

at der er sket en stigning i antallet af beskæftigede inden for virksomheden fra 6 600 til 14 600.

Allerede ved konsortiets start stod det klart, at der ville være betydelig risiko for tab i virksomheden, idet der var tale om et virkefelt, hvor selv større luftfartsselskaber med meget stor omsætning kun havde kunnet opnå balance mellem indtægter og udgifter og ofte med statsstøtte. Endvidere stod SAS over for at skulle indarbejde foretagendet på det internationale marked.

I den nævnte periode oprettede en række nationer, som ikke tidligere havde drevet lufttrafik, nationale selskaber og påbegyndte international luftfartsvirksomhed. For SAS betød dette ud over den skærpede konkurrence gennem et større kapacitetsudbud, at der opstod vanskeligheder med at opnå samt bevare ret til på konsortiets enkelte ruter uhindret at optage og afsætte trafik mellem fremmede lande (den såkaldte femte frihedstrafik). Denne form for trafik har været og må fortsat være en væsentlig faktor i SAS' trafikunderlag, idet det skandinaviske trafikpotentiel er forholdsvis begrænset, hvortil kommer, at de 3 lande er relativt afsides beliggende i forhold til de vigtigste internationale luftruter.

I oktober 1955 afgav det amerikanske luftfartsselskab Pan American Airways ordre på levering i 1958 og 1959 af 45 langdistancejetmaskiner. Denne bestilling gav stødet til et kapløb mellem verdens førende luftfartsselskaber om leverancer af jetmateriel, og man måtte herefter regne med, at jetmaskiner i 1959 ville indgå i regelmæssig trafik på de internationale ruter. Stillet heroverfor anså også SAS det for nødvendigt at afgive ordre på jetmateriel. Det anskaffede og bestilte jetmateriel omfatter i alt 7 DC 8-maskiner, 17 luftfartøjer af Caravelle-typen samt 2 luftfartøjer af typen Convair Coronado. Anskaffelsesværdien beløber sig til ca. 600 mill. sv. kr., svarende til ca. 800 mill. kr. Her udover har overgangen til jetdrift medført betydelige udgifter til omskoling af personel og udbygning af værksteder. Hertil kommer en stedfunden ekstraordinær afskrivning på de hidtil i langdistancetrafik anvendte DC 7 C-luftfartøjer, hvis konkurrencemæssige værdi på grund af luftfartsselskabernes indsættelse af jetdrevne maskiner nu må forventes at være betydeligt reduceret uagtet, at de kun har været i drift siden 1957. Endelig har konsortiet ekstraordinært store udgifter til vedligeholdelsesorganisationen i overgangstiden, hvor såvel propel- som jetdrevne maskiner er i anvendelse på de længere ruter.

Som et led i bestræbelserne for under de herskende skærpede konkurrencevilkår og den deraf følgende

restriktive luftfartspolitik at søge hidført en mere rationel drift af virksomheden og samtidig opnå en forbedring og konsolidering af SAS' trafikunderlag, sluttede SAS i oktober 1958 aftale med det schweiziske luftfartsselskab SWISSAIR om samarbejde i såvel teknisk som kommerciel henseende. Aftalen indebærer, at SAS og SWISSAIR gennem en samordnet materielpolitik og en herpå baseret fælles udnyttelse af værksteder og af teknisk og operativ organisation har kunnet reducere deres investeringer og opnå en forbedret driftsøkonomi. Inden for rammerne af samarbejdet udlejer SAS 4 Caraveller til SWISSAIR, medens SAS lejer 2 Convair Coronado. SAS varetager på sine værksteder i Skandinavien vedligeholdelsen af SWISSAIR's DC 8-ere og Caraveller, medens SWISSAIR vil forestå vedligeholdelsen af SAS' Convair Coronado. SWISSAIR's uddannelse af piloter og teknisk personel er i betydelig udstrækning henlagt til SAS' tekniske baser, og på det kommercielle område er foretaget en omfattende koordinering af selskabernes flyvevirksomhed.

Samarbejdet med SWISSAIR, der fungerer fuldt tilfredsstillende og agtes fortsat, må ses på baggrund af den tendens, der i øvrigt gør sig gældende inden for den internationale luftfart, hvorefter luftfartsselskaberne søger samarbejde i større eller mindre grupper.

Ud fra ønsket om at opnå støttepunkter i fjernere liggende områder traf SAS i 1959 samarbejdsaftale med Thai Airways Co., som i Thailand har eneret på at drive rutetrafik. Ved denne aftale etableredes et nyt selskab, Thai Airways International (THAI), som siden begyndelsen af 1960 driver international luftfart mellem Thailand og andre lande i det fjerne østen.

Ligeledes i 1959 etablerede SAS samarbejde med det mexikanske luftfartsselskab Guest Aerovias Mexico S.A. (GAMSA), som driver luftfart til Miami og Venezuela samt til Europa (Lissabon, Madrid og Paris).

Engagementet med GAMSA har givet SAS et tab på ca. 50 mill. sv. kr., svarende til ca. 66,7 mill. kr. Samarbejdet med det mexikanske luftfartsselskab er nu besluttet ophævet af konsortiet.

En gennemgang af de af SAS hidtil opnåede driftsresultater viser, at resultatet af flyvedriften i de første 4 driftsår fra 1950-51 til 1953-54 stort set viste balance. Som følge af fortjenester ved salg af flyvemateriel opnåedes der imidlertid i disse år et samlet overskud på 13,5 mill. sv. kr., svarende til ca. 18 mill. kr.

For driftsårene 1954-55 til og med 1956-57 blev det samlede overskud betydeligt større, idet flyve-