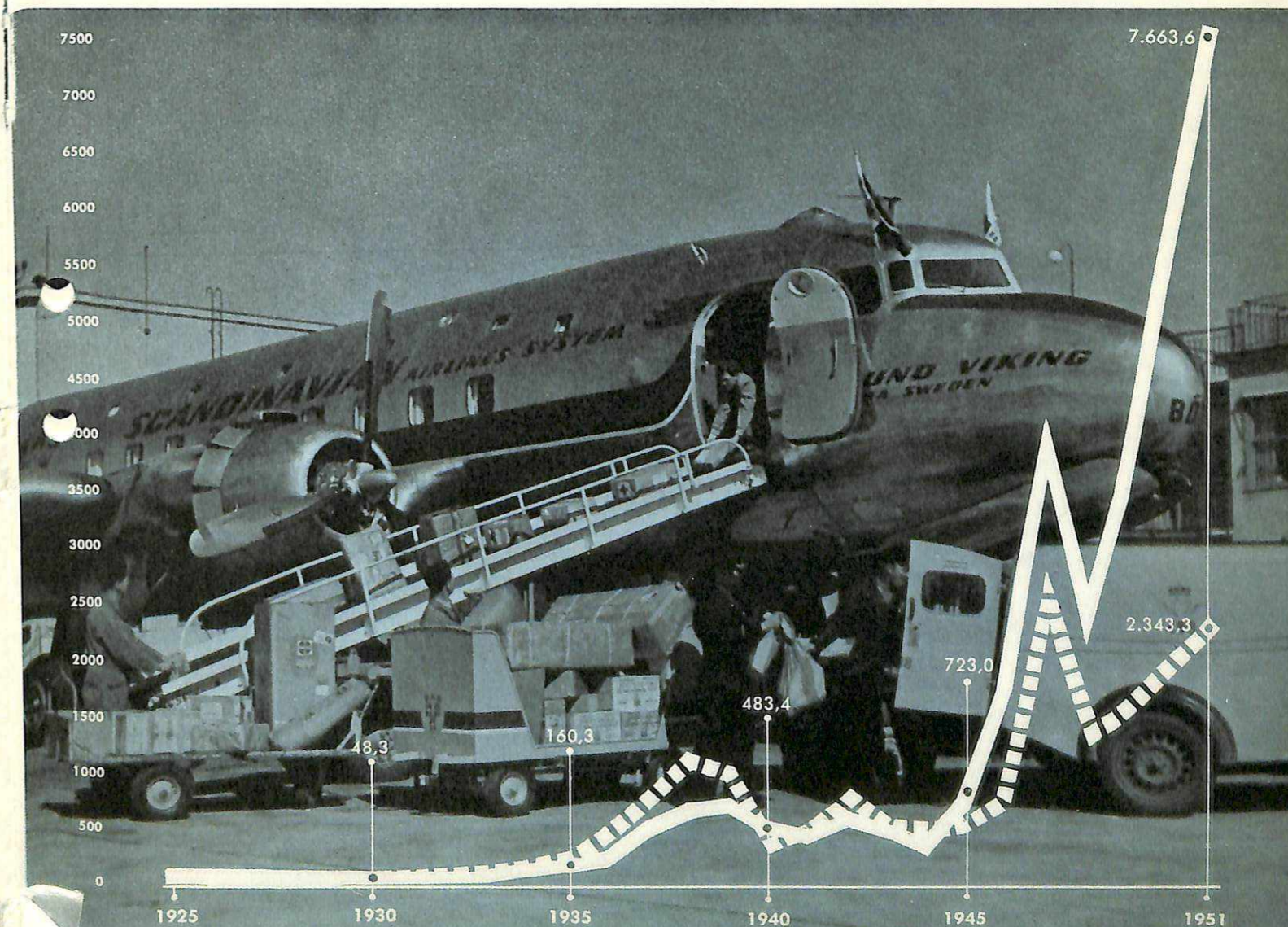
NORGE

Oslo—Bergen
Oslo—Trondheim—Bodö—Harstad—Tromsø
Tromsø—Alta—Hammerfest—Vadsö—Kirkenes

SVERIGE

Stockholm—Malmö
Stockholm—Luleå
Stockholm—Sundsvall/Härnösand
Stockholm—Visby
Visby—Norrköping

Frakt och Post (Ton pr år) —
Frakt ■■■ Post ■■■■





På Göteborg, Kristiansand och Stavanger har viss inrikestrafik upprätthållits genom mellanlandningar på internationella linjer, varjämte viss chartertrafik utförts mellan Köpenhamn och Bluie West I på Grönland. Under en kortare del av högsäsongen 1951 har dessutom upprätthållits trafik på en linje Visby—Malmö.

För den danska trafiken uppgick tillskottet av offentliga medel till dkr. 1.142.000:— för verksamhetsåret varjämte bl. a. befrielse från erläggande av flygplatsavgifter åtnjutits i viss utsträckning, för den norska trafiken till nkr. 2.600.000:— för sommarperioden 1951 och för den svenska trafiken till skr. 870.000:— för verksamhetsåret.

Trafiken på de norska inrikeslinjerna fortgick t.o.m. den 29 september 1951. Trafiken mellan Köpenhamn och Aarhus/Aalborg inställdes i oktober 1951. Den svenska inrikestrafiken, för vilken statsanslag beviljats t.o.m. den 30/9 1952, fortgår i hitillsvarande utsträckning, dock att linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand är nedlagd under vinterperioden.

SAS har genom moderbolagen ingivit anbud till resp. stater om fortsatt bedrivande av inrikestrafik i de skandinaviska länderna mot vissa bidrag eller lättnader från det allmännas sida.

Nedanstående tablå visar en översikt över SAS' trafik under det gångna verksamhetsåret i jämförelse med perioden 1/10 1949—30/9 1950.

	Flygna km (000)	Offererade tonkm (000)	Betalda tonkilometer (000)				Lastfaktor i %	Befordrad last		
			Total summa	Passagerare och bagage	Frakt	Post		Antal passagerare	Kg frakt	Kg post
Linjetrafik totals:a 1949/50	23.455	108.359	59.349	46.562	9.655	3.132	54,8	425.348	5.657.003	2.004.922
1950/51	26.287	127.092	73.386	55.518	13.984	3.884	57,7	481.697	7.663.598	2.343.297
1950/51 i % av 1949/50	112,1	117,3	123,7	119,2	144,8	124,0				
1:o. Interkont. linjer 1949/50	10.030	58.237	35.256	27.118	5.924	2.214	60,5	63.466	1.215.702	351.208
1950/51	11.958	67.754	43.563	31.667	9.185	2.711	64,3	70.953	1.901.010	425.296
1950/51 i % av 1949/50	119,2	116,3	123,6	116,8	155,1	122,5				
2:o. Europeiska linjer 1949/50	10.594	43.539	20.807	16.606	3.461	739	47,8	247.642	3.905.443	1.227.884
1950/51	11.817	53.290	26.435	20.898	4.564	973	49,6	303.750	5.283.761	1.511.734
1950/51 i % av 1949/50	111,5	122,4	127,1	125,8	131,9	131,6				
3:o. Inrikes linjer 1949/50	2.830	6.582	3.286	2.837	271	178	49,8	114.240	535.858	425.830
1950/51	2.512	6.048	3.388	2.953	235	200	56,0	106.994	478.827	406.267
1950/51 i % av 1949/50	88,7	91,9	103,1	104,1	86,8	112,1				

SAS' totala trafikmässiga produktion under det gångna verksamhetsåret uppgick till 127 milj. tonkm i reguljär trafik, innebärande en ökning av 17,3 % i förhållande till perioden 1/10 1949—30/9 1950. Den sålda produktionen utgjorde 73 milj. tonkm motsvarande en ökning av 23,7 %. Detta gav en total betald lastfaktor av 57,7 mot 54,8 under 1949/50. Passagerartrafiken ökade med 19,2 %, frakten med icke mindre än 44,8 % och posten med 24 %. De interkontinentala linjerna omfatta 53,3 % av hela produktionen, varav på linjen mellan Skandinavien och Nordamerika belöper 32 milj. tonkm eller 25,2 % av totalproduktionen. Den största produktionsökningen hänför sig till europatrafiken med 22,4 % ökning, medan på de interkontinentala routernas produktionen ökade med 16,3 %.

AALBORG - AARHUS - ALTA - AMSTERDAM - ATHENS - BANGKOK - BEIRUT - BERGEN - BODOE - BREMEN - BRUSSELS - BUENOS AIRES - CAIRO - CALCUTTA - COPENHAGEN - DAKAR - DAMASCUS - DUSSELDORF - FRANKFURT/M - GANDER - GENEVA

★ STAVANGER - STOCKHOLM - STUTTGART - SUNDSVALL - TEHRAN - TEL-AVIV - TOKYO - TROMSØ - TRONDHEIM - VADSOE - VIENNA - VISBY - ZÜRICH

★ GLASGOW - GÖTTENBURG - HAMBURG - HÄMMERFEST - HARSTAD - HELSINKI - HONG-KONG - HAERNOESAND - ISTANBUL - KARACHI - KHARTOUM - KIRKENES



★ SANTIAGO - ROENNE - ROME - RIO DE JANEIRO - RECIFE - PRAGUE - PARIS - OSLO - NORRKOEPING - NICE - NEW YORK - NAIROBI - MUNICH - MONTEVIDEO - MILAN - MALMOE - MADRID - LULEÅ - LONDON - LISBON - KRISTIANSAND



Passagerare (1.000 pr år)

Vidare må nämnas den avsevärda uppgången i fraktrafiken på Nordatlantlinjen, där antalet betalda tonkm ökade med 63,7 % genom införandet av fraktlinjen Köpenhamn—New York, samt den anmärkningsvärda ökningen i trafiken på Fjärran Östern-linjen. Den säsongmässiga ökningen i passagerartrafiken på Nordatlanttrouten blev mindre än väntad under högsäsongen 1951, vilket fick till följd en nedskärning av frekvensen på linjen. Bidragande orsaker härtill torde ha varit de internationella politiska förhållandena, vilka synas ha avhållit ett stort antal turister från att resa till Europa på försommaren, samt den skärpta konkurrensen om trafiken på Nordatlanten. Det senare förhållandet har föranlett SAS att vidtaga vissa åtgärder för stärkande av försäljningsorganisationen i USA. Inrikestrafiken i Danmark bedrevs under verksamhetsåret i avsevärt reducerad omfattning i förhållande till året närmast före. Den norska inrikestrafiken visade oförändrad produktion med en betydligt bättre lastfaktor, och den svenska inrikestrafikens resultat utvisade en mindre förbättring. Vid sidan om den reguljära trafiken har SAS under verksamhetsåret bedrivit viss charterflygtrafik.

SAS har under verksamhetsåret haft samarbete med övriga internationella luftfartsbolag i tidtabells-, taxe- och andra frågor och har utfört viss europeisk trafik i poolsamarbete med andra bolag.

Befordringstaxan för Nordatlant-linjen har under verksamhetsåret höjts med 6%, medan taxorna för SAS' övriga linjer varit i stort sett oförändrade.

I fråga om passagerartrafiken går utvecklingen mot införande av olika transportklasser. I december 1951 träffades sålunda inom IATA beslut, varigenom flygbolagen medgivas rätt att införa s. k. turistklasstrafik på de nordatlantiska flyglinjerna från den 1 maj 1952. Turistklass innebär flera passagerarplatser i flygplanen än hittills och förenklad service. Baspriset för enkeltur London—New York har för turistklass fastställts till US\$ 270 mot nuvarande pris i standardklass av \$395. Man väntar sig därigenom nå ett bredare trafikunderlag och erhålla flera passagerare. Vid sidan av turistklasstrafiken kommer den nuvarande standardtrafiken med den större komforten att bestå och i fråga om SAS' trafik även att förbättras, då SAS kommer att i DC-6-flygplanen installera nya och bekvämare stolar, vilka på vissa flygningar även kunna användas som sovstolar. För SAS' del inledes turistklasstrafiken i början av maj 1952 med till en början fyra turer i veckan, vilka äro avsedda att till högsäsongen ökas.

Räkenskaper

Mot bakgrund av moderbolagens stora underskott under åren 1947—49 har det ekonomiska resultatet av SAS-verksamheten utvisat en successiv uppgång. Trafikresultaten ha förbättrats, en tendens som fortgått även under den tilländalupna delen av vintertrafikperioden 1951/52, och materielen och trafikorganisationen ha fått en effektivare utnyttjning. SAS' försäljning har intensifierats och intäkterna ökade under det gångna verksamhetsåret med cirka 18 % i förhållande till den närmast föregående 12-månadersperioden. Kostnaderna ha emellertid ökat genom löne- och prisstegringar, för vilka full kompensation icke erhållits på grund av eftersläpning i taxeökningar.

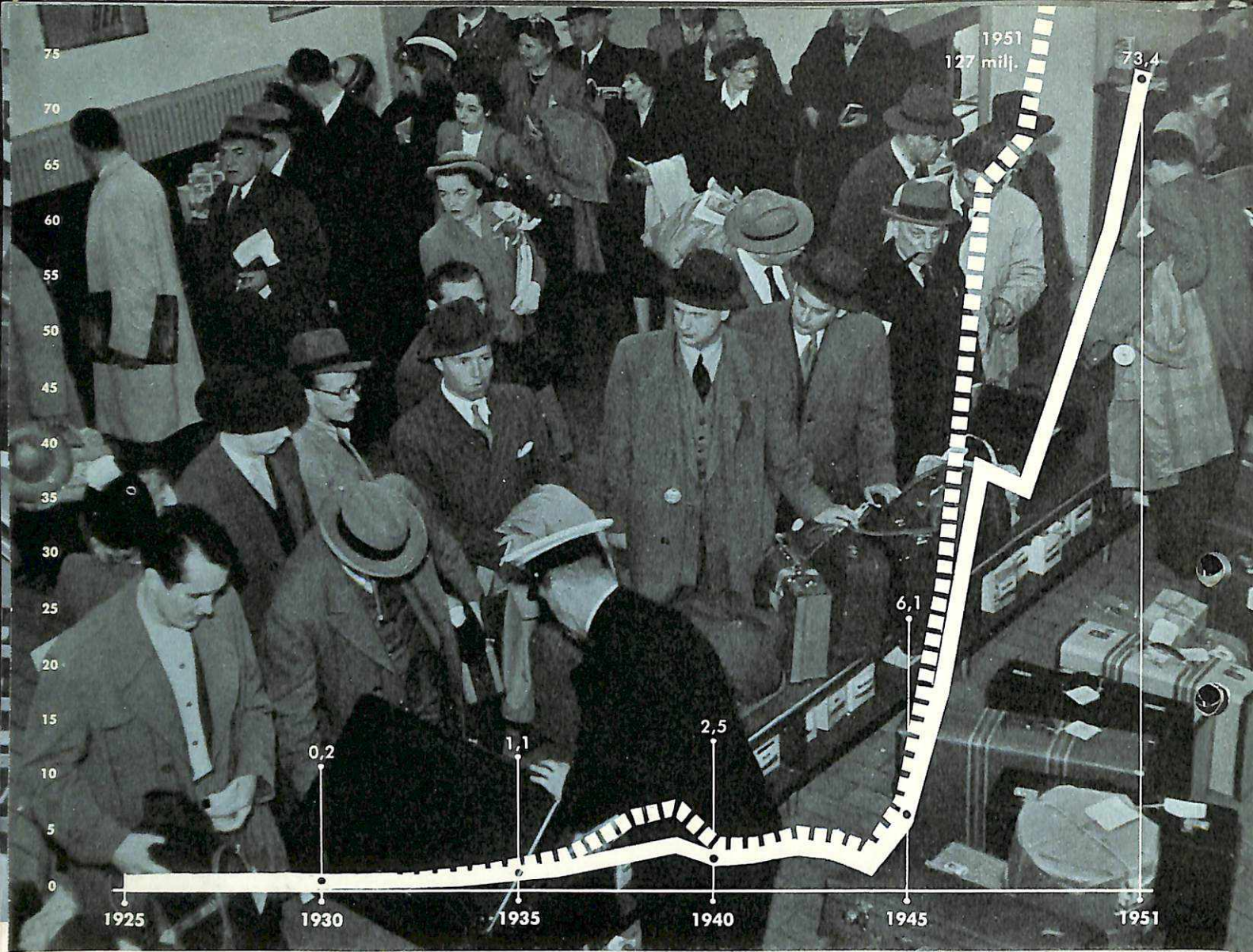
SAS' räkenskaper omfatta all den verksamhet som konsortiet jämte dotterbolag bedriver såväl inom som utom Skandinavien. Beträffande resultatet för det gångna verksamhetsåret hänvisas till bifogade vinst- och förlustsamt balansräkningar. Räkenskaperna äro uppgjorda i svenska kronor.

Räkenskaperna basera sig för den första delen av verksamhetsåret på de räkenskaper, som förts i de tre moderbolagen och i de tidigare OSAS och ESAS, vilka delvis arbetade efter skilda räkenskapssystem. Vidare grunda sig SAS' räkenskaper på en ingångsbalans omfattande de tillgångar och skulder, som av moderbolagen tillskjutits till konsortiet och beträffande vilka värderingen ännu icke kunnat definitivt slutföras. Vissa räkenskapsförhållanden komma att kunna slutligt justeras först under innevarande räkenskapsår.

Trafikintäkterna utgöra efter avdrag av provisioner kr. 171.891.884:87, som efter tillägg av övriga intäkter kr. 11.866.177:74 ger ett sammanlagt intäktsbelopp av kr. 183.758.062:61. Efter avdrag av driftskostnader, kr. 150.230.842:95, administrationskostnader, kr. 9.821.957:23, och diverse kostnader, kr. 3.838.819:68, kvarstår ett bruttoöverskott på verksamheten av kronor 19.866.442:75.

Efter att avskrivningar gjorts med kr. 17.328.277:75 framkommer ett överskott på verksamheten av kr. 2.538.165:—, som gottskrivits moderbolagens konto. Detta belopp kan dock icke utbetalas förrän de ovan nämnda eventuella justeringarna företagits.

Avskrivningarna, kr. 17.328.277:75, som företagits på basis av de värden, till vilka respektive tillgångar övertagits från moderbolagen, fördela sig med kr. 11.967.731:82 på flygplan, reservmotorer, reservpropellrar och andra reservdelar, kr. 1.067.830:10 på byggnader och inred-



Offererade tonkm ■■■
 Betalda tonkm ■■■
 (1.000 per år)

ningar samt kr. 4.292.715:83 på markutrustning m. m., vilka tillgångar i balansräkningen upptagits till sina värden efter gjorda avskrivningar.

SAS har icke upptagit några uppbyggnadskostnader såsom tillgångar och har ej heller aktiverat några egna sådana kostnader under verksamhetsåret. Av det sammanlagda intäktsbeloppet under verksamhetsåret å kronor 183.758.062:61 utgjordes cirka 115 milj. kr. av andra än skandinaviska valutor.

Posten »Förskottsbetalningar på flygmateriel» i balansräkningen omfattar i huvudsak de förskottsbetalningar som erlagts i samband med inköpet av ny DC-6B-materiel.

Konsortiets utländska engagemang äro bokförda till omräkningskurser, som inbegripa hänsynstaganden till de risker som bedömas föreligga.

SAS' styrelse vill begagna tillfället att framföra ett tack till alla myndigheter i de skandinaviska länderna som medverkat vid bildandet och starten av det nya SAS. Styrelsen tackar även SAS' personal hemma och utomlands för det goda arbete som utförts — delvis under svåra förhållanden på grund av verksamhetens omläggning — och som bidragit till förbättringen av det ekonomiska resultatet av SAS' verksamhet.

Även om sålunda SAS' ekonomi under senare år utvecklats i gynnsam riktning bör man, då det gäller att bedöma framtidsutsikterna, beakta osäkerheten i de internationella politiska förhållandena, vilka påverka en rörelse av SAS' karaktär. Man kan ej heller bortse från möjligheten av en försämring i rådande konjunkturförhållanden. En ofördelaktig inverkan på ekonomin ha de ständiga löne- och prisstegringarna.

Denna berättelse samt vinst- och förlust- och balansräkningarna, som godkänts av SAS' styrelse, ha med stöd av utav styrelsen givet bemyndigande undertecknats av SAS' arbetsutskott.

Köpenhamn, Oslo, Stockholm
 i mars 1952.

M. Wallenberg
 Axel

P. Kampmann
 E. F. Eckhoff

Per M. Hansson
 Axel Gjores

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Denmark - Norway - Sweden

Vinst- och förlusträkning 1/10 1950 — 30/9 1951

(i svenska kronor)

KOSTNADER

Driftskostnader	150.230.842:95
Administrationskostnader	9.821.957:23
Diverse kostnader	3.838.819:68
Avskrivningar	17.328.277:75
Överskott	2.538.165:—
	Kronor 183.758.062:61

INTÄKTER

Trafikintäkter efter avdrag av provisioner	171.891.884:87
Övriga driftsintäkter	7.241.927:51
Diverse intäkter	1.013.912:13
Bidrag till inrikestrafik	3.610.338:10
	Kronor 183.758.062:61

Köpenhamn, Oslo, Stockholm
i mars 1952.

<i>M. Wallenberg</i>	<i>P. Kampmann</i>	<i>Per M. Hansson</i>
<i>Axel</i>	<i>E. F. Eckhoff</i>	<i>Axel Gjores</i>

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Denmark - Norway - Sweden

Konsoliderad balansräkning per den 30 september 1951

(i svenska kronor)

AKTIVA

Byggnader och inredningar	4.151.198:54
Flygplan	50.119.131:79
Reservmotorer, reservpropellrar och andra reservdelar ..	43.604.551:73
Förskottsbetalningar på beställd flygmateriel	17.766.806:68
Markutrustning m. m.	14.915.889:71
Diverse materiel	5.042.055:34
Pågående verkstadsarbeten	612.930:21
Diverse debitorer	40.516.900:75
Obligationer	3.663.122:94
Kassa- och bankbehållningar	22.381.631:27
	Kronor 202.774.218:96

PASSIVA

Moderbolagen	
Tidigare insatskapital i SAS	20.650.000:—
ABA	58.650.000:—
DDL	39.100.000:—
DNL	39.100.000:—
	157.500.000:—
Diverse kreditorer	42.736.053:96
Överskott	2.538.165:—
	Kronor 202.774.218:96

Ansvarförbindelser	Kronor 526.741:—
Garantiförbindelser	Kronor 187.650:—
Ställda panter	Kronor 20.000:—

Köpenhamn, Oslo, Stockholm
i mars 1952.

<i>M. Wallenberg</i>	<i>P. Kampmann</i>	<i>Per M. Hansson</i>
<i>Axel</i>	<i>E. F. Eckhoff</i>	<i>Axel Gjores</i>

Ovanstående vinst- och förlust- samt balansräkningar överensstämmer med konsortiets räkenskaper, vilka äro reviderade av undertecknade revisorer enligt vår den 1 mars 1952 avlämnade revisionsberättelse.

Seth Svensson.

Centralanstalten for Revision	<i>Andreas Gjems</i>	<i>Christian Blom</i>
<i>Frans Bruun</i>	<i>Jens Lön</i>	<i>Oscar Jelf</i>

REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknade, 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) utsedda revisorer, få efter fullgjort uppdrag härmed till moderbolagen avgiva berättelse för räkenskapsåret 1 oktober 1950—30 september 1951.

Vi ha granskat årsredovisningen, som även inkluderar SAS Inc., New York, SAS Ltd., London, AB SAS Flygrestauranger samt övriga dotterbolag, tagit del av bolagens räkenskaper, genomgått protokoll och andra handlingar, som lämna upplysningar om konsortiets ekonomi och förvaltning samt i övrigt vidtagit de granskningsåtgärder vi ansett erforderliga.

Konsortiets räkenskaper ha under året löpande siffergranskats av SAS Interna Revisionsavdelning, som arbetar efter en av oss godkänd instruktion.

Den Interna Revisionsavdelningen har även till oss avgivit rapporter och berättelser över sitt arbete.

Såsom framgår av förvaltningsberättelsen, ha vissa värden i balansräkningen per 30/9 1951 ännu icke definitivt kunnat fastställas. Detta beror dels på vissa inre organisatoriska förhållanden inom SAS, dels därpå, att värderingen av moderbolagens tillskott till SAS ännu icke är definitivt klar.

Med hänsyn härtill har styrelsen föreslagit, att den redovisade vinsten, kr. 2.538.165:—, icke kommer att utbetalas, förrän definitiva justeringar företagits. Revisorerna biträda detta förslag.

Med de förbehåll, som härav följa, tillstyrka vi,

att den förvaltningsberättelsen bifogade balansräkningen per 30/9 1951 fastställs samt

att direktionen, arbetsutskottet och styrelsen beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsårets förvaltning.

Stockholm den 1 mars 1952.

Seth Svensson

Centralanstalten for Revision
Frans Bruun

Andreas Gjems
Jens Lön

Christian Blom
Oscar Jelf

