

**WORKING PAPERS IN
TRANSPORT AND
COMMUNICATION HISTORY
1995:4**

**HÖGTFLYGANDE PLANER 1 DEBATTEN
OM ARLANDA 1946**

Lars Fälting

The Research Group
Transports and Communications in Perspective
Departments of Economic History
Umeå University and Uppsala University

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	2
<i>Flygets infrastruktur och statens roll som leverantör av kommunikationer</i>	2
<i>Den svenska utvecklingen</i>	3
<i>Arlanda</i>	5
PROBLEMFÖRMULERING	7
<i>Forskningsläge</i>	8
<i>Källor och källkritik</i>	8
EXPERTNIVÅ	10
<i>1944 års flygplatsutredningsuppdrag</i>	10
<i>De tekniska aspekterna</i>	12
<i>Teknisk utveckling och internationella utredningar</i>	14
<i>Utredningens förslag</i>	15
<i>Regionalanalytiker</i>	18
<i>Ekonomisakkunniga</i>	18
ANALYS OCH DISKUSSION	19
<i>Vilka argument använde experterna?</i>	19
<i>Vad betydde de internationella experterna?</i>	20
POLITISK NIVÅ	21
<i>Ekonomiska argument</i>	22
<i>Nationalistiska argument</i>	24
<i>Geografiska argument</i>	25
<i>Tekniska argument</i>	25
<i>Investeringsprioriteringar</i>	26
<i>Sysselsättningsargument</i>	26
<i>Näringslivsargument</i>	26
<i>Regionala argument</i>	27
ANALYS OCH DISKUSSION	27
<i>Hur används argumenten?</i>	27
<i>För eller emot; hur påverkar det argumentationen</i>	27
<i>Skillnader i debatten mellan juni och december</i>	28
<i>Skilde sig de olika partiernas argument åt?</i>	29
<i>Politiska visioner</i>	30
SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION	32
<i>Exkurs: fortsatt forskning</i>	35
SUMMARY	37
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	39
APPENDIX	40
<i>Internationella förhållanden</i>	40

INLEDNING*

Flygets infrastruktur och statens roll som leverantör av kommunikationer
Luftfartspolitiken ska placeras i den allmänna debatt och syn på trafikpolitiken som under 1930-talet resulterade i en rad olika utredningar och beslut gällande biltrafik, tåg och flyg. 1939 års riksdag beslutade om forstatligande av järnvägarna, och 1943 förstatligades vägväsendet. Staten tog under denna tid ett allt mer aktivt ansvar för landets kommunikationer. I denna ram skall utredningen av flyget och dess framtida behov placeras. Den tillsattes i december 1943 och gav sitt slutbetänkande i augusti 1946. Där föreslogs vilka platser i landet som staten skulle driva flygplatser på. Samtidigt som propositionen om flyget antogs i riksdagen beslutades även att Bromma flygplats skulle övergå i statlig regi från Stockholms stads flyghamnsstyrelse. Beslutet om en omorganisation av luftfartsbyrån till luftfartsstyrelsen låg också inom denna genomgripande syn på kommunikationspolitiken.

Uppsatsen kommer att behandla debatten om storflygplatsen 1946. Syftet är att kartlägga olika aktörer och studera skillnader i argumentationen mellan olika grupper. Dessa grupper är experter och politiker. Varje grupp är behandlad i var sitt kapitel.

1919 års lufttrafikkommitté ansåg i sitt betänkande från 1921 att staten borde ta ansvar för de fasta anläggningar som behövdes för flygtrafiken.¹

Lufttrafikleder upprättades mellan Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och Göteborg-Malmö. Längs färdlinjen på dessa sträckor byggdes det under 1930-talet nödlandningsfält var femte mil med hjälp av beredskapspengar. Luftledningarna utrustades även med flygfyrar, dvs optisk led-

*Lars Fälting är civilekonom och doktorand vid ekonomisk-historiska institutionen, Uppsala universitet. Denna uppsats har tillkommit inom temaprogrammet *Kommunikationer i perspektiv: Marknader, nätverk och regelförändringar i svensk kommunikationssektor under 100 år*, som drivs av ekonomisk-historiska institutionerna vid universiteten i Umeå och Uppsala, med finansiellt stöd av Kommunikationsforskningsberedningen (KFB). Jag vill tacka mina handledare professor Lars Magnusson och fil dr Jan Ottosson för uppmuntran och stöd under uppsatsskrivandet. Mina medarbetare inom projektet ek mag Jan Östlund, fil mag Carl Jeding samt docent Mats Larsson och fil mag Mikael Lönnborg-Andersson har lämnat både stöd och värdefulla kommentarer. KFB har frikostigt lämnat stipendium till stöd för uppsatsskrivandet.

¹Dessa ansåg kommittén vara; utrustning av trafikleder, organisering av vädertjänst för lufttrafik, som var och är en oerhört viktig del av organisationen kring flyget, personalutbildning och slutligen en statlig myndighet som handlade ärenden gällande luftfarten.

ning av flygplanen. I mer modern tappning har flygfyrarna ersatts av radiofyrar och radartäckning av luftrummet. Utredningen äskade pengar för luftfartsstationer, då främst i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Även den tekniska utvecklingen av flygplanen påverkade i hög grad hur infrastrukturen såg ut. Före andra världskriget användes sjöflygplan i stor utsträckning, de landflygplan som användes var utrustade med sporrhjul, ett litet hjul längs bak på kroppen. Tyngdpunkten på flygplanen låg bakom huvudhjulen, vilket ökade instabiliteten på marken, samt gjorde flygplanen känsliga för sidvind. Därför krävdes det flygfält som möjliggjorde start och landning i stort sätt i alla riktningar. De nya trafikflygplanen som kom efter kriget var utrustade med noshjul det vill säga längst fram på kroppen, och endast två-tre banor på flygfälten var nödvändiga. Exempelen är många på denna typ av ömsesidig utveckling mellan teknik och infrastruktur.

Den svenska utvecklingen

År 1918 tillsatte ett konsortium av storbanker, rederier och industriföretag en lufttrafikutredning. Till utredningens ordförande utsågs Hans Ericsson, övriga medlemmar var; E Lundqvist, Karl Amundsson (SAS grundare), Ivar Kreuger, J O Roos av Hjälmö. Till sekreterare utsågs Lenn Jacobsson. Kommittén lämnade sitt betänkande till ordföranden i konsortiet, K A Wallenberg i september 1918. Som ett resultat av denna utredning bildades Svenska Lufttrafikbolaget 1919 (SLA). SLA trafikerade under några sommar månader 1921 sträckan Stockholm-Reval (nuvarande Riga) men lades därefter ned.²

År 1924 bildades bolaget AB Aerotransport (ABA) av Carl Florman, Adrian Florman, Ernst Linder, John Björk och Johan Nilsson. Huvudfinansiär och även majoritetsdelägare genom bulvan var tyska Junkers som 1925 ägde 82 procent av bolaget.³ ABA flög under de första åren endast under sommarhalvåret på sträckan Helsingfors-Stockholm. Det ekonomiska resultatet var svagt och ABA ansökte därför om statliga subventioner vilket också beviljades 1925. I mitten på 30-talet behövde ABA mer kapital, bolaget ombildades och staten blev huvudägare 1935.

Carl Florman och Junkers bildade också AB Flygindustri i Limhamn som licenstillverkade Junkers krigsflygplan. Avsikten var att bli huvudleverantör till det nybildade svenska flygvapnet. Den tyska krigsindustrin hade betydande intressen i svensk krigsmaterialindustri i början av 1930-talet. Vetskapen om detta förhållande var okänt för Sveriges regering fram

² KSAK (1940), s. 272.

³ Böhme K R (1982), s. 92.

till krigsmaterialberedningens utredning 1932. Beredning förordade en kontroll av krigsmaterialindustrin genom ett förstatligande. Förklaringen till att ABA förstatligades kan således vara både ett behov av kapital och en möjlighet att köpa ut tyska intressen.⁴

Svensk interkontinental lufttrafik (SILA) bildades under 1943. Marcus Wallenberg jr och Torsten Hernód lyckades mobilisera hela det svenska näringslivet att skjuta till kapital genom aktieteckning.⁵ Avsikten med SILA var och är att driva flygtrafik på Nord och Sydamerika. SILA var inte någon konkurrent till ABA utan en komplementär organisation. Tidigare direktörsassistenten P A Norlin vid ABA blev VD för det nya bolaget. Ett interimsavtal där samarbetet reglerades upprättades 1943.

År 1944 började planeringen för fredstidsflyget. Under mellankrigstiden hade det funnits ett nordiskt samarbete inte minst genom de poolavtal som existerade⁶. Tankar på ett utökat nordiskt samarbete fanns och diskuterades i slutet av 1930-talet. I och med kriget upphörde samtalen. Efter kriget återupptogs diskussionerna dock utan Finland som under kriget hamnade på Tysklands sida.⁷ 1946 intensifierades diskussionerna och förhandlingarna mellan de tre flygbolagen. Hård debatt uppstod kring ägarfördelningen i det blivande samägda bolaget, ABA hävdade att svenskarna skulle äga hälften eller mer. P A Norlin och Marcus Wallenberg hävdade att det inte var möjligt. Efter en dramatisk sommar med utspel från de olika parterna enades de klockan 03.00 på morgonen den 1 augusti. Flygkonsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) var bildat. Avtalet gällde endast trafik över Nordatlanten.

Det tidiga trafikflyget startade och landade i Stockholm på vattnet vid Lindarängens flyghamn som SLA hade iordningställt. När SLA:s verksamhet upphörde övertog Stockholms stad flyghamnen. I praktiken skötte Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) driften med kommunalt bidrag.⁸ År 1918 anhöll Enoch Thulins aeroplansfabrik om en utredning av byggandet av en flygplats för landflygplan i Stockholm. En utredning tillsattes med representanter för både staten och kommunen. Den föreslog inköp av mark vid Skarpnäck för att bygga flygplats på. Först 1923 beslöt stads-

⁴ Nordlund (1989), s. 176.

⁵ Scandinavian Airlines System, bolagsarkivet AFF. Dessa poolavtal reglerade biljettförsäljning så att biljetten kunde köpas på vilken flygplats som helst, därefter fick flygbolagen betalt efter de antal kilometer som de trafikerat en viss sträcka.

⁷ Under 1944 diskuterades hur ett samarbete skulle kunna se ut och fördelning mellan de olika ländernas flygbolag. Anders Bumas beskriver denna process i sin bok "Fly over Fly".

⁸ Bromma Flygplats (1936), s. 56.

fullmäktige att köpa Skarpnäck.⁹ I samband med att KSAK inte ville fortsätta med driften av Lindarängen bildades Stockholms stads flyghamnsstyrelse. En statlig och kommunal utredning föreslog 1928 fältet vid Riksby i norra Bromma som lämplig landflygplats. Det fältet skulle enligt utredningen vara mer lämpat än Skarpnäcksfältet av tekniska skäl. Stadsfullmäktige i Stockholm beslutade 1933 att anlägga Bromma Flygplats¹⁰. Arbetet påbörjades samma år och finansierades med pengar för nödhjälpsarbeten. Bromma invigdes 1936, och fick en "flygande" start – antalet resande ökade dramatiskt och fortsatte att öka fram till andra världskrigets utbrott.

I Sverige bildades Svenska Aeronautiska Sällskapet (SAS) år 1900 för att främja intresset för ballongflygning. Sällskapets inriktning förändrades runt 1910 mot flygning och flygplan. Redan 1913 hemställde SAS om statligt stöd; dels för anläggandet av en flygplats vid Stockholm, dels för ett årligt understöd. SAS bytte namn till Kungliga dito 1918 (KSAS). Under perioden fram till 1922 var SAS, senare KSAS, Sveriges enda organisation för flyg. SAS hade under denna tid rollen som luftfartsmyndighet och utfärdade diplom och certifikat. Organisationen bytte återigen namn till Kungliga Svenska Aero Klubben (KSAK) men verkade/verkar fortfarande som paraplyorganisation för flygklubbar över hela landet.

Riksdagen tillsatte år 1919 en lufttrafikkommitté. Sekreterare blev återigen Lenn Jacobsson. Utredningen var klar 1921 och rekommenderade bland annat att en statlig luftfartsbyrå skulle inrättas. Det skedde först 1923 när den första lufttrafikförordningen och luftfartsmyndigheten bildades. Den låg formellt under kommunikationsdepartementet fram till 1936 då luftfartsmyndigheten sorterades in under Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Järnvägs- och Luftfartsbyrån, samt Luftfartsavdelningen. Luftfartsstyrelsen bildades 1945 och blev affärsdrivande verk 1947.¹¹

Arlanda

I diskussionen om var ett nytt storflygfält kunde placeras utkristalliserade tre platser; Skå-Edeby på Svartsjölandet, Grillby utanför Enköping, samt Väsby norr om Stockholm.¹² I slutet på 1944 föreslogs Grillby före Väsby,

⁹ Bromma Flygplats (1936), s. 54. Skarpnäcks flygplats användes till segelflygfält till i slutet på 70-talet.

¹⁰ Ibid. s. 65.

¹¹ Waara L (1980) s. 130.

¹² YK 25 10 vol 6 mapp 3 - PM angående jämförelse med Sverige och övriga nordiska länder, Carl Florman.

Skå Edeby hade helt avskrivits. Kritiken av forslaget var hård, och flyg-expertisen i utredningen reserverade sig mot den föreslagna lösningen. Den 10 mars 1945 återkom utredningen och denna gång forordade de Väsby.

Parallellt med 1944 års utredning tittade Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen på möjliga forslag till storflygfältets lokalisering. I slutet av 1945 föreslog Gustav Jonsson, överdirektör vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och chef för den arbetsgrupp som byggde flygfältet, att storflygplatsen skulle forläggas till Halmsjön (nuvarande Arlanda). Avståndet till Stockholm var 47 km och markbeskaffenheten god.

Den 18 december 1946 antog riksdagen proposition nr 379 om utbyggnad av storflygplats vid Halmsjön. Utbyggnaden startade under 1947 men då flygets utveckling stagnerade, bromsades utbyggnaden av storflygplatsen vid Halmsjön. År 1951 var arbetena begränsade till att enbart underhålla befintliga investeringar. Flygfältet användes mycket begränsat och ingen reguljärtrafik förekom på flygfältet under 1950-talet.

I mitten på 1950-talet startade återigen debatten om ett storflygfält. Behovet av större flygfält ökade i och med de nya jetdrivna flygplanen.¹³ Återigen debatterades var ett dylikt flygfält skulle ligga. De forslag som diskuterades under 1940-talet dammades av igen och kryddades med en del nya argument. Tre utredningar senare kunde alla parter enas om att Halmsjön var den bästa kompromissen. År 1957 beslutade riksdagen att bygga Halmsjö-fältet för den interkontinentala trafiken. I april 1961 invigdes den nya storflygplatsen Arlanda och interkontinentaltrafiken fördes över från Bromma till Arlanda. Den återstående internationella flygtrafiken flyttades till Arlanda 1963, och i slutet på decenniet hade SAS alla sina flygningar, även inrikeslinjerna, placerade på Arlanda.

År 1983 flyttades Linjeflygs verksamhet till Arlanda som därigenom fick en kraftig ökning av resandet. Under perioden 1983-1991 skedde all svensk reguljär och charterflygning från Arlanda, användningen av Bromma var begränsad. I samband med de avregleringar som skedde i början på 1990-talet började emellertid flera mindre bolag åter igen trafikera Bromma.

¹³I jetålderns barndom användes ordet reaktionsdrift, därav rea-plan.

PROBLEMFÖRMULERING

I min studie analyseras beslutet från 1946 om utbyggnad av storflygplatsen som senare döptes till Arlanda. Hur drevs ärendet och vilka argument användes för och emot byggandet av en storflygplats? Kan vi genom dessa argument och omskrivningar få en uppfattning om vilka visioner och värden politikerna lade i flyget? Hur löper informationen mellan politiker och experter? Går det att analysera i vilken riktning den informationen går? Naturligtvis är det lika viktigt att kartlägga dem som var aktörer i beslutet om storflygplatsen. En förenkling av debatten där argumenten delas upp för och emot ett projekt, används för att klassificera olika aktörers inlägg. Det fanns inte vid denna tid någon aktiv mot-grupp. Skillnaden mellan grupperna stod mellan de som hade mycket bråttom att bygga en storflygplats och de som ansåg det gick att vänta och se vart utvecklingen tog vägen.

Uppsatsen kommer att analysera politiker- och expertnivån i var sitt kapitel. Slutligen sammanfattas resultaten och diskuteras i det sista kapitlet. De argumentationsmatriser som analysen grundar sig på återfinns i bilaga.

Argumentationsmatriser används för att underlätta analysen av de olika inriktningarna där följande övergripande argument undersökts; ekonomiska, nationalistiska, geografiska, tekniska och regionala argument, samt argument som rör investeringsprioriteringar, sysselsättning och näringsliv. Argumenten kan delas in i två grupper. De första fyra utgör mer övergripande frågeställningar, i vilka jag tror att visionerna är mer närvarande och synliga. De sista fyra argumenten är av mer praktisk natur. Genom att använda ovanstående metod blir indelningen av de olika grupperna subjektiv. Vissa indelningar kommer att ske utifrån totalintrycket av inläggen och aktörernas PM.

Det är naturligtvis många personer som kan karaktäriseras som aktörer, men till de mest centrala hör experter och politiker. Av arbetsekonomiska skäl kommer jag att koncentrera mig på dessa områden.

Ofta hänvisas till den tredje statsmakten, massmedia, som en viktig faktor för att påverka politiker och tekniker. Tyvärr ligger det inte inom uppsatsens ram att djupare analysera tidningarnas roll i debatten om storflygplatsen.

Forskningsläge

Flyget har varit föremål för omfattande statlig utredningsverksamhet, inte minst beroende på de subventioner som har givits till flyget. Nils Bruzelius (1988) har i sin bok "Behövs en ny luftfartspolitik?" granskat det internationella regelsystemet och jämfört avregleringen i USA med den europeiska lufttrafiken efter 1945. Lars Gunnar Comén har skrivit "Strategiska allianser inom den internationella flygbolagsindustrin". Jan Strinnholm (1974) studerade godstrafiken på Arlanda i "Varutransporter med flyg".

Klaus Richard Böhme har i Militärhistorisk tidskrift 1980 mycket utförligt behandlat AB Aerotransports (ABA) första år och spelet mellan Carl Florman, VD i ABA, och Junkers. I sin bok "Svenska vingar" behandlar han den svenska flygindustrin fram till 1945. Där berör han också förhållandena i ABA. Erik Norberg har i serien Sverige under andra världskriget behandlat det svenska flygvapnet under perioden 1936-42. I boken "Svenskt flyg och dess män" 1939 behandlas svenskt trafikflyg tämligen utförligt. En av redaktörerna för boken var Carl Florman VD för ABA. I minnesskriften "På säkra vingar / ABA under 20 års lufttrafik" beskrivs ABA:s första tjugo år. I samband med 70-årsfirandet hade ABA beställt en historisk utställning på Arlanda.

Källor och källkritik

För de argument som framförs på den politiska nivån har jag uteslutande använt riksdagstryck. I juni och december 1946 debatterades storflygplatsen i riksdagens båda kammare, protokollen från dessa sammanträde är stommen till avsnittet om politikernivån.

Material till expertnivån finns dels i kommittéarkivet för 1944 års flygplatsutredning, dels i konseljaktens från den 15 november 1946 samt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens arkiv vid avdelningen för byggandet av storflygplatsen, senare myndigheten Byggnadsdelegationen för storflygplatsen. 1944 års flygplatsutredning har efterlämnat 14 volymer material på riksarkivet. Materialet består av brev och utredningar och är intressant för vidare studier av interaktionen mellan olika intressegrupper. Avdelningen för storflygplatsens byggande och Byggnadsdelegationen för storflygplatsen har avsatt avsevärda mängder material. Där har endast några få volymer undersökts som gäller utredningar av storflygplatsen. I övrigt är detta material förknippat med upphandling och byggandet av flygplatsen och ingår inte i undersökningen

Materialet är samlat av de myndigheter som hade till uppgift att utreda och bygga storflygplatsen. Frågan är naturligtvis om det finns snedvridningar i materialet. Utredningen hade till uppgift att utreda byggandet

av storflygplatsen. Det innebär att den har en positiv inställning till flyg och dess behov. Det ingick inte i utredningarnas uppdrag att ifrågasätta flygplatsens eller flygtrafiken. Det innebär att det inte finns någon i grunden kritisk attityd till storflygplatsen. Under arbetet med föreliggande uppsats var accessrätten till ABA:s arkiv begränsad. Den begränsningen har sedermera upphört.

Under utredningens gång från 1944 debatterades och kommenterades utredningen och dess resultat flitigt i tidningarna. I Luftfartsverkets klipparkiv finns det sammanlagt 199 artiklar bevarade som behandlade storflygfältet för perioden 1944- 1 946.¹⁴

¹⁴ Articklarnas fördelning över tiden. 1944, 72 st; 1945, 48 st, 1946, 79 st.

EXPERTNIVÅ

1944 årsflygplatsutredningsuppdrag

Kommunikationsminister Gustaf Andersson i Rasjön framförde till regeringen den 3 december 1943 att "Man synes ha skäl räkna med att såväl den internationella som den inhemska flygtrafiken efter fredsslutet kommer att undergå en betydande ökning"¹⁵. Därefter ansåg Andersson att en inventering av flygplatsbehovet var **nödvändig**.¹⁶ En plan skulle upprättas för utbyggnaden av flygfält, och de ekonomiska villkoren för flyget ses över. Utredningen bedrevs så att behovet av flygplatser presenterades innan de övriga frågorna löstes.¹⁷ Utredningen tog sig namnet "1944 års flygplatsutredning". Tidigt i utredningen stod det klart att storflygplatsen måste särbehandlas och arbetet skedde parallellt med analysen av de övriga flygplatserna i landet. Utredningen kom med tre olika forslag innan slutrapporten var klar den 12 augusti 1946. Utredningen arbetade under tre olika kommunikationsministrar Gustaf Andersson (fp), Fritjof Domö (h), Torsten Nilsson (s). I slutförslaget forordades att storflygplatsen skulle placeras i Stockholm och att Halmsjön skulle bli dess geografiska läge, en plats som senare döptes Arlanda.

Andersson utsåg landshövdingen i Västmanlands län, Bernhard Gärde¹⁸, till ordförande i utredningen. De fem övriga ledamöterna var Bo Gustafsson **Delin**, kapten vid flygvapnet, Erik Samuel Jung, överlantmätare¹⁹, Carl Ljungberg, byråchef vid järnvägs och luftfartsbyrån, Väg- och Vatten-

¹⁵ YK 2510 vol 6 mapp 1 - Utdrag ur statsrådsprotokoll över kommunikationsärenden den 3 december 1943.

¹⁶ Andersson nämnde inte tankarna kring **luftfartspolitik**en i sina memoarer på annat sätt än att han såg Axel Granholms ordförandeskap i ABA som "en *god försäkring mot alla ekonomiska äventyrligheter*". Andersson ansåg att styrelsen för Aerotransport var alltför expansiv. Andersson (1955) s. 252.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Född 1878. Garde blev civilingenjör vid tekniska högskolan 1899 1920 - 1928 var han byråchef för tekniska ärenden i kommunikationsdepartementet. 1928 - 1938 var han landshövding i Norrbottens län. Garde ingick i 1929 års lufttrafikkommitte. Under perioden 1925-1931 var han ledamot av AB Aero transports styrelse. *Vem är det 1941*.

¹⁹ Född 1893, examen som lantmätare 1904. Överlantmätare i Västern från 1927. Ledamot i stadsfullmäktige och kyrkofullmäktige i Härnösand. Ingick i borgerliga valmansförbundet. Ordförande i Sundsvalls enskilda banks styrelse från 1939. *Vem är det? 1941*.

byggnadsstyrelsen,²⁰ Ragnar Lundqvist, byråchef järnvägsstyrelsen²¹ samt Åke Wirseén, tf byråchef i folkhushållningsdepartementet.²² Till sekreterare utsågs B G:son Liljevall.

Under våren 1944 samlade utredningen kunskap om hur den framtida flygtrafiken kunde utvecklas. Denna process skedde samtidigt i USA och England.

Den engelska utredningen blev offentlig i början av 1944²³. Den helt överskuggande frågeställningen var hur långa banor som behövdes i framtiden. Den engelska utredningen föreslog att flygfält projekterades med banlängder upp till 5 000 yards (ca 4 500m). Amerikanerna ansåg att banlängder upp till 10 000 fot (ca 3 000 m) räckte och byggde sina flygfält efter det. Längden på banorna hade stor betydelse för lokaliseringen och kostnaderna för att göra marken plan (terrasseringsarbeten).

1944 års flygplatsutredning lämnade sitt första förslag i november 1944. 1 december fick utredningen i uppgift att se över lokaliseringen igen och återkom med sitt andra förslag i mars 1945. Återigen bad kommunikationsministern om några kompletterande undersökningar och i september presenterades det tredje och sista förslaget angående storflygplatsen. Utredningens samlade förslag för landets flygplatser, inklusive storflygplatsen publicerades i SOU 1946:58 och resulterade i proposition 1946:379 den 15 november 1946.

Parallellt och i samarbete med 1944 års flygplatsutredning tillsattes flera andra utredningar. Den 5 maj 1944 hemställde 1944 års flygplatsutredning om att som experter få kalla luftfartsinspektör Tord Ångström och överingenjören K Lignell, ABA, för att göra en gruppering av flygplatserna i förhållande till de krav som luftfarten krävde.²⁴ 1 juni 1945 gavs även landshövding E Lindeborg i uppdrag att verkställa en utredning om storflygplats. I den utreddes skillnaderna mellan Grillby och Väsby när det

²⁰ Född 1897. Militär utbildning, major 1940. Byråchef vid järnvägs och luftfartsbyrån sedan 1936. Styrelseledamot av Flygtekniska försöksanstalten 1932 - 1936. Fr o m 1/7-45 överdirektör för luftfartsstyrelsen. **Vem är det? 1941.**

²¹ Född 1885, studentexamen 1905. Högre trafikbefälskurs 1919, 1:e trafikinspektör från 1932. Huvudredaktör för Sveriges kommunikationer under perioden 1920 - 1932. Ledamot i andra kammaren för högern sedan 1927. Ledamot i 1936-års trafikutredning. **Vem är det? 1941.**

²² Vid kommittén slutrapport i augusti 1946 var han byråchef vid byggnadsstyrelsen. Wirseén var styrelseledamot i både ABA och SILA.

²³ YK 25 10 vol 7 - Utredningens förslag nr 1, s. 2.

²⁴ YK 25 10 vol 6 mapp 5 - Hemställan till kommunikationsministern.

gällde infrastruktur och demografi.²⁵ 1 maj 1946 tillkallades en särskild expertutredning som såg över flygplatsernas taxsystem och möjligheterna till att höja dessa. Till ordförande i denna utredning utsågs Karin Kock.²⁶

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens chef Nils Bolinder och Carl Ljungberg, överdirektör för luftfartsavdelningen, föreslog med anledning av att luftfartsstyrelsen blev eget verk från och med juli 1945 att en separat myndighet bildades som ansvarade för byggandet av storflygplatsen. Den fick namnet "Byggnadsdelegationen för storflygplatsen".²⁷ I denna skulle Gärde ingå från 1944 års flygplatsutredning, en ekonomisakkunnig, en luftfartssakkunnig, samt Gunnar Jonsson, överdirektör på Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan 1944 hade det inom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen funnits en avdelning för storflygplatsens byggande. Den delegation som Bolinder föreslog ovan kom till stånd 1947.

De tekniska aspekterna

Grunden för flygplatsutredningens arbete var att fastställa de tekniska krav som ställdes på en modern flygplats de kommande tio till tjugo åren. Den uppgiften var särskilt svår på grund av de omständigheter som rådde 1944-45. Den tekniska utvecklingen drevs fort framåt av kriget och det var inte enkelt att överföra den militära tekniken till civil luftfart. Ytterligare en svårighet var sekretessen mellan de olika länderna eftersom kunskapen om ett flygfälts dimensionering var strategiskt viktig. Utredningen dröjde vid tre tekniska aspekter och inom dessa fanns en viss oenighet.

Banlängd

Behovet av banlängden berodde på hur hög landningsfart flygplanen hade samt deras förmåga att snabbt bromsa på marken. Landningsfarten var i sin tur beroende av hur tunga flygplanen var i förhållande till vingens yta. Hög vingbelastning gav hög fart vilket medförde behov av långa banor. Utvecklingen hade under 1930-talet och även under kriget gått mot högre vingbelastningar och därmed behov av längre banor. Om utredningen extrapolerade utvecklingen behövdes möjligheten att bygga extremt långa banor. 1944 års flygplatsutredning hade kontakter med både England och USA för att kontrollera hur längden på banorna dimensionerades där. En amerikansk flygplatsutredning tillsattes 1938 för att se över behovet av federala flygplatser i USA. De fastställde olika klassindelningar av flygplatserna beroende på banlängder. Utredningen blev klar i mars 1939 och

²⁵ YK25 10 vol 7 - Lindeborgs utredning.

²⁶ Konseljakt den 15/11 -46 nr: 114.

²⁷ Konseljakt den 15/11 -46 nr: 114.

for den största klassens flygfält erfordrades en banlängd på 4 500 fot eller 1 350 m. Det fanns inte ett enda fält i USA som vid denna tidpunkt uppfyllde kraven for denna klass.**

Tabell 1. Erforderlig banlängdför största klassens flygfält

Air Ministry in U.K.	4 570 m
British Overseas Airlines Company (BOAC)	3 000 m
Amerikanska flygplatsutredningen	1 850 m
Svensk klassindelning	1 850 m

Källa: YK 25 10 vol 1 -jämförelse mellan rullfältens dimensioner enligt olika klassindelningar.

Här ovan ser vi att man inte ens inom ett och samma land var överens om längden på banorna. En förklaring till den stora skillnaden mellan BOAC och Air Ministry i England kan delvis återkopplas till kriget. Flygplanstillverkaren De Havilland presenterade det första jetdrivna passagerarflygplanet 1949 – De Havilland Comet. Flygplanet borde rimligtvis varit på ritbordet 1945 och Air Ministry kände naturligtvis till det men på grund av kriget offentliggjordes det inte. Ett jetdrivet flygplan fick ungefär dubbelt så hög marschhastighet som ett kolvmotordrivet flygplan. För att uppnå detta krävdes det annorlunda aerodynamiska egenskaper hos vingen vilket medförde behov av längre start- och landningsbanor. Det föreföll som om amerikanarna låg efter i utvecklingen av jetdrivna passagerarflygplan, vilket innebar att de inte behövde dimensionera sina landningsbanor efter de första trevande försöken med jetdrift. När de amerikanska flygplanstillverkarna McDonnell Aircraft, Douglas Aircraft och Boeing började sälja jetdrivna flygplan, i mitten på 1950-talet, hade den aerodynamiska utvecklingen medfört att befintliga start och landningsbanor på 3 000 meter kunde användas. Det här kan vara en förklaring till skillnaderna mellan amerikanarna och engelsmännen.

Ovan nämns något om den flygtekniska bakgrunden till vilken längd på banor som erfordrades. En annan teknisk aspekt på hur långa banor som behövdes var de rent byggtkniska. Vid val av de mycket långa banor som engelsmännen rekommenderade minskade urvalet av platser som hade naturliga geografiska förutsättningar. Det kunde gå att lägga en fem kilometer lång bana men om flera banor skulle ha denna längd blev kostnaderna for terrasseringsarbetena mycket höga.

²⁸ YK 25 10 vol 6 mapp 3 - Sammandrag från Amerikansk flygplatsutredning.

Antal banor

Antalet banor hade också både en flygteknisk och en byggteknisk aspekt. Utredningen diskuterade två olika system, fyr- och tre-bane system. Förutom antalet var skillnaden mellan dem riktningarna på banorna. Hur dessa lades berodde på i vilken riktning som vinden vanligast blåste. Avsikten var att lägga banorna i de riktningar där de starkaste vindarna blåste. Därigenom kunde dagar med stark sidvind minimeras och regulariteten på flygplatsen öka. De moderna, noshjulsförsedda flygplan som konstruerats under kriget var inte så känsliga för sidvind utan tre banor räckte gott, men för att även kunna ta emot äldre flygplan oavsett vindförhållanden krävdes fyra banor. Dessutom förde utredningen en diskussion om utvidgning av kapaciteten vid storflygplatsen genom att bygga parallellbanor. I New York och Idlewild flygplatsen byggdes ett bansystem med parallella banor.

Byggkostnaden påverkades av antalet banor och längden på dem. Kostnaden påverkades också av möjligheten att hitta ett öppet plant falt på 5 000 gånger 5 000 meter.

Markens bärlighet och flygplanens tyngd

Den tredje stora frågan för utredningen var markens bärlighet. Behovet av bärlighet berodde på flygplanens tyngd. En DC-4 vägde ungefär 35 ton, men framtidens flygplan skulle väga upp mot 100 ton. Dagens största flygplan väger strax under 300 ton. Det kan man jämföras med en långtradares vikt på ca 32 ton. Flygplanens stora tyngd ställer höga krav på bärligheten i marken och bankroppens konstruktion.²⁹ Det var extra besvärligt eftersom nästan all mark i Mälardalen är gammal sjöbotten.

Teknisk utveckling och internationella utredningar

Före kriget hade flygplatser som Bromma, som invigdes sju år före flygplatsutredningens tillkomst, varit tillfredsställande vad gäller storlek och utrustning. Under kriget skedde en snabb utveckling av bombflygplanen, vilka var grunden till de civila modeller som producerades efter kriget. Storleken, lastförmågan och marschfarten ökade under krigstiden. Dessa faktorer ledde till att flygfälten dimensionerades annorlunda än tre-fyra år tidigare. Kriget innebar ett genombrott för persontrafiken från USA till England via Newfoundland, Grönland, Island, England eller Irland. En ökning förväntades av persontrafiken över Nordatlanten efter kriget. De

²⁹ Vid samtal med fil dr Björn Boseus som under 50-talet arbetade i Byggnadsstyrelsen berättade han att frågan om bärlighet på landningsbanor var mycket aktuell vid den andra stora diskussion om Arlanda 1957. För att studera detta byggde man ett mycket kraftigt förstärkt vägavsnitt på Salavägen som provbelastades och provkördes.

utredningar som pågick i USA, England och Sverige avsåg att fastställa tekniska specifikationer för de blivande civila flygplatserna. Det arbetet föregrep det som senare ICAO (se sidan 36) kom att få till sin huvuduppgift.

I New York beslutades att Idlewildflygfältet skulle byggas och vara klart 1946. Flygplatsen kom att bestå av sex banor i tre riktningar dvs parallellbanesystem.³⁰ I Europa byggdes Heathrow i London, Kloten i Zürich och Kastrup i Köpenhamn

I mars 1945 skrev den svenska flygattachén och rekommenderade att utredningen tog kontakt med Brian H Colquhoun i England, tidigare Director General of Aircraft Production Factories i Ministry of War production. Han var enligt flygattachén ledande flygfältsspecialist i England. I ett brev där han svarade på frågor från 1944 års flygplatsutredning ansåg han att den absolut maximala banlängden som kan komma ifråga var 5 000 yard (4570m). Han ansåg dock inte att en första utbyggnad borde vara så lång utan att kortare banor mer än väl räckte till. Hans uppfattning var att banor längre än 5 000 yards inte var aktuella utan snarare tvärtom att erforderlig banlängd skulle komma att minska.³¹ I detta brev hänvisade Colquhoun till en skrift utgiven av Civil Aviation of Air Ministry angående planering av flygfält.

På inbjudan av P A Norlin, VD SILA, hade Mr Boyce H Biggers uttalat sig om både lokalisering, utbyggnadstakt samt hur byggnadsarbetena borde bedrivas. Biggers var chefsingenjör på CAA (Civil Aeronautics Administration, flygplatsavdelning; Chief Airport Paving Engineer, Airport Service, CAA.) Biggers rapport "Yttrande över flygplats nära Stockholm" var dagtecknad den 13 januari 1945, dvs strax efter det att flygplatsutredningen hade föreslagit Grillby som lämplig lokalisering. Biggers föreslog att Väsby skulle byggas ut som Stockholms storflygplats.³²

Utredningens förslag

1944 års flygplatsutredning lade fram sitt förslag till storflygplats den 25 november 1944. I förslaget presenterades den del av Karl Lignell och Tord Ångström genomförda undersökning av klassindelning av svenska flygfält som behandlade den största klassens flygfält. Utredningen konstaterade att en storflygplats borde ligga vid rikets huvudstad och inte alltför långt bort

³⁰ YK 25 10 volym 6 mapp 3- översättning från artikel i New York Times den 8/6-44.

³¹ YK 25 10 vol 6 mapp 6 - Från flygattachén i London 1945.

³² YK 25 10 vol 6 mapp 6 - Yttrande ang flygplats nära Stockholm.

från staden. Utredningen fann tre områden som var lämpliga för vidare undersökning; Skå-Edeby ute på Svartsjölandet, där Stockholms stad tidigare hade reserverat mark för flygfältsbygge, Väsby, norr om Stockholm och slutligen Grillby utanför Enköping. Utredningen räknade med att fyra banor skulle byggas och att en eller två av dessa skulle kunna byggas ut till en längd av 4 500-5 000 m. Fältet dimensionerades för tyngder på 80 ton.

Skå-Edeby sorterades bort på grund av dålig bärighet i marken och därmed höga förstärkningskostnader samt att det fanns dåliga utbyggnadsmöjligheter. När utredningen jämförde Väsby med Grillby fann de att kostnaderna för att bygga Väsbyfältet ca 38 procent högre än för Grillbyfältet. Möjligheten att bygga långa banor och markens beskaffenhet var något bättre i Grillby än i Väsby. Dessutom var inflygningsvägarna bättre i Grillby än i Väsby. Utredningen föreslog därför Grillby. Samtidigt föreslog de, i avvaktan på att storflygplatsen blev byggd, att Norrköping och Uppsala skulle byggas ut för att komplettera Bromma.

Utredningen var inte enig i sitt förslag. Chefen för Luftfartsavdelningen Carl Ljungberg samt kaptenen vid flygvapnet B Delin ansåg att Väsby skulle vara rätt plats för storflygfältet. De ansåg att de bättre flygtekniska egenskaper som fanns vid Grillby rent praktiskt inte hade så stor betydelse utan hävdade att avståndet både till Stockholm och Bromma var mycket viktigare.³³

Utredningens förslag remitterades till 17 olika instanser.³⁴ Järnvägsstyrelsen, Statens geotekniska institut och Statens väginstitut ansåg att kompletterande utredningar behövdes. Järnvägsstyrelsen inriktade sin kritik på att det fanns för dåliga räntabilitetsberäkningar på flygplatsen och att hela projektet därför var tveksamt. Statens väginstitutet och Statens geotekniska institut ansåg att de tekniska aspekterna om bärighet och konstruktion inte var lösta och begärde fler och större undersökningar. Samtliga andra remissvar ansåg att lokaliseringen till Väsby var att föredra framför Grillby.

Redan innan utredningens förslag framlades i november fanns det kritik mot att välja Grillby före Väsby. Tord Ångström, luftfartsinspektör, och Karl Lignell, överingenjör ABA, förordade i september alternativet

³³ YK 25 10 vol 7 • Förslag nr: 1.

³⁴ Remissyttrande över förslag nr 1. Statskontoret, statens geotekniska institut, Väg o vattenbygg styrelsen, Försvarsstaben, Generalpoststyrelsen, Flygvapnet, Järnvägsstyrelsen, Stockholm stad flyghamnssyrelsen, Kommerskollegium, ABA och SILA, Sv allm. export föreningen, Järnvägsstyrelsens utlåtande, Sv Industriforbundet PM ang storflygplatsen, Västernorrlands och Jämtlands handelsk. Göteborgs handelsk. Skånes Handelsk, Statens väginstitut.

Väsby³⁵. Karl Lignell skrev sedan den 30 november till utredningen och bad att få bli entledigad på grund av skilda uppfattningar i lokaliseringsfrågan.³⁶

I en PM den 6 december 1944 framförde utredningens ordförande Gärde försvar för utredningens val av Grillby och avslutade med en sammanfattning, där han ansåg att Grillby var överlägset ur flygteknisk-, ekonomisk- och markteknisk synpunkt, samt med tanke på möjligheten till utveckling. När det gäller kommunikationer ansåg Gärde att man borde räkna tiden det tog att forflytta sig mellan Stockholm-Grillby med tåg, och Väsby-Stockholm med buss³⁷. Därvidlag fann inte Gärde att tidsskillnaden skulle vara stor.³⁸

Det andra förslaget var resultatet av uppdraget till Flygplatsutredningen den 23 december att verkställa en utredning som undersökte vad som skulle hända om antalet banor och banlängder minskades.³⁹ I samband därmed ombads utredningen göra en förnyad kostnadsjämförelse mellan Väsby och Grillby. 1 mars 1945 presenterade utredningen resultatet av den kompletterande undersökningen och fann att skillnaden i kostnad mellan Grillby och Väsby blev lägre om man ansåg att kortare banor kunde räcka. Därmed rekommenderade utredningen att storflygplatsen placerades i Väsby. Utredningen var inte heller denna gång överens utan Åke Wirseén och R Lundqvist skrev var sitt yttrande där de framhöll Grillby före Väsby.

Utredningens andra förslag remitterades till chefen för flygvapnet och luftfartsavdelningen. Chefen för flygvapnet ville helst ha fyra banor men föredrog tre banor i Väsby framför fyra i Grillby. Luftfartsavdelningen med Ljungberg och Ångström förordade ett fyrbariesystem.

Den 29 juni fick utredningen i uppdrag att se vilken effekt en utbyggnad och förbättring av Bromma hade för utbyggnaden av storflygplatsen.⁴⁰ Utredningen presenterade sitt tredje förslag den 25 september 1945. I denna skrift menade utredningen att staten inte borde lägga ned för mycket pengar på Bromma flygplats då de utbyggnadsplaner som fanns inte räckte

³⁵ YK 25 10 vol 5, mapp 5 - Brev från Ångström-Lignell 27/9-44.

³⁶ YK 25 10 vol 5, mapp 5 - Brev från K Lignell 30/11-44.

³⁷ Det kan tyckas som ganska märkligt hur man såg på lokaliseringen och restiden till och från flygplatsen. Dock kan den dåtida flygningens art förklara detta delvis då avsikten var att bygga ett flygfält för atlantflygtrafiken. Denna trafik uppgick till en å två resor i veckan och restiden var ca 24 timmar. Med tanke på det kan man kanske tänka sig längre markresetid.

³⁸ K 25 10 vol 7- Remissyttranden.

³⁹ YK 25 10 vol 7- Förslag 2.

⁴⁰ YK 25 10 vol 7- Förslag 3.

for att Bromma skulle klassas som storflygplats. Utredningen ansåg inte att Bromma skulle räcka till for att avveckla den framtida flygtrafiken.⁴¹ På frågan om utbyggnad av den blivande storflygplatsen till endast två banor och dess inverkan på kostnaderna svarade utredningen att det endast hade marginell betydelse. Fortfarande menade utredningen att det var svårt att exakt beräkna kostnaderna for markdränering och förstärkning innan mer omfattande prov utförts.

I det slutliga betänkandet (SOU 1946:58) ansåg utredningen att storflygplatsen borde anläggas vid Halmsjön, Märsta. Den planerade storflygplatsen på Halmsjön var till största delen belägen på Brunkebergsåsen och hade därmed mycket god bärighet. Lokaliseringen togs fram inom delegationen for byggandet av storflygplatsen och presenterades i en PM i december 1945 av Gunnar Jonsson. Delegationen hade två alternativa ställen dels Halmsjön dels Täby. Enighet uppnåddes kring Halmsjöalternativet och utbyggnaden kunde påbörjas 1947.

Regionalanalytiker

Som ett resultat av debatten kring Väsby/Grillby-alternativen tillsattes i juni 1945 en utredning rörande forläggning av storflygplatsen.⁴² Den hade ett mycket brett område att undersöka. De utredde hur förvaltningsorganisationen for flygplatsen behövde se ut. Andra frågor var hur samhällena i Väsby och Grillby kunde integrera ett plötsligt tillskott av människor. Rent praktiskt presenterades också ägarbilderna for de erforderliga landområdena vid respektive område. I oktober 1945 forordade utredningen att Väsby var att föredra framfor Grillby.

Ekonomisakkunniga

I maj 1946 beslöt Kungl. Maj:t att tillkalla en utredning for att granska de driftskalkyler som luftfartsstyrelsen hade framlagt, kallad flygplats-ekonomisakkunniga.⁴³ De diskuterade olika principer for både beräkningar av budget och hur dessa skulle debiteras enskilda flygbolag. Utredningen ansåg att flyget hade etablerats som kommunikationsmedel och därför ej borde vara föremål for någon subventionering. De kalkyler som presenterades utgick från att flyget betalade alla kostnader som staten hade for

⁴¹ Aweckla används som fackbegrepp for avslutande av en flygning. I detta begrepp ingår trafikledning och landning.

⁴² YK 2510 vol 7 - Landshövding E Lindeberg var ordförande, övriga ledamöter var T Y Delin, B Börjesson.

⁴³ Konseljakt den 15 november 1946 nr: 114 - Karin Kock var ordförande, övriga ledamöter var S E Reuterwall, Gabrielsson, S G Lindblom sekreterare.

markorganisationen. Utredningen ansåg dock i forslaget som lämnades i september 1946 att Sverige måste anpassa sin taxepolitik efter utlandet.

ANALYS OCH DISKUSSION

Vilka argument använde experterna?

Helt dominerande i expertgruppen var de tekniska och ekonomiska argumenten. De ekonomiska argumenten fanns inom den typ av ekonomiska argument som i tabell 2 på sidan 26 benämns investeringsekonomiska argument. Rapporter och diskussioner rörde i huvudsak jämförelser mellan olika investeringskostnader och tekniska argument

När det gällde den tekniska argumenteringen var den svår och bred. Den rörde sig från olika flygtekniska diskussioner till hur stora belastningar som en mark av en viss typ tålde. De tekniska aspekter där uppfattningarna var delade var den typen av frågor där det inte fanns något absolut svar. Man var oense om vilken typ av prioriteringar som var viktigast. När det gällde de ovan nämnda problemen med markens bärighet var man överens om att detta borde undersökas vidare.

Bland remissinstanserna sågs klara skillnader i vilken typ av intressen som de företrädde. Försvarsstaben och Flygvapnet använde utöver de ovan nämnda argumenten också militära argument. De mer näringslivsorienterade remissinstanserna kompletterade argumentationen med näringslivsargument, de lokala handelskamrarna i Skåne och Göteborg använde också regionala argument. Kanske inte helt oväntat från dessa landsändar. Järnvägsstyrelsen framförde i sitt remissvar behovet av räntabilitetskalkyler, både för att kunna beräkna lönsamheten för den av järnvägsstyrelsen drivna tågtrafiken mellan Grillby och Stockholm, och för flygplatsen.

Det mest intressanta var ABA-SILA:s remissvar och deras roll som tydlig intressent, där de i remissvaret drev de tekniska och ekonomiska argumenten liksom nationalistiska och geografiska argument. ABA-SILA drev främst åsikten att Sverige hade en roll som flygnation och att Sverige hade en naturlig geografiska belägenhet som transitoland. I "Aerotransport, Junkers och flygvapnet" skriver Klaus Richard Böhme om Carl Florman (VD i ABA 1924-1949) att han strävade efter att framställa det helt Junkerskontrollerade ABA som ett svenskt flygbolag. Ett resultat när det gällde att finna visionerna om flyg och dess uppkomst var att mer i detalj undersöka de enskilda personerna i svenskt flyg under perioden 1910- 1950 och deras populariseringsarbete för flyget.

ABA och SILA drev även den tekniska utredningen genom att själva tillkalla Mr Boyce H Biggers. Flygbolaget hade ett starkt intresse av lokaliseringen av flygplatsen. Lokaliseringen styrdes av andra intressen och visioner än de rent tekniska.

Vad betydde de internationella experterna?

Utredningen hade en mycket svår uppgift att med begränsad eller felaktig information försöka finna information för att dimensionera storflygplatsen. Som tidigare nämnts byggde England Heathrow och USA Idlewild flygplatserna. Utredningen påbörjades innan Chicago-konferensen 1944 där man beslöt att inrätta provisoriska ICAO (PICAO)⁴⁴. Som senare hade till uppgift att standardisera teknik. Därigenom hade kontakterna med England och USA stor betydelse då dessa ledde till att man nådde en internationell harmonisering. Här var givetvis följsamheten mot USA störst och vilket kanske var riktigt då ABA-SILA enbart använt amerikanska flygplan sedan deras Junkers hade avmönstrats. Det var också viktigt när de nya interkontinentala flyglinjerna upprättades eftersom det var tekniskt möjligt att trafikera de flygplatser som ville ingå i ett system. Därför hävdar jag att det var viktigt att dessa kontakter fanns och att utredningen därmed blev påverkad av dessa.

Under slutskedet av kriget bildades organisationerna och den internationella juridiken utvecklades i syfte att underlätta flygtrafiken mellan olika länder. Utredningen bedrevs och slutfördes innan dessa organisationer hade någon praktisk betydelse därför tvingades utredningen att föregå kommande standardiseringar.

⁴⁴ Se internationella förhållanden, s. 36.

POLITISK NIVÅ

Sverige gjorde en massiv satsning för att etablera kontakter med Förenta Staterna efter kriget, där de blivande flygkommunikationerna var en viktig del av transportmarknaden. Redan under hösten 1942 gav Per Albin Hansson i uppdrag åt Marcus Wallenberg jr att bilda ett nytt svenskt flygbolag. Aerotransport var helägt av den svenska staten och kunde därför inte under kriget förhandla om koncessioner för lufttrafik på Nordamerika⁴⁵. Som tidigare nämnts bildades SILA under våren 1943. SILA och ABA tecknade, i februari samma år, ett avtal om samarbete och avgränsningar av trafiken, där ABA stod för allt operativt ansvar.

Våren 1943 föreslog kabinetssekreterare Erik Boheman att representanter från den svenska industrin skulle åka till USA och undersöka vilka framsteg man där hade gjort under Sveriges isolering. Ingenjörsvetenskapsakademiens direktör professor Edy Velander fick uppdraget. Samtidigt beslöt regeringen att Gunnar Myrdal skulle skickas till Washington för att studera valutaproblem. Industriförbundet och Exportföreningen föreslog att en grupp svenska industrispecialister borde resa till USA. Riktlinjerna för denna delegations arbete diskuterades med regeringen och till ledare utsågs Exportföreningens ordförande, Kabinettskammarherre Rolf von Heidenstam.⁴⁶ Under sommaren 1943 var P A Norlin, VD för SILA och tidigare direktörsassistent hos Carl Florman på ABA, i Förenta Staterna och förhandlade om att öppna flygförbindelser. Det fanns således redan under kriget omfattande kontakter på olika nivåer mellan Sverige och USA.

I riksdagen behandlades inte frågan om storflygfältet förrän under januari 1946, då fyra motioner krävde att regeringen skyndade på propositionen om storflygplatsen. Motionerna behandlades i statsutskottets skrivelse 205 och diskuterades i första och andra kammaren i juni 1946. I november samma år lade regeringen fram proposition nr 379 angående byggande av storflygplats. Propositionen behandlades i statsutskottet och

⁴⁵ Buraas (1972), s. 34.

⁴⁶ Övriga ledamöter var; Bergsingenjören Sven Wahlström, Statens industrikommission, Direktören Gösta Hall, Svenska Cellulosa AB, Disponenten Bo Höglund, Svenska sockerfabriks AB, efter samtal med vice ordförande i USA:s krigsproduktions styrelse ansågs det lämpligt att några representanter från svenska importföretag medverkade och följande utsågs; tekniske direktören i Svenska Kullagerfabriken, Dr. Hilding Törnebohm, verkställande direktören i Vakuüm Oil Company AB, Sune Schele, samt Direktören Rudolf Molin, Kooperativa Förbundet. Hall (1970), s. 34 ff.

resulterade i utlåtande nr 307. Två motioner skrevs som avstyrkte regeringens förslag, slutligen debatterades propositionen i första och andra kammaren den 18 december där den också antogs; en storflygplats skulle byggas vid Halmsjön, nuvarande Arlanda flygplats.

Samtliga riksdagsledamöter var inställda på att bygga en storflygplats men de var oeniga om hur bråttom det var, hur stor den behövde vara och vilka ekonomiska krav som ställdes på en storflygplats

Efter andra världskrigets slut i maj 1945 ökade flygtrafiken kraftigt. Motion nr 231 skrevs under av medlemmar ur samtliga riksdagspartier förutom folkpartiet. I den hävdades att ytterligare dröjsmål från regeringens sida med att lägga fram ett förslag om storflygfält kunde leda till skada för Sveriges möjligheter till flygförbindelser i framtiden. Detta skulle enligt motionen få ödesdigra konsekvenser för landet. Flyget symboliserade något av en framtidsdrivande faktor. Även i statsutskottets utlåtande nr 205 påstods att ett uppskjutet ställningstagande till storflygplatsen ledde till att Sverige tillfogas "*vittgående och måhända oreparabla konsekvenser*"⁴⁷

Johan Bernard Johansson (h) ordförande i statsutskottet återupprepade i riksdagsdebatten den 12 juni att tiden var knapp för att hinna med utvecklingen. "*Det är inte möjligt att ana den utveckling flyget står inför*"⁴⁸

I andra kammarens debatt om statsutskottets utlåtande i juni 1946 hävdade Dickson (h) att det var fråga om dagar och i bästa fall månader om Sverige skulle få en plats på världens flygkartor. Hall (s) replikerade att ingen kunde landa på storflygplatsen på 5-6 år, eftersom det skulle ta så pass lång tid innan anläggningen var färdig för trafik.

Tidsargumentet var inte lika viktigt i propositionsdebatten då avsikten med motionerna under våren 1946 var att påskynda regeringens proposition.

Ekonomiska argument

De ekonomiska argumenten användes ungefär lika ofta av de som talade emot som av de som var för storflygplatsen. Det fanns tre stora huvudlinjer i den ekonomiska argumentationen; national-, investerings- och företags-ekonomiska.

Heiding (bf) framförde att det fanns fördelar med att förlägga flygplatsen till Halmsjön eftersom skogen kunde utnyttjas till husbyggen och att det fanns grus nära tillhands. Enligt Heiding skulle det inte bli billigare

⁴⁷ Statsutskottets utlåtande nr 205, s. 3.

⁴⁸ Riksdagsprotokoll den 20/6-46 första kammaren.

att bygga i framtiden utan det var bäst att fatta ett beslut nu. Till sist forut-satte han att start och landningsavgifterna höjdes för att täcka kostnaderna. Heiding gav här exempel på argument inom de två sista huvudlinjerna, investerings- och företagsekonomiska argument.⁴⁹ Wehtje (h) jämförde med de transoceaniska sjöfartsförbindelserna och påstod att innan Sverige hade den typen av trafik stannade handeln vid Hamburg och Köpenhamn. Underförstått var att handeln var tillväxt drivande för landet. Han argumenterade således med nationalekonomiska termer.⁵⁰ Kommunikationsministern Nilsson (s) redovisade siffrorna från flygplatsekonomiska-kunnigas utredning som byggde på förväntad trafik 1951. Där visades att flygplatskostnadernas andel av trafikinkomsterna blev lägre ju längre linjer som flygfältet betjänade, dvs ju högre biljettpris desto lägre procentuell andel var flygplatskostnaderna. Därigenom ansåg Nilsson att staten först och främst måste ordna möjligheter för att ta emot långväga trafik. Han jämförde samtidigt med järnvägarna, som inte kunnat bära sina egna kostnader till en början.⁵¹ Här ser vi hur en regeringsrepresentant tyckte att kostnaderna kring flyget ska bedömas. En annan regeringsmedlem som inte var lika entusiastisk inför investeringar i flygplatsen var Ernst Wigforss (s). Finansministern sade *”däri skiljer jag mig kanske från en del flygentusiaster, som överhuvud taget anse att man inte behöver anlägga några ekonomiska synpunkter på en så intressant företeelse som flygningen.”*⁵² Han var därmed ironisk mot de som i andra fall ansåg att staten skulle vara försiktig och balansera budgeten, men inte när det gäller denna fråga. Wigforss jämförde en ofinansierad investering av ett storflygfält med de stora socialreformer som planerades, pensionerna, sjukförsäkring etc, och kunde endast tänka sig en utbyggnad under förutsättning att avgifterna från trafiken täckte kostnaderna, avskrivningar och räntor. Wigforss var den enda av memoarforfattarna som specifikt nämner just diskussionen om storflygfältet.⁵³ Ett nationalekonomiskt påpekande gjorde Karl Andersson (s) när han jämförde statens åtgärder vid lågkonjunktur med statens roll vid en överhettning *”Är det riktigt, att vi i en lågkonjunktur genom det allmännas försorg investera medel för att förbättra köpkraften, måste det vara riktigt att vi i dagens läge visa återhållsamhet i fråga om*

⁴⁹ Första kammarens protokoll den 18 dec 1946, s. 84.

⁵⁰ Första kammarens protokoll den 20 juni 1946, s. 40.

⁵¹ Första kammarens protokoll den 18 december 1946, s. 85.

⁵² Första kammarens protokoll den 20 juni 1946, s. 30.

⁵³ Wigforss (1954).

*att göra investeringar med hänsyn till betydelsen av att bibehålla penningens värde.”*⁵⁴

Nationalistiska argument

Det nationalistiska argumentet måste för att inte missförstås placeras in i den debatt som under våren 1946 fördes angående ett nordiskt samarbete mellan de nordiska flygbolagen. I denna debatt skrev Buraas att Carl Florman och övriga i ABA intog en offensiv attityd, där de ansåg att bolagets resurser och material skulle innebära att ABA:s andel av det blivande SAS skulle vara högre än hälften. Om inte det accepterades ansåg de att ABA och SILA skulle driva verksamheten bättre själva. Marcus Wallenberg och P A Norlin, VD SILA, drev enligt Buraas starkt tanken på ett nordiskt samarbete.

De nationalistiska eller storsvenska argumenten var olika. Dickson (h) hävdade i debatten att Sverige tidigare ansetts vara ett föregångsland inom flygtrafiken och att den bilden kunde hotas om inte flygfältet kunde komma till stånd eller om det blir fördröjt. Johan Bernard Johansson (h) ordförande i Statsutskottet, uttryckte sig mera klart när han påstod att ett uppskov i beslutet om flygplatsen kunde skada Sverige till den grad att det inte gick att reparera. Enligt Johansson försökte andra länder dra till sig den trafik, som i Johanssons ögon, rätteligen tillhörde Sverige⁵⁵. Andersson i Malmö (s) framhöll den debatt som gällde det nordiska samarbetet och menade att om Sverige inte hade någon bana som de interkontinentala flygplanen kunde landa på blev Sverige ställt utanför. Sverige skulle komma på efterkälken⁵⁶. Ett något lättare handlag hade Larsson i Stockholm (fp), ledamot av Stockholms stads flyghamnsstyrelse, när han påstod att det viktiga var att besluta och påbörja detta storflygfält för att därigenom markera Sveriges vilja att vara med i den fortsatta utvecklingen⁵⁷.

Samtliga dessa argument antyder att det var ett strategiskt beslut nästan utan återvändo och om riksdagen inte snabbt fattade beslut om utbyggnad av storflygplatsen fick vi nöja oss med att vara en andra rangens nation. Med facit i hand vet vi att Kastrup blev det stora nordiska navet för långdistansflyget och för hela SAS flottan. Tämmligen obemärkt har dock Arlanda passerat Kastrup i antal passagerare sedan fem, sex år tillbaka.

⁵⁴ Första kammarens protokoll den 20 juni 1946, s. 26.

⁵⁵ Första kammaren protokoll den 20 juni 1946, s. 27.

⁵⁶ Andra kammarens protokoll den 18 december 1946, s. 102.

⁵⁷ *Ibid.*, s. 104.

Geografiska argument

Det geografiska argumentet byggde på avståndsanalys. Där Stockholm låg bra till för genomfartstrafik från Nordamerika till Sovjetunionen. Under kriget tillhörde Sovjetunionen de allierade, och det kalla kriget hade inte, ett år efter krigets slut, tagit form. Det kalla kriget, som tog fart på allvar 1948, ödelade detta argument. Trafiken på Sovjetunionen blev mycket begränsad inte minst från USA.⁵⁸.

Tekniska argument

Tekniken var det viktigaste argumentet för de som förespråkade ett storflygfält. Det handlade till största delen om stora flygplan, tunga flygplan och långa banor. Andra tekniska argument handlade om de rent byggtkniska för- respektive nackdelarna med olika alternativ till lokalisering av flygplatsen. Delvis hängde dessa samman med de krav som dimensionerade hållfastheten. De tidigare alternativen till storflygplats, Grillby och Väsby, var inte aktuella på grund av dålig bärighet i marken och därmed höga förstärkningskostnader.

Många talare hänvisade likt Boman (h) till flygets utveckling i största allmänhet "*Vi måste ta ställning till storflygplatsen med hänsyn till den utveckling som flyget tagit de senaste åren.*"⁵⁹ Dickson (h) hävdade att det varje minut gjordes uppfinningar på flygets område och att risken fanns att vi hamnade på efterkälken. (Se parallell diskussion vad gäller storsvenskt tänkande)⁶⁰ Lite senare i samma tal sade Dickson att det gjorts beställningar av de nationella bolagen av flygplan som inte kunde landa på befintliga anläggningar utan måste landa i andra länder. Detta argument kommer igen hos fler talare som likt Dickson, hävdade att ett svenskt storflygfält därför måste byggas innan leverans sker⁶¹.

Forslund (s) använde samma argument men tvärtom, och hävdade sin oro över sakernas tillstånd när ett privat flygbolag köpte flygplan som inte gick att landa med på befintliga flygfält, och att det i sig var ett tungt

⁵⁸ Nu fem år efter det kalla krigets slut har trafiken ökat från Arlanda till de baltiska länderna och även förna Sovjetunionen, och Arlanda börjar mer få en funktion som knutpunkt för denna trafik. Samtal med Kjell Magnusson, flygledare på Arlanda, den 21 maj 1994.

⁵⁹ Andra kammarens protokoll den 28 juni 1946, s. 125.

⁶⁰ Andra kammarens protokoll den 28 juni 1946, s. 114.

⁶¹ Det gäller de DC-6 och stratocruisers som SILA och ABA hade beställt för leverans under 1946-47. Det ligger inte inom uppsatsen ram att diskutera debatten kring 1957 års utbyggnad av Arlanda, men detta argument används även 1957 då hänvisas till de DC-8 som SAS hade beställt.

argument till varför staten skulle bygga ett flygfält. Det faktum att det fanns stora flygplan behövde inte betyda att dessa skulle trafikera Sverige. Forslund påstod att den tekniska utvecklingen gick fortare än vad ett land som Sverige klarade att hänga med på. Ett alternativ till att enbart följa den tekniska utvecklingen skulle enligt Forslund vara att genom internationella avtal reglera utvecklingen. Vid krigets slut var det inte klart hur utvecklingen av civilflyget skulle se ut. Det talades om landningsbanor på 5-6 km och hastigheter om 1 000-3 000 km/h⁶².

Investeringsprioriteringar

Efter kriget fanns det stora investeringsbehov i Sverige av skilda slag. inom infrastrukturen gällde det vägar och broar eller flygplatser för inrikesflyget. Johan Bernard Johansson (h) framhöll att ett storflygfält var så utomordentligt viktigt att denna satsning borde prioriteras högt i valet mellan olika alternativ.⁶³ Karl Andersson (s) ställde utbyggnad av flygfälten mot utbyggnaden av vägar och han exemplifierade från Karlstad där en utbyggnad av flygfältet hade tvingat arbetsmarknadskommissionen att stänga flera mindre vägarbeten.⁶⁴

Sysselsättningsargument

Gunnar Myrdals efterkrigskommission arbetade med att ta fram investeringar som kunde sättas igång direkt efter kriget, eftersom en rädsla fanns för en depression liknande den efter första världskriget. Det visade sig att farhågorna var betydligt överdrivna och att det efter andra världskriget blev tvärtom, det vill säga en högkonjunktur med bland annat brist på arbetskraft. Det stora problemet var att försöka förhindra inflation och överhettning på arbetsmarknaden. Båda sidorna av detta argument fördes i debatten där en del ansåg att storflygplatsen kunde användas för att hålla sysselsättningen upp. Andra använde samma argument för att hävda att en storflygplats istället skulle öka inflationstrycket i ekonomin.

Näringslivsargument

I två motioner framhöll motionärerna vikten av en storflygplats för att svenskt näringsliv skulle kunna utvecklas. Folkpartiets motion hävdade att betydelsen för svenskt näringsliv inte kunde överskattas.⁶⁵ I motionen som

⁶² Femtio år senare vet vi att utvecklingen för det kommersiella flyget stannade vid ett behov av en banlängd på 3000 - 3300 m och hastigheter under 1000 km/h.

⁶³ Första kammarens protokoll den 20 juni 1946 s. 29.

⁶⁴ Första kammarens protokoll den 20 juni 1946, s. 26.

⁶⁵ Motion nr. 123 1946.

även representanter från de övriga partierna undertecknat framhölls att stora intressen för svenskt näringsliv stod på spel.⁶⁶ I riksdagsdebatten i juni och december var det emellertid ingen talare som framförde just dessa argument.

Regionala argument

Nilson i Spånstad (bf) argumenterade att den centrala placeringen av storflygfältet var av underordnad betydelse. Många talare hävdade att det var självklart att en storflygplats låg vid eller i närheten av Stockholm. Det fanns dock några riksdagsledamöter som stödde Nils Elowssons motion om att utreda ifall ett storflygfält kunde läggas i Åhus, Skåne. Samtliga dessa kom från Kristianstad län eller Malmöhus län. Lundqvist (s) hävdade att Trollhättan var en lämplig plats för en storflygplats både av ekonomiska och sysselsättningskäl.⁶⁷ (SAAB är beläget vid Trollhättan)

ANALYS OCH DISKUSSION

Hur används argumenten?

Kan vi se att vissa typer av argument används på olika sätt? Var användandet av vissa argument knutna till parti, tid eller avsikt?

För eller emot; hur påverkar det argumentationen

Nedanstående tabell visar argumentens rangordning i grupperna för och mot storflygplatsen. I båda grupperna är argumenten ordnade efter betydelse i gruppen.

Tabell 2. Fördelning av argument -för och mot storflygplatsen

ARGUMENT	FOR		ARGUMENT	EMOT	
Ekonomiska	10	2 1%	Ekonomiska	14	34%
Tekniska	10	2 1%	Inv.prior	8	20%
Inv.prior	8	17%	Regionala	6	15%
Nationalistiska	8	17%	Sysselsättning	5	12%
Sysselsättning	5	11%	Tekniska	4	10%
övriga	3	6%	Geografiska	2	5%
Regionala	2	4%	Nationalistiska	1	2%
Geografiska	1	2%	övriga	1	2%
Näringsliv	0	0%	Näringsliv	0	0%
Summa	47	100%	Summa	41	100%

Ann: Siffrorna hänvisar till antalet argument och procentuell fördelning.

Källa: Egen bearbetning bilaga 2.

⁶⁶ Motion nr: 23 1 1946.

⁶⁷ Andra kammarens protokoll den 18 december 1946, s. 11 1.

De som ville att det skulle byggas en storflygplats snarast, använde ekonomiska, tekniska, nationalistiska och investeringsmässiga argument. Som beskrivits tidigare fanns det flera olika undergrupper i ekonomiska argument. Bland de som var för storflygplatsen var nationalekonomiska aspekter viktiga, ofta i termer av tillväxthöjande. De argument som användes för storflygplatsen och som skilde sig mest från argumentationen mot storflygplatsen var nationalistiska och tekniska. Bakom dessa två argument kan vi ana två olika visioner dels tanken om Sverige som ett "stort" land inom flyget dels teknikoptimismen, människans förmåga till ständiga framsteg. Även det ekonomiska argumentet hade anknytning till visioner; kommunikation eller internationalisering för tillväxt.

De som argumenterade mot storflygplatsen använde argument inom den ekonomiska sfären, investeringsprioriteringar, regionala argument samt sysselsättningsaspekter. Motsidan diskuterade främst företags- och investeringsekonomiska aspekter av detta. Det argumentet användes med kameral betydelse och inslaget av visioner var svagt. Även grupperna investeringsprioritering och sysselsättning kan hänföras till en mer handfast och jordnära syn på flyget. Flygets utveckling fick inte inkräkta på andra viktiga investeringar och byggandet av en storflygplats måste underordna sig den övergripande statliga arbetslöshets- och inflationsbekämpningen.

Förslaget att flygplatsen skulle förläggas till Skåne borde ha sitt ursprung i en stark vision om hur Skåne skall utvecklas. Bortsett från föregående argument var motsidan praktisk och kameral i sin argumentering.

Skillnader i debatten mellan juni och december

Debatten i juni var som tidigare nämnts föranledd av fyra motioner i januari vilka önskade påskynda regeringens utredningsarbete och framläggande av en proposition angående storflygplatsen. Det ligger i sakens natur att debatten i juni blev mer abstrakt då det inte fanns något konkret att ta ställning till. Dessutom gällde det för oppositionen att poängtera den försumlighet som regeringen hade visat genom att inte vara klar med sitt arbete. I december lade regeringen fram den efterlängtdade propositionen och debatten blev därigenom mer konkretiserad.

Tabell 3. Fördelning över argument -juni och december

ARGUMENT	juni		ARGUMENT	december	
Ekonomiska	10	28%	Ekonomiska	14	27%
Tekniska	7	19%	Inv.prior	11	21%
Nationalistiska	5	14%	Sysselsättning	8	15%
Inv.prior	5	14%	Tekniska	7	13%
övriga	4	11%	Regionala	7	13%
Geografiska	2	6%	Nationalistiska	4	8%
Sysselsättning	2	6%	Geografiska	1	2%
Regionala	1	3%	övriga	0	0%
Näringsliv	0	0%	Näringsliv	0	0%
Summa	36	100%	Summa	52	100%

Ann: Siffrorna hänvisar till antalet argument och dess procentuella fördelning,
Källa: Egen bearbetning bilaga.

1 juni diskuterades storflygfältsfrågan i mer allmänna ordalag och det var de mer övergripande och visionära argumenten som dominerade i debatten. När debatten blev mer verklig och handfast skedde det en forskjutning av argumenten mot de mer praktiska. Det måste ses som tämligen naturligt, men är också ett viktigt budskap när det gäller att studera visioner, eftersom debatten i juni säger oss mer om visionerna än debatten i december.

Skilde sig de olika partiernas argument åt?

Tabellen nedan är en sammanfattning av hur det politiska användandet av argumenten fordelade sig inom varje parti.

Tabell 4 Fördelning av argument -partier

ARGUMENT	s		fp		h		bf	
Ekonomiska	13	27%	2	20%	4	31%	5	31%
Nationalistiska	2	4%	3	30%	3	23%	1	6%
Geografiska	2	4%	0	0%	0	0%	1	6%
Tekniska	6	12%	3	30%	3	23%	2	13%
Inv.prior	13	27%	0	0%	2	15%	1	6%
Sysselsättning	8	16%	0	0%	1	8%	1	6%
Näringsliv	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Regionala	2	4%	1	10%	0	0%	5	31%
övriga	3	6%	1	10%	0	0%	0	0%
Summa	49	100%	10	100%	13	100%	16	100%

Ann: Siffrorna hänvisar till antalet argument och deras procentuella fördelning.
Källa: Egen bearbetning se bilaga 3.

Representanter för bondeforbundet intog en splittrad ställning till frågan om storflygplats. De ekonomiska och regionala argumenten var de tyngsta, där de regionala skälen i huvudsak användes som motargument. Resultatet är inte oväntat med en 1990-talsuppfattning om vad centern står för. Regionala frågor är fortfarande viktiga för centern.

Folkpartiets talare var jämt representerade för och mot storflygplatsen. De huvudsakliga argumenten var storsvenska och tekniska. Även i motion nr: 123, som var skriven av två folkpartister, var dessa argument tydligt framträdande. Här förde även Wetter fram tanken att man måste tro, för att det skulle bli något. Kanske även det ett argument som inte är främmande i frisinna kretsar.

Högern utmärkte sig genom att det inte finns någon representant mot storflygplatsutbyggnad. Samtliga talare förespråkade storflygplatsen. Ekonomiska, tekniska och storsvenska argument var viktiga för högern.

Socialdemokraterna hade det överlägset största antalet inlägg i debatterna. Talarna var spridda, men kanske några fler som uttalade en emot åsikt. Det kan vara en följd av att det var en socialdemokratisk regering som lagt propositionen och att det fanns större andledning för dem som var emot att yttra sig. De viktigaste argumenten finner vi bland ekonomiska, investeringsprioriteringar, sysselsättning och tekniska skäl

Kommunisterna uttalade sig inte alls i någon av debatterna, trots att de fick 15 mandat efter valet 1944. Set Persson undertecknade motion 23 1 i januari 1946. Kommunisterna ansåg tydligen att arbetet med propositionen borde påskyndas.

Politiska visioner

Diskussionen ovan visade tydligt att om riksdagsdebatter ska användas för att hitta visioner så var inte de debatter som diskuterade sakfrågan särskilt intressanta. Vid en mer konkret frågeställning blev diskussionen mer pragmatisk och de visioner som speglade argumenten trycktes undan. I stället såg vi att den debatt som fördes i juni 1946 var mer inriktad på övergripande frågor och gav större utrymme åt visionära tankar.

För att kunna "hitta" visionerna om flyget borde vi titta på debatten i juni. Visionerna om flyg torde ha varit mest levande hos dem som ansträngde sig tillräckligt mycket för att hålla ett anförande FÖR flyget, i det här fallet en storflygplats. Därmed skulle visionerna finnas under de tre argumenten ekonomiska, storsvenska, och tekniska.

De som var emot argumenterade praktiskt och nära medan förespråkarna hade ett mer visionärt angreppssätt. Tre tydliga stora visioner kan vi urskilja ur de tre argumenten. I de ekonomiska argumenten framskyntade

tanken på samhällets tillväxt där kommunikationerna var betydelsefulla; Globalisering – Sverige i världen – ett land som var villigt att ordna för nya kommunikationer, slutligen den övergripande tekniska visionen om människans förmåga till obegränsade framsteg. Hon kan alltid med tekniken övervinna alla problem.

SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION

Uppsatsen har behandlat debatten om storflygplatsen 1946. Syftet var att kartlägga olika aktörer och studera skillnader i argumentationen mellan olika grupper. Dessa grupper var experter och politiker. Var grupp är behandlad i var sitt kapitel som sammanfattas nedan. Inledningsvis gjordes en historisk översikt av transportmedlet flyg.

Tabell 5 Argument fördelade över -politiker och experter

ARGUMENT	experter		ARGUMENT	politiker	
Tekniska	23	37%	Ekonomiska	24	27%
Ekonomiska	21	34%	Inv.prior	16	18%
Näringsliv	5	8%	Tekniska	14	16%
övriga	5	8%	Sysselsättning	10	11%
Regionala	3	5%	Nationalistiska	9	10%
Nationalistiska	2	3%	Regionala	8	9%
Geografiska	2	3%	övriga	4	5%
Sysselsättning	1	2%	Geografiska	3	3%
Inv.prior	0	0%	Näringsliv	0	0%
Totalt	62	100%	Totalt	88	100%

Anm: Siffrorna är antalet argument och deras procentuella fördelning.

Källa: Egen bearbetning bilaga 6.

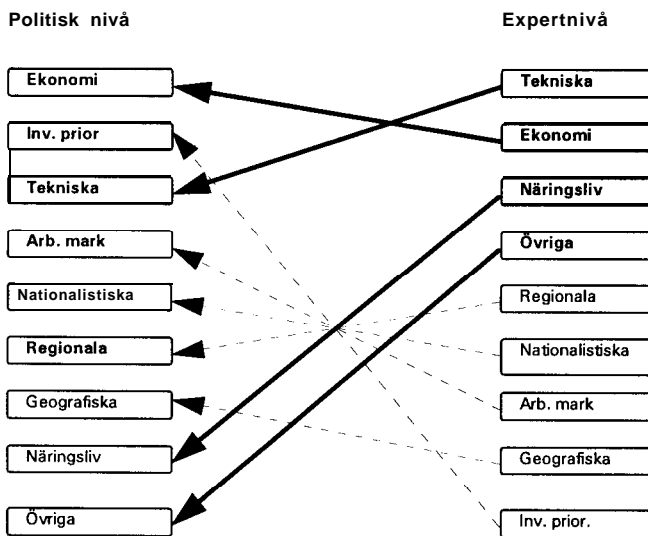
I tabell 5 åskådliggörs hur experterna i huvudsak arbetade med tekniska och investeringsekonomiska frågor. De debatterade olika tekniska lösningar och var i vissa fall oense om hur viktig en viss teknisk fråga var. Särintressen från remissinstanser syntes tydligt i argumenteringen och det var lätt att känna igen den politiska argumentationen i ABA-SILA:s svar. Experterna försökte harmonisera de svenska tekniska kraven på flygplats med internationella. Det var speciellt viktigt 1944 eftersom något internationellt regelsystem inte hade upprättats. Visionerna bland experterna var svåra att hitta eftersom de i huvudsak löste tekniskt praktiska problem och avhöll sig från det mer generella och övergripande.

I den politiska debatten hittade vi skillnader i vilken typ av för och emot argument som användes. Förespråkarna använde argument som gav utrymme för visionära tankar. De som var mer kritiska mot storflygplatsen talade om praktiska och jordnära bekymmer som aktuellt sysselsättningsläge. Det är intressant att se hur debatten förändrades över tiden. När storflygplatsen debatterades i juni 1946 användes argument av mer övergripande art; ekonomiska, tekniska samt nationalistiska. Samtliga

argument med visionärt innehåll. När propositionen diskuterades i december 1946 var beslutet nära förestående och debatten handlade mer om praktiska problem såsom; ekonomiska argument, prioriteringar bland olika investeringar och sysselsättningsfrågor. Den politiska argumentationen uppvisade vissa olikheter mellan borgerliga partier och socialdemokraterna, där socialdemokraterna framförde praktisk ekonomiska, investerings- och sysselsättningsargument, med lågt innehåll av visioner. De borgerliga partierna förde fram de mer visionära argumenten om teknik och nationalism.

I nedanstående bild är argumenten inom varje grupp ordnade i frekvensordning. De argument som har fetstil är huvudargument och de andra är marginella argument inom varje grupp. Pilarna går från experter till politiker för att se påverkan från dessa.

Bild 1. Argument rangordnade inom varje grupp



Källa: Egen bearbetning av argumentationsmatris bilaga Tabell B-6.

Pilarnas lutning ska ses som en illustration av skillnaden i värdering av argumenten mellan experterna och politikerna. Brant lutning innebar stor skillnad mellan de olika grupperna. Genom skillnaderna kan vi också bedöma vilken påverkan experterna hade på politikerna. Det tekniska argumentet var bara rangordnat som tredje argument hos politikerna.

Investeringsprioritering användes inte alls av experterna, dessa hade inte heller till uppdrag att utreda olika investeringsprioriteringar. För politikerna var detta argument näst viktigast. Anmärkningsvärt är att dessa prioriteringar inte utreddes alls av någon expertgrupp utan användes **som** slagträ i den politiska debatten. Det innebar att experternas inflytande var begränsat eller att politikerna måste vara mer vidsynta i sin argumentation. Näringslivs- och övriga argument som kom in i experternas utredning genom remissförfarandet hade inte heller någon större påverkan på politikererna.

Experterna hade inte i uppdrag att formulera visioner utan skulle tvärtom presentera tekniska eller ekonomiska fakta som beslutunderlag för politiker. Inte desto mindre hade naturligtvis experterna en uppfattning om framtiden, en vision. Den uppfattningen låg under den mer eller mindre objektiva utredningen som de levererade till politikerna. Här har undersökningen inte gett några entydiga svar på hur dessa visioner såg ut. En annorlunda utformad metod krävs för att studera de underliggande visionerna som påverkar experternas val och beslut. Jag vill lyfta fram ett exempel på hur experter drivs av en mer övergripande tanke. I debatten om var storflygplatsen skulle förläggas diskuterades till en början Väsby och Grillby. Rent flygtekniskt var förutsättningarna i Grillby bättre än i Väsby, trots detta faktum valde den flygtekniska expertisen att förorda Väsby. Därigenom lämnade de sin expertroll och deras tankar om hur det framtida flyget skulle utvecklas påverkade valet av ort.

De visioner som återfanns i debatten hittades i den politiska nivån bland de som var förespråkare för en storflygplats. De tre övergripande visionerna var följande: tanken på ekonomiska tillväxt där storflygplatsen utgjorde medel för detta, Sveriges plats i världen vid en ökad internationalisering och slutligen tron på människans möjlighet till obegränsade tekniska framsteg.

Politiska beslut med strategisk betydelse för landet föregås vanligtvis av omfattande diskussioner och förhandlingar liknande de som fördes om Arlanda. Debatten fungerade därmed som en "tratt", där alla tidigare argument koncentreras och filtreras till underlag för beslutet. Genom att fixera ett beslutsdatum intensifierades debatten av de olika aktörerna vilka främst utgjordes av politiska partier och intressegrupper. Filtringen ledde till koncentration på tekniska frågor som egentligen hörde samman med genomförandet av projektet, man lämnade därigenom den övergripande frågan om visioner. Därvidlag ersatte tekniska spörsmål de generella och även ideologiska ståndpunkterna.

Från gång till annan behöver politiker fatta beslut som påverkar oss för lång tid framåt. Besluten innebär att vi investerar i en viss typ av anläggning. Ofta innebär det att anläggningen styr vara framtida valmöjligheter. Innan beslutet fattas pågår det en process där politiker skaffar sig kunskap om beslutets konsekvenser. En del av kunskapen kommer från experter som politikerna hade utsett för att informera sig. Genom att studera ett historiskt beslut kan vi få kunskap om processen och tillämpa den på aktuella beslut i vår tid. Några sådana aktuella beslut är Öresundsbron och Dennispaketet.

Exkurs: fortsatt forskning

För fortsatta studier av flyget bör en fördjupning ske kring de aktiva personerna och deras nätverk. Branschen är liten, även internationellt sett, och specialisterna runt om i världen känner varandra. I Sverige finns det ett samspel mellan de tre nivåerna, statligt flygbolag, statens kontrollmyndighet (Luftfartsverket) och politiker, genom personliga nätverk.⁶⁸ I inledningen beskrev jag bildandet av SAS i augusti 1946. Den motsättning som Buraas beskrev mellan Carl Florman och Marcus Wallenberg vore intressant att undersöka. Var det på detta vis? Varför var de oense? Det går att utvidga till makroperspektiv och se på Sveriges roll efter andra världskriget.

Hur flygningen populariserats är intressant för att förstå olika gruppers attityder till företeelsen flyg. Svenska aeronautiska sällskapet bildades för att främja intresset och är därigenom den första organisationen med avsikt att popularisera flyget. Därefter arbetade flera organisationer med detta och argumentationen kulminerade under 1940- och 50-talet. Vem minns inte Alice Babs "Gå upp och pröva dina vingar"

Massmedias roll?

Det finns en allmän tanke om massmedias förmåga att driva vissa frågor, som ett alternativ till den politiska processen. Detta är en mycket intressant aspekt som fordrar en djupare undersökning. Utifrån de pressklipp som finns tillgängliga kan detta låta sig göras i en vidare studie om massmedias roll. Frågan är om det i massmedia finns visioner som inte är presenterade i andra fora? En intressant detalj är att flera remissinstanser däribland

⁶⁸ Några personer som är intressanta och aktiva under debatten om Arlanda 1946. Karl Lignell ABA, Carl Florman VD ABA, Tord Ångström luftfartsinspektör, Carl Ljungberg överdirektör luftfartsstyrelsen, T Hernód VD SCA, M Wallenberg j:r VD Stockholms Enskilda bank, P A Norlin VD SILA, Bertil Florman flygplatschef på Bromma.

statskontoret, pekat på uttalanden som experter gjort i massmedia som källa för sina ställningstaganden.⁶⁹ Skulle detta vara fallet så är massmedia i sin tur mer i händerna på de som gör utspel – man fungerar som en kommunikationslänk.

⁶⁹ YK 25 10 vol 7 - Pärm 3 Statskontoret.

SUMMARY

At the end of the Second World War, Sweden was heading the challenge to re-establish contacts with several of the combating parts. One among them was the USA. The technical development of aviation during the War created a commercial potential for cross Atlantic flying. To be able to participate as an integrated part of the network of air routes, a growth of inter-continental airports was required.

The aim of this paper has been to examine and evaluate the debate concerning the development of Arlanda Airport in 1946, by mapping different actors and the arguments between experts and political actors.

The conclusions are based on material from the official reports, which had to submit a proposal of a big airport, as well as the parliamentary debates during 1946. Experts dealt mainly with technical aspects on building and administration of a big airport. Some consideration was also made to economic aspects. The official reaction from semi private and civil aircraft companies ABA and SILA were important, especially their visionary thoughts concerning the development of civil aviation. These thoughts had a great influence in the political debate.

The political debate was carried on at two different occasions 1946. In June parties of the parliament considered that the government acted too slowly in finishing the proposition about the building of a big airport. In that debate the eager proponents of the big airport used more general arguments such as economical, technical and nationalistic. When the proposition was brought up for discussion in December the argumentation was more concrete and down-to-earth both among those who wanted the construction work to start immediately and those who considered that it could wait. The discussion was mainly about economical priorities and employment arguments.

This paper showed that the experts quite well stuck to the framework that the politicians had set up for them. The general visions among the experts were hard to discover with the chosen method. The political argumentation exhibited unlikeness between the political blocs and even between parties. The Liberals and Conservatives brought a more visionary argumentation where technical aspects and nationalism were central. The social democrats had a more pragmatic point of view where employment and priorities of investigations were heavy arguments. Even obvious differences between the debate in June and the debate in December could be observed, whereas the summer debate was more visionary. When the

proposition was under discussion in December 1946 the debate was more stiff and practical.

One interesting observation is that the experts had a limited influence on the discussions in the parliament instead, influences from actors from others arenas were of great importance there.

To sum up, the process of the debate concerning the large infrastructure investment in civil aviation, shows that actors not only within the parliament were crucial in shaping the visions of the new Arlanda airport.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta källor

Riksarkivet

Yngre kommittéarkivet; YK 25 10, 1944 års flygplatsutredning.

Konseljakt den 15/11-1946.

Uppsala universitet, Ekonomisk historiska institutionen, avdelningen för finanshistorisk forskning (AFF), bolagsarkivet

Scandinavian Airlines System (SAS).

Svenska interkontinental Lufttrafik (SILA).

Tryckta källor

Betänkande och förslag angående Regulerad lufttrafik och åtgärder från statens sida för dess främjande. 192 1.

Proposition 1946:379.

Motioner nr: 123, 124, 231, 232, 392, 593.

Riksdagens skrivelse nr: 452.

Statsutskottets utlåtande nr: 205.

Statsutskottets utlåtande nr: 307.

Första kammarens protokoll den 20/6 -46, 18/12 -46.

Andra kammarens protokoll den 28/6 -46, 18/12 -46.

Statsrådsprotokoll från den 3/12 -43.

SOU 1946:58 1944 års flygplatsutredning.

Vem är det? 1941.

Vem är vem i Norden 194 1.

Sveriges överenskommelser med främmande makter 1912-1946.

Otryckt litteratur

Hall, G (1970), *En titt bakom fronterna hos de krigförande under det andra världskriget*. Hooks herrgård.

Tryckt litteratur

Andersson, G (1955), *Från bondetåg till samlingsregering*. Stockholm.

Bagge, G (1945), *Tal 1943-1945*. Stockholm.

Boheman, E (1964), *På vakt*. Stockholm.

Bromma Flygplats, beskrivning av dess tillkomst och utbyggnad. Stockholms stads flyghannisstyrelse (1936), Stockholm.

Bruzelius, N (1988), *Behövs en ny luftfartspolitik?* Stockholm.

Bumas, A (1972), *Fly over Fly*. Oslo.

Böhme, K-R (1980), "AB Aerotransport, Junkers och Flygvapnet" *Militärhistorisk tidskrift*. Stockholm.

Böhme, K-R (1982), *Svenska vingar växer*. Stockholm.

Carlsson, S & Rosén, J (196 1), *Svensk historia ZZ tiden efter 1718*. Stockholm.

Erlander, T (1973), *Memoarer 1940-1949*. Stockholm.

Gunther, C (1945), *Tal i en tung tid*. Stockholm.

Gjöres, A (1967), *Vreda vindar*. Stockholm.

Luftfartsbok omhandlande Danmark, Finland, Norge og Sverige. Den nordiske pool for luftfartforsikring (1922), Kristiania.

Nordlund, S (1989), *Upptäckten av Sverige – utländska direktinvesteringar i Sverige 1895- 1945*. Umeå.

Quensel N (1973), *Minnesbilder*. Stockholm.

Svensktflyg och dess män. Kungliga svenska aeroklubben, KSAK, (1940), Stockholm.

Waara, L (1980), *Den statliga företagssektorns expansion*. Stockholm.

Wedin, J (1982), *Spelet om trafikpolitiken* Stockholm.

Wigforss E (1954), *Minnen ZZZ, 1932-1949*. Stockholm.

APPENDIX

Internationella förhållanden

Det internationella regelverket är en mycket viktig förutsättning för internationell luftfart. Det är till för att reglera gränsöverskridande, flygplanens luftvärdighet, försäkringar och liknande. Före första världskriget var det inget problem med gränsöverskridande flygningar, mest beroende på flygningens spektakulära sida. Varje längre flygning var ett stort internationellt jippo och antalet var få. Efter första världskriget medförde den teknologiska utvecklingen att varje flygning var en tämligen kontrollerad företeelse. Flera stater, däribland Sverige, avsåg att börja trafikera andra stater med kommersiellt passagerar- och postflyg och därmed uppstod frågan – var går ett lands territorium vertikalt?

I samband med Versailles-traktaten skapades ett bihang till detta avtal som kallas "International Air Convention" (IAC). Den stod legalt under konventionen om Nationernas Förbund. I luftfartskonventionen fastslogs att ett land har obegränsad suveränitet oberoende av höjd. Konventionen var inte formulerad så att ett neutralt land som Sverige kunde ratificera avtalet. Därför medverkade Sverige till att ett nordiskt konvention kom till stånd, som i huvudsak följde den internationella konventionen.⁷⁰ IAC blev inte heller inom ententen ratificerad i den utsträckning det var tänkt vilket medförde att bilaterala avtal tecknades mellan olika länder

Nästa stora internationella konvention förhandlades fram i Chicago 1944. Tillsammans med flera andra konferenser 1945-46 bildades ramverket för de internationella flygförbindelserna fram till våra dagar. Ett annat resultat av "Chicago konferensen" var bildandet av organisationen "International Civil Air Organization" (ICAO), vars uppgift var och är att standardisera den tekniska terminologin och metoderna

På branschnivå bildades International Air Traffic Association (IATA) 1919, en sammanslutning för kommersiella flygbolag. Före 1944 ingick endast europeiska bolag i denna organisation, de amerikanska bolagen hade en egen organisation. IATA reglerade poolavtal och bokningssystem så att de kunde fungera oavsett vilket flygbolag som anlätades. Efter Chicagokonferensen ombildades IATA för att bli en världsomspännande organisation och bytte därmed namn till International Air Transportation Association (IATA).

⁷⁰ Betänkande och förslag "Reguljär Lufttrafik", s. 89.

WORKING PAPERS IN TRANSPORT AND COMMUNICATION HISTORY

- 1994:1** Lena Andersson-Skog, Jan Ottosson: *Institutionell teori och den svenska kommunikationspolitikens utformning - betydelsen av ett historiskt perspektiv*. English title: *Institutional Theory and the making of Swedish Communication and Transport Policy - the Importance of a Historical Perspective*
- 1995:1** Jan L Östlund: *Reglering av kollektivtrafik – Striden på 1910-talet om tillkomsten av AB Stockholms Spårvägar*. English title: *Regulating Public Transport – The Local Political Conflict in Stockholm in the 1910's on Establishing the City Tram Company*
- 1995:2** Thomas Pettersson: *Regionalpolitik och regional utveckling - med fallstudie för Arvidsjauras flygplats*. English title: *Regional Policy and Regional Development - a Study of Arvidsjaur 's Airport*
- 1995:3** Sven Gerentz: *Vägverket och företrädarna för bilism och näringsliv – Ett nätverks betydelse för transportpolitik och transportutveckling efter kriget*. English title: *The Swedish National Road Administration and Representatives of Motor Society and Business Life – The Importance of Personal Networks in Transport Policy and the Development of the Transport Sector After the Second World War in Sweden*
- 1995:4** Lars Fältling: *Högtflygande planer i debatten om Arlanda*. English title: *High-flying Plans – The Debate on Arlanda 1946*.

UMEÅ PAPERS IN ECONOMIC HISTORY

- 1994:9** Fredrik Hedin: *Adam Smith och Sverige. Ekonomisk liberalism i frihandelsdebatten vid 1823 års riksdag*. English title: *Adam Smith and Sweden. Economic Liberalism in the Debate on Free Trade in the Swedish Parliament 1823*
- 1994:10** Magnus Lindmark: *Reflections on Economic Change, Natural Resources and Environment*.
- 1994:11** Dan Bäcklund: *De svenska tätorternas storleksstruktur 1820-1970*. English title: *Rank-Size Distributions of the Swedish Urban System 1820-1970*.
- 1994:12** Kerstin Norlander: *Women Capitalists and the Industrialization of Sweden*.

OCCASIONAL PAPERS IN ECONOMIC HISTORY - UMEÅ UNIVERSITY

- 1** Olle Krantz (utg): *Nordiska historiska nationalräkenskaper. Workshop vid Olofsfors herrgård 27-28 maj 1994*. English title: *Nordic Historical National Accounts. Workshop at Olofsfors Manor 27th-28th of May 1994*. 1994.
- 2** Olle Krantz (ed.): *Cross-Country Comparisons of Industrialisation in Small Countries 1870-1940: Attitudes, Organisational Patterns, Technology, Productivity*. 1995.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: RESEARCH REPORTS

- 34 **Bo** Härmestrand: *Finansieringssätt och attityder. Några erfarenheter ur ledarhundsarbetets historia.* 1994.
- 35 Lars Magnusson: *Eli Heckscher and Mercantilism – An Introduction.* 1994.
- 36 Torbjörn Lundqvist: *Industrialismens kritiker. Utopism, ämbetsmannaideal och samvetspolitik i Carl Lindhagens ideologi.* 1995.
- 37 Olov Åberg & Johan Öster: *Efter avslutad färd, en anständig begravning: En karakteristik av undantagsinstitutionen Nederluleå och Råneå socken 1790-1895.* 1995.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: WORKING PAPERS

- 8 Agneta Emanuelsson, Lynn Karlsson, Ulla Wikander & Ingrid Åberg (red.): *Kvinnohistoria i teoretiskt perspektiv. Konferensrapport från det tredje nordiska kvinnohistorikermötet. 13 -16 april 1989.* 1990.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: BASIC READINGS

- 9 Juan Bergdahl: *Den Europeiska Ekonomiska Gemenskapen – ursprung och fundament.* 1995.

UPPSALA PAPERS IN ECONOMIC HISTORY: UPPSALA PAPERS IN FINANCIAL HISTORY

- 2 Alexander Boksjö & Mikael Lönnborg-Andersson: *Svenska finanskriser – orsaker, förlopp, åtgärder och konsekvenser.* 1994.
- 3 Hans Sjögren (red.): *Bankinspektör Folke von Krusenstjernas vitbok. Anteckningar från bankkrisen 1922-1923.* 1994.