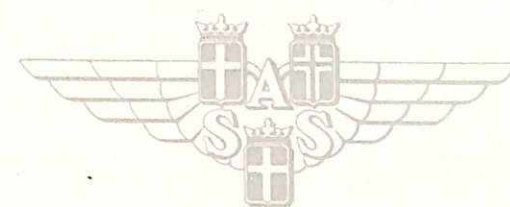
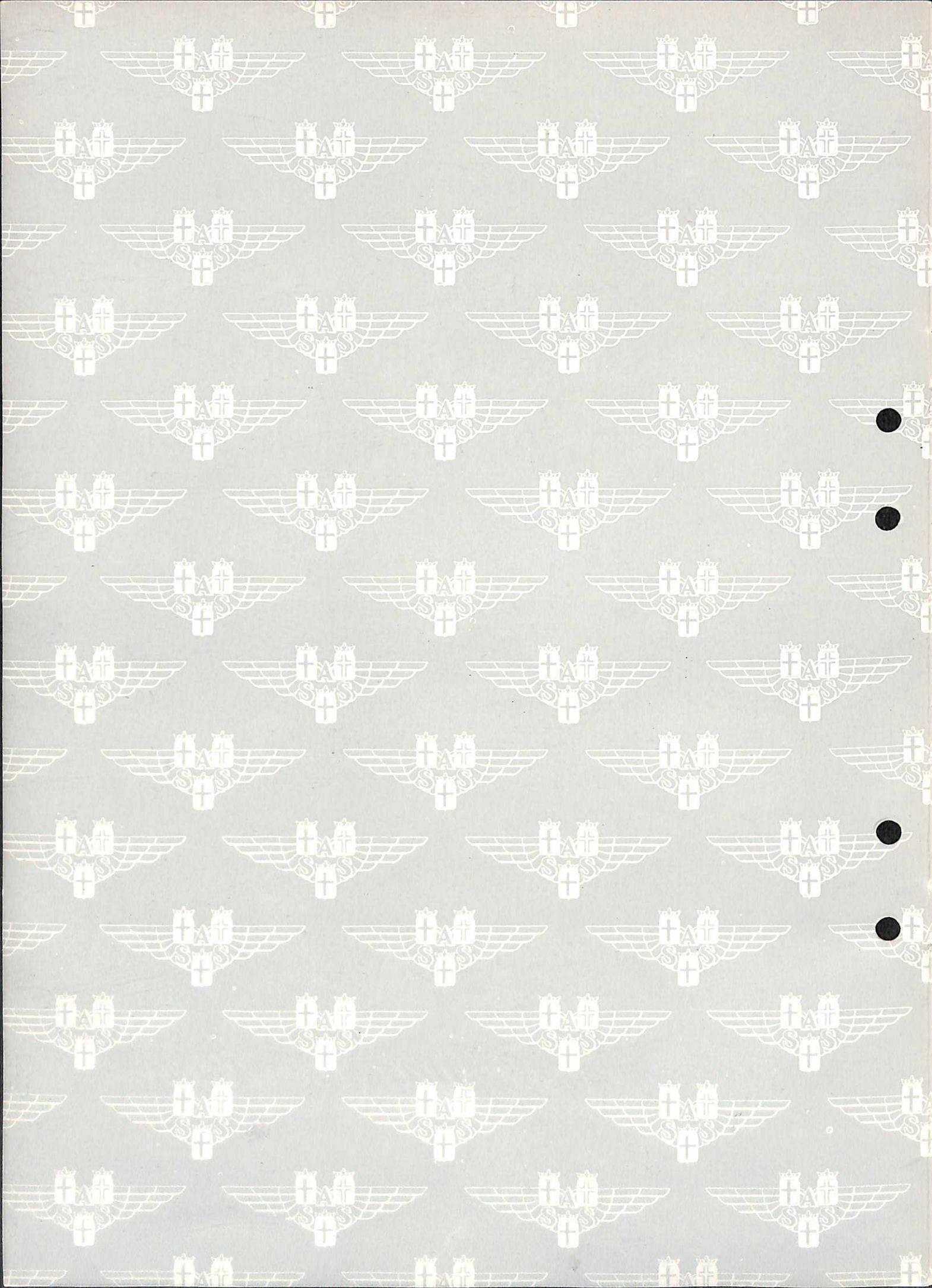




**BERETNING OG REGNSKAP**  
**FOR DRIFTS- OG REGNSKAPSÅRET**  
**1.10. 1952 – 30.9. 1953**

***SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM***

**DENMARK – NORWAY – SWEDEN**



**BERETNING OG REGNSKAP**  
**FØR DRIFTS- OG REGNSKAPSÅRET**  
**1.10. 1952 – 30.9. 1953**

***SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM***

DENMARK – NORWAY – SWEDEN

## SAS STYRE

(Styrene for DDL, DNL og ABA)

H. K. H. Prins Axel  
H. Bech-Bruun  
H. P. Christensen

### DDL DANMARK

Palle Christensen  
F. Grünfeld  
J. Chr. Jensen-Broby  
P. Kampmann

A. Krog  
J. A. Kørbing  
C. Bollerup-Madsen

### DNL NORGE

#### Ordinære medlemmer:

N. Astrup  
E. F. Eckhoff

P. M. Hansson  
E. Isdahl

E. Lothe  
Chr. Fr. Scheel

#### Suppleanter:

K. Bonden  
O. Evensen

S. Haug  
J. Horn

J. Ihlen  
Thore Boye

### ABA SVERIGE

#### Ordinære medlemmer:

C. Florman  
A. Gjöres  
D. Hall  
R. von Heidenstam  
T. Hérnod

S. Holgersson  
E. Högberg  
O. Malmberg  
G. Nilsson  
F. Severin

R. Wahrgren  
M. Wallenberg  
E. Wijk  
P. V. Åsbrink

#### Suppleanter:

T. Christoffersen  
F. Fessé

A. Ax:son Johnson J:r  
G. Lager

B. Lindskog  
O. Sahlin

### Formenn i SAS Styre og Arbeidsutvalg 1954

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

### 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. F. Scheel  
F. Severin  
E. Isdahl  
F. Grünfeld  
S. Holgersson

### SAS Direksjon

Per A. Norlin  
Adm. direktør

Per M. Backe  
Direktør

V. J. Rasmussen  
Direktør

Årsberetningen er avfattet på språket i det land hvor styrets formann er bosatt det året beretningen utgis.

## Generelt

Den internasjonale luftfart viser fortsatt stigning både i produksjonsinnsats og befordret last (passasjerer, post og frakt).

De til International Air Transport Association (IATA) tilsluttede 70 selskaper øket fra 1951 til 1952 sin produksjon med 19,0 % til 6,3 milliarder tonnkm. og antall solgte tonnkm. med 15,5 % til 3,9 milliarder tonnkm.

For SAS' vedkommende har det siste regnskapsår, som omfatter tiden 1/10 1952—30/9 1953, vist en relativt betydelig økning av den befordrede last. Dette har vært muliggjort ved innsettelse av større og mer moderne materiell. I løpet av regnskapsåret blev syv nye fly av typen Douglas DC-6B levert og innsatt i trafikk. Ytterligere fem DC-6B fly er levert etter regnskapsårets avslutning.

En stagnasjon i trafikkøkningen gjorde seg særlig merkbar vinteren og våren 1953. En bedring i trafikken utover sommeren medførte at SAS' passasjertrafikk i det forløpne regnskapsår likevel øket med 17,7 % i forhold til regnskapsåret 1951/52. Den i regnskapsåret inntrufne nedgang i lastfaktor (52,9 i forhold til 59,9 i 1951/52) skyldes innsettelsen av et antall nye og større fly som i den første tid måtte ventes å medføre en viss nedgang i den gjennomsnittlige belegning i flyene, men har for en del sin årsak i den nevnte stagnasjon i trafikkutviklingen.

SAS' turistklassetrafikk på Nordatlanten («Globetrotter»), som ble innført i mai 1952, har også i 1953 vært tilfredsstillende. I sommersesongen hadde SAS på linjen til New York en stor trafikkøkning, som for største del falt på turistklassetrafikken selv om også resultatet av SAS' førsteklassetrafikk («Royal Viking») var godt. Prisnedsettelsene på turistruten har vært muliggjort ved innsettelse av flere passasjerstoler i maskinene og en forenklet service ombord. Det har således vist seg at det for Nordatlantenens vedkommende finnes et nytt trafikkgrunnlag, som er blitt tiltrukket av den billigere pris.

SAS innførte turistklasse fra 1. april 1953 på hele sitt europeiske rutenett og på rutene i Middelhavsområdet, men erfaringen med turistklasse på disse trafikkområder har hittil ikke vært like tilfredsstillende.

Som følge av denne utvikling har SAS fra høsten 1953 inntil videre redusert sin turistklassetrafikk ved å gå tilbake til førsteklassetrafikk med større komfort og høy servicemessig standard («Royal Viking») på London og Paris-rutene samt ved å innføre kombinert førsteklasse og turistklasse i samme fly på rutene til Amsterdam/Bryssel, Madrid/Lissabon samt Teheran. Dette har det vært mulig å gjøre ved at det tidligere DC-4 materiell på disse linjer er blitt utbyttet med DC-6 materiell med to kabiner. Den sesongmessige nattflytrafikk til betydelig reduserte priser, som SAS i sin tid innførte, er blitt utvidet.

Frakttransporten har i regnskapsåret bare kunnet økes i liten grad.

Posttrafikken har vist fortsatt god stigning. Den inntektsmessige stigning er dog mindre enn stigningen i transportmengdene på grunn av at tariffene, etter Verdenspostforeningens beslutning i 1952, i løpet av året er blitt nedsett med opptil 20 %.

Den stigning i det almindelige kostnadsnivå, som fant sted i 1952, og som har gjort seg gjeldende under hele regnskapsåret og ikke har kunnet kompenseres ved en tilsvarende endring av transportprisene, har påvirket årets økonomiske resultat. I november 1953 ble det holdt en IATA trafikkonferanse hvor en ble enig om fra 1. april 1954 å foreta en viss tilpassing av prisene i den internasjonale lufttrafikk.

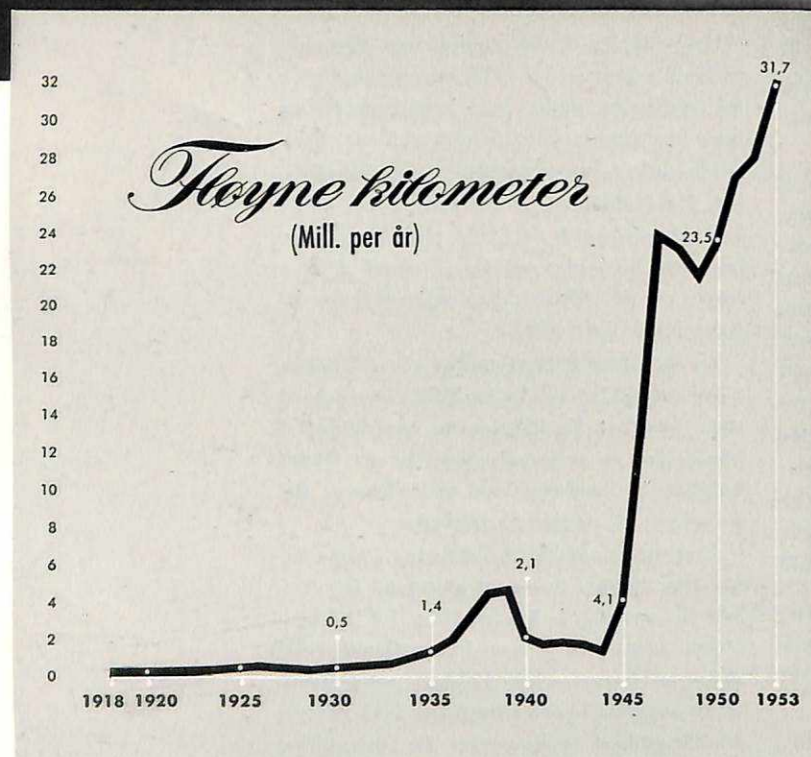
En har ikke kunnet merke noen lettelse i den restriktive luftfartspolitik, som en del stater har ført. Restriksjonene, som utgjør et hinder for en rasjonell utnyttelse av flymateriellet, er i enkelte land blitt skjerpet for å beskytte de nasjonale selskaper.

Spørsmålet om en liberalisering av den europeiske luftfart har vært gjenstand for fortsatt behandling i Europarådet. På Europarådets foranledning har International Civil Aviation Organization (ICAO) sammenkalt til en regional konferanse våren 1954 mellom de europeiske medlemstater for behandling av spørsmålet om en koordinering av den intereuropeiske luftfart.





En av de nye DC-6B for take-off fra Kastrup Lufthavn



## Trafikken

Fra den 8. januar 1953 ble Nairobi-ruten forlenget til Johannesburg og fra den 19. april 1953 ble Madrid-ruten forlenget til Lissabon. Fra og med sommerprogrammets innførelse 1953 ble det opprettet to nye daglige DC-4 forbindelser mellom København og Hamburg og samtidig ble det åpnet en rute Malmø—Hamburg. I regnskapsåret er dessuten Hamburg blitt innført som mellomlandingsplass i sydgående retning på den ene av Syd-Amerika rutene. I sommersesongen 1953 har Gøteborg og Stavanger i en viss utstrekning inngått som mellomlandingsplasser på Nord-Amerika ruten. Videre ble det åpnet trafikk på natruter til Barcelona, Nice og Rom.

Den forsøksdrift som ble innført i sommer på rutene Oslo—Jarlsberg—Aalborg—København, Stavanger—Kristiansand—Aarhus—Hamburg og Stavanger—Amsterdam, viste seg ikke å være økonomisk tilfredsstillende, og rutene ble derfor inntil videre innstillet høsten 1953. Fraktruten på Nordatlanten som i et par år ble drevet med godt resultat, ble i juli 1953 innstillet inntil videre på grunn av senkede tariffier og endringer i markeds-situasjonen. SAS-frakt på Nordatlanten befordres nu med de regulære passasjer-rutene.

I regnskapsåret har driften av våre ruter i det store og hele vært tilfredsstillende, og regulariteten er blitt forbedret.

Trafikken Malmø—København har vært utført for SAS' regning av firma M. Ahrenberg.

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

## Europa

Belgia (Brussel), Finland (Helsinki), Frankrike (Paris, Nice), Grekenland (Athen), Holland (Amsterdam), Italia (Rom), Portugal (Lissabon), Sveits (Genève, Zürich), Spania (Barcelona, Madrid), Storbritannia (Glasgow, London), 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), India (Calcutta), Iran (Teheran), Israel (Tel Aviv), Japan (Tokio), Libanon (Beirut), Pakistan (Karachi), Syria (Damascus), Thailand (Bangkok).

SAS har, delvis mot tilskudd eller lettelser fra vedkommende lands side, opprettholdt trafikk i hele regnskapsåret eller deler derav på følgende skandinaviske innenriksruter:

## Danmark

København—Aalborg  
København—Aarhus  
København—Rønne

## Norge

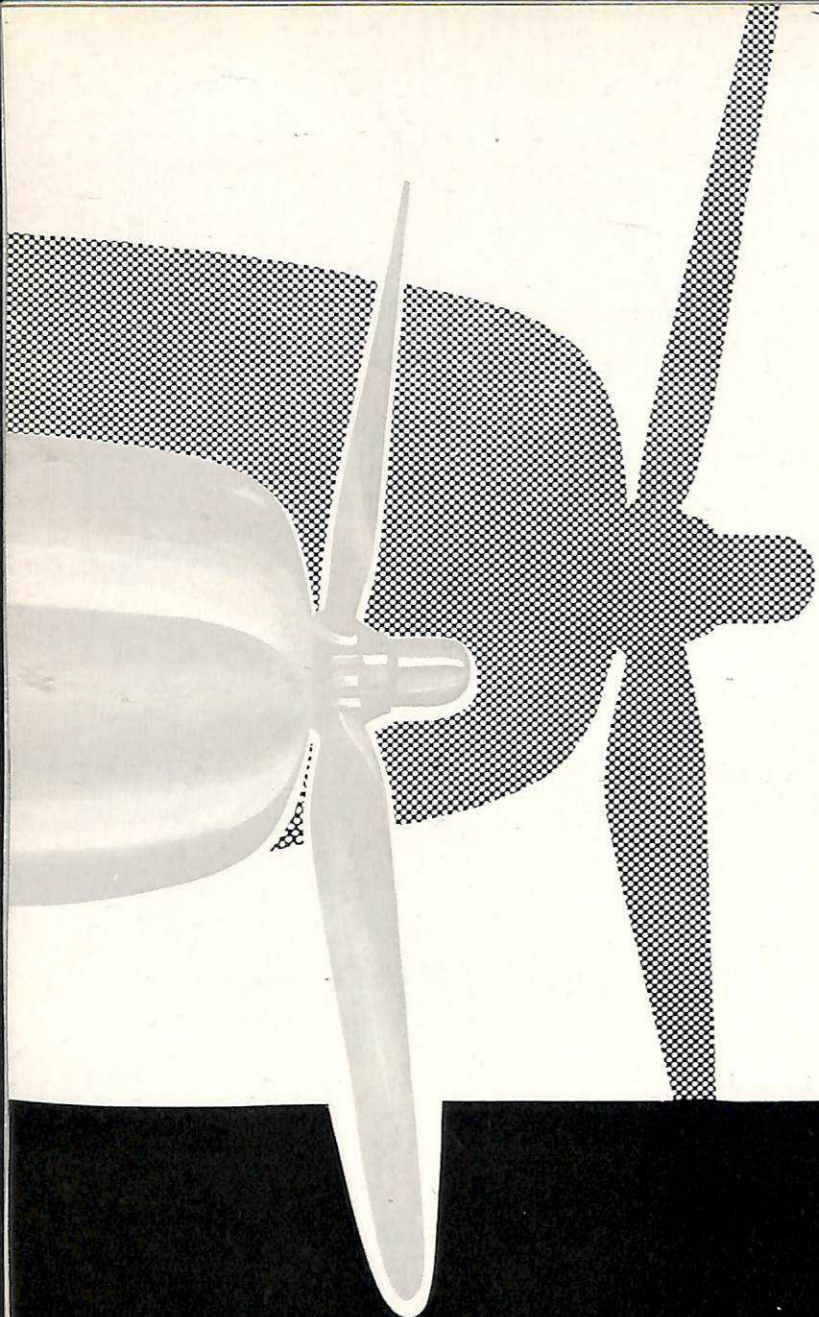
Oslo—Trondheim—Bodø  
Bodø—Harstad—Tromsø  
Tromsø—Alta—Hammerfest—Vadsø—Kirkenes  
Oslo—Stavanger  
Oslo—Kristiansand  
Stavanger—Kristiansand

## Sverige

Stockholm—Malmø  
Stockholm—Luleå  
Stockholm—Visby  
Stockholm—Göteborg  
Malmø—Visby

Lokaltrafikken på strekningene København—Aalborg, Oslo—Kristiansand og Stavanger—Kristiansand har vært opprettholdt som et ledd i våre internasjonale ruter. Det har vært utført et visst antall flyvninger mellom København og Grønland. Lokalrutene København—Aarhus og Stockholm—Göteborg ble innstillet ved vinterprogrammets begynnelse 1953. Sommeren 1953 har SAS samarbeidet med Det Vestlandske Luftfartselskap A/S i trafikken i Vest-Norge og med Widerøes Flyveselskap og Polarfly A/S i lokaltrafikken i Nord-Norge. Fra og med inneværende vinter opprettholder SAS ruten Oslo—Bodø hele året.

Til den danske innenrikstrafikk har SAS heller ikke i dette regnskapsår mottatt tilskudd av offentlige midler, men har også i



år fått visse lettelse med hensyn til landingsavgifter m. m. Til den norske innenrikstrafikk ble det for driften av sjøflyrutene i Nord-Norge gitt et tilskudd av statsmidler på nkr. 1.400.000 og for den svenske innenrikstrafikk et tilskudd på skr. 375.000 for hele regnskapsåret.

I forrige årsberetning ble det nevnt at SAS i november/desember 1953 utførte to leveranse-flyvninger med DC-6B fra Los Angeles på Nord-Amerikas vestkyst til Skandinavia med mellomlandinger i Edmonton i Canada og Thule på Grønland. I mai 1953 utførte SAS en charterflyvning mellom Oslo og Tokio via Thule, Anchorage i Alaska og

»Nattpariseren» (DC-6) prøver sine motorer på Bromma før avgang til Paris.



Shemya på Aleuterne. Flyvningen, som ble utført for den norske regjerings regning med personale til det norske feltsykehus i Korea, var den første passasjerflyvning som er blitt utført mellom Europa og Fjerne Østen langs denne rute. I reisetid er tidsvinningen på en sådan flyvning ca. 14 timer i forhold til en

flyvning Oslo—Tokio på den vanlige rute-strekningen. De driftsmessige og tekniske erfaringer fra disse flyvninger har vært gode. Forhandlinger pågår nu mellom vedkommande myndigheter om åpningen av regulær rutetrafikk mellom Skandinavia og USA's vestkyst over de arktiske områder.

	Fløyne km (000)	Tilbudte tonnkm (000)	Betalte tonnkilometer (000)				Lastfaktor i %	Befordret last		
			Total sum	Pass. & bag.	Frakt	Post		Antall pass.	Kg frakt	Kg post
Rutetrafikk total 1951/52	27.268	136.898	81.941	63.123	13.597	5.221	59,9	568.292	8.501.494	2.951.210
1952/53	31.704	179.081	94.757	74.326	14.404	6.027	52,9	669.905	9.373.996	3.525.180
1952/53 i % av 1951/52	116,3	130,8	115,6	117,7	105,9	115,4		117,9	110,3	119,4
1. Interkont. ruter 1951/52	13.201	77.453	50.882	38.054	8.940	3.888	65,7	83.392	1.818.157	608.848
1952/53	17.381	110.557	61.463	47.144	9.771	4.548	55,6	104.791	1.983.792	726.510
1952/53 i % av 1951/52	131,7	142,7	120,8	123,9	109,3	117,0		125,7	109,1	119,3
Europeiske ruter 1951/52	12.214	55.203	28.652	22.967	4.509	1.176	51,9	402.705	6.331.531	2.002.380
1952/53	11.932	61.759	29.904	24.265	4.398	1.241	48,4	457.936	6.811.117	2.306.309
1952/53 i % av 1951/52	97,7	111,9	104,4	105,7	97,5	105,5		113,7	107,6	115,2
3. Innenriksruter 1951/52	1.853	4.242	2.407	2.102	148	157	56,7	82.195	351.806	339.982
1952/53	2.391	6.765	3.390	2.917	235	238	50,1	107.178	579.087	492.361
1952/53 i % av 1951/52	129,0	159,5	140,8	138,8	158,8	151,6		130,4	164,6	144,8

SAS' trafikk i det forløpne regnskapsår sammenlignet med trafikken i regnskapsåret 1951/52 fremgår av ovenstående oversikt.

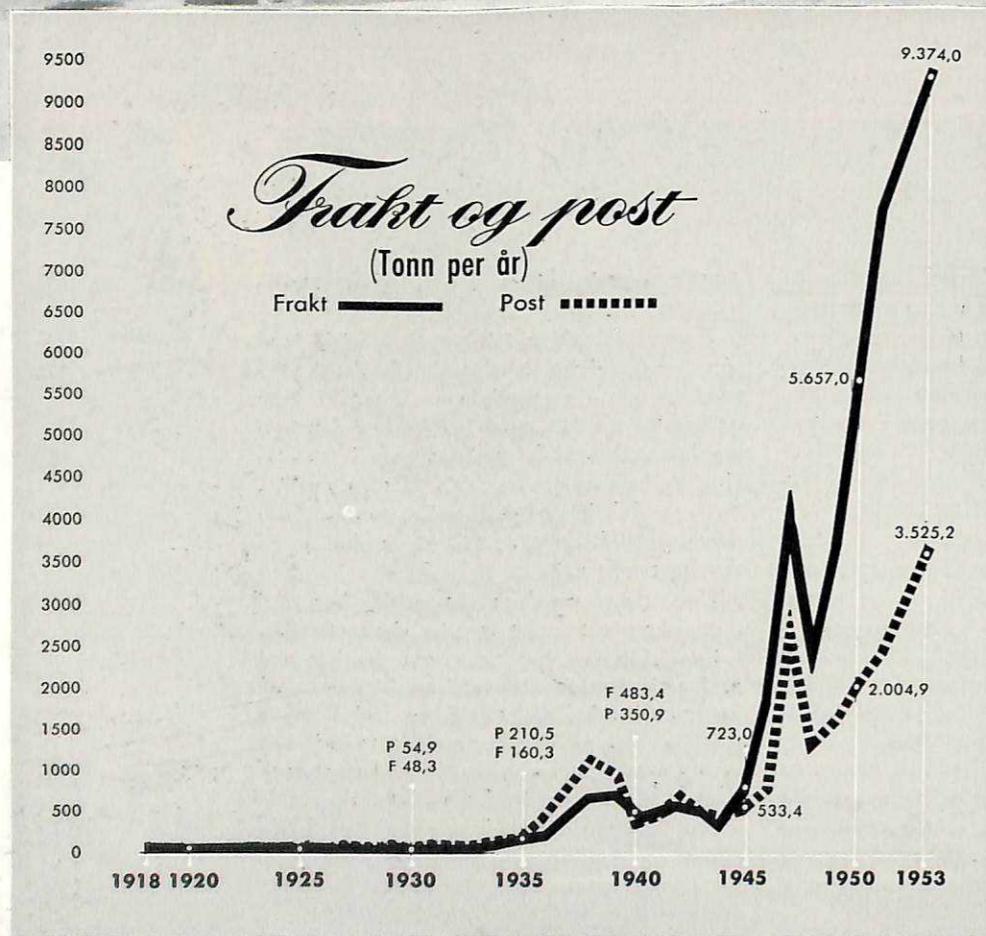
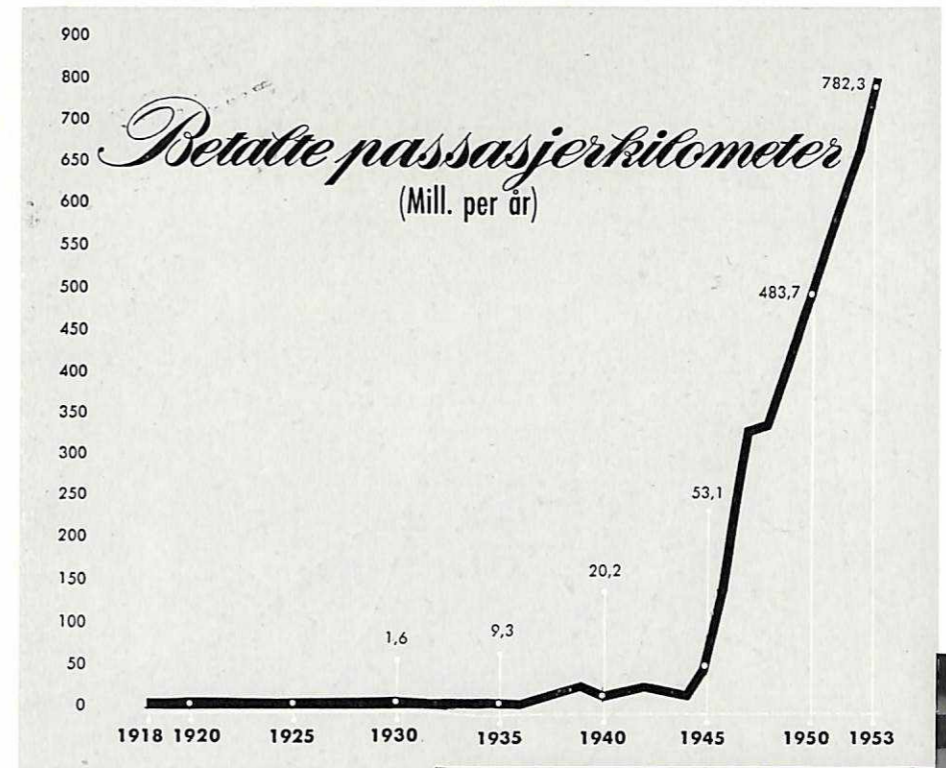
SAS' totale produksjon i det forløpne regnskapsår utgjorde 179 millioner tonnkm. (1951/52 137 millioner tonnkm.) hvorav 95 millioner tonnkm. (1951/52 82 millioner tonnkm.) ble solgt. Dette svarer til en økning på 30,8 resp. 15,6 % i forhold til foregående regnskapsår. Lastfaktoren sank fra 59,9 til 52,9 %. Passasjertrafikken steg med 17,7 %, posttrafikken med 15,4 % og frakttrafikken med 5,9 %. Av den totale produksjon faller 61,7 % (1951/52 56,6 %) på de interkontinentale ruter. Produksjonen på disse ruter øket med 42,7 % og antall solgte tonnkm. med 20,8 %. Det bør nevnes at antall befordrede passasjerer på Nord-Atlanterruten i sommerhalvåret 1953 var 56,5 % større enn sommeren 1952, en økning som hovedsakelig kan tilskrives turistklassetrafikken. I Europa-trafikken steg antall betalte tonnkm. med

4,4 %, mens den offererte kapasitet lå 11,9 % over foregående regnskapsår.

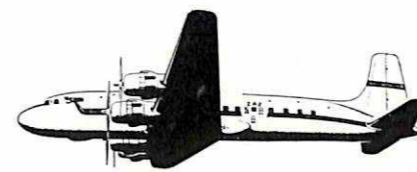
Innenrikstrafikken i de 3 skandinaviske land viste en betydelig stigning. På de danske innenriksruter øket produksjonen med 39,9 % og betalte tonnkm. med 38,5 %. For den norske innenrikstrafikk var stigningen i produksjon og betalte tonnkm. 91,5 %, resp. 59,3 %, mens produksjonens økning i den svenske innenrikstrafikk utgjorde 52,8 % og økningen i betalte tonnkm. 33,5 %.

Utover den regulære rutetrafikk har SAS i regnskapsåret utført en viss chartertrafikk.

Som tidligere har SAS samarbeidet med øvrige internasjonale luftfartsselskaper med hensyn til tidtabell, tariff- og andre spørsmål. En del av den europeiske trafikk har vært utført i pool-samarbeide med andre selskaper. Mellom det finske AERO OY og SAS er det i regnskapsåret blitt inngått en 5-årig avtale om samarbeide i pool-trafikk på ruter av felles interesse.

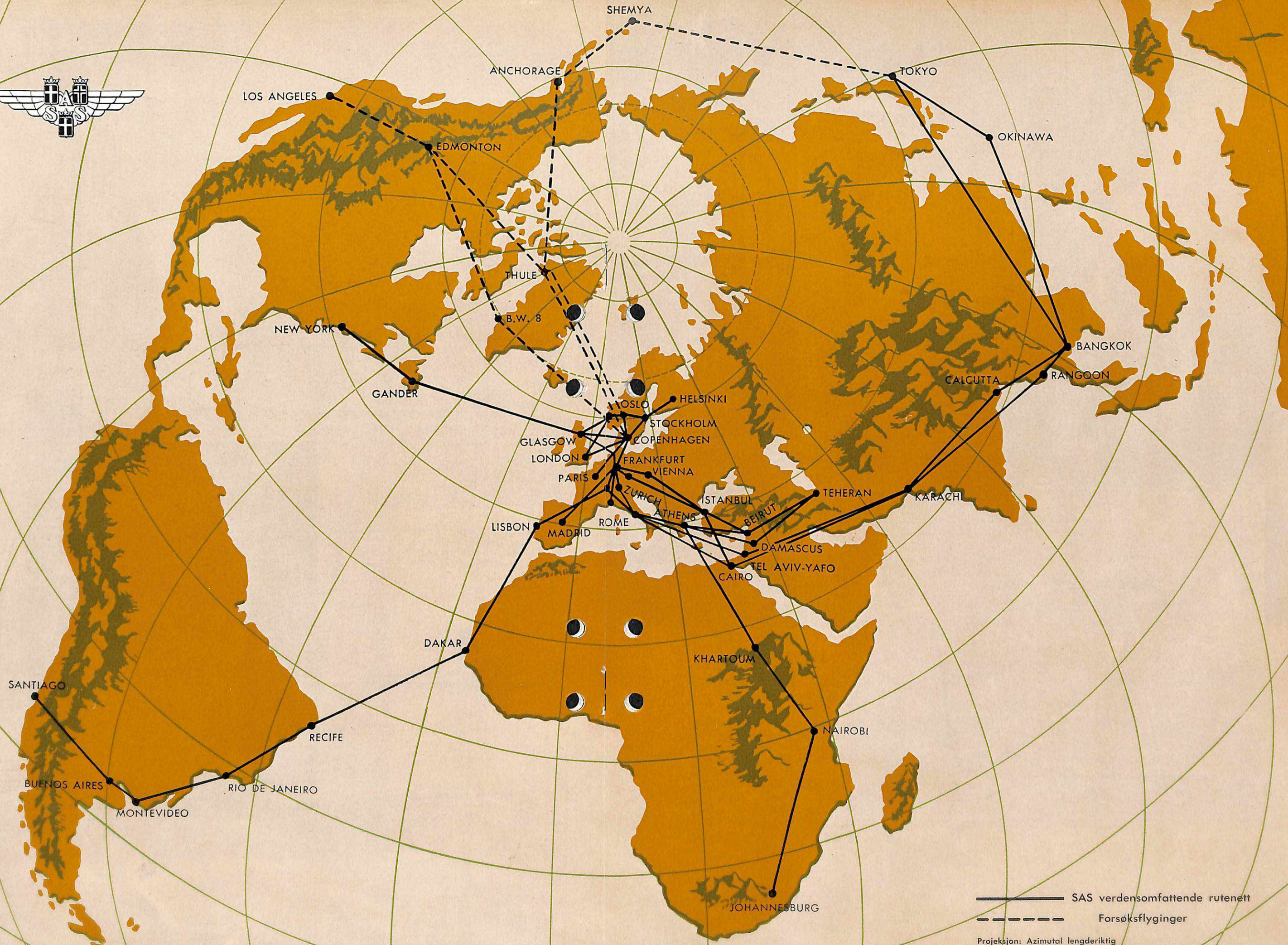


»Hjalmar Viking's» besetning for start fra Oslo med destinasjon Tokio — via Gronland og Alaska.

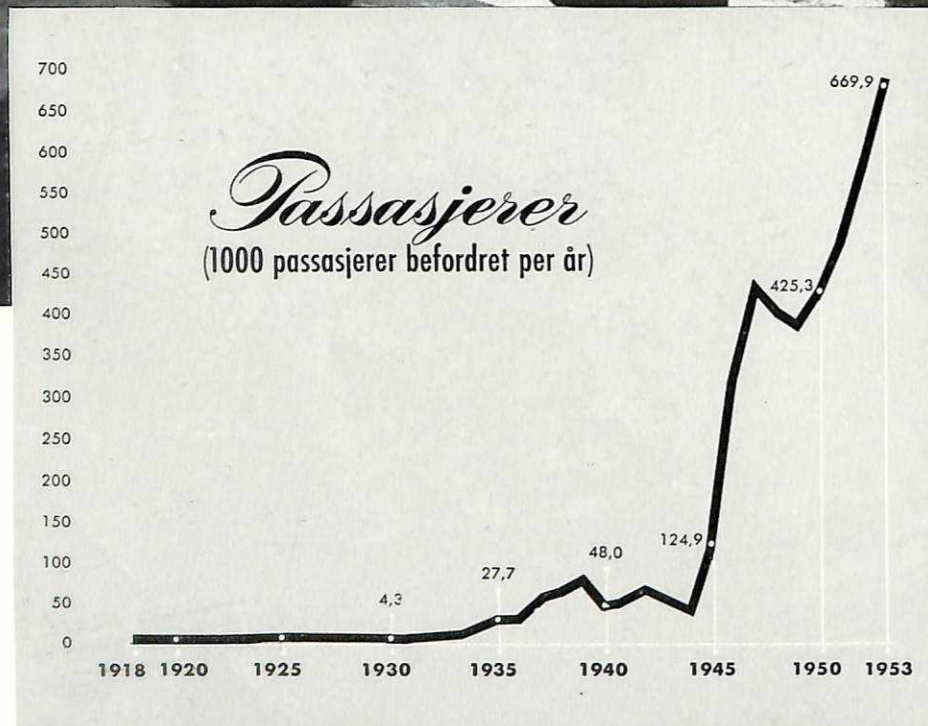


Polflygingsveteranen General Hjalmar Riiser-Larsen ønsker »Hjalmar Viking's» besetning god reise.





———— SAS verdensomfattende rutenett  
----- Forsøksflygninger  
Projeksjon: Azimutal lengderiktig



Stemmingsbilde fra Kastrup Lufthavn.

## Flymateriell

SAS' flymateriell hadde ved regnskapsårets utgang den 30. september 1953 følgende sammensetning:

- 14 stk. 4-motors Douglas DC-6B,  
hvorav 5 stk. i ordre
- 12 » 4-motors Douglas DC-6
- 7 » 4-motors Douglas DC-4
- 12 » 2-motors Douglas DC-3
- 6 » 2-motors SAAB Scandia
- 2 » 3-motors Junkers JU-52

Av de 5 stk. DC-6B som pr. den 30. september 1953 var i bestilling, er nu samtlige blitt levert. Av de i forrige årsberetning nevnte 9 stk. DC-4 og 17 stk. DC-3 er 2 DC-4 og 5 DC-3 blitt solgt i regnskapsåret. Etter den 30. september 1953 har SAS solgt ytterligere 2 stk. DC-4 og 2 stk. DC-3. Reserve-deler til disse maskiner er samtidig blitt solgt. For å tilgodese behovet av mer tilfredsstillende materiell for innenrikstrafikken og den interskandinaviske trafikk, har SAS truffet en avtale med Svenska Aeroplan AB i Linköping hvorved SAS får til disposisjon ytterligere 2 Scandiafly.

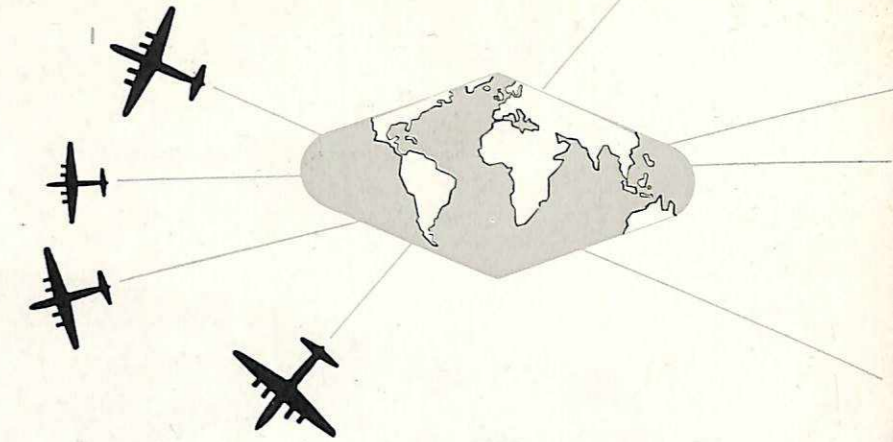
## Organisasjon

Virkningen av det tidligere utførte rasjonaliseringsarbeide innen SAS' organisasjon har i stor utstrekning kommet til uttrykk i det forløpne regnskapsår. Den 30 september 1953 beskjeftiget SAS ialt 6.788 ansatte (30/9 1952 7.063), hvorav 957 (897) var flyvende besetninger. Av de øvrige ansatte, dvs. 5.831 (6.166) var 1.533 (1.785) beskjeftiget i Danmark, 1.005 (1.025) i Norge, 2.130 (2.166) i Sverige samt 1.163 (1.190) i utlandet. Antallet av administrativt og teknisk personale har således kunnet minskes tross den betydelige økning i produksjonen.

## Regnskaper

SAS' regnskaper omfatter all den virksomhet som konsortiet med datterselskaper driver såvel innenfor som utenfor Skandinavia. Hva angår resultatet for det forløpne regnskapsår og konsortiets stilling pr. 30. september 1953 henvises til vedlagte Vinnings- & Taps-konto samt Status. Regnskapene er oppgjort i svenske kroner.

Trafikkinntektene utgjør etter fradrag av provisjoner kr. 235.291.551,56 (forrige regnskapsår kr. 210.594.342,72) som etter tillegg av andre inntekter med sammenlagt kroner 19.186.437,06 (kr. 14.793.270,86) gir et sam-



menlagt inntektsbeløp på kr. 254.477.988,62 (kr. 225.387.613,58). Posten »Diverse inntekter» består av merinntekt kr. 5.669.871,17 (kr. 1.808.807,15) utover den bokførte verdi av 5 stk. DC-3 og 2 stk. DC-4 med reservedeler som ble solgt i regnskapsåret. Etter fradrag av driftskostnader for flytrafikken kr. 214.891.396,77 (kr. 190.297.610,04), administrasjonskostnader kroner 8.752.987,96 (kroner 10.743.972,17) og øvrige kostnader kroner 4.514.544,13 (kroner 3.792.602,24) gjenstår et overskudd før avskrivninger på kroner 26.319.059,76 (kroner 20.553.429,13).

Etter at avskrivningen er foretatt med kr. 24.125.610,17 (kr. 18.991.450,46) fremkommer et restbeløp på kr. 2.193.449,59 (kr. 1.561.978,67), som er anvendt til ekstra avskrivning på reservedeler.

Avskrivningene, kr. 24.125.610,17, som er foretatt etter samme avskrivningsprinsipper som i forrige regnskapsår, fordeler seg med kr. 17.695.175,— (kr. 13.365.660,—) på fly, reservemotorer, reservepropeller og andre reservedeler, kr. 1.553.029,73 (kr. 1.080.143,75) på eiendommer og innredninger og kroner 4.877.405,44 (kr. 4.545.646,71) 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-6 B, er belastet årets drift.

Inntekter av verkstedsarbeider for fremmed regning som i regnskapsåret utviser en omsetning på ca. 7,3 millioner kroner (ca. 6,4 millioner kroner) og som hovedsakelig er blitt utført ved konsortiets verksteder i Kastrup, inngår i »Øvrige driftsinntekter».

Av det sammenlagte inntektsbeløp i regnskapsåret, kr. 254.477.988,62, utgjorde andre valutaer enn skandinaviske motverdien av ca. 176 millioner kroner (ca. 161 millioner kroner).





Tidens takt krever luftfrakt.



Anskaffelsesverdien av de 7 DC-6B som ble levert i regnskapsåret oppgår til kroner 43.968,259,79.

Under »Diverse kreditorer» inngår gjeld til konsortiets moderselskaper med kroner 842.866,72 til AB Aerotransport, kroner 1.969.755,59 til Det Danske Luftfartsselskab A/S og kr. 4.353.434,49 til Det Norske Luftfartsselskap A/S.

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 som tar hensyn til de risici som antas å foreligge.

De gjennom moderselskapene opptatte lån utgjorde pr. 30. september 1953 sv. kroner 13.735.755,— i Sverige, dkr. 8.000.000,— i Danmark og nkr. 18.000.000,— i Norge.

Flymateriell og andre fysiske aktiva var pr. 30. september 1953 forsikret som følger:

Fly .....	ca. 166,2 mill. kr.
Reservemotorer, reservepropeller, reservedeler og tekniske lagerbeholdninger .	» 89,1 » »
Bygninger og innredninger	» 5,5 » »
Verkstedsinventar og verktøy	» 19,5 » »
Øvrig inventar, transportmidler og lagerbeholdninger	» 19,7 » »

SAS' Styre ønsker å fremføre konsortiets takk til personalet såvel i Skandinavia som i utlandet for interessert og fremgangsrikt arbeid i konsortiets tjeneste.

I de siste år er SAS' trafikkmateriell blitt modernisert og organisasjonen er blitt mer effektiv. For fremtiden må en imidlertid regne med en betydelig skjerpet konkurranse fra de internasjonale luftfartsselskapers side.

Samtidig gjør det seg på mange hold gjeldende merkbare restriksjoner med hensyn til trafikkrettigheter. De økonomiske fremtidsutsikter må derfor bedømmes med forsiktighet.

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

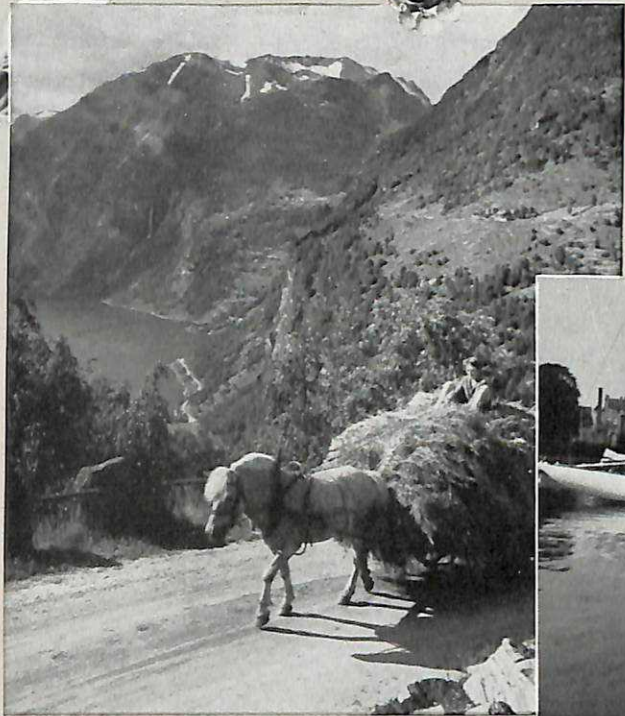
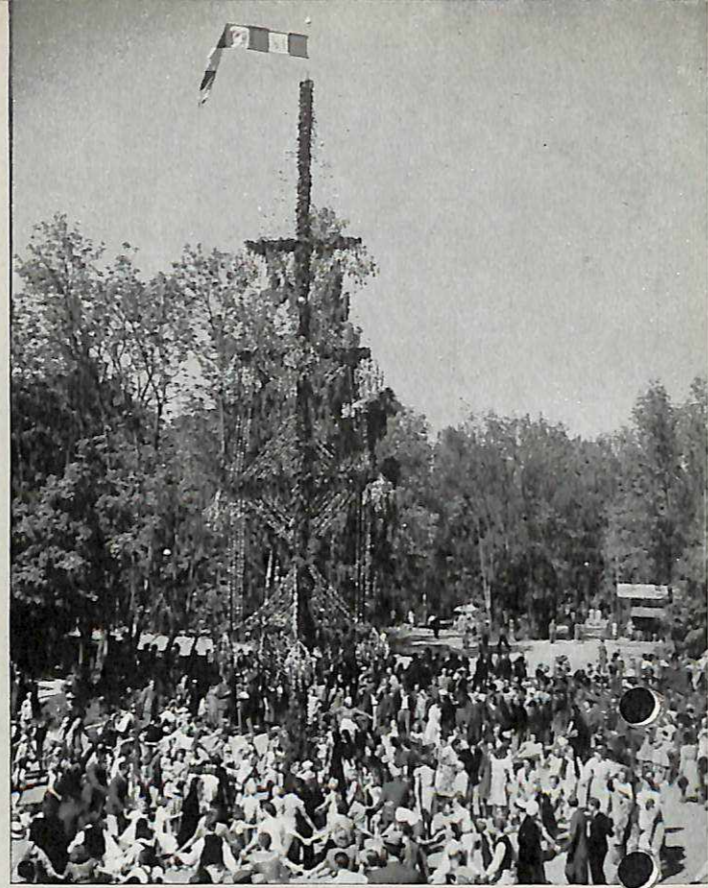
København, Oslo, Stockholm i februar 1954.

PER M. HANSSON  
E. F. ECKHOFF

M. WALLENBERG  
AXEL

P. KAMPMANN  
AXEL GJÖRES





# SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Denmark - Norway - Sweden

Vinnings- og Tapskonto 1. oktober 1952 — 30. september 1953

(i svenske kroner)

## UTGIFTER

Driftskostnader for flytrafikken .....	214.891.396,77
Administrasjonskostnader .....	8.752.987,96
Øvrige kostnader .....	4.514.544,13
Avskrivninger .....	24.125.610,17
Restbeløp, som anvendes til ekstra avskrivninger .....	2.193.449,59
	Kroner 254.477.988,62

## INNTEKTER

Trafikkinntekter etter fradrag av provisjoner .....	235.291.551,56
Øvrige driftsinntekter .....	12.104.544,19
Tilskudd til innenrikstrafikken .....	1.412.021,70
Diverse inntekter .....	5.669.871,17
	Kroner 254.477.988,62

København, Oslo, Stockholm i februar 1954.

PER A. NORLIN    PER M. BACKE    V. J. RASMUSSEN / HARALD BERNSTRÖM

PER M. HANSSON    M. WALLENBERG    P. KAMPMANN

E. F. ECKHOFF    AXEL    AXEL GJÖRES

## SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Denmark - Norway - Sweden

Status for konsortiet pr. den 30. september 1953

(i svenske kroner)

AKTIVA			
Fly			
Saldo pr. 1/10 1952	52.417.070,24		
Nettøkning i løpet av året	41.869.074,66		
	94.286.144,90		
Avskrevet i løpet av året	10.467.172,—	83.818.972,90	
Reservemotorer, reservepropeller, reservedeler			
Saldo pr. 1/10 1952	46.347.829,94		
Nettøkning i løpet av året	12.330.206,04		
	58.678.035,98		
Avskrevet i løpet av året	9.421.452,59	49.256.583,39	
Forskuddsbetalinger for bestilt flymateriell		16.722.082,53	
Eiendommer og innredninger			
Saldo pr. 1/10 1952	4.583.980,75		
Nettøkning i løpet av året	705.805,01		
	5.289.785,76		
Avskrevet i løpet av året	1.553.029,73	3.736.756,03	
Verkstedsinventar			
Saldo pr. 1/10 1952	6.494.524,34		
Nettøkning i løpet av året	54.622,84		
	6.549.147,18		
Avskrevet i løpet av året	2.081.585,77	4.467.561,41	
Øvrig inventar og transportmidler			
Saldo pr. 1/10 1952	6.707.608,14		
Nettøkning i løpet av året	1.501.463,45		
	8.209.071,59		
Avskrevet i løpet av året	2.795.819,67	5.413.251,92	
Lagerbeholdninger		3.876.588,32	
Pågående verkstedsarbeider		396.168,40	
Diverse debitorer		37.502.101,38	
Obligasjoner		11.411.687,84	
Kasse- og bankbeholdninger		26.353.743,49	
		242.955.497,61	
	Kroner		

## SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Denmark - Norway - Sweden

PASSIVA			
Moderselskapene			
Tidligere innskuddskapital i SAS	20.650.000,—		
ABA	58.650.000,—		
DDL	39.100.000,—		
DNL	39.100.000,—	136.850.000,—	
		157.500.000,—	
Diverse kreditorer		52.605.403,61	
Lån		32.850.094,—	
		242.955.497,61	
	Kroner		
Ansvars- og garantiforpliktelser	Kroner	871.317,55	
Pantsettelsler	Kroner	464.317,22	

København, Oslo, Stockholm i februar 1954.

<i>PER A. NORLIN</i>	<i>PER M. BACKE</i>	<i>V. J. RASMUSSEN / HARALD BERNSTRÖM</i>
<i>PER M. HANSSON</i>	<i>M. WALLENBERG</i>	<i>P. KAMPMANN</i>
<i>E. F. ECKHOFF</i>	<i>AXEL</i>	<i>AXEL GJÖRES</i>

Ovenstående vindings- og tabskonto samt status stemmer med konsortiets regnskaber, som er revideret af undertegnede revisorer i henhold til vor revisionsberetning, dateret februar 1954.

<i>SETH SVENSSON</i>	Centralanstalten for Revision	<i>ANDREAS GJEMS</i>
	<i>FRANS BRUUN</i> <i>CARL JOHAN THORSEN</i>	
<i>OSCAR JELF</i>	<i>JENS LÖN</i>	<i>CHRISTIAN BLOM</i>

## Revisionsberetning

Undertegnede, som i henhold til § 11 i konsortialoverenskomsten af 8/2 1951 mellem AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) og Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) er valgt til revisorer, afgiver efter fuldført revision denne beretning till moderselskaberne for regnskabsåret 1. oktober 1952—30. september 1953.

Forvaltningsberetning og årsregnskab, som inkluderer SAS Inc., New York, og SAS Ltd., London, og øvrige datterselskaber, er gennemgået af os. Vi har i behørigt omfang gennemgået konsortiets bogførsel og protokoller og modtaget alle de af os begærede oplysninger med tilhørende dokumenter til bedømmelse af konsortiets økonomi og forvaltning.

SAS' interne revisionsafdeling, som arbej-

der efter en af os afgiven instruks, har foretaget løbende revision af konsortiets regnskaber, og vi har i årets løb og ved regnskabsafslutningen modtaget rapporter over den således foretagne revision.

Regnskaberne er ført med god orden.

Det i forvaltningsberetningen og regnskabet anførte restbeløb, kr. 2.193.449,59, er anvendt til en vel motiveret ekstra afskrivning på reservedele.

Vi anbefaler,

at forvaltningsberetning og årsregnskab godkendes, og

at direktionen, arbejdsudvalget og styrelsen meddeles ansvarsfrihed for regnskabsårets forvaltning.

*Stockholm i februar 1954*

SETH SVENSSON

Centralanstalten for Revision

ANDREAS GJEMS

FRANS BRUUN CARL JOHAN THORSEN

OSCAR JELF

JENS LØN

CHR. BLOM

