

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM'S

STYRELSEBERÄTTELSE

för perioden från konsortiets start den 1 augusti 1946 till och med den 31 december 1947.

Scandinavian Airlines System (SAS) stiftades den 31 juli 1946 som ett konsortium, i vilket Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) samt Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) äro de ansvariga intressenterna.

Konsortiets uppgift är att bedriva interkontinental lufttrafik för transport av passagerare, post och gods. Emedan de tre intressenterna utåt äro solidariskt ansvariga för SAS' förpliktelser, delas vinst eller förlust, rättigheter och skyldigheter inom konsortiet i förhållandet 2/7 på DDL, 2/7 på DNL och 3/7 på SILA. Konsortiet ledes av en styrelse på 6 medlemmar, av vilka vartdera moderbolag utser två.

Redan innan konsortiets officiella stiftande hade år 1945 inköpts 7 stycken Douglas DC-4 (Skymaster). Likaså hade i SILA:s namn i överensstämmelse med de andra två bolagen under längre tid gjorts förarbeten för upprättande av en flyglinje till USA. SILA företog vidare ett stort antal prov- och passagerareflygningar på Nordamerika med ombyggda Boeing B-17 (Flying Fortress).

Tack vare dessa under längre tid bedrivna förarbeten var det möjligt för SAS att redan cirka 6 veckor efter stiftandet (17 september 1946) företaga den officiella invigningsflygningen till New York med DC-4, efter vilken tidpunkt reguljär trafik på denna route igångsattes. I början flög man två dubbelturer i veckan men senare höjdes frekvensen för att från den 15 juni 1947 och till årets slut utgöra en daglig dubbeltur mellan Skandinavien och USA.

I november 1946 påbörjades routen till Sydamerika, till en början med en dubbeltur var fjortonde dag. Från och med mars 1947 och till årets slut flögs en dubbeltur i veckan. Nedanstående uppställning ger en bild av den från 1 augusti 1946 till den 31 december 1947 presterade trafiken.

	Nordamerika			Sydamerika			Båda linjerna		
	1 aug.— 31 dec. 1946	1947	Totalt	30 nov.— 31 dec. 1946	1947	Totalt	1 aug.— 31 dec. 1946	1947	Totalt
Antal turer.....	104	610	714	5	97	102	109	707	816
Flugna 1.000 km.....	714	4.140	4.854	70	1.290	1.360	784	5.430	6.214
<i>Passagerare</i>									
Antal pass.....	2.079	16.327	18.406	77	2.755	2.832	2.156	19.082	21.238
1.000 pass.-km.....	12.447	82.785	95.232	823	22.710	23.533	13.270	105.495	118.765
<i>Frakt</i>									
Befordr. frakt kg.....	52.220	218.889	271.109	422	27.748	28.170	52.642	246.637	299.279
1.000 ton-km.....	327	1.345	1.672	2.5	258.5	261	329.5	1.603.5	1.933
<i>Post</i>									
Befordr. post kg.....	26.862	131.810	158.672	248	9.731	9.979	27.110	141.541	168.651
1.000 ton-km.....	179	854	1.033	3	73	76	182	927	1.109
<i>Total last</i>									
1.000 ton-km.....	1.820	10.739	12.559	91	2.705	2.796	1.911	13.444	15.355

På Nordamerikalinjen har beläggningen under år 1947 varit tillfredsställande, vilket är beroende dels på det stora trafikbehovet och dels på det under flera år bedrivna förarbetet. Under högsäsongen var det till och med omöjligt att tillfredsställa trafikbehovet.

När Sydamerikalinjen upprättades i november 1946 hade praktiskt taget intet förarbete utförts och beläggningen i flygplanen blev till följd härav till en början mycket dålig, men efter hand som organisationen byggdes upp och linjen blev mera inarbetad, steg trafikmängden starkt för att vid periodens slut vara tillfredsställande i förhållande till den insatta trafikkapaciteten. Det bör dock observeras, att så länge blott en dubbeltur i veckan kan genomföras, trafikintäkterna inte ens med tillfredsställande beläggning kunna vara i stånd att bära de med trafiken förenade kostnaderna. Från juni månad innevarande år beräknas emellertid frekvensen bliva fördubblad, varvid möjlighet för balans torde vara uppnådd. Intill dess frekvensen ökas, måste trafiken på linjen karakteriseras som förarbete.

Organisation.

SAS har sin egen organisation, till vilken de tre moderbolagen har bidragit med stommen. Vid 1947 års utgång voro cirka 1100 personer sysselsatta. Personalen består till övervägande delen av skandinaver, men det har även varit nödvändigt att knyta ett antal amerikanare och engelsmän till verksamheten. På utlandsstationerna består personalen bortsett från cheferna till väsentlig del av utlänningar.

Det tekniska arbetet på SAS' maskinpark utfördes intill slutet av år 1947 av AB Aero-transport (ABA), Stockholm, vid vilken tidpunkt maskinerna överfördes till Köpenhamn, där arbetet nu utföres av DDL. När de nedan omnämnda DC-6:orna under innevarande sommar sättas i trafik, kommer det tekniska arbetet på dessa att utföras hos ABA.

SAS har upprättat kontor och stationer på de platser, som beröras av de två routernas. I USA har stiftats ett särskilt aktiebolag, Scandinavian Airlines System, Inc., som med säte i New York tillvaratager intressena i USA. Aktiekapitalet i detta bolag äges av moderbolagen i samma förhållande som deras andelar i SAS. Bland utlandsstationerna må ytterligare nämnas Prestwick, London, Genève, Lissabon, Keflavik (Island), Gänder (New Foundland), Dakar, Rio de Janeiro, Natal, Montevideo och Buenos Aires. I Skandinavien och på ett antal europeiska platser tillvaratagas intressena av moderbolagens organisationer.

Flygplan.

De flygplan, som SAS använder i sin drift, ställas till förfogande av moderbolagen, och äro inregistrerade i resp. moderbolags land. Moderbolagen gottgöras härför en chartringsavgift, som täcker planens avskrivning och samtidigt lämnar en förräntning av det i planen investerade kapitalet. Maskinparken består för närvarande av 7 Douglas DC-4 (Skymaster) (DDL 2, DNL 2 och SILA 3) samt av en DC-3 skolmaskin.

Moderbolagen ha emellertid redan för längre tid sedan beställt ytterligare maskiner att insättas i SAS' trafik, nämligen 7 Douglas DC-6 (Cloudmaster) (DDL 2, DNL 2 och SILA 3) samt 4 Boeing B-377 (Stratocruiser) (DDL 1, DNL 1 och SILA 2). Leveransen av dessa plan har emellertid på grund av olika förhållanden i USA tyvärr dragit betydligt ut på tiden. DC-6:orna skulle ha levererats redan under tiden september—december 1947. De levereras först under maj—juni innevarande år. De 4 Stratocruiserna skulle ha levererats under mars—juni 1947. De komma förmodligen att levereras tidigast till sommaren 1949.

SAS har, under tidigare förhoppning om leverans av dessa flygplan i rätt tid, påtagit sig betydande kostnader för utbildning såväl hemma som i USA av flygande personal, ingenjörer och mekaniker för att den erforderliga personalen skulle stå färdig att sätta flygplanen i trafik. Denna utbildning sträcker sig över en lång period, och man har därför varit tvungen att påbörja denna för längre tid sedan. De betydande förseningarna i leveransen ha emellertid förorsakat, att en lämplig utnyttning av denna personal blivit i motsvarande grad uppskjuten och kostnaderna i motsvarande grad ökade.

Räkenskaperna.

Avslutningen av räkenskaperna förutsätter uppgörelse med ett stort antal andra flyg-bolag när och fjärran. Då sådan avräkning med vissa främmande bolag ännu icke föreligger, ha räkenskaperna för dessas vidkommande måst uppgöras efter av SAS företagna beräkningar. Eventuella differenser komma därför att regleras i räkenskaperna för år 1948.

De samlade trafikintäkterna uppgå till ett belopp av cirka 37 miljoner kronor. Vinst- och förlusträkningen visar ett förlustsaldo på 232.783:45 kronor. Driften har belastats med de tidigare omnämnda chartringsavgifterna till moderbolagen. De företagna avskrivningarna på motorer, propellrar, reservdelar m. m. ha beräknats för samma period, som ligger till grund för beräkningen av chartringsavgifterna. Någon avskrivning har icke verkställts på ineliggande lager av reservmateriel till de nya ännu icke levererade flygplanstyperna. Driftöverskottet på Nordamerikalinjen har, sedan frekvensen höjts, varit relativt tillfredsställande. Som tidigare nämnts har däremot trafikintäkterna på Sydamerikarouten under dennas uppbyggnadsperiod icke varit i stånd att täcka kostnaderna. Driften av denna linje under räkenskapsperioden har därför betraktats som uppbyggnad av linjen och driftunderskottet har som följd härav aktiverats.

Vad beträffar balansräkningen bör påpekas, att det under rubriken »DC-6 och B-377 program» angivna beloppet, 3.650.421:78 kronor, hänför sig till aktiverade utgifter, dels berörande den tidigare omnämnda utbildningen av personal för dessa flygplan, vilka först senare komma att sättas i trafik, dels berörande teknisk planering och teknisk kontroll under tillverkningen. De icke obetydliga utgifterna för annan utbildning av personal ha däremot påförts driften.

Posten »Uppbyggnadskostnader», 4.028.563:18 kronor, omfattar dels ett antal allmänna igångsättningskostnader såsom t. ex. provflygningar och liknande på linjerna före deras igångsättande, dels de tidigare omtalade utgifterna för inarbetandet av Sydamerikalinjen.

Resultatet av driften under räkenskapsperioden för Scandinavian Airlines System, Inc., New York, samt detta bolags ekonomiska ställning pr den 31/12 1947 har inkluderats i SAS' räkenskaper.

Det säger sig självt, att det vid starten av en helt ny verksamhet av SAS' art och omfattning har varit en lång rad svårigheter att övervinna och att det även i framtiden kommer att uppstå många svårigheter, som måste övervinnas, innan hela organisationen fungerar på ett fullt rationellt och tillfredsställande sätt.

Styrelsen vill gärna begagna detta tillfälle att tacka vederbörande myndigheter för den hjälp och förståelse, som de ha visat SAS. Styrelsen uttalar ett särskilt erkännande till personalen för dess insats till SAS' fromma.

SAS har vunnit en position inom den interkontinentala luftfarten och det skall vara SAS' strävan att söka bibehålla och utveckla det goda renommé, som verksamheten synes hava skapat hos den resande allmänheten och hos andra kunder. Det skandinaviska samarbetet, som har etablerats i SAS, har vunnit erkännande icke minst i utlandet. Dessa förhållanden och den goda »team spirit», som råder inom SAS, har skapat en god grund att arbeta vidare på.

Stockholm

M. WALLENBERG
CARL FLORMAN

Oslo

THS. S. FALCK, Jr.
THOMAS OLSEN

Köpenhamn i maj 1948

P. KAMPMANN
AXEL

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Balansräkning per den 31/12 1947.

Aktiva:

Fastigheter och inredningar vid utlandsstationer:			
anskaffningsvärde	493.517: 59		
%. avskrivningar	<u>63.141: 59</u>		430.376: —
Flygplan, DC-3 skolmaskin:			
anskaffningsvärde	153.000: —		
%. avskrivningar	<u>45.000: —</u>		108.000: —
Motorer, propellrar och reservdelar till DC-3, DC-4, DC-6 och B-337:			
anskaffningsvärde	14.405.757: 88		
%. avskrivningar DC-3 och DC-4	<u>1.385.729: 05</u>	13.020.028: 83	
förskottsbetalningar		<u>4.139.885: 12</u>	17.159.913: 95
Markutrustning:			
anskaffningsvärde	2.134.974: 13		
avskrivningar	<u>213.477: 08</u>		1.921.497: 05
DC-6 och B-377 program.....			3.650.421: 78
Uppbyggnadskostnader			4.028.563: 18
Diverse debitorer			13.002.675: 93
Kassa- och bankbehållningar etc.			3.209.348: 79
Underskott att fördelas:			
DDL 2/7.....	66.509: 55		
DNL 2/7.....	66.509: 55		
SILA 3/7.....	<u>99.764: 35</u>		232.783: 45
			<u>S:a Kr. 43.743.580: 13</u>

Passiva:

Skulder till moderbolagen för förlagsmedel och chartringsavgifter	31.885.222: 38
Diverse kreditorer	<u>11.858.357: 75</u>
	<u>S:a Kr. 43.743.580: 13</u>
Ansvarsförbindelse: Av SILA för SAS' räkning ingångna förpliktelser	2.998.979: 36
Garantieförbindelse: Till Handels Arbetsgivareorganisation	171.000: —

Vinst- och förlusträkning för perioden 1/8 1946—31/12 1947.

Kostnader:

Administrationskostnader	7.099.884: 38
Avskrivningar.....	<u>1.707.347: 72</u>
	<u>S:a Kr. 8.807.232: 10</u>

Intäkter:

Flygverksamheten	8.574.448: 65
Förlust	<u>232.783: 45</u>
	<u>S:a Kr. 8.807.232: 10</u>

Stockholm
M. WALLENBERG
CARL FLORMAN

Oslo
THS. S. FALCK, Jr.
THOMAS OLSEN

Köpenhamn i maj 1948
P. KAMPMANN
AXEL