

STYRELSEBERÄTTELSE

Öfver

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

OVERSEAS DIVISION

REKONSTRUKTIONÅRET 1948

År 1948 har för den internationella luftfarten varit synnerligen besvärligt. Dessas besvärigheter ha åvett sig gällande vad beträffar SAS interkontinentala verksamhet. Hertil kommer ytterligare den strejk, som utbröt på AB Aerotransports verksamhet i Stockholm i november 1947 och som löst bilades i mitten av april månad 1948. Under denna strejk minskades våra trafikintäkter starkt emellertid vår trafik på Stockholm och Oslo delvis ersattes. Passagerare, post och frakt måste vidarebefordras med järnväg från Köpenhamn till Oslo samt Stockholm och vice versa. Reparation och underhåll av vår flygplanspark utfördes på ABAs verkstad i Stockholm. Då strejken utbröt, måste denna verksamhet överflyttas till ABAs verkstad i Köpenhamn, vilket orsakade betydande överskostnader. Man hade emellertid insett att val för så vitt icke verksamheten i sin helhet skulle avstannas. Efter strejkens inläggande förlopte ytterligare en viss tid, innan förhållandena blevo normala.

Värnaktiderna visade sig vara ett mycket stort problem. Emellertid förefanns redan under våren för Nordamerika-linjen vidaregående så stark efterfrågan beträffande bogseringen, att tillräckligt praktiskt taget lörlösa i önsigande riktning under sommarmånaderna och i vartgånge under vintern. Emellertid orsakade den starkt utgående politiska spänningen att ett besvärligt antal arbetslöshetssökare var förväntningar med besvärigheter. Vid årsskiftet 1948 gjordes en avsevärd förbättring gällande. Densamma uttruffade emellertid så sent, att den icke kunde avhjälpa årets dåliga ekonomiska resultat.

Den vid årsskiftet intruffade lärofrågan minskades delvis den från Europa stigande strömmen av emigranter till Nord och Sydamerika men härutöver har också örekommit en ökning av den normala trafiken. Inskaffandet av våra nya DC-6:or torde ha medverkat till denna ökning. Nedanstående uppställning gagnar en översikt öfver trafiken:

	Både utifrån			Nordamerika			Sydamerika		
	1947	1948	1948 % av 1947	1947	1948	1948 % av 1947	1947	1948	1948 % av 1947
Antal passagerare	707	759	107	680	631	93	57	165	289
Placering 1.000 kg	1.470	1.301	89	1.145	1.100	96	1.220	1.111	91
<b>Passagerarna</b>									
Antal passagerare	18.000	21.100	117	16.200	16.200	100	1.700	6.000	353
1.000 pass. 1.000 kg	109.000	104.000	95	100.000	100.000	100	1.700	45.000	265
<b>Frakt</b>									
Belastning 1.000 kg	14.000	13.700	98	10.000	10.000	100	1.700	10.000	588
1.000 ton 1.000 kg	1.500	1.200	80	1.200	1.200	100	200	1.000	500
<b>Post</b>									
Belastning 1.000 kg	10.000	10.000	100	10.000	10.000	100	1.000	10.000	100
1.000 ton 1.000 kg	1.000	1.000	100	1.000	1.000	100	1.000	1.000	100

# STYRELSEBERÄTTELSE

för

## SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Overseas Division (OSAS)

för

räkenskapsåret 1948

År 1948 har för den internationella luftfarten varit synnerligen besvärligt. Dessa besvärligheter ha ävenledes gjort sig gällande vad beträffar SAS interkontinentala verksamhet. Härtill kommer ytterligare den strejk, som utbröt på AB Aerostrafikens verkstäder i Stockholm i november 1947 och som först bilades i mitten av april månad 1948. Under denna strejk minskades våra trafikintäkter starkt, enär vår trafik på Stockholm och Oslo delvis lamslogs. Passagerare, post och frakt måste vidarebefordras med järnväg från Köpenhamn till Oslo samt Stockholm och vice versa. Reparation och underhåll av vår flygplanspark utfördes på ABA:s verkstäder i Stockholm. Då strejken utbröt, måste denna verksamhet med få dagars varsel överflyttas till New York och Köpenhamn, vilket förorsakade betydande merutgifter. Man hade emellertid intet annat val, för så vitt icke verksamheten i sin helhet skulle avstanna. Efter strejkens biläggande förlöpte ytterligare en viss tid, innan förhållandena blevo normala.

Värmånaderna visade således ett mycket dåligt resultat. Emellertid förefanns redan under våren för Nordamerika-linjens vidkommande så stark efterfrågan beträffande hög-säsongen, att en fullbookning praktiskt taget förelåg i östgående riktning under sommarmånaderna och i västgående under sensommaren. Emellertid förorsakade den starkt stigande politiska spänningen, att ett avsevärt antal avbeställningar gjordes, varför de förväntningar man hyste, icke infriades. Till och med under de Olympiska Spelen var beläggningen otillfredsställande. Vid årsskiftet 1948/49 gjorde sig en avsevärd förbättring gällande. Densamma inträffade emellertid så sent, att den icke kunde avhjälpa årets dåliga ekonomiska resultat.

Den vid årsskiftet inträffade förbättringen tillskrives delvis den från Europa stigande strömmen av emigranter till Nord- och Sydamerika men härutöver har också förekommit en ökning av den normala trafiken. Insättandet av våra nya DC-6:or torde ha medverkat till denna ökning. Nedanstående uppställning lämnar en översikt över trafiken:

	Båda linjerna			Nordamerika			Sydamerika		
	1947	1948	1948 i % av 1947	1947	1948	1948 i % av 1947	1947	1948	1948 i % av 1947
Antal enkelturer .....	707	799	113	610	631	103	97	168	173
Flugna 1.000 km .....	5.430	6.291	116	4.140	4.180	101	1.290	2.111	164
<i>Passagerare:</i>									
Antal passagerare.....	19.082	26.356	138	16.327	20.276	124	2.755	6.080	221
1.000 pass.-km .....	105.495	144.911	137	82.785	98.990	120	2.270	45.921	202
<i>Frakt:</i>									
Befordr. frakt kg .....	246.637	273.715	111	218.889	194.612	89	27.748	79.103	285
1.000 ton-km .....	1.604	1.681	105	1.345	1.025	76	259	656	253
<i>Post:</i>									
Befordr. post kg .....	141.541	164.696	116	131.810	135.927	103	9.731	28.769	296
1.000 ton-km .....	927	1.060	114	854	800	94	73	260	356

Ökningen av de under 1948 transporterade trafikmängderna jämförd med 1947 uppväger icke ökningen av den tillgängliga trafikkapaciteten med undantag av Sydamerika-linjen, vilken har visat en uppmuntrande framgång.

### Organisation.

Under år 1948 genomfördes den tidigare träffade överenskommelsen om en sammanlagning av AB Aerotransport (ABA) och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) efter vilken AB Aerotransport inträdde som delägare i SAS istället för SILA. Ett samarbete mellan moderbolagen påbörjades den 18 april 1948 vad beträffar den europeiska trafiken. Som följd av denna utvidgning av samarbetet ha vissa ändringar i Overseas Divisions (OSAS) organisation verkställts, genom att försäljningsverksamheten i Europa numera försiggår genom European Divisions (ESAS) kontor i Europa. Genom denna konsolidering av försäljningsverksamheten torde möjligheter föreligga för en bättre bearbetning av den europeiska marknaden.

Under hösten 1948 bildades i England ett brittiskt bolag, Scandinavian Airlines System Ltd., London, vilket som agent tillvaratager såväl OSAS som ESAS intressen i Storbritannien.

Under årets lopp och särskilt under den senare delen har en intensiv rationaliseringsverksamhet ägt rum inom OSAS organisation i avsikt att nedbringa omkostnaderna.

Antalet i OSAS anställda personer uppgick vid utgången av 1948 till cirka 1.100 eller ungefär samma antal som vid slutet av 1947. I förhållande till antalet under 1948 presterade ton-km och till den transporterade lasten utgör detta en icke obetydlig minskning i förhållande till 1947.

### Flygmateriel.

De i berättelsen för 1947 omtalade sju Douglas DC-6:orna (Cloudmasters) levererades under försommaren 1948. Den första flyningen från Skandinavien till New York med DC-6 företogs den 16 juli och fr. o. m. den 1 augusti blev denna plantyp insatt i daglig trafik på Nordamerika-linjen. På Sydamerika insattes DC-6-planen under slutet av oktober månad. De DC-4-plan, som OSAS tidigare använt, överfördes under hösten till moderbolagen för att insättas i den europeiska trafiken. Insättandet av plan av DC-6-typ på linjerna till såväl Nord- som Sydamerika innebär en väsentlig förbättring. Vad drifts-ekonomien beträffar innebär insättandet av DC-6:or på Atlant-linjerna en minskad utgift per presterade ton-km. DC-6:ans större komfort, dess tryckluftskabin, som möjliggör flygning på större höjd och under bättre väderleksförhållanden, och dess avsevärt högre hastighet innebära en bekvämare och snabbare resa för den resande allmänheten. Dessutom kunna sovplatser beredas i DC-6:an. För närvarande kunna med detta flygplan transporteras 46 passagerare och 1.400—1.600 kg last, men under 1949 kommer, efter en mindre ombyggnad, kapaciteten att ökas till 48 passagerare och möjlighet beredas att medföra 1.000 kg last i främre kabinen.

Den 31/12 1948 utgjordes OSAS flygplanspark av 7 stycken Douglas DC-6-plan, som ställts till förfogande av moderbolagen på charterbasis (från ABA 3, från DDL 2 och från DNL 2). Dessutom har med ABA avtal träffats om att under 1949 och därefter ytterligare en ABA tillhörig DC-6:a skall ställas till förfogande. OSAS är själv ägare till en DC-3:a, som användes till skolflygning.

Som nämnts i föregående årsberättelse beställde moderbolagen redan under 1946 sammanlagt fyra Boeing (B-377) Stratocruisers att insättas på Nordamerika-linjen under hösten 1947. Leveransen blev emellertid så försenad, att desamma kunnat insättas på linjen tidigast under 1950 och man beslöt därför under 1948 att insätta DC-6:an på denna route. Då insättandet av en ny maskintyp innebär avsevärda omkostnader och då de med DC-6:an vunna resultaten torde betecknas såsom synnerligen tillfredsställande, har man ansett det önskvärt att så relativt kort tid därefter undvika de med ett insättande

av Boeing Stratocruiser på Nordamerika-linjen förknippade utgifterna. Med anledning härav ha förhandlingar om överlåtelse av kontrakten avseende Boeing Stratocruiser förts och dessa förhandlingar ha nu resulterat i att kontrakten sålts till British Overseas Airways Corporation. De kostnader OSAS har haft beträffande dessa maskiner såsom för utbildning av personal hemma och i USA, inspektion under planens tillverkning, resor o. s. v. ha täckts genom försäljningen. Likaså har OSAS lager av motorer, reservdelar m. m. för dessa plan avhänt till BOAC.

### Räkenskaperna.

Avslutningen av räkenskaperna förutsätter uppgörelse med ett stort antal andra flygbolag när och fjärran. Då sådan avräkning med vissa främmande bolag ännu icke föreligger, ha räkenskaperna för dessas vidkommande måst uppgöras efter av OSAS företagna beräkningar. Eventuella differenser komma därför att regleras i räkenskaperna för 1949.

De totala trafikintäkterna uppgå till ett belopp av cirka 38 miljoner svenska kronor. Flygverksamheten lämnar ett bruttounderskott på sv. kr. 2.114.268:66, varefter vinst- och förlusträkningen utvisar ett underskott för hela verksamheten under 1948 på sv. kr. 8.834.188:81, vartill kommer en justeringspost avseende räkenskapsperioden 1/8 1946 till 31/12 1947 på sv. kr. 422.799:36. Härefter utgöres saldott på vinst- och förlusträkningen av en förlust av sv. kr. 9.256.988:17, som fördelas på delägarna sålunda:

ABA/SILA	3/7	=	3.967.280:65
DDL	2/7	=	2.644.853:76
DNL	2/7	=	2.644.853:76

Under räkenskapsåret har rörelsen belastats med chartringsavgift till moderbolagen för de av OSAS från dessa chartrade flygplanen. Chartringsavgiften täcker planens avskrivning (över 10 år) och lämnar samtidigt en förräntning av det i planen investerade kapitalet. Avskrivningarna å motorer, propellrar, reservdelar m. m. ha beräknats för samma tidrymd som ligger till grund för den i chartringsavgiften inberäknade avskrivningen å flygplan. Den sammanlagda avskrivningen på flygmaterielen, som således belastas driften, belöper sig till sv. kr. 1.539.169:46 för flygplan medan motsvarande avskrivningar å motorer, propellrar, reservdelar m. m. belöpa sig till sv. kr. 1.387.175:72.

Beträffande motorer, propellrar och reservdelar till B-377:an har icke någon avskrivning verkställts, när lagerbehållningen av dessa sålts utan förlust. Anskaffningsvärdet av dessa delar belöper sig till sv. kr. 2.706.210:93, vilket belopp överförts till "Diverse debitorer".

I balansräkningen per den 31/12 1947 ingick som tillgång "DC-6 och B-377 programmet" sv. kr. 3.650.421:78 avseende aktiverade omkostnader dels beträffande utbildning av personal (besättningar, mekaniker och markpersonal) för de nya DC-6- och B-377-flygplanen och dels beträffande teknisk planering och inspektion under planens tillverkning. Efter Boeing-planens försäljning har den del av dessa omkostnader som avser Boeing-planen såväl per den 31/12 1947 som under år 1948 överförts till "Diverse debitorer", när sagda försäljning likaledes tillfullo täckt dessa omkostnader. Dessa överföringar belöpa sig till sv. kr. 1.482.115:91. Härefter utgöra de omkostnader, som återfinnas under "DC-6 programmet" i balansräkningen per den 31/12 1948 endast motsvarande omkostnader beträffande de i drift varande DC-6-planen. Å detta konto har en avskrivning verkställts med sv. kr. 549.866:—.

Rubriken "Uppbyggnadskostnader" å sv. kr. 4.123.818:08 omfattar som omnämnts i föregående års styrelseberättelse dels en rad uppbyggnadskostnader — härunder bl. a. omkostnader för provflygningar o. d. på linjerna före deras igångsättande — dels omkostnader avseende inarbetande av Sydamerika-linjen. Å detta konto har avskrivning verkställts med sv. kr. 460.009:25 under motsvarande belastning av driften.

Resultatet för räkenskapsperioden för SAS Inc., New York, samt detta bolags ekonomiska ställning pr den 31/12 1948 ha införlivats med OSAS räkenskaper.

Den löpande revisionen har under årets lopp företagits av OSAS interna revisionsavdelning under översyn av och i samarbete med AB Industribyråns revisionsavdelning. Revisionen har företagits i överensstämmelse med den av styrelsen godkända instruktionen. Den löpande granskningen av räkenskaperna har genomförts till 31/12 1948 i enlighet med OSAS styrelse tillställda rapporter. Granskningen av Scandinavian Airlines System Inc:s, New York, räkenskaper har företagits av revisionsfirman Price, Waterhouse & Co., New York, vilken granskning har genomförts fram till samma datum.

Det för 1948 lämnade ekonomiska resultatet är synnerligen dåligt. Den förbättring, vilken som angivits ägde rum omkring årsskiftet 1948/49 vad beträffar utnyttningen på våra linjer, har fortgått under första kvartalet 1949. Därest denna förbättring fortfar, torde man kunna förvänta sig, att de därigenom vunna ökade trafikintäkterna samtidigt med den fortsatta rationaliseringen av driften komma att medföra ett bättre ekonomiskt resultat för år 1949.

I maj 1949.

Stockholm  
M. WALLENBERG  
CARL FLORMAN

Köpenhamn  
P. KAMPMANN  
AXEL

Oslo  
W. MUNTHE-KAAS  
E. F. ECKHOFF

# SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Overseas Division (OSAS)

## AKTIVA KONSOLIDERAD BALANSRÄKNING

Fastigheter och inredningar:			
anskaffningsvärde .....	604.888:34		
%. avskrivningar .....	164.735:86	440.152:48	
Flygplan, DC-3 skolmaskin:			
anskaffningsvärde .....	153.000:—		
%. avskrivningar .....	96.000:—	57.000:—	
Motorer, propellrar och reservdelar till DC-3, DC-4 och DC-6:			
anskaffningsvärde .....	21.768.958:14		
%. avskrivningar DC-3, DC-4 och DC-6 .....	2.382.672:11	19.386.286:03	
förskottsbetalningar .....		65.720:30	19.452.006:33
Markutrustning:			
anskaffningsvärde .....	2.676.640:85		
%. avskrivningar .....	688.268:73	1.988.372:12	
Diverse materiel .....			462.818:76
DC-6 program:			
anskaffningsvärde .....	4.083.723:02		
%. avskrivningar .....	549.866:—	3.533.857:02	
Uppbyggnadskostnader:			
anskaffningsvärde .....	4.123.818:08		
%. avskrivningar .....	460.009:25	3.663.808:83	
Diverse debitorer .....			16.374.060:52
Kassa- och bankbehållningar etc. ....			4.410.210:90
Underskott att fördelas:			
ABA 3/7 .....	3.967.280:65		
DDL 2/7 .....	2.644.853:76		
DNL 2/7 .....	2.644.853:76	9.256.988:17	
		S:a Kr. 59.639.275:13	

Ansvarförbindelser: Av SILA i Sverige för SAS verksamhet vidtagna dispositioner och ingångna förpliktelser ..... Kr. 360.453:73  
Garantiförbindelser: Till Handels Arbetsgivareorganisation ..... Kr. 178.500:—

## KOSTNADER VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING

Flygverksamheten .....	2.114.268:66
Administrationskostnader .....	3.577.871:99
Avskrivningar .....	1.387.175:72
Avskrivningar å uppbyggnads- och utbildningskostnader .....	962.247:80
Extraordinära kostnader .....	834.729:24
Resultatreglering 1946—47 .....	422.799:36
	S:a Kr. 9.299.092:77

E. F. ECKHOFF

M. WALLENBERG

P. KAMPMANN

# SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM Inc.

PER DEN 31/12 1948

PASSIVA

Skulder till moderbolagen för förlagsmedel och chartringsavgifter .....	50.069.233:64
Aktiekapital SAS Inc. ....	630.000:—
Diverse kreditorer .....	8.940.041:49

S:a Kr. 59.639.275:13

FÖR ÅR 1948

INTÄKTER

Extraordinära intäkter .....	42.104:60
Förlust .....	9.256.988:17

S:a Kr. 9.299.092:77

AXEL

WILHELM MUNTHE-KAAS

CARL FLORMAN