

Kristoffer Strandqvist

KRITISKA ÅR

formativa moment för den svenska
flygplansindustrin 1944–1951



Dissertation for the Degree of Doctor of Philosophy, Ph.D Stockholm School of Economics 2008.

© EFI and the author, 2008
ISBN 978-91-7258-763-2

Nyckelord/ämnesord: socialdemokratisk försvarssyn, försvarsfrågan 1945-1951, komplext beslutsfattande, industriell dynamik, industriell omvandling, modernhistoria, militärindustriella komplex, aktör-strukturproblematik, soptunnemodellen / garbage can model, svensk flygplansindustri, Saabs historia, Flygvapnets historia, Flygförvaltningens historia samt Sverige under kalla kriget

Printed by:
Elanders, Vällingby 2008

Distributed by:
EFI, The Economic Research Institute
Stockholm School of Economics
Box 6501, SE-113 83 Stockholm, Sweden
www.hhs.se/efi

Till Anna
och Dorotea



EFI THE ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE

EFI Mission

EFI, the Economic Research Institute at the Stockholm School of Economics, is a scientific institution that works independently of economic, political and sectional interests. It conducts theoretical and empirical research in the management and economic sciences, including selected related disciplines. The Institute encourages and assists in the publication and distribution of its research findings and is also involved in the doctoral education at the Stockholm School of Economics. At EFI, the researchers select their projects based on the need for theoretical or practical development of a research domain, on their methodological interests, and on the generality of a problem.

Research Organization

The research activities at the Institute are organized into 21 Research Centres. Centre Directors are professors at the Stockholm School of Economics.

EFI Research Centre:

Management and Organisation (A)
Centre for Entrepreneurship and Business Creation (E)
Public Management (F)
Information Management (I)
Centre for People and Organization (PMO)
Centre for Innovation and Operations Management (T)
Centre for Media and Economic Psychology (P)
Centre for Consumer Marketing (CCM)
Centre for Information and Communication Research (CIC)
Marketing, Distribution and Industrial Dynamics (D)
Centre for Strategy and Competitiveness (CSC)
Centre for Business and Economic History (BEH)
Accounting and Managerial Finance (B)
Centre for Financial Analysis and Managerial Economics in Accounting (BFAC)
Finance (FI)
Centre for Health Economics (CHE)
International Economics and Geography (IEG)
Economics (S)
Economic Statistics (ES)
Law (RV)
Centre for Tax Law (SR)

Centre Director:

Sven-Erik Sjöstrand
Carin Holmquist
Nils Brunsson
Mats Lundeberg
Andreas Werr (acting)
Pär Åhlström
Guje Sevón
Magnus Söderlund
Per Andersson (acting)
Björn Axelsson
Örjan Sölvell
Håkan Lindgren
Johnny Lind
Kent Skogsvik

Clas Bergström
Magnus Johannesson
Mats Lundahl
Paul Segerstrom
Anders Westlund
Johnny Herre
Bertil Wiman

Chair of the Board: Professor Carin Holmquist

Director: Associate Professor Filip Wikjström

Address

EFI, Box 6501, SE-113 83 Stockholm, Sweden • Website: www.hhs.se/efi/
Telephone: +46(0)8-736 90 00 • Fax: +46(0)8-31 62 70 • E-mail efi@hhs.se

Förord

Min upplevelse av föreliggande verks tillblivelse är överlag ljus, även om det känts som jag beträtt en ständig uppförsbacke, stenig och dann. Men nu är en ångestfull vandring emellertid över och jag står i skuld.

Främst står jag i skuld till Anna, min fru. Förutom att hon är den som läst mitt manus absolut flest gånger har hon även varit ett ovärderligt stöd på ett otal sätt under processens gång. Därtill är hon den otroligt bra person jag valt att leva mitt liv med. Ett kärleksfullt jättetack Anna!

Min handledarkommitté står därefter i tur. Kommittén har i grunden varit det jag önskat mig. De har låtit mig hållas och arbeta självständigt, och jag hoppas att även de har varit till freds med mitt självgående. Lars-Gunnar Mattsson som antog mig, alltid tycks ha trott på mig och som jag har haft förmånen att dela rum med under sista åren avtackas, inte minst på grund av överlägsen senioritet, först. Min huvudhandledare Björn Axelsson som, trots att han bara ärvt mig, alltid faktiskt har ställt upp. Claes-Fredrik Helgesson som operativt i forskningsprocessen stått mig närmast och varit mig mycket behjälplig på ett flertal vis, samt därtill föreslagit vissa geniala grepp. Jag hoppas jag inte gjort dig alltför besviken. Och slutligen Håkan Lindgren som med sina breda och djupa historiska kunskaper kunnat peka ut riktningar och därtill lämnat ovärderlig kritik på mina texter. Jag är er alla stort tack skyldig.

Synpunkter är bra att få. De bästa har kommit från Ludvig Beckman. Inte bara för att han är en mycket gammal och kär vän utan även för att han är en professionell akademiker ut i fingerspetsarna både av arv och ohejdad vana. Tack för dina synpunkter som gjort boken bättre.

Mina föräldrar har alltid varit ett bergfast stöd. Inte bara för att jag är enda barnet utan för att ni är de personer ni är. Engagerade skulle vara ett bra ord om det inte vore litet klistrigt. Kitty, min mor, har heller aldrig tvekat att ställa krav. Från Kjell, min far, är de kanske outtalade men minst lika påtagliga. Envist har ni också läst och lämnat synpunkter och förslag. Enastående är vad ni är! Ett genuint tack från er son.

Av övriga companeros som gjort betydande insatser för verket ska Penge Hedberg och Pål Ahrén högtidligen avtackas. Penge har varit ett möjligt bollplank för snabba infall som ibland spinner ut i himlen och andra gånger någon annanstans. Men känslan av undran inför världen brukar infinna sig i idéernas rum. Pål har skrattande utpekade språkliga hopplösheter men även erbarmat sig över dito mustigheter. Tack även till Fredrik Haage och Urban Nilsson mina vänner med skrivande som profession. Fredrik som söker den dramaturgiska knorren och Urban som försäkrat hur det håller copymässigt. Supertack allesammans!

Utan material hade denna empiritunga produkt inte sett dagens ljus. Arkiven har blivit ett andra hem. Främst har det varit Krigsarkivet i Stockholm jag besökt flitigt. Personalen där har alltid varit kunnigt tillmötesgående. Ett sant föredöme i arkivsammanhang. Jag är er alla ett enormt tack skyldig! Särskilt vill

jag dock lyfta fram Hans-Erik Hasse Larsson och Håkan Johansson som gjort betydande tunga insatser för mig. Tack! Andra arkiv och bibliotek som förtjänar att omnämnas är Riksarkivet, Arbetarrörelsens arkiv, The National Archives i Kew, Kungliga biblioteket, Anna Lindh biblioteket, Riksdagsbiblioteket och inte minst Handelshögskolans eget bibliotek. En sann resurs! Tack alla ni som hjälpt mig leta och hjälpt mig hitta. Avtackas ska även personer med vilka jag haft förmånen att få föra vetenskapliga samtal med runt mitt ämne. I Sverige har bland annat Klaus-Richard Böhme, Leif Leifland, Karl Molin, Erik Norberg och Kent Zetterberg givit mig värdefull vägledning. I England har David Edgerton, Peter Howlett och Andrew Nahum tagit sig tid av akademisk resning och vill jag tro, av genuint intresse. Verkligen tack! Därtill måste diskutanten vid mitt slutseminarium, Niklas Stenlås avtackas, du tog dig verkligen tid och gav värdefulla synpunkter.

Ett stort tack ska även riktas till D-sektionen, till alla ni som utgör och utgjort den forskningsmiljö vari jag befunnit mig under dessa år! Några särskilda individer måste dock av mig lyftas fram. Först Magnus Söderlund som drog in mig till sektionen och gärna såg att jag fortsatte och började forska. Två otroligt skärpta personer är Jenny Lantz och Karl-Oskar Källsner som jag lärt känna vid min tid på sektionen, och som jag haft och har intressanta diskussioner med. En som däremot är kvar är Ulf Essler. Min närmast förtrogne som det dagligdax alltid gått att resonera med, och som därtill återkommande bistått med viktiga textsynpunkter. Även docent Patric Andersson vid P-sektionen, som varit ett pålitligt stöd, ska inkluderas i detta tack.

För det bildmaterial som återfinns i avhandlingen vill jag tacka Svenska Flyg-historisk Förening och särskilt Lennart Berns där. Vidare står jag i skuld till Saabgroup, Veteranklubben vid Saab i Linköping, FMV Malmen och Krigsarkivet. Tack!

Sist men absolut inte minst ska de som materiellt gjorde verket möjligt att förverkliga avtackas, finansierarna. Vetenskapsrådet står i en särställning, men även Silfvéns resestipendium som tog mig till London School of Economics samt Handelshögskolans interna stipendier har varit av stor betydelse. Genuint tack!

Oaktat all hjälp och allt tillmötesgående, det fulla ansvaret för allt i föreliggande verk är mitt.

Stockholm 2008-08-20

Kristoffer Strandqvist

innehållsförteckning:	sida
I. Introduktion	
gåtan	9
vidare	11
utgångspunkter: förklaringsfaktorer för industritillkomst	
/industriell omvandling	16
verktyg: komplext beslutsfattande	26
metateoretisk positionering	37
samtal, diskurser, forskningsläge	38
syfte i korthet	64
en diskussion om källorna	66
studiens struktur	69
II. Bakgrund	
svensk flygindustri 1910–1936	71
AFF, Saabs tillkomst, ramavtal – en industristruktur	
tar form	73
de första krigsåren	80
III. Saab inför krigsslutet	
flygförvaltningen och flygindustrin	87
Saab inför krigsslutet 1943-44	95
IV. Från himmelen	
västmaktsrelationer	113
reaktionsdrift	126
flygvapnet och dess materiel inför krigsslutet	148
V. Saab efter krigsslutet	
bilprojektet och trollhättefabriken	151
Saab och flygvapnets flygplansköp i utlandet	158
den civila flygplanstillverkningen fortsättning 1945–47	165
samarbete med utländsk tillverkare?	166
ett nytt ramavtal?	170

VI. Projekt "tusen och en natt"	
projekt 1001s initiering	181
projektets fortsättning – att pressa tid	189
specifikationen och dess utveckling	190
vinge	194
motor	198
projektets vidare etapper	206
jämförelser	211
sammanfattning	221
VII. En ny verklighet	
krigsfall I bortfaller – strategisk doktrin under omvandling i ljuset av krigserfarenheter, teknisk utveckling och förändringar i geopolitiskt läge	223
socialdemokratiska försvarssyner	235
1945 års försvarskommitté	245
utredning, upplysning, opinionsbildning – ÖB 47	272
försvarsfrågans konturer	277
VIII. 1948 och händelseutvecklingen framåt	
1948	281
1949	322
1950 – 1951	352
IX. Sammanfattande slutsatser och implikationer	
de för givet tagna förklaringshypotesernas relevans	389
påverkan, andra prioriteringar och ett militärindustriellt komplex	391
parallella processer	396
att hantera en teknisk revolution	399
soptunnor och strömmar – hur användbara, hur givande?	404
statens roll och relation till flygplansindustrin	406
ytterligare samtal	409
utblick	414
English summary	419
Referenser	421

I Introduktion

gåtan

Sverige har under efterkrigstiden, inte minst i de egna ögonen, betraktats som ett litet fredligt och neutralt land. Samtidigt har det varit rustat till tänderna.¹ Särskilt gäller detta flygstridskrafterna. Mot slutet av 1950-talet hade Sverige det till antalet flygplan största flygvapnet i det kontinentala Europa, Sovjet oräk- nat. Flygplanen, som var prestandamässigt högtstående, var till största delen inhemskt tillverkade. Det väl tilltagna flygvapnet har förnyats och bevarats till denna dag, även om en numerär europeisk ledarplats i omfång inte bibehållits.

Den svenska flygplansindustrin, huvudsakligen bestående av *Svenska Aero- plan AB*, *Saab*, och *Svenska Flygmotor AB*, *SFA*, (senare *Volvo Flygmotor*, nu *Volvo Aero*), hade under andra världskrigets tre första år inte levererat ett enda plan av egen konstruktion till flygvapnet. De som tillverkades under de res- terande krigsåren var redan något föråldrade modeller. Efter första världskri- gets slut hade marknaden för militärflygplan översvämmats av plan samtidigt som efterfrågan kraftigt minskats. Inom Saab befarade man redan 1943 att den utvecklingen skulle upprepas även efter detta krigs slut, vilket då beräknades inträffa 1944. Det enda nykonstruktionsprojekt Saab arbetade med vid tiden lades ned av flygförvaltningen vid årsskiftet 1943-44. Bolaget började därför se sig om efter alternativa sysselsättningar som bland annat tillverkning av civil- flygplan och bilproduktion. Därtill förväntades allmänt en efterkrigsdepression. Utvecklingen skulle emellertid bli en annan. Saab skulle istället expandera, kon- struera och producera krigsflygplan som var state-of-the-art² i serier av dubbel längd mot tidigare.

En svensk militärflygplansindustri kan karaktäriseras som en klart anmärk- ningsvärd företeelse i förhållande till landets storlek. Därtill är den en av de mest högteknologiska industrier Sverige har. Flygplansindustrin är spektakulär och inte utan ett stort mått av prestige. Men dess exportutsikter har fram till våra dagar varit begränsade. Enda kunden har närmast helt utgjorts av svenska flygvapnet. Sammantaget gör allt detta att frågor kan ställas kring den svenska flygplansindustrins existens och dess dimensionering. Varför finns den? Hur har den växt fram?

¹ Jämför David Edgerton, *Warfare State – Britain, 1920-1970*, (2006), s 2 och passim, där denne utmanar och diskuterar bilden av ett antimilitariskt England med ”welfarism” förtecken under 1900-talet.

² Det engelska uttrycket ”state-of-the-art” avser att någonting ligger på den högsta utvecklingsnivån som är möjlig vid en given tidpunkt. Detta någonting avser vanligtvis tekniska produkter men det är möjligt att begagna uttrycket även om vetenskapliga fält, processer och procedurer. Ibland ställs även kravet att produkten, förutom att innehålla den mest avancerade tekniska lösningen, även ska ha en utsökt design. Enligt min mening saknas en bra svensk motsvarighet till uttrycket varför det engelska används här. Den första belagda användningen är från 1910, då i en teknisk manual om gasturbiner.

Vapenindustrier, har det visat sig, får ofta ett eget liv. Dess mycket avancerade produkter kan beskrivas som ämnade för militär slutkonsumtion. Det till skillnad från de flesta andra statliga investeringar, som exempelvis kraftverk, vilka förutom att generera intäkter även har en fortlöpande positiv inverkan på landets ekonomi och ger upphov till dynamiska effekter. Vapenindustriernas kostsamma och högt specialiserade produktionsapparater fordrar en närmast aldrig sinande ström av beställningar från sin i grunden enda kund, försvarsmakten och därmed staten i det land industrin är belägen i. Väl etablerad skall det mycket till för att en vapenindustri inte skall erhålla fortsatta beställningar och fortsatt stöd som möjliggör verksamhetens fortlevande. Detta tycks även gälla svensk flygplansindustri, än idag.

Huvudsyftet med denna avhandling är att mot bakgrund av det ovan sagda undersöka *hur och varför den svenska militärflygplansindustrin överlevde och vidareutvecklades under de närmaste efterkrigsåren.*

*

Att den svenska flygplansindustrin är något av ett fenomen är inget nytt. Det finns några förklaringshypoteser till dess existens som är mer utbredda, och som blivit något av förgivettagna.

En är att neutraliteten krävde svensktillverkade vapen så att landet inte blev alltför beroende av främmande makt, eller av andra kunde uppfattas som beroende. Alternativt att Sverige vid en konflikt genom sin neutralitet skulle bli avspärrat och därigenom inte kunna få leveranser av flygmateriel. Genom en svensk industri skulle landet vara mer oberoende.³

En andra förklaringshypotes är att det var storindustrin, och då främst Wallenbergsfären, som lyckats slå vakt om sina intressen vilka innefattade tillverkning av militärflygplan. Det är oklart om det funnits en köpvilja från statsmakternas sida och att industrin bara ombesörjde att dirigera så att svenska staten köpte just från dem, eller om det var så att industrin utifrån sina intressen förmodade staten att efterfråga militär flygmateriel.

Som förklaring framförs ibland att det svenska flygvapnet helt enkelt behövde förstärkas och att det var av den svenska flygplansindustrin man köpte flygplan. Vid denna oproblematiserade syn så finns det ingen gåta, inget speciellt att förklara.

Ytterligare en förklaring, som kan ses som en variant av närmast ovanstående men där det finns en förklarande komponent, är att man anför att det var det kalla kriget som krävde en svensk upprustning och då särskilt av flygvapnet, varför efterfrågan ökade och flygplansindustrin byggdes ut.⁴

³ Se exempelvis Ikegami-Andersson, Masako, *The military-industrial complex : the cases of Sweden and Japan*, (1992), s 70 där denne appropå den svenska neutralitetet under efterkrigstidens kalla krig bland annat framför: "For the sake of its credibility, it has been thought necessary to keep strong armed forces supplied by the Swedish industry." Eller Böhme, Klaus-Richard, och Olsson, Ulf, "The Swedish Aircraft Industry", (1981), s 166.

⁴ Se exempelvis Andersson, Hans G., *SAAB – Flygplan sedan 1937*, (1990), s36

Det kan noteras att flera förklaringar skulle kunna vara giltiga samtidigt, men att de inte behöver vara det. Förklaringarna anger en orsak till flygplansindustrins existens men ger ingen förklaring till *hur* industrin kom till, överlevde krigsslutet och kom att expandera. Därtill kan dessa förklaringshypoteser naturligtvis ifrågasättas.

Man kan argumentera för att neutralitetsförklaringen förefaller vara något av en efterhandskonstruktion då svensk neutralitetspolitik under 1940-talet hade en annan valör och torde inte ha varit regeletiskt utformad. Den erbjuder också väl mycket av förnuftig sammanhållen förklaring i det att den skänker en mening till den här industrins existens i Sverige. Och i efterhand tenderar det alltid att finnas en mening med allt. Storindustriförklaringen har kanske väl mycket av konspirativa drag i sig för att vara helt trovärdig. Detta är svagheter som på förhand är urskiljbara i förklaringarna, något som emellertid inte gör att de inte skulle kunna vara riktiga. Ett par enkla empiriska observationer tycks dock stödja invändningarna; dels att Sverige efter kriget införskaffade en hel del utländsk krigsmateriel, inte minst flygplan, och beträffande storindustriförklaringen att Saab som ovan omnämnts redan 1943 började misströsta om den fortsatta militärflygplansproduktionen. Men sammantaget är den svenska flygplansindustrins existens fortfarande något av en gåta. Den här avhandlingen ska ge sig i kast med att lösa den.

vidare

Denna studie av hur den svenska flygplansindustrin överlevde efter kriget och etablerades än fastare är i grunden empirisk. Studiens främsta syfte är att kunna erbjuda förklaringar till de formativa moment⁵ som gör att industrin överlever och utvecklas. Målsättningen har varit att undersökningen skall vara så förutsättningslös som möjligt och inte enbart analysera processerna utifrån något visst synsätt eller viss teoretisk utgångspunkt. En förklaring som skall presenteras ska vara en kausalförklaring vilken skall redogöra för *hur det gick till*, steg för steg, relativt detaljerat så att frågan *varför* får ett så uttömmande svar som möjligt.

En av de stora poängerna med att studera historiska förlopp och processer är just att vinna kunskap inte bara om *varför* någonting sker utan även *hur* det sker, att frilägga de kausala mekanismerna.⁶ I förförståelsen ligger även att det inte nödvändigtvis behöver vara en monokausal förklaring utan att ett antal förklaringsfaktorer kan förekomma och även samverka.

⁵ "I tidsförloppets pendlingar mellan förändring och kontinuitet finns det skeden som kan kallas formativa, därför att de institutionella förhållanden som då skapas bildar ramen för den därpå följande samhällsutvecklingen." Resonemanget har Appelqvist hämtat från Bo Rothstein, *Den korporativa staten*, (1992), s 17ff. Appelqvist, Örjan, *Bruten brygga, Gunnar Myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigsolitik 1943-1947*, (2000), s 23. Jämför även Nahum, Andrew L., *World War to Cold War: Formative Episodes in the Development of the British Aircraft Industry, 1943-1965*, (2002)

⁶ Jämför *Social mechanisms: an analytical approach to social theory*, red. Hedström, P. och Swedberg R, (1998) och Elster, Jon, *Nuts and Bolts for the Social Sciences*, (1989).

Denna studie av flygplansindustrins utveckling kommer även den förhoppningsvis att kasta ljus över några vidare syften. Ett par av dessa är att förklara hur industrier uppkommer, och då särskilt att analysera och förklara utvecklingsprocesser för militärindustriell verksamhet i gränslandet mellan företagande och politik, liksom i dess förlängning hur ett militärindustriellt komplex växer fram. Det är även en förhoppning att kunna bidra till ett friläggande av de mekanismer som för historien framåt, och då särskilt om och i vad mån aktörer kan påverka en process vid en avgörande formativ situation, ett händelseförlopp av politisk signifikans och något som senare blir till nya institutionella mönster. Samt därtill att i någon mån belysa hur den här studerade utvecklingen i Sverige vid 1900-talets mitt relaterar sig till de större historiska utvecklingstendenserna i förhållandet mellan kapital och tvångsmedel.⁷

Huvudsyftet som angetts ovan kan förefalla empirinära. I många akademiska studier tycks kutymen vara att ange ett vidare syfte som huvudsyfte för att sedan övergå till det konkreta utredningssyftet vilket egentligen styr undersökningen. En känsla av efterhandskonstruktion vilar dock över ett sådant tillvägagångssätt.

*

För att kunna fullgöra syftet med undersökningen kan det vara på sin plats att bryta ner och konkretisera det i form av några forskningsfrågor eller snarare forskningsfrågekomplex. Fyra sådana har urskiljts.

Ett första frågekomplex gäller den tekniska sidan, själva utbudet; hur den svenska flygplansindustrin direkt efter andra världskriget kunde åstadkomma flygplansprojekt som kom att hålla internationell klass. Liksom vilken roll dess motpart hos staten, beställaren av militära flygplansprojekt, flygförvaltningen, hade i detta. Att bredare uttröna flygvapnets införskaffningspolicy, även från andra konkurrerande källor exempelvis i utlandet, samt flygvapnets relation till Saab synes vara av vikt för förståelsen av fallet.

Hur kunde Saab få fram state-of-the-art flygplan direkt efter kriget? Vilket inflytande hade flygvapnet och flygförvaltningen över Saab?

Det är omöjligt att förstå flygplansindustrins utveckling utan att placera in den i en större kontext. Den svenska militära flygplansindustrins i stort sett enda kund var det svenska flygvapnet, varför det är av direkt intresse att se hur försvarsfrågan och flygets roll inom densamma utvecklades i Sverige under de närmaste efterkrigsåren. Därmed har steget tagits in på politikens område; huvudsakligen den svenska politiska scenen med de i parlamentet företrädna partierna och särskilt partiet i regeringsställning under ifrågasvarande period,

⁷ Jämför Tilly, Charles, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1992*, (1997 (1992))

socialdemokraterna.⁸ Då försvaret utgör en väsentlig del av säkerhetspolitiken blir den internationella utvecklingen, och Sveriges relationer med omvärlden, av betydelse. Neutralitetspolitiken är en betydelsefull del av Sveriges säkerhetspolitik som det kan vara svårt att helt undgå att ställa i relation till krigsmaterielinförskaffningen.

Mot bakgrund av hur försvarsfrågan hanterades och utvecklades i Sverige under åren närmast efter kriget, liksom landets säkerhetspolitiska inriktning vid transitionen från krigs- och beredskapsåren till efterkrigstiden, vilken var flygets roll däri? Hur utvecklas arbetet i den försvarskommitté som tillsätts 1945? Skedde förändringar i militär strategi och doktrin som förklarar en bibehållen alternativt ökad efterfrågan på stridsflyg, hur kan socialdemokraternas försvarssyn och dess utveckling karaktäriseras?

Frågekomplex tre handlar om hur beslutsprocesser vid införskaffande av krigsmateriel gestaltar sig. Det är i hög grad relaterat till ovanstående om flygvapensatsningar som en del av försvarsfrågan och dess hemhörighet i den politiska sfären. Beslutsprocesserna, om det går att tala om dylika, måste förstås som breda processer utsträckta i tid och rum där eventuella entreprenörers inflytande, liksom storindustrins inflytande och statliga hjälpinsatser etc uppmärksammas. Frågor om val- och beslutsprocesser och hur de kan analyseras har ett direkt samhällsvetenskapligt och företagsekonomiskt intresse, liksom även ett historieteoretiskt vill jag hävda.

Är det möjligt och är det givande att se flyginförskaffandet som beslutsprocesser och hur kan de karaktäriseras?

Även det fjärde och sista frågekomplexet hör i mycket samman med de två närmast föregående. Det rör en företeelse som kan tänkas emanera ur, och ha beröring med, de beslutsprocesser där bland annat försvarsfrågan hanterades inom den politiska sfären i en vid mening; frågan om den eventuella förekomsten av ett militärindustriellt komplex i Sverige, dess verkan och dess uppkomst.

Går det att tala om ett militärindustriellt komplex kring den svenska flygplansindustrin och hur såg det ut?

*

Idén att relativt förutsättningslöst försöka studera ett fenomen skulle kunna sammanblandas med en föreställning om möjligheten att helt objektivt närma sig ett studieobjekt. Någon sådan föreställning finns inte här. Ett sätt att i viss

⁸ Socialdemokraterna var i ensam regeringsställning mellan 1 augusti 1945 och 1 oktober 1951. Under 1944 och första halvan av 1945 satt den krigstida samlingsregeringen med företrädare även för de tre borgerliga partierna; högern, folkpartiet och bondeförbundet. Dock beträdde socialdemokratin statsministerposten och även andra i sammanhanget betydelsefulla taburetter som exempelvis försvarsministerposten och finansministerposten.

mån undvika problemet med bristande förutsättningslöshet, utan att försöka vara helt blank, synes vara att istället via tidigare forskning och tidigare tänkande medvetandegöra sig om ett brett spektra av möjliga förklaringsfaktorer till det fenomen man avser studera.

Begreppet ”teori” brukas och missbrukas flitigt inom samhällskunskapen. Ofta om olika saker och på olika sätt, ibland relativt förvirrat. Att med teori mena ett förklaringsystem bestående av vissa begrepp, klassificeringar samt utpekande av några samband och mekanismer som under vissa omständigheter kan beskriva, förklara och i viss mån förutsäga specifika utsnitt av verkligheten skulle vara relativt okontroversiellt och idealt. Men etiketten klistras på en hel del annat. Ett sätt är att beteckna kunskapsfältet inom ett forskningsområde som teorin på området. Ett annat är att beteckna en specifik förklaringsmodell som i konkurrens med andra dylika förklaringsmodeller förklarar samhället eller delar därav som en teori. Ibland är förklaringsmodellen väldigt begränsad till någon ytterst liten del av samhället i tid och/eller rum, närmast av ad-hoc kvalitet men betecknas ändå som teori, även om den då också kan få heta modell.⁹ Om man inte är helt övertygad om riktigheten hos den teori man anslutit sig till i bemärkelsen förklaringsmodell, att man uppfattar alla andra teorier som falska, så omtalar man istället sin teori som ett synsätt. Ofta är det så att konstruktioner som betecknas som synsätt begagnas mindre till att göra förutsägelser och mer till att i efterhand beskriva någonting befintligt, eller att ha ambitionen till detta. Ibland väljs inte ett utan flera synsätt för att, som det heter, begagnas som ”glasögon” och göra att man erhåller en perspektivistisk bild av något. Andra gånger klipps och skarvas olika förklarings och förståelseansatser bekymmerslöst ihop till något som kallas teoriarbitrage.

Om man vill behålla så mycket förutsättningslöshet som möjligt inför empirin och istället genom att avtäckta denna försöka komma fram till *wie es eigentlich gewesen ist*¹⁰ så blir inte enbart en på förhand vald ”teori” att rastrerat se fenomenet med aktuell. Det måste finnas mer av öppenhet inför empirin.

Däremot utförs ingen forskning i ett komplett vakuum. Redan Platon uppmärksammade i dialogen *Menon* dilemmat; hur kan man ställa en fråga överhuvudtaget? För antingen vet man redan svaret, och då kan det inte vara tal om att lära sig något eller så vet man det inte, och då vet man inte vad man skall leta efter.¹¹ Forskaren går dels alltid in i forskningsuppgiften med vissa föreställningar, medvetna eller ej. Forskningen bör också vara kumulativ, eller åtminstone ske i visst samspråk med annan tidigare forskning, så att en gemensam kunskapsmassa växer. Det kan därför vara på sin plats att begagna, eller åtminstone förhålla sig till, tidigare tänkande och tidigare studiers resultat. För att bidra till kunskapsbyggandet och även pröva det framkomna så vill jag med studien även delta i några forskningssamtal eller diskurser.

Denna avhandling har begränsade teoriprövande ambitioner och dito teori-

⁹ Jämför exempelvis Robert Stutton och Barry Staw, *What Theory is Not*, (1995), och Robert Merton, *On Theoretical Sociology*, (1967), som har en liknande kritik.

¹⁰ Leopold von Rankes legendariska ord i verket *Geschichte der romanischen und germanischen Völker von 1494 bis 1514*, (1824).

¹¹ Platon, *Menon*, (2001 (någon gång 400-360 fKr))

utvecklande. Ansträngningarna riktas mer mot att bidra till olika kunskapsfält. Därtill används diverse förklaringsmodeller och begrepp ur dylika som utgångspunkter för att veta var det kan vara lämpligt att leta efter förklaringsfragment, och även som tolkningshjälpedel. Därutöver är det möjligt att det finns begrepp som kommer att föras fram särskilt, och vilka skulle kunna ses som abstrakta kunskapsbidrag, men om dessa är det svårt att säga någonting på förhand. Empirin får utvisa. Det är på dessa vis som avhandlingen vill förhålla sig till teori och till det generella kunskapsbygget.

*

Avhandlingen är tvärvetenskaplig, dock hållande sig inom samhällsvetenskap och humaniora. Studien är ett hopbygge av delar från tre subdiscipliner; *industriell dynamik* från företagsekonomi och företagshistoria, *politiskt beslutsfattande* från statsvetenskap samt *modern historia* från historieämnet.

Förenklat skulle man kunna säga att de två första pekar ut området och erbjuder analysverktyg. Det sista bestämmer formen; en i huvudsak kronologisk berättelse med tematiska inslag.

De verktyg jag använder; en taxonomi om företagsetablering, företagsgrundande och företagsutveckling sammanställd utifrån teorier på området samt en översikt över komplexa val och beslut och hur dessa kan påverkas, kompilerad utifrån en del av tänkandet inom det fältet, utgör studiens mest generaliserade del.

De samtal eller de diskurser, som av en del skulle beskrivas som teorifält, vilka avhandlingen avser att förhålla sig till och bidra till är forskning om svenska utvecklingssamarbeten, Sverige under kalla kriget samt framför allt civil-militära relationer där företeelsen militärindustriella komplex intar en central plats. Dessa samtal eller diskurser ringar också in det fenomen studien kan sägas sysselsätta sig med; en svensk vapenindustris överlevnad och utveckling under efterkrigsperioden. Ett av de utmärkande dragen hos en vapenindustri är att de har ena benet i en statlig, politisk sfär och det andra i privat näringsliv; en intressant fokuspunkt som synliggör en hel del av samhällets nervtrådar.

Studiens fall, den svenska flygplansindustrin, undersöks med hjälp av ovan nämnda verktyg på ett par olika sätt. Dels övergripande såtillvida att de fem förklaringsfaktorerna brett pekar ut områden som bör undersökas, men de används även mer direkt och problemorienterat genom att möjliga förklaringar och delförklaringar utvecklas utifrån förklaringsfaktorerna. Dessa skulle kunna betecknas som hypoteser, något som dock inte sker här för att inte röra till, utan termen reserveras för de förklaringar som har figurerat i utkanten av tidigare forskning eller som etablerade 'sanningar' i den allmänna debatten vilka presenterats inledningsvis. Exempelvis leder förklaringsfaktorn efterfrågan till undersökning av dem som efterfrågat stridsflygplan; främst, för att inte säga uteslutande, svenska staten. Staten itufaller dock i olika aktörer och arenor vilka behandlas mer utförligt nedan när verktygen närmare presenteras.

Om taxonomin om företagsetablering, företagsgrundande och företagsutveckling pekar ut olika förklaringsfaktorer rörande *vad* som kan förklara formativa moment hos företag så ger de inte den fulla bilden av *hur* detta går till. Utifrån en och samma förklaringsfaktor är det möjligt med mer än en lösning. Är dessutom flera faktorer inblandade och en sak står och väger, har olika aktörers agerande betydelse för utfallet. Agerandet, eller spelandet om man så vill, kan därtill äga rum, givet begränsningar i form av strukturer och institutioner, i en eller flera processer. Det torde vara en möjlighet att också själva valprocessen kan påverka utfallet. Den här studien tar därför i beaktande tänkande om komplexa val, komplext beslutsfattande och hur val kan se ut. Var tonvikten i en förklaring skall läggas, vid förklaringsfaktorerna eller vid processfaktorerna, ser jag som en empirisk fråga som avgörs vid studiet av fallet.

utgångspunkter: förklaringsfaktorer för industritillkomst /industriell omvandling

Spörsmålen om vad som förklarar uppkomsten av ny industriell verksamhet och vad som förklarar industriell omvandling (tillväxt, utveckling, etc) kan framstå som ett par olika frågor. Men i båda fallen går man från ett tillstånd där den materiella produktionsverksamheten ser ut på ett sätt till ett annat tillstånd där den materiella produktionsverksamheten ser ut på ett annat sätt. Det är också samma faktorer som dyker upp när industritillkomst eller industriell omvandling diskuteras och ska förklaras inom en rad olika mer eller mindre närliggande ekonomiska forskningsdiscipliner.¹² Inte heller i den här studien kommer någon åtskillnad att försöka göras mellan vad som kan förklara industritillkomst och vad som kan förklara industriell omvandling. Sammanställda taxonomier över dylika generella förklaringsfaktorer är dock relativt sparsamt förekommande i litteraturen. En smärre taxonomi, medvetet något förenklad, med fem huvudsakliga orsaksförklaringar presenteras i det följande.

(i) ökad eller förändrad efterfrågan

En förklaring med huvudsaklig hemvist i neoklassisk nationalekonomi pekar ut att industrier uppstår och utvecklas som svar på en *ökad eller förändrad efterfrågan*, ett marknadssug.

Efterfrågan som orsak till industrigrundanden finns det exempel på inom många branscher och flera marknader. Motala verkstad anlades 1822 av kanalbolaget för att tillverka slussportar till infrastrukturprojektet Göta kanal, då den befintliga järnindustrin inte klarade av att möta bolagets krav.¹³ En-

¹² Några ekonomi- och angränsande discipliner som kan räknas upp där man har sysselsatt sig med delar av frågekomplexet från något skilda utgångspunkter är nationalekonomi, ekonomisk historia, företagshistoria, företagsekonomi, ekonomisk geografi, teknikhistoria och sociologi av typen ekonomisk-, industriell- och teknisk.

¹³ Glete, Jan, *Ågande och industriell omvandling. Ägargrupper, skogsindustri verkstadsindustri 1850-1950*, (1987), s 239

ligt Erik Dahmén spelade efterfrågeaspekter en betydelsefull roll beträffande etableringen av nya företag inom konsumtionsvarusektorn i mellankrigstidens Sverige; den höjda levnadsstandarden och inkomstökningarna gjorde att fler efterfrågade mer, särskilt vad som kan betecknas som varaktiga konsumtionsvaror.¹⁴ Det finns även de som menar att hela den industriella revolutionen med dess start i England först förklaras av att efterfrågan förändrades. Efterfrågan ökade under det tidiga 1700-talet som en följd av dels jordbrukets förbättrade avkastning och dels intern omfördelning av inkomsterna i Storbritannien till stadsbors och medelklassens favor.¹⁵

*

Ansatsen skulle för fallet flygindustrin innebära att en stark efterfrågan på stridsflygplan var något som fick industrin att expandera, och denna skulle också främst komma från ett håll, från svenska staten. Statlig efterfrågan skulle kunna uppstå av något olika skäl och komma från något olika håll så ett flertal förklaringsförslag utifrån temat efterfrågan kan tänkas.

Staten som kund av försvarsmateriel kan förenklat sägas itufalla i politiker och militärer. Politiker i form av statsråd och riksdagsmän, fattar beslut om försvarets omfång och inriktning, huvudsakligen på en mer övergripande nivå, och militärer driver och leder försvaret utifrån hotbilder och doktriner vilka de arbetar fram och (i stor utsträckning) fastställer i samråd med försvarsdepartement och statsledning. Politiker har utifrån partipolitisk och ideologisk hemvist, men även utifrån sin bild av verkligheten,¹⁶ olika syn på vilken utformning och vilken storlek försvaret skall ha.

Det synes därför betydelsefullt att undersöka dels den politiska behandlingen av flygvapnet och dess materielinförskaffning, vilken är en svårskiljaktig del av den större försvarsfrågan som därför också bör uppmärksammas. Socialdemokraterna var ensamt regeringsparti under större delen av den undersökta perioden, vilka dessutom haft ett kluvet förhållande till försvaret, varför särskild belysning av deras utveckling i försvarsfrågan kan vara på sin plats. Det kan också utifrån en efterfrågetematik vara intressant att studera den svenska militärens förhållande till olika flygförsvarsfrågor; dels centralt om doktrinförändringar skett som motiverar ökad flygmaterielanskaffning samt försvarsstabens syn på flygkrig i stort. Men också hur flygvapnets syn på sig själva och sin verksamhet tedde sig liksom deras syn på doktrin, materielfrågor och på svensk flygplansindustri, samt hur vapnet agerande.

¹⁴ Dahmén, i Dahmén, Erik och Carlsson, Bo, *Den industriella utvecklingen efter andra världskriget*, (1985), s 41, se även Dahmén, Erik, *Svensk industriell företagarverksamhet. Kausalanalys av den industriella utvecklingen 1919-1939.*, (1950).

¹⁵ Pollard, Sidney, *Typology of Industrialization Processes in the Nineteenth Century*, (1990), s 19f som stödjer sig på Gilboy (1932), *The Economic History of Britain Since 1700. Vol I: 1700-1860.* ed. Roederick Floud och Donald Mc Closkey, (1981)

¹⁶ Herbert Tingsten menar som statsvetare visserligen att ideologi till stor del består av verklighetsuppfattning, här menas dock med bild av verkligheten en politikers syn på, bedömning och värdering av det aktuella händelseförloppet. Tingsten, Herbert, *Idekritik*, (1941)

(ii) *ny teknik* (uppfindingar, tekniska innovationer, snilleindustrier)

Kopplingar mellan uppfindingar, innovationer och ekonomisk verksamhet har gjorts av ett antal akademiska skolor och discipliner utifrån ett flertal utgångspunkter. Att *ny teknik* skapar företag och förändrar industrier är en förklaringsfaktor som framhållits från fler håll bland annat från marxister med sin betoning på produktivkrafter.¹⁷ Ny teknik är även en omhuldad förklaringsfaktor när det gäller det industriella genombrottet.

The driving force in the industrial revolution was a similar clustering of a relatively small number of macro-inventions in a small corner of north-west Europe. These macro-inventions, by raising the rate of return on further improvement and development, unleashed waves of micro-inventions and 'learning by doing' phenomena, which jointly provided the technological basis of the industrial revolution.

[...]

A number of critical inventions constituted a fundamental discontinuity in humanity's struggle for material control of nature. The industrial revolution marked the solutions to the problems of converting thermal to mechanical energy, of refining pig-iron into wrought-iron quickly and cheaply, and of twisting yarn with a device that replaced the age-old human fingers technology. It witnessed human flight and discovered radical new ways of preserving food, lighting homes, making machines and coding information that controlled production processes.¹⁸

Så skriver Joel Mokyr om den industriella revolutionen i Storbritannien och tillskriver de tekniska genombrotten en avsevärd roll i denna. Han skiljer mellan *makrouppfinningar* och *mikrouppfinningar*, där de förstnämnda är de stora genombrotten och de sistnämnda förbättringar och utvecklingar. Det man var bra på i Storbritannien var mikrouppfinningarna medan man i många fall importerade makrouppfinningarna, även om sådana också gjordes i England. På frågan om vetenskapens betydelse, som ibland framhållits bakom de tekniska genombrotten, så spelade dessa en mycket liten roll. Vetenskapsmän var inte uppfinnare och ej heller fanns det som regel någon vetenskaplig bas för uppfindingarna utan den roll vari vetenskapen gjorde sitt bidrag var mer såsom metod. Dess experimenterande och systematiserande användes i den tekniska forskningen. En annan betydelsefull distinktion i sammanhanget är den mellan *uppfindingar* och *innovationer*, där förstnämnda innebär att något konstruerats för första gången vilket ökar de teknologiska möjligheterna medan sistnämnda innebär att en ny teknik tas i praktiskt bruk för första gången.¹⁹

När det gäller Sveriges industrialisering och ekonomiska utveckling har de så kallade snilleföretagen ofta framhållits; företag uppbyggda kring svenska uppfindingar av stor dignitet. Separator, AGA och SKF är de tre främsta, och oomtvistade, svenska snilleföretagen. Separator, grundat 1883 av Gustaf de Laval

¹⁷ Se bland annat i Torstendahl, Rolf, "Teknologi och samhällsutveckling 1850-1980. Fyra faser i västerländsk industrikapitalism." i *Byråkratisering och maktfördelning*, (1989a), s85. Det ska dock påpekas att Torstendahl själv inte är marxist.

¹⁸ *The British industrial revolution: an economic perspective*, utg av Mokyr, (1993), s 41-43

¹⁹ Dillard, Dudley, *Västeuropas och Förenta staternas ekonomiska historia*, (1989(1976)),s 202

på dennes separatorkonstruktioner, SKF, Svenska Kullagerfabriken, grundades på Sven Wingqvists självreglerande kullager 1907 och AGA, Aktiebolaget Gasackumulator, på Gustaf Daléns fyrssystem 1904. Gemensamt för de tre bolagen var också att de alla hade byggts upp som internationella marknadsföringsorganisationer för att föra ut nya tekniska produkter som låg långt före konkurrenterna på marknaden.²⁰

Mot synen på teknologiska genombrott som konsekvenser av uppfinnarens snilleblixtar kan vi ställa Jacob Schmookler och dennes forskning. Denne menar utifrån studier av beviljade patent att teknologisk utveckling kommer tidsmässigt efter och är beroende av ekonomiska investeringar. Området Schmookler främst studerat är amerikanska järnvägsrelaterade patent där han bland annat finner att när investeringarna är som störst så är patentansökningarna också flest. Schmookler menar i anslutning till detta även att nya saker knappast dyker upp i ett samhälle utan en viss, om än latent, underliggande efterfrågan. Därmed kanske vi mer skall betrakta Schmooklers idéer som ett stöd åt förklaringsansatsen efterfrågan än dito ny teknik.²¹ Invändas kan mot Schmookler att denne främst fokuserar på mindre innovationer och inte på genombrotts innovationer. Då det då främst rör sig om smärre förbättringar så är det mindre överraskande att investeringar avspeglar sig i resultat.

*

När det gäller den här studien av svensk flygplansindustri under 1940-talets senare hälft så sammanfaller tidsperioden med ett teknologiskt brytningsskede; jetmotorn ersätter den propellerdrivande kolvmotorn.²² Även på det aerodynamiska området gjordes vid tiden framsteg. Möjligen skulle dessa och andra teknologiförändringar kunna sättas i samband med den svenska flygplansindustrins utveckling under de närmaste åren efter krigsslutet. Att undersöka dessa aspekter förefaller betydelsefullt för studien, även om någon betydelsefull svensk makrouppfinning inom den aeronautiska sfären inte förelåg så vitt känt är.

(iii) drivande *entreprenör* av Schumpeterianskt snitt

En betydelsefull gestalt för den ekonomiska omvandlingen är enligt Joseph Schumpeter en drivande *entreprenör*. Denne lyckas av det befintliga kombinera ihop och skapa nya affärsmöjligheter och därigenom åstadkomma industriell utveckling.

²⁰ Glete, (1987), s 257ff

²¹ Schmookler, Jacob, *Economic Sources of Inventive Activity*, *Journal of Economic History*, Vol. 22, Nr1 (1962) och Schmookler, Jacob, och Brownlee, Oswald, *Determinants of Economic Activity*, *The American Economic Review*, Vol. 52, nr 2 –Papers and Proceedings of the 74 annual meeting of the American Economic Ass., (1962)

²² Beträffande det svenska flygvapnet gör även radarn sitt verkliga intåg liksom nattjakten, dvs operativa jaktförband nattetid. Även beväpningen genomgick en betydande förändring när robotar började tas i bruk.

Schumpeter bygger sin karaktäristik av vad en entreprenör är bland annat genom hänvisningar till äldre tiders ekonomiska tänkare. Richard Cantillon definierade på 1700-talet entreprenören som ”en person som köper produktionsmedel till vissa priser för att kombinera dem till en produkt, som han ämnar sälja till priser som är osäkra vid den tidpunkt då han bestämmer sig för att satsa sina medel”. Jean Baptiste Say gick något längre och hävdade att entreprenören var ”den agent som kombinerar de övriga faktorerna till en produktiv organism”.²³

Entreprenören är enligt Schumpeter inte liktydig med en kapitalist eller kapitalägare, även om han kan vara det, då sistnämndes roll enbart är att ställa kapital till förfogande och erhålla ersättning som riskpremie för detta. Entreprenören är inte nödvändigtvis heller själv uppfinnare av något nytt, utan utför funktionen att konstruera något genom att sammanföra och sysselsätta arbetskraft, kapital och uppfinningar. Entreprenören förverkligar en ny produktionsprocess som någon uttryckt det. Schumpeter understryker även att med entreprenören förstås snarare en funktion än en person; entreprenören kan alltså vara en kollektiv aktör. Man kan också fylla entreprenörsfunktionen enbart under en avgränsad tidsperiod enligt Schumpeter.²⁴

Den svenska tändsticksindustrin är ett exempel på en entreprenöriellt frambragd sektor. Den blev en exportbransch delvis med hjälp av egna uppfinningar och god tillgång på råvara ”men också [genom] målmedvetna företagsatsningar, tidigast av familjen Lundström i Jönköping”²⁵ och sedan Ivar Kreugers fusioner och exportsatsningar.

Även inom modern storskalig vapenindustri, i de militärindustriella komplexen, finns det de som utför vad som i mycket är Schumpeters entreprenörsfunktion. Donald MacKenzie talar i *Inventing Accuracy* om en *heterogeneous engineer* i Charles Stark Draper som syr ihop ett antal trådar och i mångt och mycket driver fram de interkontinentala ballistiska kärnvapenprecisionsmissilerna till deras förverkligande.²⁶

*

Utifrån tanken på en drivande entreprenör, eller någon fyllare av entreprenörsfunktionen, kan det i den här studien vara lämpligt att även beakta enskilda personer, eller smärre grupper, och deras handlande. Någon eller några som utifrån sin vision, sin kunskap eller sin obändiga vilja och eventuellt goda position samt goda förutsättningar gjorde flygplansindustrins fortlevnad möjlig genom satsningar, förhandlingar och kohandel. Denne eller dessa skulle kunna se ut på många sätt och komma från olika områden; kanske från konstruktionsidan.

²³ Schumpeter, Joseph, *Om skapande förstörelse och entreprenörskap*, (2000) med utdrag ur *Change and the entrepreneur*, (1949), s 24

²⁴ *ibid.*, s 24-45. Kollektiva entreprenörer har även diskuterats vidare av Mark Elam i *Innovation as the Craft of Combination*, (1993)

²⁵ Glete, (1987), s 81, not 23, som stödjer sig på Cederschiöld och Feilitzen, *Den svenska tändsticksindustriens historia före de stora sammanslagningarna*, Stockholm, (1945)

²⁶ MacKenzie, Donald, *Inventing Accuracy: A Historical Sociology of Nuclear Missile Guidance*, (1990), *passim*.

En ingenjör eller teknisk direktör från flygvapnets flygförvaltning eller från flygplansindustrin, som uppfattade något visst flygplansprojekt, eller del av projekt, som oerhört viktigt att få förverkligat, likt Donald McKenzies Charles Stark Draper beträffande de ballistiska missilerna. Eller någon tjänsteman eller företagare, från industri och förvaltning, för vilka en eller annan organisation kan ha varit det betydelsefulla. Exempelvis att militären såg sin chans att få ett stort flygvapen genom att hålla liv i och utveckla svensk flygindustri.²⁷ Ytterligare en möjlig entreprenörsförklaring är att det funnits någon eller några som verkade inom den politiska sfären mot ett politiskt mål, exempelvis värnande om en viss försvarspolitisk inriktning av någon anledning.

Besläktad med entreprenörsförklaringen är en av de inledningsvis presenterade förgivettagna hypoteserna; att det var Wallenbergsfären med sitt stora inflytande och sina kontakter som trumfadede igenom sin vilja och fick staten att beställa det antal flygplan som var nödvändigt för att bygga upp och vidmakthålla en fungerande och lönsam flygplansindustri. Till och med att hela uppbyggandet av flygvapnet i princip enbart skedde av den anledningen.

(iv) *utbudet av resurser (endowment)*

Nära till hands är alltid att utgå från vad man har och göra något utifrån och av detsamma. Beträffande ekonomiska aktiviteter förefaller detta vara ett synnerligen rimligt antagande. Det kan röra sig om det av naturen givna, såsom tillgång på råvaror, naturförhållanden och geografi men det kan även vara resurser som uppstått eller av människan konstruerats såsom anläggningar eller visst humankapital som innehas i riklig omfattning. En resurs man besitter i större utsträckning är som regel en av de enklaste och mest kostnadseffektiva utgångspunkterna att starta en ekonomisk aktivitet utifrån. Den som besitter resursen kan vara allt ifrån ett land till en region, ett företag till i princip en person.

En av de mest påtagliga faktorerna till att vissa industrier uppkommer på en viss plats, i ett land, är tillgången på någon viss resurs, vanligen naturresurser och geografi. Industrier där produktionsmedelsindustrier är starkt etablerade i ett land benämns ofta basindustrier.²⁸ Inom ekonomisk geografi har man presenterat den så kallade *loss-of-weight* hypotesen beträffande råvaror. Sådana vars vikt är påtagligt hög och varur man extraherar en mer färdig produkt vilken har en betydligt lägre vikt än råvaran samt där restprodukten är närmast värdelös, så kommer konverteringsindustrin i än högre grad lokaliseras närmare källan.²⁹ Inte bara förekomsten av en naturresurs utan även förekomsten

²⁷ Utgångspunkten här är att det vid krigsslutet i princip inte fanns något utvecklat svenskt militärindustriellt komplex, åtminstone inte inom flygmaterielsidan. Däremot är det möjligt att något som påminde om ett dylikt komplex faktiskt fanns ett tiotal år senare. Således är utvecklingen av flygplansindustrin som är undersökningens föremål, även en slags historik över uppbyggandet av dylika strukturer som fungerar som militärindustriella komplex utan att göra initiala påståenden om eventuella målsättningar från någondera part och liknande.

²⁸ *Utvecklingsblock i förnyelse av svensk industri, Industridepartementet, Ds I 1987:3, s 49*

²⁹ Weber, Alfred, *Über den Standort der Industrien. 1, Reine Theorie des Standorts*, (1909), Readings in Economic Geography. *The Location of Economic Activity.*, ed Smith, Taaffe and King, (1968)

av det som behövs för att utvinna densamma samt var marknaden finns, styr lokaliseringen. Den svenska järnhanteringen har sedan 1600-talet sökt finna optimal lokalisering givet förekomsten av, järnmalm, skog, vattenkraft och transportleder.³⁰ De platser där det fanns stora kolfyndigheter i Europa blev center för tung industri då energiintensiteten var avgörande.³¹

I Sverige är det främst två naturresurser och vidareförädlningar av desamma som genast kommer i åtanke; skogen med sågat trä, massa och papper samt järnmalmen med järn och stål. Från 1600-talet och två århundraden framåt var järn den huvudsakliga exportprodukten. Därefter förbättrades produktionsmetoderna och mer förädlad stål blev i stället exportvaran, senare följt av maskin- och verkstadsprodukter vilka var ytterligare högt förädlade transformationer av råvaran. En liknande utveckling skedde med skogsprodukterna.³² Andra service- och infrastrukturindustrier växte också upp kring dessa mer enkla och råvarunära exportvaror. Vi kan tala om *komplementariteter*. Komplementariteter avser de industrier vilka uppstår som komplement i ett utvecklingsblock såsom exempelvis tillverkare av gruvutrustning vid malmutvinning eller järnvägsräls-tillverkare för byggande av järnväg för att i sin tur kunna frakta malm. De skulle även kunna ses som svar på en *efterfrågan* och bör kanske istället föras till den orsakskategorin.

Resursen man initialt besitter, det 'endowment' man har, kan även vara något av människan konstruerat såsom något visst humankapital eller vissa anläggningar. Svenska Kullagerfabriken AB, SKF, kunde producera mycket stora mängder kullager och hade god tillgång på kvalificerade ingenjörer. Ett sätt att höja avsättningen och samtidigt ha kontrollen över den i egna händer var att starta upp en verksamhet där dessa resurser kom till användning; biltillverkning.

Thomas Misa har undersökt stålets historia i USA, och hur utbudet av en vara, snarare än en teknologi, söker sig nya avsättningsmarknader och samtidigt kommer att omforma ett helt land. Först ut var järnvägarna under perioden 1865 till 1885. Med järnvägar tog urbaniseringen fart. När järnvägarna var färdigbyggda behövdes en ny avsättningsmarknad och man fann det möjligt att bygga ut städer på höjden. Allt ifrån några extra våningar på befintliga bostadshus till rena skyskrapor såg dagens ljus med stålets hjälp. Därefter blev, med det ångdrivna stålskeppets tillkomst och en portion kapprustning, pansarskeppen nästa stålområde. När flottan var utbyggd avlöste bilen med sitt segertåg från ungefär 1910 som det kommande nya stora användningsområdet för stålet, vilket består än idag.³³

³⁰ Glete, (1987), s 67

³¹ Cameron, Rondo, *A Concise Economic History of the World. From paleolithic time to present.*, (1993), s 196

³² Edquist, Charles, och Lundwall, Bengt-Åke, *Comparing the Danish and Swedish Systems of Innovation*, (1991), s271

³³ Thomas Misa, *A Nation of Steel: the Making of Modern America 1865-1925*, (1995). Misa inleder sin bok med: "This is a book about how people create technologies, and how technologies shape the world."

*

Utbud är möjligen inte det område man förväntar sig finna förklaringar till svensk flygplansindustri inom, men vissa aspekter kan ändå vara värda att beakta. En är vad som byggts upp under kriget i Sverige i form av industriella kompetenser och dylikt. Då även vad som byggts upp inom själva flygplansindustrin. Det förefaller också finnas en tendens att något befintligt enklare kan generera ett politiskt intresse vilket kan ge upphov till omhuldande och stöd. Utbud skulle också kunna avse utbud i överflöd utomlands av något relaterat som tenderar att spilla över. Det kan därför vara motiverat att granska flygindustrins och flygförvaltningens relationer till omvärlden, och om det där kan ha funnits överutbud av något flygplansindustriellt som tagit sig till Sverige. Då utbud som genomgången ovan påvisat inte alltid måste vara direkt relaterat kan det vara en poäng att relativt brett granska flygplansindustrin.

En reflektion med anledning av ovanstående är att flera av de företag som på 1930-talet gav sig på flygplanstillverkning, och som sedan i en eller annan form funnits kvar ända till idag, ursprungligen var företag inom järnvägsmaterielbranschen. AB Svenska Järnvägsverkstäderna, ASJ, var tillverkare av järnvägsvagnar och började tillverka flygplanskroppar, det som sedermera kom att bli Saab. Nydqvist & Holm AB, NOHAB, tillverkare av lokomotiv, slog sig på flygmotorer och det var den delen av bolaget som sedermera kom att bli Svenska Flygmotor AB, SFA, numera Volvo Aero. Bolagen är därmed också ett slags släktingar i tredjeled till råvarubranscherna trä och stål.

(v) *statens hjälp* vilket inkluderar nationella innovationssystem (i snäv bemärkelse) dirigism, gynnande, favoriserande, nationella innovationssystem och import substitution

En orsak till industrigrundande, industriell tillväxt, industriell omvandling och utveckling är att statsmakten i det land där detsamma äger rum, verkar för dess realiserande. Statens verkande kan vara allt från aktivt till mer passivt, direkt till indirekt; allt ifrån att staten deltar i grundandet av ett visst bolag till att man gynnar inhemska bolag genom att placera beställningar hos dem. Några olika forskningsinriktningar har undersökt, belyst och benämnt diverse fenomen inom området.³⁴ Här skall dock bara en karaktäristik av statlig hjälp presenteras, men en som rönt relativt stor uppmärksamhet: *nationella innovationssystem*.

Hur skall Japans frapperande teknologiska och ekonomiska tillväxt under 1980-talet förstås och förklaras? En som kom att undersöka detta var Chris-

³⁴ Här tas det just fasta på statlig hjälp vid industriell utveckling. Statens agerande i ekonomin kan naturligtvis se ut på olika sätt och även analyseras utifrån olika ansatser. En god översikt över detta på svensk botten ges av Magnusson, Lars och Ottosson., Jan, "State Intervention and the Role of History.", *Review of Political Economy*, (2000), samt Magnusson, Lars, *Den synliga handen – nation, stat och det industriella bygget*, (2005). Ett par utländska studier som kommit att uppmärksammas med beröring till detta är *Governance of the American Economy*, Campbell, John, Hollingworth, Rogers och Lindberg, Leon, eds (1991) och Dobbin, Frank, *Forging Industrial Policy: The United States, Britain and France in the Railway age*, Cambridge University Press, (1994).

topher Freeman. Han utpekade därefter ett antal faktorer och egenskaper i det japanska samhället och i den japanska ekonomin som han ansåg förklara Japans tillväxt och betecknade dessa som landets *innovationssystem*. Det var fem grupper av faktorer han utpekade: statens, och då särskilt Ministry of International Trade and Industry (MITI), roll i ekonomin; utbildning; kopiering och förbättring av utländska produkter genom så kallad reverse engineering; nära samarbete mellan staten och storföretagen och slutligen *Keiretsus*, en typ av vertikalt organiserade företagsgrupper.³⁵

Innovationssystemet är således en samling av statliga och privata företag, utbildnings- och forskningsinrättningar, myndigheter som reglerar och dirigerar för att åstadkomma teknologisk utveckling, allt under statens ultimativa egid – en sofistikerad variant av statlig dirigism om man så vill. I det japanska fallet är statens centraldirigerande kraft påtaglig och begreppet nationellt innovationssystem föreföll träffande för att beteckna den modell för ekonomisk modernisering som framträder. Men när väl Freeman sjösatt begreppet skiljdes det dock ut av andra och kom att erhålla en slags fristående teoretisk status. Richard Nelson var en av de som tidigt gick vidare med konceptet och ville försöka överföra det på andra länder genom ett brett, men något lösligt, forskningsprogram där många forskare från olika länder var inblandade. Det som framkom i andra länder är intressant, men det var inte det relativt tydliga system med staten som dirigent, vilket återfanns i Japan. Istället är det mer av en 'infrastruktur' i form av företag, deras kunder, myndigheter, forskningsinstitut och dylikt vilka behövs för att få fram, tillämpa och utveckla modern teknologi i industriella sammanhang, men utan någon klar statlig dirigism.³⁶

*

För flygplansindustrifallet skulle en förklaring utifrån idén om statlig hjälp vara att staten ville skapa en svensk flygplansindustri och med olika medel, såsom riktade stöd, uppbyggandet av speciell infrastruktur, finansiering etc, aktivt såg till att en sådan växte fram. Detta kan ha skett med olika mål och i varierande grad riktat mot just flygplansindustrin. Tänkbart är att Sverige visserligen behövde stridsflygplan men att regeringen samtidigt var beredd till relativt betydande merkostnader för att via sina beställningar också bygga upp en svensk flygplansindustri. Alternativt att regeringen gärna såg framväxten av en högteknologisk industri, oavsett vilken. Eller att man från den regeringens sida befara- de en efterkrigsdepression och därför satsade på industristöd som bland annat tog sig formen av satsningar på flygplansindustrin. Det synes utifrån tanken om statligt gynnande som att det finns anledning att studera den politiska processen extra noggrant.

³⁵ Freeman, Christopher, *Technology policy and economic performance: lessons from Japan*, London: Pinter, (1987), passim

³⁶ Kanske man skulle kunna drista sig att kalla dessa företeelser för *innovationsstrukturer*? *National Innovation Systems: A Comparative Analysis*, Richard R. Nelson (red.), Oxford University Press, (1993), passim

Ytterligare en faktor – slumpen eller tillfälligheternas spel

Michel Porter drog under slutet av 1980-talet igång ett större undersökningsprojekt vid Harvard om vad han kom att kalla nationella konkurrens fördelar.³⁷ Utifrån slutsatserna av det projektet har han identifierat några faktorer och skapat en modell i form av en slags konkurrens fördelsdiamant. Trots att hans perspektiv är ett något annorlunda är de faktorer han pekar på likartade med de här ovan presenterade. Porters avsikt är inte att förklara industritillkomst eller industriell omvandling, som är att betrakta som mer unika formativa moment för företag, utan hans huvudintresse är vilka faktorer som löpande håller ett företag kvar på marknaden.

Porters första konkurrens fördel är faktorförhållanden, såsom naturresurser, arbetskrafttillgångar och infrastruktur något som närmast motsvarar *utbud* ovan. Den andra konkurrens fördelen är efterfrågeförhållanden, såsom hemmamarknadsefterfrågan. En tredje är relaterade och stödjande industrier, exempelvis om inhemska underleverantörer och relaterade verksamheter är tillfyllest, vilket skulle gå att tolka som ett slags utvecklingsblock och därigenom som en form av utbud. Den fjärde och sista konkurrens fördelen är ett litet kluster: företagsstrategi, struktur och konkurrensrivalitet, såsom hur företag organiseras, sköts och hur den inhemska konkurrenssituationen ser ut.³⁸ Denna sista konkurrens fördel skulle möjligen kunna ses som något som motsvarar en entreprenörs roll. Både konkurrensfaktor tre och fyra förefaller dock något lösliga och har något av restposter över sig.

Därtill framhåller Porter ytterligare två faktorer av betydelse, nämligen *statens roll* och *slumpen*.³⁹

”In the histories of most of the successful industries we studied [...] chance events also played a role” skriver Porter.⁴⁰ Därefter räknar han upp typer av slump händelser som påverkat konkurrenssituationen och etablerat företag. Rena uppfinningar, stora teknologiska hopp, kraftiga prisförändringar för insatsvaror såsom oljechockerna, kraftiga skiften hos finansmarknaderna eller i växelkurser, efterfrågekollapsar eller efterfrågeexplosioner, politiska beslut av utländska regeringar samt krig är de sju slump typer Porter tydligast ser framför sig. Slumphändelserna medför skarpa brott i den bestående ordningen vilka möjliggör för nya aktörer att ta plats. De rubbar dels i sig de andra konkurrens fördelsfaktorerna, men förändrar också genom de motåtgärder som sätts in för att parera slump händelsen. Till skillnad från den av mig extraherade listan av förklaringsfaktorer för företagsetablering inordnar Porter uppfinningar och teknologiskiften under faktorn slumpen. Även entreprenörer tycks få finna sig i att vara en del därav. Porter verkar oroas litet av slumpen och understryker att de övriga faktorerna är av stor betydelse för att åstadkomma något av det som slumpen frambringar.⁴¹

³⁷ Porter, Michael E., *The competitive advantage of nations*, (1990) passim.

³⁸ *Ibid.*, s 71-130

³⁹ *Ibid.*, s 124ff

⁴⁰ *Ibid.*, s 124

⁴¹ *Ibid.*, s 124-126

Då uppfinnandet av ny teknik och innoverade är något som i regel är relativt tydligt och avgränsbart, samt ofta sammanhänger med ett specifikt företagsskapande, förefaller det mig som lämpligt att skilja ut just ny teknik som en egen förklaringspunkt. Vidare kan jag inte heller se att en entreprenör av schumpeterianskt snitt skulle vara en slump. Men slumpen i övrigt som en betydelsefull förklaringsfaktor och omkastare vid företagsbildning, omvandling samt ekonomisk utveckling tar jag gärna till mig. Den slump som blir kvar när uppfinningar och entreprenörer frånräknats är i sig inte en lika omfattande förklaringsfaktor. Slumpen eller tillfälligheternas spel ska enligt min mening inte underskattas och bör under alla omständigheter kunna ses som en kompletterande förklaringsfaktor. Dessutom torde den förtjäna att utredas mer inom samhällsvetenskapen.

verktyg: komplext beslutsfattande

Beslut om större införskaffningar av krigsmateriel fattas inom den politiska sfären, av regering och riksdag, och då dylika beslut bereds är det en rimlig förföreställning att en sådan beredning kan ha haft karaktären av en komplex process. En första fråga är om det har funnits en, eller kanske flera, sådana processer. En andra fråga, eller samling av frågor, är hur den eller de processerna sett ut. Vad har utspelats när och med vilka inblandade? Vilka har aktörerna varit, vad har de gjort, hur har deras agerande sett ut och varför? En särskild betoning läggs på hur frågor och alternativ hamnat på dagordningen, sedan hur val träffats, eller genom processen, hur utfall uppstått.

För att undersöka detta är tanken att i stora drag använda sig av det förfaringssätt som kommit att kallas *process-tracing* av den amerikanske forskaren Alexander George.⁴² Idén är att sätta beslutsprocessen i centrum. För att rekonstruera denna samlar forskaren in och värderar fragment och bitar som han sammanställer till en väv eller ett mönster med hjälp av sina bevis men även med argumentation, då man knappast kan förvänta sig att hitta alla bitar i det pussel som det förflutna förloppet bestod av.

(T)he process of constructing an explanation is much like the construction of a web or network. The researcher assembles bits and pieces of evidence into a pattern; whether a piece is changed or added depends on whether the change fits with what already has been constructed, and whether it strengthens the web's structure.⁴³

Stringensen i den väv som byggs upp är alltså ett kriterium för att värdera nytillkomna pusselbitar. Något som inte betyder att motsägende empirifragment ska ignoreras, tvärtom ska de tas upp till diskussion och pröva de mönster som

⁴² George, Alexander L, och McKeown, Timothy J. "Case studies and Theories of Organizational Decision Making", i *Advances in Information Processing in Organizations*, vol.2, (1985), Bennett Andrew, och George, Alexander, *Process Tracing in Case Study Research*, (1997)

⁴³ George och McKeown, (1985), s 35f

konstrueras. Det framväxande mönstret kan även användas som sökverktyg som pekar ut vad som bör undersökas vidare.

1.

Hur människor väljer och hur de borde träffa sina val studeras inom beslutsteori. Huvudsakligen har man koncentrerat sig kring en individs val, och i förgrunden står vad som kallas *Rational Choice Theory*, rationell beslutsteori. Den rationella beslutsmodellen kan sägas vara en normativ utveckling ur denna.⁴⁴

Modellen tar fasta på att det bör vara en överensstämmelse mellan en aktörs preferenser, information och handling. Modellen har tagits fram *a priori* utifrån premisser om vad som är rationellt snarare än utifrån empiriska observationer om verkliga mänskliga val.⁴⁵ Därför råder en viss tvekan om beslutsteorin i denna form är en normativ föreskrift av hur aktörer borde handla eller om det är en teoretisk idealtypisk bild som presenteras.

Inom rationell beslutsteori, grundläggande inom nationalekonomisk mikroekonomi, utgår man ifrån att individen har klara preferenser för vad hon föredrar. Dessa skall vara kompletta, reflexiva samt transitiva. Med sistnämnda menas att om *a* föredras framför *b* och *b* framför *c* så föredras även *a* framför *c*. Vidare har aktören tillgång till perfekt information och har förmåga och resurser att väga varje val mot varje annat alternativt val. Individen fattar sedan sina beslut för att maximera sin nytta, dvs tillfredsställer sina preferenser så mycket som möjligt.⁴⁶

Den rationella beslutsmodellen identifierar några steg som bör gås igenom för att fatta ett rationellt beslut. Stegen svarar emot hur man inom den rationella beslutsteorin föreställer sig att aktören vill nyttomaximera utifrån sina preferenser och alla till buds stående handlingsalternativ. I de flesta versioner av modellen är följande de huvudsakliga stegen även om de ibland kompletteras med ytterligare steg, särskilt efter att valet träffats:

- 1) definiera problemet (preferenserna)
- 2) generera alla tänkbara alternativ/lösningar
- 3) generera ett beslutskriterium
- 4) utvärdera alternativen med hjälp av detta beslutskriterium, analysera alternativens alla möjliga konsekvenser och fatta därefter beslut (som då ska maximera nyttan)⁴⁷

En *rationalistisk förklaring*, baserad på rationell beslutsteori och den rationella modellen, till handling och händelseutveckling har blivit populär inom samhällsvetenskapen inte minst inom statskunskap. Det man sett som positivt med en rationell förklaring är att den tar fasta på att det finns aktörer bakom beslut

⁴⁴ Hargreaves et al, *The Theory of Choice*, (1992), s IX och s 3

⁴⁵ Ibid., s 36

⁴⁶ Ibid., s 4-14

⁴⁷ Jämför exempelvis March, James och Olsen, Johan, *Rediscovering institutions: The organizational basis of politics*, (1989) och Robbins, Stephen, *Organization Behavior*, (1992)

utrustade med en vilja, en aktör som har motiv och avsikter⁴⁸ bakom sitt handlande, som kalkylerar och gör överväganden. En aktör som agerar rationellt, vilket gör att det kan vara möjligt att återskapa dennes överväganden och genom analys rekonstruera händelseförlopp. Aktörens handlingsutrymme kanske inte är stort men det finns ändå. Förklaringsansatsen ska ställas i kontrast till olika former av *strukturell förklaring* där företeelser förklaras med hänvisning till allt från psykologiska mikrostrukturer till sociala makrostrukturer såsom exempelvis produktivkrafterna.⁴⁹

*

Rational Choice teorin i sin moderna form utvecklades emellertid till att även omfatta *interaktiva val* – inom det som benämns *spelteori* – av Oskar Morgenstern och John von Neumann. Där fattar en rationell aktör sitt beslut samtidigt som en annan dito gör detsamma och där deras respektive val påverkar den andres utfall. Teorin sträcktes också delvis ut till *kollektiva val*, vilket ska förstås som val med fler än två aktörer som medverkar och där beslutet är bindande för alla inblandade, genom Kenneth Arrow och Duncan Blacks återuppväckande av *Public Choice Theory* vilken även fått namnet *Social Choice Theory* då tonvikten läggs på hur individuella val aggregeras till kollektiva dito.⁵⁰ Med dessa steg gjordes beslutsteorin mer komplex och också mer realistisk.

2.

Kritiken mot vad den rationella beslutsmodellen förutsätter, dess antaganden, och då särskilt de om aktörens tillgång till information samt om aktörens insikt i och klara värdering av sina preferenser, har varit omfattande. Antagandena har stämplat som orealistiska. Alternativa förslag till hur information och preferenser fungerar har lanserats, liksom alternativa betraktelsesätt beträffande beslutsfattande. Exempelvis lanserade Herbert Simons vad som kom att kallas *bounded rationality*. Simon pekar på att människors väljande många gånger utgår från tumregler istället för ett utsträckt informationsinhämtande följt av en utvärdering av olika alternativ. Tillvägagångssättet med tumregler spar på resurser i form av tid och kraft men kan även sägas inrikta sig mot endast satisfiering snarare än optimering av aktörens önskemål eller preferenser.⁵¹

Nils Brunsson har återkommande ondgjort sig över den rationella beslutsmodellen. Hans kanske främsta kritik tar fasta på att det finns en motsättning mellan vad som underlättar själva genomförandet av ett beslut, själva handlingen, och den rationella beslutsmodellens relativa öppenhet inför olika alternativ. Två saker som vanligtvis underlättar handling är *motivation* och hur starkt man bundit sig vid det som ska genomföras, ens åtagande eller *commitment* visavi

⁴⁸ Då man vid en rationalistisk förklaring just tar fasta på avsikter benämns den ibland intentional förklaring.

⁴⁹ Lewin, Leif, *Det politiska spelet*, (1979), s13f

⁵⁰ Hargreaves et al, (1992), sIX

⁵¹ *Ibid.*, s17ff

något. Ett sökande efter alla tänkbara alternativ, som den rationella beslutsmodellen föreskriver, skapar snarare osäkerhet vilket minskar motivationen och gör det svårt att binda sig starkt vid något visst alternativ. Likaså gör en utförlig analys av alternativ där både positivt och negativt framkommer. Inte heller är utvärdering efter förbestämda kriterier bra för handlingsbenägenheten, istället kan vägen att först observera ett önskat alternativs konsekvenser och därefter ställa upp krav som detta uppfyller vara mer framkomlig. I praktiken ställs också ofta endast ett favoriserat alternativ mot ett enda annat och då tämligen oacceptabelt alternativ, mot vilket det förstnämnda faller ut bra i jämförelse med. Därtill söks enbart efter bekräftande information om ett önskat valalternativ. Det går att tala om handlingsrationalitet som då står i motsättning till den förhärskande beslutsrationaliteten. Brunsson hårdrar något och konstaterar att irrationellt beslutsfattande och ideologier som smalnar in tänkandet är nödvändiga komponenter hos organisationer som ska fungera och kunna agera i en komplex verklighet.⁵²

Den amerikanske forskaren Charles E. Lindblom lanserade i slutet på 1950-talet begreppet *inkrementalitet* beträffande beslutsfattande. Inkrementalitet, i små steg, innebär just att beslut eller val av handlingsväg inte äger rum vid en tidpunkt, på en gång, utan genom ett antal små marginella modifieringar i förhållande till den befintliga situationen. Vid varje beslutstillfälle övervägs endast mindre justeringar till status quo. Och sammantaget utgör modifieringarna över tid faktiskt ett val. Intentionaliteten i tillvägagångssättet blir begränsad.⁵³

Bengt Jacobsson har i boken *Konsten att reagera. Intressen, institutioner och näringspolitik*, också lanserat tesen att beslutsfattande, inte minst i politiska sammanhang, ”bättre kan förstås som reaktion”. Med vilket han menar att organisationers handlande i övervägande utsträckning sker i form av reaktion på krav som riktas mot dem och situationer de ställs inför, än att de proaktivt agerar och tar initiativ till förändringar. Vi kan tala om beslutsfattande som *reaktivt handlande*.⁵⁴ Ett reaktivt agerande är inte intenderat men inte heller helt icke intenderat, utan kan beskrivas som begränsat intenderat.⁵⁵

I artikeln *A Garbage Can Model of Organizational Choice*, publicerad 1972 i *Administrative Science Quarterly*, presenterar Michael Cohen, James March och Johan Olsen en revolutionerande idé om ett närmast helt ickeintenderat beslutsfattande inom organisationer. De tänker sig att det genom en organisation ständigt flyter oberoende strömmar av problem, lösningar, deltagare och beslutstillfällen. Ibland är det dags att ”tömma soptunnan” varvid den specifika kombination av de fyra strömmarna som för tillfället finns i organisationen på

⁵² Brunsson, Nils, 'The Irrationality of Action and Action Rationality: Decisions, Ideologies and Organizational Actions' i *Journal of Management Studies*, vol 19, nr 1, (1982), s29-44, Brunsson, Nils, *The Irrational Organization: Irrationality as a Basis for Organizational Action and Change*, (2000 (1985)), s13-58

⁵³ Lindblom, Charles E., "The Science of 'Muddling Trough'", *Public Administration Review*, vol 19, (1959) s79-88

⁵⁴ Jacobsson, Bengt, *Konsten att reagera. Intressen, institutioner och näringspolitik*, (1989), s. 9

⁵⁵ Johansson, Joakim, *SAF och den svenska modellen: en studie av upprottet från förvaltningskorporatismen 1982-91*, (2000) dennes uttolkning på sid 24 av Bengt Jacobsson (1989)

ett slumpartat och tillfälligt sätt kombineras till val och beslut. Dessa beslut är inte strukturerade och genomtänkta; ibland har lösningar till problem som inte identifierats tagits fram, ibland det omvända. Deltagandet i beslutsprocessen är flytande och preferenserna vaga, beslutsprocessen följer inte alls de sekventiella steg som klassisk beslutsteori förutsätter från identifiering av problem via genomgång av alternativ till välgrundade beslut. Soptunneteorin behöver dock inte betraktas som att den för fram tanken på ickerationalitet.⁵⁶

Modellen är utformad för att gälla på en övergripande organisationsnivå, en kollektiv, aggregerad nivå. Att utfallet där blir rörigt och till synes ett tillfälligheternas spel skulle även kunna vara konsekvent med enskilt rationella aktörer på en intraorganisatorisk nivå i organisationen, vilket bland annat spelteorin visat. Aktörer handlar medvetet och överlagt för att försöka få igenom sin vilja men deras påverkansmöjligheter är begränsade, och de vet inte på förhand om, eller hur de kommer att lyckas. Frågan blir då vari skillnaden består och hur upphovsmännen till soptunneteorin ställer sig till de lägre nivåerna i organisationen. Vissa forskare hävdar att James March teoribyggen i andra sammanhang innehåller en implicit aktörsteori för de lägre nivåerna där han öppnar upp för att enskilda aktörer och subgrupper inom organisationer agerar strategiskt för att tillvarata sina intressen.⁵⁷ Enklast är att se det som att organisationen som sådan helt saknar intentioner men att dess delar, individer och grupper inom den, inte behöver göra det.

3.

Förutom de problem en bristande verklighetsförankring i antagandena medför så tycks den rationella beslutsmodellen även vara konstruerad för teaterkonstens enhetslära. Alltsedan åtminstone 1600-talet har man omtalat att ett drama bör följa de tre enheterna, emanerandes från uttolkningar av en passage i Aristoteles *Poetik*.⁵⁸ Med detta avses *tidens*, *handlingens* och *rummets* enhet. Tidens enhet avser att handlingen bör utspelas inom en 24 timmars period, vilket när det gäller beslutsmodellen skulle kunna sägas motsvaras av att den förutsätter mer eller mindre *ett* enda beslutstillfälle. Rummets enhet påbjöd att en pjäs helst bör utspelas på *en* enda scen. När det gäller beslutsmodellen så förutsätts också att valet träffas i ett specifikt sammanhang, på en arena, inom en beslutsförsamling. Handlingens enhet tar fasta på att stycket ska följa den huvudsakliga tråden och undvika utvickningar i form av bihandlingar och ett alltför stort persongalleri med en massa bifigurer. På ett likartat sätt förutsätter beslutsmodellen en aktör eller en uppsättning aktörer och därtill ett medvetet, intenderat, beslut som rör ett visst problem till vilket en lösning väljs. Men teaterns regler behöver ju inte gälla i verkligheten.

⁵⁶ Cohen, March & Olsen 'A Garbage Can Model of Organizational Choice', i *Administrative Science Quarterly*, 17, (1972)

⁵⁷ Framställningen här bygger på Joakim Johanssons, (2000), resonemang på sid 28 som utgår ifrån Björn Rasch 'Garbage Can modellen i metodologisk belysning', *Statsvetenskaplig tidskr.* å 92, (1989), s 249-64

⁵⁸ Aristoteles, *Poetik*, (1986 (335fKr)), kap X, s18

*

Handlingens enhet torde utifrån resonemanget ovan kunna tudelas i aktörer och frågor. De tre enheterna blir då fyra när det gäller beslutssammanhang; tidens, rummet, aktörens och frågans enhet. Om vi så tar och löser upp enheterna, då det som indikerats i föregående avsnitt exempelvis är möjligt att beslut kan äga rum i processer vilka dras ut i tid, och låter dem för enkelhetens skull kunna anta värdet enkla eller komplexa ger detta 16 olika möjliga kombinationer.

Med att en fråga antar värdet komplex menar vi rimligen att en fråga består av olika aspekter eller delar, delfrågor, alternativt att flera frågor är sammanvävda. Aktörers komplexitet kan också betraktas på något olika vis. Dels ifall ett val blandar in en eller två eller flera aktörer, där de sistnämnda förhållandena skulle kvalificera för att aktören är komplex. Även fallet då någon aktör utgörs av olika individer vid olika tillfällen i en utdragen process, exempelvis då deltagare varierar men kan representera samma funktion eller roll, såsom en chef eller en person fyllandes någon viss expertfunktion. Just det här sätter även ljus på förhållandet att enheterna har en tendens att följas åt; exempelvis om tiden blir mycket utdragen ökar möjligheten att olika personer blir indragna i beslutsprocessen.

Beträffande tidens enhet så är det exempelvis möjligt att val som görs inte har formen av tydliga beslut träffade vid en bestämd tidpunkt. Istället kan man tänka sig att aktörer gör något för att lösa smärre och näralliggande problem, men att den utförda handlingen blir ett slags delbeslut i en betydligt större fråga likt Lindbloms inkrementalism. Man kan också tänka sig att någon liten organisation med helt öppna ögon gör ett val av något, exempelvis ett inköp av en viss produkt. Sedan ställs man vid ett senare tillfälle inför en likartad situation mer akut och fattar i hast beslut om inköp av en liknande produkt av samma tillverkare och vips så visar det sig att man blivit en slags förmånskund och får vid ett tredje tillfälle ett erbjudande som är svårt att motstå samtidigt som en alternativ leverantör flyttar. Därefter har man mer eller mindre etablerat en fast relation utan att det föregåtts av något egentligen beslut.

Inte heller rummet behöver vara ett. Beslutsprocesser som rör samma fråga kan äga rum i flera olika sammanhang, på flera olika arenor samtidigt. Ett svenskt exempel från senare år är frågan om trängselskatt i Stockholm som diskuterades i Stockholms stad men sedan även togs upp på riksplanet där regeringen i samförstånd med sina stödpartier beslutade om ett experiment med trängselskatt. Det går även att föreställa sig ännu fler samtidiga arenor som i olika utsträckning har samband med varandra. Ovan nämnde Bengt Jacobsson har i boken *Kraftsamlingen*, som behandlar frågan om ett kolkraftverk i Värtan i Stockholm under 1980-talet, fört fram begreppet *parallella processer* för att beteckna att en fråga eller ett frågekomplex samtidigt kan leva – utredas, bedömas och debatteras – på olika arenor utan att dessa nödvändigtvis ens har kontakt med varandra. Processerna på de olika arenorna kan även ha skilda aktörer och olika typer av argumentation.⁵⁹

⁵⁹ Jacobsson, Bengt, *Kraftsamlingen* (1987), passim

Beslutsfattande enligt rational choice mönster torde vanligen vara helt enkla med beslut vid en tidpunkt, i ett rum av en aktör och som rör en specifik fråga. När flera aktörer dyker upp och dessas olika syn sammansmältas till ett beslut uppstår komplexitet beträffande aktören, vilket social choice uppmärksammar. Spelteori har förutom komplexitet beträffande aktören även sysselsatt sig med flera frågor. Condorcetparadoxen rör både aktören och frågan, men inte tiden och rummet. Charles E. Lindblom inkrementalistiska beslutsfattande löser åtminstone upp tidens enhet, och Jacobssons parallella processer i Kraftsamlingen löser upp tidens, rummets, aktörens men inte nödvändigtvis frågans enhet. Soptunnemodellen slutligen torde lösa upp samtliga fyra enheter, även om det universitet som stått modell för deras fragmenterade beslutsprocess skulle kunna uttolkas som bevarande rummets enhet. Någon fullständig redogörelse skall inte göras här över upplösningens möjligheter och huruvida alla 16 varianter motsvaras av teorier eller modeller. Det ska endast konstateras att soptunnemodellen förefaller försöka fånga mest komplexitet, samtidigt som dess ambitioner till förutsägelser är minst sagt begränsade. Om vi uppfattar verkligheten som komplex och menar att en bra förklaring av densamma skall fånga så mycket som möjligt av komplexiteten, vilket soptunnemodellen gör, förefaller det alltså finnas en tydlig motsättning mellan en förklarande ambition och en ambition till förutsägelse.

4.

Mycket av vad som utmärker den rationella beslutsmodellen och som gör att den uppfattas som orealistisk tycks vara att den förutsätter beslut i en fråga av en aktör vid en tidpunkt i ett bestämt rum. De föreslagna alternativen är däremot, i olika utsträckning, mer komplexa beträffande de olika enheterna. Är det alltså främst en kvantitativ skillnad mellan beslutsmodellerna? Skulle man istället kunna betrakta dem som ett kontinuum från den rationella beslutsmodellen i ena änden till något mer likt soptunnan i den andra komplexa änden?

Vad modeller som den inkrementalistiska beslutsmodellen och även exempelvis soptunnemodellen bland annat tar fasta på är att man inte söker efter alla alternativ till ett beslut. Sedan kan det hävdas att om beslut blir till långa beslutsprocesser, utsträckta i tid och rum, så är det inte heller klart vad som är valbara alternativ då dessa kan komma att förändras. Likaså blir det svårare att få fram beslutskriterier och utvärdera alternativ med flera och olika aktörer, liksom att avgöra intentioner då fler sådana kan finnas hos skilda personer. Det finns med andra ord ett och annat som talar för att den tilltagande komplexiteten runt beslut och val utgör en del av skillnaderna mellan beslutsmodeller, om än inte hela skillnaden. Och dessutom kan det argumenteras för att tillräckligt stora kvantitativa skillnader blir till kvalitativa skillnader. Jag lutar emellertid åt att en så pass stor del av skillnaderna är hänförliga till skillnader i antal frågor, aktörer och beslutsprocessers utsträckning i tid och rum att det skulle gå att betrakta beslutsmodeller som ett kontinuum gränsande till en taxonomi. Där man i ena änden har den rationella beslutsmodellen som har ett mer centralt perspektiv, med en kalkylerande aktör och därmed mer övervägda beslut, och i

den andra någon form av soptunnemodell eller annan fragmenterad modell där många aktörer och omvärldsfaktorer spelar in och ett beslut eller val uppstår som ett utfall av en process, i vilken olika aktörer verkat för sina intressen.

*

Vad menar vi med rationalitet? När beslutsfattande diskuteras brukar begreppet rationellt samt rationalitet och rationalism närmast alltid dyka upp. Med rationellt beslutsfattande menas ibland ett beslutsfattande som följer den rationella beslutsmodellen, dvs just de steg som ställts upp normativt för ett gott beslutsfattande. Ibland lättas kraven upp något och det rationella beslutsfattandet innebär då att beslutsfattaren enbart ställt upp någon kalkyl och/eller gjort medvetna överväganden innan beslut fattats. Det väsentliga är alltså främst att beslutsfattaren eller beslutsfattarna har en *avsikt* med sitt handlande, att de handlar intenderat, vilket också används som ett parallellt begrepp för att beteckna rationaliteten.⁶⁰

Om vi med rationellt beslutsfattande endast menar att det ska finnas någon form av övervägande hos en individ som aktör innan denne utför en handling, så är närmast allt beslutsfattande och väljande att betrakta som rationellt. När beslutsfattande däremot blir till ett utfall av processer där aktörer, frågor, tid och rum är komplexa i olika utsträckning, är risken inte stor att det skulle finnas någon gemensam intention bakom sådana val.

Så frågan är om etikettering i termer av rationalitet kring val och väljande är meningsfull överhuvudtaget. Begreppet rationell och rationalitet har onekligen positiva konnotationer och det är därför begripligt att någon som vill sälja in en viss procedur kring beslutsfattande gärna försöker lägga sig till med begreppet. Det finns dock föga anledning för andra att acceptera detta. Däremot kan det vara av intresse att empiriskt undersöka och analysera huruvida olika aktörers agerande är intenderat och om överväganden gjorts. Detta bland annat för att se vilken eller vilka frågor som varit i åtanke när val träffats.

5.

Tanken är att ta hjälp av en mer fragmenterad beslutsmodell av soptunnekaraktär för den här studien. Att applicera den som verktyg, och försöka analysera de händelseförlopp och de processer som kan förväntas ha förekommit i samband med statens försvarsmaterielbeställningar och utvecklingen av den svenska flygpansindustrin under 1940-talets senare hälft.

Den amerikanske beslutsforskaren John W Kingdon var även han på jakt efter en realistisk modell för hur beslut kommer till, eller om man så vill för hur politiska handlingsvägar väljs. Han och hans forskargrupp utformade sina tankar utifrån omfattande empiriska studier av amerikansk toppolitik. Ett par komponenter sätts i centrum; hur *agendan* utformas och vilka *alternativ* som beaktas. Efter att ha gått igenom några ansatser såsom ursprungsspårning, den

⁶⁰ Jämför John C. Harsanyi, "Advances in Understanding Rational Behavior" i *Rational Choice*, ed. Jon Elster, (1986), s 82-84, samt även Jon Elster själv i "Introduction" i samma verk, s 2.

rationella beslutsmodellen, inkrementalism, vilka han i och för sig finner delvis användbara så fastnar han för att försöka utforma en omarbetad ansats utifrån soptunnemodellen.⁶¹

Det förekommer tre procesströmmar i Kingdons modell; *problemströmmar*, *policyströmmar* och *politikströmmar*, som i stor utsträckning är oberoende av varandra. När dessa möts eller kopplas samman ökas möjligheterna ordentligt för att något händer.

Problemströmmen motsvarar problem som flyter runt i soptunnemodellen. Här ser Kingdon några saker som gör problem uppmärksammade; dels att vad han kallar *systematiska indikatorer* ger utslag, vilket kan vara hur en viss verksamhet utvecklas på budgetsidan. *Fokuserande händelser* är ett annat sätt för problem att synas, såsom exempelvis en svår olycka. Ett tredje är *feedback*, *återföring*, exempelvis via klagomål eller tjänstemännens observationer.⁶²

Policyströmmen är den soppa där olika förslag och idéer, eller lösningar i soptunnemodellens språk, skvalpar runt och stöts och blöts genom tal och samtal, vittnesmål, rapporter och artiklar. De överlevande förslagen, alternativen, är ofta sådana som visat sig tekniskt möjliga, överensstämmande med opinionen, har politiskt stöd och inte alltför stort motstånd samt fungerar ur budgetsynpunkt. Alternativen i policyströmmen utformas i högre grad av mer dolda men framstående aktörer som akademiker, karriärbyråkrater och politiska tjänstemän. Det förekommer också så kallade *policy kommuniteter* (*policy communities*); någon form av organiserade eller mer flytande tankesmedjor där idéer och förslag arbetas fram på ett tätare sätt, med gemensamma tankesätt och synvinklar.⁶³

Politikströmmen är namnet på den tredje procesströmmen där frågor flyttas upp eller ner på agendan. Faktorer som kan föra upp frågor på agendan är rörelser i *den nationella opinionen* (the national mood) och *valresultat* – dels vilka som blivit valda och dessas inriktning men även vilka frågor de valts på eller som figurerat i valrörelsen. Kommande val beaktas också av politiker och andra aktörer. Men även kampanjer från *intressegrupper* kan föra upp frågor på agendan, även om just de organiserade intressenas roll är större när väl en fråga hamnat på agendan. Då kommer dessa in och söker påverka utfallet till deras favör, antingen genom att vrida till kompromisserna och alternativens utformning eller genom att helt försöka sätta stopp för ett förslag. I politikströmmen och vid agendans utformning däri spelar valda företrädare, liksom i något mindre utsträckning andra synliga aktörer, huvudrollen. Det kan vara presidenten själv, av denne utnämnda personer på framträdande poster men även partier och kampanjprofiler.⁶⁴

Ursprungen till olika idéer som blir till alternativ är väldigt olika och i mycket tillfälligheter, om de ens går att spåra. Men de kan tas över av *policy entreprenörer* som vill föra fram dem. Policy entreprenören är även en betydelsefull figur för att förflytta förslag från policy kommuniteter till beslutsagendan. Idéer tes-

⁶¹ Kingdon, John W. *Agendas, Alternatives, and Public Policies*, (1995), s 1-15, 71-89

⁶² *Ibid.*, s 90-115

⁶³ *Ibid.*, s 116-144

⁶⁴ *Ibid.*, s 145-164, 199f

tas genom tal, skrivelser, förslag, pressläckor, möten, samtal mm och omskapas, modifieras och förändras. Däremot är urvalet av dem för vidare beaktande allt annat än slumpartat enligt Kingdon. Bland några kriterier som skiljer ut förslag från andra finns det tekniskt möjliga, huruvida det överensstämmer med värderingar hos allmänheten, anteciperande av framtida begränsningar inklusive budgetbegränsningar, allmän acceptans och politiskt mottagligt. I utvecklingen är det även mer betydelsefullt att ett alternativ går att omkombinera än att det muteras och dyker upp i en helt ny form. Att *koppla samman* lösningar med problem, och då särskilt när en politisk mottaglighet finns, ökar ett förslags möjligheter. Likaså finns överspillningseffekter; framgång för några förslag drar med sig fler likartade förslag eller att den koalition som fanns för ett framgångsrikt förslag kvarstår. Kingdon talar även om *möjlighetsfönster* (policy windows) som han funnit vara viktiga för att få fram sitt förslag. Han talar om både problemfönster och politiska fönster, där det vid förstnämnda till följd av att något inträffat går att fästa möjliga lösningar till det uppkomna problemet. Politiska fönster är när det uppstår omkastningar i de politiska positionerna, exempelvis vid ett val där nya företrädare inom många områden och i olika dimensioner ännu inte har någon position. Policyentreprenörer kan sitta och vänta ut dessa tillfällen, dessa fönster för att då försöka få gehör för sina förslag. Under tiden kan en policy entreprenör försöka mjuka upp systemet så att en mottaglighet för dennes förslag ska finnas om ett möjlighetsfönster skulle öppna sig. Därtill medverkar entreprenörer aktivt för att en så kallad koppling eller länkning ska komma till stånd, samt verkar för sina favoritförslag i avsikt att få dem högre upp på agendan.⁶⁵

6.

Här har hittills diskuterats hur beslutsfattande går till, eller bör gå till, samt hur olika modeller och teoriansatser har uppfattat det. Ur dessa ansatser går det delvis att se hur val och beslut kan påverkas. Om beslutsprocesser, särskilt där ett antal aktörer med skilda intressen är inblandade, studeras torde en intressant sak vara hur olika aktörer kan påverka besluten, och försöka få dem att gå den väg de vill. När det kommer till att påverka val eller beslut så har en del forskning om detta bedrivits, om än i en mindre omfattning än vad som kanske kunde förväntas. Systematisering av resultaten är också sparsamt förekommande, dock har William Riker bidragit med en.

Riker menar att de sätt med vilka man kan manipulera och strukturera beslutssituationer för att påverka de val som görs, och få de beslut som fattas att gå den väg man önskar, huvudsakligen kan indelas i tre kategorier; *kontroll av dagordningen*, *strategisk röstning* och *manipulation av dimensioner*.⁶⁶

Kontroll av dagordningen, av agendan, inkluderar bland annat turordningen vid beslutstillfället, hur ett antal olika förslag ska ställas mot varandra, samt vilka förslag som överhuvudtaget aktualiseras.

⁶⁵ Ibid., s 200ff

⁶⁶ Riker, William H, *The Art of Political Manipulation*, (1986), passim.

Strategisk röstning är bland annat att välja något näst bästa eller näst sämsta för att inte hamna i en än värre situation till det som vanligtvis kallas kohandel, dvs att ”byta” preferenser och stöd med någon för att därigenom få igenom mer av det man finner särskilt viktigt för den egna sidan.

Att manipulera dimensionerna innebär ofta att utforma de valbara alternativen på ett sådant sätt att tidigare jämviktslägen och stabila majoriteter förskjuts genom att nya komponenter, nya frågor, förs in.

Leif Lewin har i boken *Ideologi och strategi* identifierat åtta strategier som främst en potentiell förlorare kan försöka tillgripa för att förhindra att ett beslut i en demokratisk beslutssituation går denne emot; *förneka kompetensen, hänvisa till annan instans, ickebeslut, tillägg till dagordningen, kohandla, binda sig, justera sitt yrkande och välja det minst onda*.⁶⁷ Av dessa kan de tre första strategierna sägas utgöra varianter av kontroll av dagordningen. Kohandel, att binda sig och val av det minst onda kan ses som olika former av strategisk röstning och tillägg till dagordningen samt justering av yrkande är att betrakta som manipulation av dimensioner enligt Rikers klassificering.

Både Riker och Lewin omfattar i stora drag *rational choice theory*. Deras manipulationsstrategier tar sin utgångspunkt i relativt entydiga beslutssituationer som delvis också påminner om den rationella beslutsmodellens, men med skillnaden att det förekommer flera aktörer med motstridiga intressen.

Intressant är att strategierna under kontroll av dagordningen som regel tar sikte på att förflytta en fråga i tid, rum eller till annan aktör och att manipulation av dimensioner, samt även i viss mån strategisk röstning, siktar in sig på att förändra själva frågan, eller själva de valbara alternativen, så att de blir andra.

Den påverkan av val och beslut som Riker och Lewin beskriver rör situationer där det som regel finns en klar intention från en aktörs sida att påverka valet i någon viss riktning. Likaså är det tillfällen där valen och besluten fattas mer eller mindre demokratiskt. Dessutom inriktar de sig främst mot situationer där relativt tydliga val ska göras i en punkt, det vi vanligen refererar till som beslutssituationer. Men i världen finns det ett stort antal fall där kollektiva val skall göras som inte är lika tydligt demokratiska. De går exempelvis att finna i gränslandet mellan politiker och tjänstemän eller mellan stat och näringsliv eller inom expertkommittéer. Möjligheten att påverka och försöka manipulera val vid sidan om, finns där hela tiden. Och valen kan vara mer eller mindre ständigt pågående, även om vissa väldigt tydliga beslutstillfällen ibland dyker upp kring en fråga.⁶⁸ Man skulle kunna tycka att Riker koncentrerat sig väl snävt till tämligen specifika beslutstillfällen. I mer utdragna processer så skulle den manipulation han beskriver mer kunna bli till ett strategiskt spel där olika speldrag

⁶⁷ Lewin, Leif, *Ideologi och Strategi: Svensk politik under 100 år*, (1985), s 22-45

⁶⁸ Ta kärnkraftsfrågan i Sverige som exempel. 1980 hölls en folkomröstning, visserligen med tre alternativ varav det mest oklara fick flest röster. Därefter uttolkades detta och en framtida avveckling ”beslutades”. Sedan när framtiden närmade sig uppstod nya situationer och nya beslut; visserligen mest i form av kohandel. Men vi skulle kunna säga att det varit en fråga där det pågår ett väljande sedan 30 år tillbaka i tiden. Samtidigt har 12 reaktorer varit i drift under större delen av denna tid, men på senare år har två aggregat tagits ur drift. De tio återstående har dock i små steg och i tysthet börjat byggas ut, men då inuti de befintliga anläggningarna.

genomförs utan att de får omedelbara konsekvenser, men istället påverkar på sikt. Avsikten är att i studien söka ge akt på dylika försök till påverkan.

metateoretisk positionering

De i detta kapitel här ovan presenterade fem huvudsakliga orsaksförklaringarna till industrigrundande och industriomvandling kan förefalla befinna sig på något olika empirisk nivå. En förklaringsfaktor som den schumpeterianska *entreprenören* tillskriver avgörande betydelse till aktörer vilka kan vara enskilda individer. Förklaringsfaktorn *utbud* å andra sidan tar fasta på något mer abstrakt, icke observerbart och överindividuellt. Därmed har den mycket gamla stridslinjen inom samhällsvetenskapen – frågan om aktörers (mikro) respektive strukturers (makro) roll som förklaringsfaktor – flyttat rätt in i studien. Debatten, som närmast är jämnårig med samhällsvetenskapen och återfinns inom alla dess subdiscipliner, rör inte enbart vad som kan förklaras av aktörs- respektive strukturfaktorer utan även hur de bör kopplas till varandra. En smärre genomgång av de olika ansatserna samt sätt de kan hanteras på, hur jag förhåller mig till dem och har tänkt hantera dem, kan vara på sin plats här.

*

Aktörsteori bygger på tre grundläggande idéer; individualism, rationalitet och intentional förklaring. Teorin föreställer sig direkta aktörer som genom observerbart handlande och interaktion påverkar världen. Den metodologiska individualismen menar att samhället och alla samhällsvetenskapliga fenomen i princip bara består av personer och dessas göranden och låtanden som endast kan beskrivas och förklaras i termer av individer. Den andra idén, rationalitet, avser att individerna har egen vilja, målsättningar och preferenser vilka de försöker uppnå genom sitt agerande och sina val. Därigenom är handlandet intentionellt, vilket är den tredje idén. Utilitarister menar att det sociala kan förklaras i termer av individers sökande efter nytta. Nyklassiska ekonomer, troende på det individualistiska paradigmet, samt 'rational choice' anhängare inom olika discipliner, är uttryckliga aktörsteoretiker.

De strukturalistiska ansatserna är svårare att fastställa och framställa på ett entydigt eller idealtypiskt sätt då de varierar rätt mycket sinsemellan. De strukturer som organiserar mänskligt handlande ligger utanför aktören, utanför subjektet. Det ontologiska draget består i att strukturer anges både som beroende och oberoende variabler. Enskilda aktörer och deras eventuella intentioner spelar en försumbar roll hos strukturalismen därför att de inte spelar någon större roll i samhällslivet. Istället är det mönster i samhället som intresset riktas mot. Några kända och framträdande strukturteoretiker är Karl Marx, Emile Durkheim och Claude Lévi-Strauss. Hos exempelvis Marx materialism ligger en närmast helt determinerande kraft i de materiella förhållandena och de ekonomiska strukturerna i form av produktivkrafter och produktionsförhållanden.

Det visar sig dock i praktiken att tillämpad aktörsteori innehåller strukturfaktorer och tillämpad strukturteori aktörsfaktorer. Mikael Rundqvist som under-

sökt saken menar att det närmast är ofrånkomligt. Restkategorier av icketeoretiserade antaganden om faktorer på den andra nivån blir ändå inkluderade. För att undvika att inte explicit beakta betydelsefulla faktorer vid förklarandet av ett samhällsligt fenomen, och för att slippa knagglig reduktionism till en enda förklaringsnivå, samt framför allt för att få en mer realistisk förklaringsansats föreslår Rundqvist, i likhet med flera andra forskare, att någon form av aktör-strukturansats tillämpas.⁶⁹

Den kombinerade aktör-strukturansatsen anammar uppfattningen att samhället består av flera nivåer som inte kan reduceras till varandra, en uppfattning som kan omnämnas tvärsidig nivårealism. Olika samhällsstrukturer har en viss grad av oberoende i förhållande till människors motiv och beteende. Vidare fungerar både aktörer och strukturer som generativa mekanismer, dvs handling och intentioner ger upphov till samhällsstrukturer och strukturer påverkar och sätter gränser för intentioner och handlingar. Det är också av vikt att hålla isär aktörer och strukturer analytiskt. Både aktörsfaktorer som strukturfaktorer sätts som beroende och oberoende variabler. Samhällsnivån, strukturnivån, konstitueras i mycket av relationer. Relationer är lika verkliga som andra fakta men de är inte fakta om individer utan de är fakta om just relationer. Frågan om hur mycket som förklaras av aktörer respektive strukturer av ett samhällsfenomen kan inte avgöras a priori utan är situationsspecifikt.⁷⁰

Då de olika teorifragmenten, i form av de fem orsaksförklaringarna som presenterats ovan, befinner sig på något olika nivåer och då målet är att åstadkomma en realistisk förklaring som i möjligaste mån inte lämnar något åt sidan, är avsikten att applicera en aktör-strukturansats. Tanken är att de olika förklaringsansatserna inte är varandra uteslutande, utan att den förklaring som framträder ur empirin kan innehålla delar ur flera. Målsättningen är Rankes, att försöka få fram hur det verkligen gick till, även om det både teoretiskt och praktiskt kan te sig närmast omöjligt.

samtal, diskurser, forskningsläge

Undersökningens fenomen, formativa moment i den svenska flygplansindustrins utveckling efter andra världskrigets slut, berör ett flertal diskurser. Tar vi fasta på uttrycket *formativa moment*⁷¹ i en *industris utveckling* pekar de, sammantaget med vetenskapen om att vi har att göra med en privat industri med huvudsakligen en enda offentlig kund, mot forskningen om svenska utvecklingssamarbeten. Att det i det här fallet är en militärindustri som har relationer med staten gör att ämnet tangerar fältet *militär-civila relationer*. En betydelsefull svensk militärindustris *utveckling efter andra världskriget* sätter också

⁶⁹ Rundqvist, Mikael, *Samhällets tvärsidighet – Aktör-struktur i tre forskares ansatser, program och tillämpningar.*, (1998), s188-189, 248-249

⁷⁰ Avsnittet bygger huvudsakligen på Rundqvist, (1998), Guneriusen, Willy, *Aktör, handling och struktur: Grundproblem i samhällsvetenskapen.* (1996) och Rothstein, *Aktör – strukturansatsen: Ett metodologiskt dilemma.* Statsvetenskaplig tidskrift, nr 1, (1988)

⁷¹ Se not 5.

fokus på ett annat samtal som inom senare år bedrivits med kraft, nämligen om Sveriges under det kalla kriget. Sedan är studien även just en studie av en viss period, som kan argumenteras ha varit mycket betydelsefull, i *den svenska flygplansindustrins historia*. Till dessa fyra forskningssamtal och områden vill denna studie lämna bidrag.

I. Svenska utvecklingssamarbeten, staten och företagen

Olika schatteringar inom samhällsvetenskaplig och historisk forskning har uppmärksammat statlig medverkan i inhemsk teknisk och industriell utveckling. Bland de mer framstående märks inom historisk forskning en diskurs runt begreppet *organiserad kapitalism*, vilket myntades redan för över hundra år sedan. Statligt aktivt främjande av industriellt företagande i främst Asien har gett upphov till en diskurs kring begreppen *nationella innovationssystem* och *utvecklingsstaten*. Utgångspunkten har varit förklaringar av Japans ekonomiska under vilka tagit fasta på den roll som landets utrikeshandels- och industridepartement, MITI, spelat som en centralt dirigerande kraft. Inom både svensk teknikhistorisk och företagsekonomisk samhällsforskning har relationen mellan statliga ämbetsverk och privata industrier inom främst infrastrukturområden uppmärksammats såsom *utvecklingssamarbeten*.⁷²

*

Den svenska statens direkta roll i svenskt företagande, via olika statliga ämbetsverk och främst gällande utvecklingsarbete inom infrastrukturektorer, är något som kommit att uppmärksammas mer och mer. Vanligtvis har verksamheten karaktäriserats som samarbeten och samarbetsrelationer vilka betecknats som utvecklingsblock eller utvecklingspar. Längre var det akademiska intresset för dessa samarbeten mellan stat och storföretag relativt ljumt, men inom praktiken, både hos politik och industri, var uppmärksamheten och engagemanget större.⁷³

Med dessa utvecklingsblock eller utvecklingspar förstås relationer mellan statliga ämbetsverk, som kunder, och tillverkande industriföretag där de i nära samförstånd utvecklar nya produkter och tekniker efter förstnämndas efterfrågan. Som regel avses även att relationen är långvarig och stabil samt inte endast omfattar utvecklandet av någon enstaka produkt. Det som uppmärksammats har också främst varit just lyckade utvecklingsprojekt.⁷⁴

⁷² Se bland annat Kaijser, Arne, *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, (1994), *National Systems of Innovation: Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning*, Bengt Åke Lundvall, (red.), (1992)

⁷³ 1960 och 1970-talen såg utvecklingssamarbeten mellan stat och industri lyftas fram som en slags svensk modell att bygga vidare på. Bland annat genom utredningar och olika projekt, hos exempelvis IVA. Se Fridlund, Mats, *Den gemensamma utvecklingen: Staten, storföretaget och samarbetet kring den svenska elkrafttekniken*. (1999), s 12ff.

⁷⁴ *Ibid.*, s 13. Se även *Utvecklingsblock i förnyelse av svensk industri*, Industridepartementet, Ds I 1987:3, (Lennart Stenberg)

Vissa forskare har hävdat att det närmast finns något som skulle kunna karaktäriseras som en svensk modell för infrasytemens institutionella utformning. Ett statligt organ av något slag får ansvaret för en uppbyggnad av nationella stamlinjer. På en lägre, regional eller lokal, nivå överläts däremot utbyggnad och drift på privata eller kommunala bolag. Informell samverkan mellan de olika parterna utan någon form av statliga kontrollorgan är därtill vanligt.

Infrasytemen har främst funnits inom kommunikationssektorn, med post, telegraf och telefon, transportsektorn, med vägar och järnvägar samt inom energiförsörjningen, med elkraftverk och elnät. När ny teknik möjliggjorde uppbyggnaden av större tekniska system under 1900-talets början så tog denna svenska modell ett steg vidare genom att utvecklingssamarbeten mellan statliga affärsverk och utrustningstillverkande industri inleddes. De statliga verken fungerade som stora, kompetenta, krävande men överseende beställare som förutom att erhålla skräddarsydd utrustning gärna såg att den svenska industrin utvecklades och gynnades. Det är främst Vattenfalls samarbete med ASEA, Televerkets med LM Eriksson och SJ:s med båda bolagen som avsetts när denna diskurs vuxit fram.⁷⁵

Mats Fridlund behandlar i sin studie *Den gemensamma utvecklingen* hur utvecklingssamarbetet inom kraftproduktion mellan statliga Vattenfall och Asea formas och utvecklas. Fridlund ställer tre frågor om drivkrafterna bakom utvecklingssamarbetena: Påverkade verkens 'statlighet' deras möjligheter och resurser som medutvecklare? Såg de statliga verken sig ha en speciell skyldighet att värna om svenska storföretags utveckling? Var den gemensamma utvecklingen någonting som påbjöds från statsmakterna eller var den ett resultat av ämbetsverkens egna önsknings?⁷⁶ Samarbetet byggs upp kring grundandet av kraftstationen i Trollhättan vid 1900-talets början. Asea erhåller där beställningar trots att man varken var bäst eller billigast. Det var en relativt långdragen och komplex process och inget enkelt rationellt beslut, där både sociala band och en hel del förhandlingsspel pågick. Men ett av de uttryckliga argumenten för att välja Asea var av nationalistisk natur, svenska staten ville gynna uppbyggnaden av svensk industri.⁷⁷

I fallet telefoni behandlar Claes-Fredrik Helgesson det tidigare rådande "naturliga" monopolets tillkomst på en föga naturlig väg. En komplex och utdragen förhandlingsprocess, med riksdagsdebatter och teknologiska vägval, resulterar under första världskrigets ekonomiska krisår i att staten eliminerar den konkurrens den haft genom att köpa upp huvudkonkurrenten. Dessförinnan har statens lagstiftande makt försvårat för det privata alternativet och skyddat Telegrafverkets ställning i rikskommunikationssfären med just lagstiftning. Ett fall där tekniska kontroverser och annat tagits till intäkt för att verka för en lösning som staten skulle tjäna pengar på. Men samtidigt är det ett mycket intrikat mikrosamspel mellan företag och olika av statens subdelar i form av verk och ministerier. I den täta interaktionens detaljer står mycket av förklaringen till

⁷⁵ Jämför Kaijser, (1994), och Magnusson och Ottosson, (2000), passim.

⁷⁶ Fridlund, (1999), s 14

⁷⁷ Ibid., passim

utvecklingen att finna. Agerandet leder till att den marknadsstruktur som sedan var förhärskande i mer än 70 år, med ett operatörsföretag, Televerket senare Telia, och ett stort utrustningsföretag (LM) Ericsson, etableras.⁷⁸

*

Flygindustrifallet är också ett fall där kunden utgörs av staten och där leverantören är privata tillverkande företag. Till skillnad från flertalet av ovan behandlade samarbeten är detta ingen infrastrukturindustri, och någon annan på förhand identifierbar beställare än svenska staten kan inte sägas ha funnits för produkterna. Hur ska man karaktärisera relationen, hur ska man karaktärisera det här utvecklingssamarbetet? Även Mats Fridlunds frågor är intressanta att spegla också i det här fallet.

II. Sverige under kalla kriget

Tiden omedelbart efter andra världskrigets slut, de första efterkrigsåren, var något speciella och kan betraktas som en *övergångsperiod*. Det kalla kriget som vi känner det hade inte inträtt, men successiva steg mot ökad spänning togs. Det internationella systemet sökte sin form, liksom handel och ekonomi i frånvaro av fungerande internationella institutioner. Vad som var statliga respektive privata ansvarsområden var oklart. Någon direkt återgång till något som skulle kunna kallas normala förhållanden hade inte inträffat. Med krigsslutet upphörde, eller kanske man kan säga avstannade de allianser som funnits. En hel del var flytande. Den period som här karaktäriseras som en övergångsperiod är tiden från krigsslutet 1945 till och med 1947, även om slutpunkten inte är särskilt tydlig.⁷⁹

En annan övergripande karaktäristik över perioden har den brittiske kalla-krigshistorikern Alan Milward gjort. Han menar att perioden kan betecknas som de *nationella projektens tid* och menar att redan under senare halvan av andra världskriget så började diskussioner föras i en rad europeiska länder om hur framtiden efter kriget skulle gestalta sig och vilken plats det egna landet skulle inta. Dessa nationella projekt bestod enligt Milward av fyra komponenter; en vision om den världsordning som önskades samt landets plats i densamma, en uppfattning om vilka ekonomiska restriktioner som fanns för landets handlande, förslag till ekonomiskpolitiska åtgärder och hur den institutionella strukturen för att förverkliga allt skulle se ut.⁸⁰

Historieskrivningen om Sverige under dessa år har i mycket kommit att handla om två saker; den ekonomiska politiken och ekonomins utveckling samt den svenska säkerhetspolitiken där inte minst neutraliteten är i fokus. Många

⁷⁸ Helgesson, Claes-Fredrik, *Making a Natural Monopoly: The Configuration of a Techno-Economic Order in Swedish Telecommunications.*, (1999). Beträffande Televerkets senare 1900-talsöden se Ioannidis, Dimitrios, *I Nationens Tjänst? Strategisk handling i politisk miljö*, (1998).

⁷⁹ Appelqvist, (2000), s. 35

⁸⁰ Milward, Alan S., *The Reconstruction of Western Europe 1945-51*, (1992), passim.

gångar hänger dessutom de två områdena tätt samman.⁸¹ Här presenteras en viss översikt över området, med betoning på vad som skrivits under det senaste decenniet, som dock inte gör några som helst anspråk på att vara komplett.

*

När samlingsregeringen avlöstes av en rent socialdemokratisk regering i augusti 1945 började tiden bli mogen för att lansera det efterkrigsprogram som arbetarrörelsens efterkrigsråd slipat på under de närmast föregående två åren. Programmet bestod bland annat av förslag om aktiv sysselsättningspolitik, industriell demokrati och ökat statligt inflytande över näringslivet. Ett antal utredningar tillsattes för att utreda rationalisering och eller socialisering av diverse branscher. Planerna gick om intet bland annat på grund av svårigheter som uppenbarades genom utredningarna men även genom den penningpolitiska utvecklingen. I kommunalvalet 1946 led socialdemokraterna nederlag vilket kom att tolkas som en signal om att åtgärderna och planerna inte var helt populära utan att man skulle gå varligt fram.

Det motstånd mot den socialdemokratiska efterkrigspolitiken som med kraft bedrevs på den borgerliga fronten, ofta kallat planhushållningsmotståndet, har analyserats utförligt utifrån ett idédebattsperspektiv av Leif Lewin i boken *Planhushållningsdebatten*.⁸² Lewin visar att de borgerliga opinionsbildarnas tonläge i debatten förfaller aningen överdrivet i förhållande till de av socialdemokraterna faktiskt presenterade förslagen. Men Lewin undviker att röra sig utanför idédebattens ram varför någon uttömmande förklaring till det energiska motståndet från borgerligt håll uteblir. Då socialdemokraterna backade och avstod från direkta socialiseringar uppkom kritik om ”smygsocialisering”. Det man avsåg var dels att många av krigsårens regleringar såsom hyresreglering, priskontroll och livsmedelsransonering av vissa produkter kvarstod och dels en allmän känsla av att regeringspartiet gick åt vänstersocialistiskt håll inom den ekonomiska politiken av ökat statligt engagemang på en rad områden. Även de successivt ökande skatterna vållade konflikt.⁸³

Enligt Lewin antog socialdemokraterna i sin konjunkturprognos för efterkrigstiden att utvecklingen skulle gå igenom tre stadier; först en stagnation vid det omedelbara krigsslutet följt av en rejält uppåtående konjunktur i samband med återuppbyggnaden vilken skulle avlösas av en allvarlig depression. Som motverkan mot detta rekommenderade Myrdalskommissionen, enligt Lewin och många andra uttolkare, att staten genom en expansiv ekonomisk politik skulle upprätthålla efterfrågan. Enligt Örjan Appelqvist i boken *Bruten brygga – Gunnar Myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigspolitik 1943-1947*, är detta något felaktigt. Anledningen till den föreslagna utgiftsökningen var inte primärt att stimulera efterfrågan utan man ville öka de sociala utgifterna av

⁸¹ Jämför *Sverige under kalla kriget 1945-1969*, En forskningsöversikt, red Ann-Marie Ekengren, (1997)

⁸² Lewin, Leif, *Planhushållningsdebatten*, (1979 (1967)). Appelqvist, (2000), uttolkning av Lewin har inspirerat

⁸³ Ibid., passim.

sociala skäl och hade idéer om förändringar i den långsiktiga ekonomiska politiken vilket gjorde dessa utgiftsökningar relativt lätta att bära BNP tillväxten blev den centrala finanspolitiska variabeln.⁸⁴ Kort sagt, sambandet var snarare ett sammanträffande.

Från 1946 och framåt ökade inflationen kraftigt vilken överraskade flertalet bedömare som liksom socialdemokraterna räknat med en efterkrigsdepression. 1946-47 uppstod dessutom ett stort bytesbalansunderskott på grund av kraftigt importöverskott vilket gjorde att regeringen införde kraftiga importrestriktioner 1947. Den svenska kronan som 1946 skrivits upp mot dollarn med 17% skrevs 1949 ner med 30% med det brittiska pundet som förebild. Regeringen fortsatte dock en lågräntepolitik. Ett antal sociala reformer genomfördes varav några av de viktigaste var höjda folkpensioner, allmänna barnbidrag och obligatorisk sjukförsäkring.

Myrdal skall enligt Appelquist redan våren 1945 varit medveten om det rådande konjunkturläget och under inflationsperioden velat ha en dämpande ekonomisk politik med extraskatter och dyl. Men det fanns inom planeringskommissionen och inom socialdemokratin en splittring mellan Myrdal och de som ville föra en strukturellt inriktad ekonomisk politik med långtidsplanering och nationalinkomstökning som huvudsaklig variabel och andra runt Wigforss som ville föra konjunkturpolitik och stabilisera efterfrågan. När Myrdal tappade mark i de interna debatterna tycks argument om en depression varit de han tog till.⁸⁵ Appelquist menar att man måste skilja mellan retorisk och praktisk politik.⁸⁶

Sveriges politik visavi stormakterna på ekonomins och handelns område är något som återigen debatterats och fått stort utrymme i forskningen sedan det kalla kriget upphörde i början av 1990-talet. Ett par områden har uppmärksamats något mer än andra.

Det svensk-sovjetiska handelsavtalet 1946, eller rysskrediten som det ofta kallats, var och har förblivit en omdebatterad fråga i gränslandet mellan ekonomi och säkerhetspolitik. Herbert Tingsten på Dagens Nyheter skrädde inte orden i sin kritik av detta avtal som uppmålades som en inledning till ett ”kommissarievälde och diktatur”, och dessutom ett otillbörligt försök till styrning av näringslivet. I sentida forskning visas att Tingstens tonläge var något uppskruvat och att berörda svenska företag efter ett tag på olika sätt agerade politiskt och obstruerade bland annat affärer och leveranser.

Thomas Jonter driver i sin avhandling *Socialiseringen som kom av sig. USAs planer på en ny ekonomisk världsordning 1945-1949*. en annan tolkning än Lewins att planhushållningen kom av sig till följd av inhemskt ideologiskt motstånd. Istället menar Jonter att amerikanska påtryckningar fått socialdemokraterna att ställa in socialiseringsplanerna. Särskilt tydligt har detta kunnat skönjas då planerna på ett förstärkt av oljedistributionen gavs upp.⁸⁷ Charles Silva argumenterar för att de svensk-amerikanska relationerna genom-

⁸⁴ Appelqvist, (2000), s. 206ff

⁸⁵ Ibid., s 209

⁸⁶ Ibid. s 210

⁸⁷ Jonter, Thomas, *Socialiseringen som kom av sig*, (1995), passim

gick fundamentala förändringar mellan 1948 till 1952, mestadels baserade på informella överenskommelser. Från ett tillstånd av initial konflikt gick vägen över förhandlingar till ett omprövande av relationen. För den svenska socialdemokratiska regeringen var huvudmålet att upprätthålla en samsyn i landet på säkerhetspolitikens område, att behålla sin alliansfria hållning samt att ha fungerande handelsrelationer. USA ville från sin horisont integrera Sverige i den övergripande västeuropeiska strategi man höll på att utforma. När det inte gick att forcera in Sverige i NATO, och då man samtidigt tillmätte Sverige ökad militärt och ekonomiskt betydelse, sökte man andra vägar till samarbete.⁸⁸

*

Perioden från 1945 till 1949 präglades i hög grad av osäkerhet på den internationella arenan. För svensk del var det ovisst hur de säkerhetspolitiska relationerna till stormakterna skulle se ut. Hela Skandinavien präglades av en ”vänta-och-se” attityd visavi omvärlden. 1947-49 när det internationella läget genomgick dramatiska skärpningar så låste dock Skandinavien upp sina positioner visavi USA och Sovjet. Även Sverige som till skillnad från Norge och Danmark inte gick med i NATO blev en del av ett ekonomiskt-politiskt västblock med sitt deltagande i Marshallhjälpen och medlemskap i OEEC. Efter 1950 försökte man från svensk sida stabilisera mönstret från föregående period. Men de vägval som gjorts i Stockholm 1945 till 1950 förde Sverige närmare väst, något som det svenska etablissemanget av politiker, forskare och opinionsbildare haft svårt att erkänna.

När det gäller Sveriges säkerhetspolitik, vilken innefattar utrikespolitiken och försvarspolitiken samt vissa delar av handelspolitiken, under kalla kriget har neutraliteten traditionellt sett betonats väldigt mycket i forskningen. Något för mycket har det hävdats på senare tid. Istället har det gjorts gällande att neutraliteten ska ses som *en* sida av utrikespolitiken.

Ofta har forskningen accepterat den officiella bilden av Sverige under efterkrigstiden som ett närmast oförvitligt neutralt land som stod på egna ben. De avsteg som gjordes från neutraliteten under andra världskriget har man visserligen känt till och inte dolt men sedan dess blev det en mer strikt neutralitetspolitik. I samband med murens fall började dock en omprövning ske som närmast slagit över i motsatsen; att Sveriges politiska ledning bara lurats och fört folket bakom ljuset och istället bedrivit en slags hemlig allianspolitik. Numer har ett mer rimligt tillstånd börjat uppstå där en nyanserad bild kunnat framträda.

Visst har det funnits en skillnad mellan deklaratörisk politik och operationell politik i Sverige under efterkrigstiden, men hur stor var den, hur uppkom den och hur såg den ut? 1992 tillsatte regeringen en neutralitetspolitikkommission med mandat att undersöka alla former av förberedelser för hjälp och militärt samarbete med västmakterna från 1949 fram till 1969. Kommissionen finner att den svenska regeringen tidigt under den undersökta perioden var av uppfattningen att ”ett alliansfördrag var det enda som låg utanför den fredstida

⁸⁸ Silva, Charles, *Keep them strong, keep them friendly: Swedish-American relations and the Pax Americana, 1948-1952*, (1999), passim.

neutralitetspolitikens rāmärken”⁸⁹, samt att ”en stats uttalade avsikt att vara neutral i framtida krig medför inga som helst rättigheter eller skyldigheter i fredstid”. Detta skulle kunna ses som att det fanns ett relativt stort spelrum för vad neutraliteten skulle kunna rymma. Neutralitetskommissionen menar dock att regeringens uttolkning av neutraliteten baserades på två nyckelföreställningar; *trovärdighet* och *självpåtagen inskränkning*.⁹⁰

När det internationella läget kraftfullt försämrades i början av 1948 och blockpolitiken började få fast form så kände sig svenska regeringen tvungen att börja rucka på sin hållning. Orsaken ska ha varit att den var medveten om att USA annars skulle förlora förtroende för den svenska politiken. Dessutom kan man anta att när det blåste var man extra mån om att hålla sig väl med USA. Från ungefär någon gång 1947 så hade dessutom amerikanerna börjat tillmäta Skandinavien ett större strategiskt värde. I samband med detta och med den skärpta internationella situationen så pressade USA på för att få fram tydligare ställningstaganden från svensk sida, att landet helst slöt upp med väst. Dock var inte den amerikanska hållningen helt enhetlig, det fanns framträdande amerikanska företrädare med mer förståelse för svensk neutralitetspolitik. Som svar på amerikanska påtryckningar försökte Sverige skapa goodwill. På det militära området vidtogs två typer av svenska åtgärder; ensidiga som skedde i samklang med väst och direkta samarbetsåtgärder. Till den första typen hörde exempelvis att bygga ut svenska landningsbanor för att amerikanska bombplan skulle kunna landa och samkörning av navigationssystem. Den andra typen innefattade exempelvis underrättelsesamarbete och officerskontaktutbyte. Huvudskäl för samarbetet var att Sverige hoppades kunna få amerikansk hjälp i händelse av krig samt att man var i behov av leveranser av avancerad försvarsmateriel.⁹¹

Enligt Charles Silva stod de svenska beslutsfattarna under de första efterkrigsåren inför två dilemman med konkurrerande målsättningar inom utrikespolitiken; den första kan kallas *neutralitet kontra samarbete* och den andra formuleras som *frihandel och multilateralism kontra en önskan om en aktivistisk inrikespolitik* med socialisering, sociala välfärdsreformer och kontroll.⁹²

Silva identifierar ett antal strategier som svenska politiker utvecklade för att hantera dessa motsättningar. En var det som ovan berörts, förberedelse för och ett visst militärt samarbete med väst. En annan strategi var att vända sig inåt, eller mot nordén, men inte mot västeuropa och integrationsarbetet där. Man knöt samman välfärdsprojektet och neutralitetsprojektet till en slags oupplöslig enhet. Ännu en strategi var att uppvisa en enig attityd utåt beträffande utrikes- och säkerhetspolitiken. Strategin att skilja ekonomi och politik åt var viktig för att kunna delta i det europeiska återuppbyggnadsarbetet samt för att kunna vara med i organisationer som OEEC. Ytterligare en strategi var att sätta FN väldigt högt och se organisationen som en första instans för minskandet av spänningarna i världen. En sjätte strategi kallar Silva *form vs innehåll* och med detta menas att Sverige inte skrev på eller deltog officiellt i olika avtal såsom

⁸⁹ SOU 1994:11, s 8

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid., passim.

⁹² Silva, (1999), s 351ff

CoCom men ändå följde dess regler och deltog i embargo mot öststaterna.⁹³ Även Mikael Nilsson, i avhandlingen *Tools of Hegemony: Military Technology and Swedish-American Security Relations 1945-1962*, behandlar Sveriges relation till USA men driver en annan tes. Han menar att Sverige föll undan för amerikanska krav och sålunda kom att respektera USA:s hegemoniska ställning. Nilssons utgångspunkt är den svenska missilutvecklingen, vilken hade begränsad framgång, och Sveriges behov av tillträde till amerikansk teknologi och krigsmateriel. Tillgängligheten på dessa kom att säkras genom vissa avsteg från neutralitetspolitiken enligt Nilsson. Avsteg som rimligtvis fick den andra supermakten, Sovjetunionen, att se misstänksamt på den svenska neutraliteten.⁹⁴

Även Juhana Aunesluoma sysselsätter sig med omvärldens syn på den svenska neutraliteten, men i hans fall Storbritanniens syn. I *Britain, Sweden and the Cold War, 1945-54 – Understanding neutrality* kommer han fram till att britterna kunde förstå varför svenskarna hade intagit den position man gjort, men de tyckte för den skull inte om den. Huvudsakligen försökte britterna etablera goda kontakter med Sverige på både topp nivå politiskt liksom på en relativt låg tjänstemannanivå, och genom kontakterna kunde de i viss mån påverka svensk policyutformning och svenskt handlande. Det svenska samarbetet blev stundtals relativt intimt även om några formella brott mot den uppställda alliansfria positionen inte kan beläggas.⁹⁵

Karl Molin har framfört ytterligare en tes beträffande den svenska neutralitetens utformning. Denna brukar förknippas med utrikesminister Östen Undéns namn och att denne skulle ha kunnat toppstyra och utforma politiken till en enhetlig sådan. Molin menar att detta är både korrekt och skenbart, då många ledande diplomater, militärer och tjänstemän distanserade sig från politiken och så att säga förde något av en parallell svensk politik, eller åtminstone försökte modifiera omvärldens bild av politiken.⁹⁶

*

För den här studiens vidkommande vore det intressant att försöka finna ut neutralitetens betydelse för uppbyggandet av flygindustrin, men även det omvända. Likaså efterkrigsprogrammets och/eller konjunkturpolitikens betydelse för flygindustrin samt även om planhushållningsdiskussionen har haft några implikationer eller satt några spår.

Flygplansindustrins roll i samband med Sveriges relationer till England och USA och dessas utveckling, är andra frågor som väcks i relation till ovanstående.

Sedan kan man också fråga sig om flygplanindustrin var en del av ett så kallat nationellt projekt och om ett dylikt begrepp har relevans. Likaså om termen

⁹³ Ibid.,

⁹⁴ Nilsson, Mikael, *Tools of Hegemony: Military Technology and Swedish-American Security Relations 1945-1962*, (2007), passim

⁹⁵ Aunesluoma, (2003), passim

⁹⁶ Molin, Karl, Omstridd *neutralitet: experternas kritik av svensk utrikespolitik 1948-1950*, (1991), passim

övergångsperiod är rimlig utifrån denna studies resultat och hur den i så fall tedde sig.

III. civil – militära relationer

1.

Forskningsområdet civil-militära relationer skulle förenklat kunna sägas innefatta militären i ett samhälles relationer till och inflytande över ett antal andra sektorer av samhället; politiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt.⁹⁷ Delmängden politisk-militära relationer dominerar forskningsområdet. Tidiga studier inom området kom på 1930-talet och sysselsatte sig med den tyska militären och preusseriet. Militarismen och dess samhällsinflytande var det man fokuserade och dessa studier kan sägas ligga nära det vi idag skulle kalla militär sociologi. Dock är dessa studier fattiga på analys och presenterar inte några kausala mekanismer utan är primärt deskriptiva.

Civil-militära relationer kretsar huvudsakligen kring problematiken hur man inom en demokrati ska kunna förena sitt behov av att bygga upp och ha en försvarsmakt utan att denna själv ska bli en aktör som intervenerar i statens göranden och låtanden och bli något av en stat-i-staten. Dels är det det direkta hotet om någon form av brukande av de våldsmedel militären förfogar över, och dels är det inflytande via budgeten som kan vara aktuellt.⁹⁸

Ett delproblemområde är militärens expertroll i den demokratiska beslutsprocessen, som exempelvis sakkunniga i utredningar. Sammanhängande med detta är att statsledningen i form av folkvalda politiker får två roller visavi det egna landets militär. Dels blir man militärens klient då man utgör de yttersta representanterna för det demos som ska försvaras och dels är man militärens överordnade.

I samband med rustningarna i USA under andra världskriget uppstod en oro för hur militärens inflytande skulle te sig. Harold D Lasswell gav uttryck för detta i boken *The Garrison State* 1941. I princip lägger Lasswell i detta verk fram det koncept som Cyrillus Wright Mills 15 år senare i *The Power Elite* skulle utveckla och benämna som det militärindustriella komplexet.⁹⁹ Till detta skall återkommas nedan.

Forskningen inom området har delvis en normativ slagsida där man försöker komma till rätta med problematiken kring militärens inflytande på staten. Samuel P Huntington gav 1957 ut boken *The Soldier and the State* som presenterar en modell för hur militärens förhållande till staten och det omgivande samhället fungerar. Modellen fungerar också som ett sätt att lösa problematiken. Huntington menar att staten genom objektiv kontroll av militären, vilket avser att den militära verksamheten inte detaljkontrolleras utan att militären istället ges en hög grad av autonomi, åstadkommer en ökad militär professionalisering.

⁹⁷ Jämför Magnus Hjort, "Nationens livsfråga": *propaganda och upplysning i försvarets tjänst 1944-1963*, (2004), s 29

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Mills, C.W., *The Power Elite*, (1956), passim

Den leder i sin tur till politisk neutralitet hos militären och en frivillig underordning under det politiska civila ledarskapet vilket ger en effektiv civil kontroll.¹⁰⁰ Huntingtons oerhört inflytelserika verk anger dock inte hur det går till när den professionella militären underordnar sig civil kontroll, utan det är mer något av ett definitionssamband. Huntingtons idéer och just idén om professionalisering har bemötts och kritiserats av andra forskare. Morris Janowitz och senare Bengt Abrahamsson menar snarare att militär professionalisering leder till en än starkare och mäktigare ställning för militären och inte nödvändigtvis till en ökad kontroll och underordning. Istället pekar de på den kåranda, den skråanda, som skiljer ut militären i jämförelse med det civila styret och betonar vikten av att få till stånd integration av militären i det demokratiska samhället.¹⁰¹

En annan känd tänkare på området är Samuel E. Finer som 1962 gav ut den uppmärksammade boken *The Man on Horseback*. Finer menar att mönstret i den politisk-militära relationerna följer mönstret i ett samhälles utvecklingsnivå i övrigt. Finers mening i frågan om militärens politiska engagemang är också den omvända; det underliga vore om de inte engagerar sig då de ju tydligt är en intressegrupp med oerhört starka intressen i staten.¹⁰²

2.

C W Mills ovan nämnda begrepp, *det militärindustriella komplexet*, fick 1961 stor spridning då den avgående amerikanske presidenten Eisenhower i sitt avskedstal till nationen den 17 januari varnade för just ett sådant i USA. Begreppet avser att i tider av upprustning och kapprustning byggs samtidigt starka och mäktiga grupperingar upp vars inflytande, rikedom och makt bygger på de militära satsningarna. Främst är det fyra grupperingar som utgör detta komplex; yrkesmilitärerna, företagsledare och ägare till de företag som tillverkar militärmateriel, höga tjänstemän inom statsförvaltningen som sitter på andra sidan och vars karriärer och inflytande hänger samman med försvarspolitikerna samt för det fjärde politiker i den lagstiftande församlingen vars valkretsar är säte för vapensmedjor och vars intressen därför sammanfaller med deras. Därtill finns även veteransällskap och en del fackklubbar som också i olika grad delar intresset av fortsatt upprustning och militarisering och kan sägas vara associerade delar av komplexet.¹⁰³

Till skillnad från tankar om rena politisk-militära relationer innehåller föreställningen om det militärindustriella komplexet, såsom namnet antyder, även en industriell och ekonomisk komponent. Tanken med det militärindustriella komplexet är att grupperna som ingår i detsamma med vapenindustrierna i

¹⁰⁰ Huntington, Samuel P., *The Soldier and the State – The theory and politics of civil-military relations*, (1957), passim

¹⁰¹ Se bla Janowitz, Morris, *The military in the political development of new nations: an essay in comparative analysis*, (1964a), Janowitz, Morris, *The professional soldier: a social and political portrait*, Glencoe, Illinois: Free Press, (1964b) och Abrahamsson, Bengt, *Militärer, makt och politik: en analys av militärerna som grupp och av deras roll i samhället*, (2005 (1971))

¹⁰² Finer, Samuel E., *The man on horseback: the role of the military in politics*, (1962), passim

¹⁰³ Mills, (1956), passim.

spetsen vill erhålla stora och kontinuerliga beställningar av försvarsmateriel. Försvarsindustrierna för att det är det de huvudsakligen lever av, staten är enda kunden. Militärens motiv, liksom andra budgetmaximerande byråkraters, är att expandera sin verksamhet så mycket som möjligt. I militärens fall bland annat genom att få så modern materiel som möjligt med bästa prestanda och i så stora mängder som möjligt. Tillsammans utgör grupperna vad som ibland har kallats en *järntriangel* av intressegrupper med stora möjligheter att via allehanda former av påverkan och manipulation få igenom sin vilja. I de mest konspiratoriska formerna av teorin så driver komplexet till och med fram spänningen i världen eller suggererar åtminstone i stor utsträckning fram hotbilderna. Hela kapplöpningslogiken är närmast ställd upp och ned där rustningen är det primära och de internationella konflikterna endast utgör ett retoriskt argument.

Alex Roland som i boken *The Military-Industrial Complex* gjort en elegant genomgång och en analys av fenomenet det militärindustriella komplexet påpekar två ironier med president Eisenhowers tal 1961. Den första var att Eisenhower själv under lång tid varit en ivrig påhejare av ett närmare samarbete mellan militären och industrin sedan han i sin tidiga karriär upplevt förlamande brister i det hänseendet under första världskriget. Efter andra världskriget hade emellertid inställningen hos militärerna ändrats betydligt. De var nu teknikentusiaster i en skrämmande hög grad efter att under kriget ha sett vad amerikanska forskare och ingenjörer var kapabla till beträffande militärteknologi. Att teknologisera det amerikanska försvaret var nu något som stod högt på militärens agenda. Den andra ironin enligt Roland var mer språklig. Själva uttrycket det "militärindustriella komplexet", vilket fick en oerhörd uppmärksamhet, var faktiskt något missvisande. Det utpekar två parter; militären och industrin, men även andra grupper förstås vanligen som tillhöriga komplexet såsom exempelvis vissa politiker, fackföreningsföreträdare och akademiker. Privat använde också president Eisenhower ett annat begrepp, "the delta of power", i vilket han även inkluderade den amerikanska kongressen.¹⁰⁴

3.

14 år efter det att Mills bok utgivits hade teorin om det militärindustriella komplexet i endast mycket begränsad utsträckning prövats empiriskt. Steve Rosen och hans kollegor vid International Studies Associations konferenser ändrade på det. I boken *Testing the Theory of the Military Industrial Complex* lade de fram ett tiotal bidrag till en empirisk prövning av teorin. De tog sig an uppgiften med en viss grundskopsis till hela föreställningen om militärindustriella komplex vilken de hävdade var väl konspiratorisk.

Overall, we may say that C. Wright Mills has been sustained in the essential propositions of his theory, though some of the more simplified conspiratorial versions developed by his most ardent followers must be rejected. Reviewing our summary of the theory at the outset, it is remarkable how well it has withstood critical evaluation, some of it from an ob-

¹⁰⁴ Roland, Alex, *The Military-Industrial Complex*, (2001), s 3ff

viciously sceptical perspective. Contrary to some of our contributors (e.g., Slater and Nardin, Levine), we conclude that the theory of the military-industrial complex is a most useful analytical construct for both research and policy evaluation purposes.¹⁰⁵

När de summerade sina slutsatser var de inte lika skeptiska längre. De konkluderade att det både i USA och Sovjet hade utvecklats hela industriella sektorer som var helt orienterade mot och beroende av militära beställningar. Som en biprodukt har en klass av individer uppkommit vilkas intressen just sammanföll med höga försvarsutgifter. Därtill var dessa industrier väsentliga aktörer inom för ekonomin betydelsefulla områden såsom kapitalintensiv högteknologisk tillverkningsindustri, och de var bland de största industrierna i USA. Däremot var det inte så att hela ekonomin är beroende av försvarsutgifterna. Inte heller var vinstnivåerna där bättre än i andra sektorer. Om krigsindustri var lönsam så tycktes krig inte vara det. Börsen behagades föga av Vietnamkriget, vilket vid tidpunkten för undersökningarna fortfarande pågick, utan skulle hellre se ett snabbare slut på detsamma.

Det visade sig också att de industrier som är beroende av försvarsbeställningarna både samarbetar internt och är koordinerade med militären och dess omgivande byråkrati, och de agerar samfällt politiskt. Detta är ju en av hörnstenarna i teorin vilken alltså bekräftas. Men militären är underordnad politikerna påpekas det. Rädsla inför hotbilder vilken spär på kapprustningen gynnar komplexet och ligger i dess intressen, och man bidrar aktivt till just en understödjande konfliktideologi. Däremot är det inte frågan om en fabricerad föreställning som syftar till att föra allmänhet och politiker bakom ljuset, utan det rör sig om en omedveten förskjutning av uppfattningar och föreställningar som springer ur "the prism of...self-interest".¹⁰⁶ Det inflytande som utövas över politiken och beslutsfattandet går också mer via generella ideologiska föreställningar än via specifik lobbying och direkt påverkan. Rosen et al konstaterar att det militärindustriella komplexet bäst förstås som ett subtilt samspel mellan intressen och perceptioner och inte som en konspiration, kort sagt så är det en mindre svår version av teorin som får stöd. Liknande gruppintressen finns inom andra samhällssektorer såsom hos bönderna och jordbrukssektorn eller varför inte hos utbildningsväsendet och universiteten.¹⁰⁷ Tidigare omnämnde Alex Roland konstaterar också att det inte uppstod något genommilitariserat samhälle, en "garrison state", i USA vilket Harold Lasswell varnat för ett halvsekel tidigare och som även president Eisenhower oroat sig för. I Sovjet kan detta dock kanske sägas ha blivit verklighet. En sak som däremot bör begrundas är militärens starka och ofta ledande roll inom teknologin och forskning och utveckling under 1900-talets andra hälft.¹⁰⁸

¹⁰⁵ Rosen, Steve, "Testing the Theory of the Military Industrial Complex", i *Testing the Theory of the Military-Industrial Complex*, red Steve Rosen, (1973), s 25

¹⁰⁶ Aspaturian, Vernon V., "The Soviet Military-Industrial Complex", i *Testing the Theory of the Military Industrial Complex*, red Steve Rosen, (1973), s 127

¹⁰⁷ Rosen, (1973), s 23ff

¹⁰⁸ Roland, (2001), s 47ff

Ett särskilt viktigt konstaterande är att det militärindustriella komplexets egen inre logik är tillräcklig för att avgöra stora införskaffningsprojekt. Det visar sig att den kritiska beslutspunkten för ett nytt vapenprojekt, då det övergår från utveckling till produktion, alltid passeras problemfritt när någon av de större vapenindustriernas produktionsband gapar tomma. När alltså ett nytt kontrakt fordras för att upprätthålla produktionen, sysselsättningen och vinsterna så infinner sig alltid lägligt just ett sådant. Ett fenomen kallat *the follow-on imperative*. Denna process fortgår liksom av sig själv, det militärindustriella komplexet genererar spontant nya projekt, något som inte minst förekommer i den amerikanska militära flygplansindustrin vilket ett av bidragen i boken visar.¹⁰⁹

4.

Under 1970 talets första år, vilka även var Vietnamkrigets sista, bibehölls ett relativt omfattande intresse för det militärindustriella komplexet i USA. Bland annat kom uppkomsten av komplexet att granskas och diskuteras liksom uppkomsten av själva de föreställningar som utgör fenomenet militärindustriella komplex.

Donald J Mrozek utmanar föreställningar om att uppkomsten av det militärindustriella komplexet på flygsidan i USA efter andra världskriget skulle ha drivits fram av de större flygplanstillverkarna och/eller av militären. Istället menar Mrozek att det var Trumanadministrationen som drev fram en integrering av flygplansindustrin i den nationella försvarsplaneringen. Trumanadministrationens militärstrategiska föreställningar innefattade att den amerikanska industriella kapaciteten, vilken erkänt var landets främsta och mest pålitliga vapen, nu genom bombflygets utveckling och atombombens tillkomst hade blivit mer sårbart och givits ett kortare andrum för mobilisering. Industrin skulle behöva vara närmast helt redo vid en konflikts uppflammande, vilket innefattade att forskning och utveckling skulle ha ägt rum samt att rätt sorts kapaciteter fanns för tillverkningen. För att åstadkomma detta ansåg Trumanadministrationen att en omfattande planering i fredstid var nödvändig. Den befintliga flygplansindustrin däremot upplevde vid tidpunkten för krigsslutet propåer i en dylik riktning som hot mot sin egen frihet och som statliga försök att tillskansa sig makt över dem. Först sedan flygplansindustrierna fått se sina planer på att ersätta de militära beställningarna med tillverkning av civila flygplan gå om intet och närmast drivit ett antal firmor till bankrutt så blev de mer villiga att inordna sig i Trumanadministrationens planering. Två år hade då gått från krigsslutet till det att man konstaterat att man överskattat den civila marknaden för flygplan.¹¹⁰

Tanken från Trumanadministrationens sida var att placera den amerikanska industrin i ett slags permanent beredskapsläge för militär tillverkning utan att för den skull allvarligt skada USAs ekonomi. Man försökte därför bland annat

¹⁰⁹ Rosen, (1973), s 23ff

¹¹⁰ Mrozek, Donald J., 'The Truman administration and the Enlistment of the Aviation Industry in Postwar Defense' i *The Business History Review*, Vol. 48, no 1, (Spring 1974), s 73-83

koppla samman civil och militär produktion; i flygfallet med förhoppningen att olika projekt skulle kunna fungera på båda områdena, såsom exempelvis transportplan, varigenom den civila sidan skulle ge draghjälp åt den nationella beredskapen.¹¹¹

Det fanns också ett dittills relativt oexploaterat fält av sammankopplingsbara intressen på lokal och regional nivå som Trumanadministrationens idéer skulle komma att vara behjälpta av. Då flygbaser i USA var mindre beroende av geografiska faktorer såsom exempelvis tillgång på kust och då flygplansindustrin ännu inte byggts ut till fullo, fanns det möjligheter för nya aktörer att göra sig gällande. Lokala och något mindre företagare såg genast en potential i statliga flygvapensatsningar och var närmast helt utan betänkligheter mot ett eventuellt inflytande som myndigheterna skulle få genom bland annat planering. Likaså såg politiker i delstater väster om Mississippi och på andra håll vid sidan av allfartsvägarna detta som en mycket stor möjlighet. Från centralt håll uppdragades även möjligheten att via satsningar få igång industrialisering på andra platser än den amerikanska östkusten, i första hand i de västra delstaterna och därigenom i någon mån minska skillnader mellan landsdelar samt även militärstrategiskt sprida ut vitala industrier. Efter ett tag insågs även möjligheterna att via riktade satsningar skaffa det egna partiet en bättre position i olika valkretsar. Sammantaget uppstod en efterfrågan efter flygmilitära satsningar och även ett stöd för tanken på ett statligt centralt inflytande över delar av näringslivet i det nationella försvarets tjänst menar Mrozek.¹¹²

Kontentan av Mrozeks resonemang var att ett militärindustriellt komplext byggdes upp i USA medvetet men kanske inte i alla delar konsekvensgenomtänkt. Det var konsekvensen som följde med av att lösa andra problem; problemet kring en demokratisk stat på freds- och krigsfot som löstes genom statlig planering och vad man skulle kunna kalla high-tech-isering av försvaret.

Mrozeks uppfattning bekräftas delvis i sin studie av branschorganisationen Aircraft Industries Associations (AIA) PR kampanj under åren 1943 till 1949 av Karen Miller. Miller analyserar i sin studie från 1996 hur AIA inför hotet av de militära beställningarnas abrupta upphörande vid andra världskrigets slut igångsatte en omfattande kampanj med hjälp av den kända PR-firman Hill & Knowlton för att vinna den allmänna opinionen och politiker för sin sak. Det visar sig att människors uppfattningar och känslor visavi flygplan, kärnvapen, politik och internationella händelser hade en betydligt större påverkan på opinionen och politikens utformning än vad PR-kampanjen hade. Kampanjens och Hill & Knowltons insatsers värde låg istället i att de sammanförde och länkade ihop olika grupper som hade intresse av ett starkt amerikanskt flygvapen enligt Miller. Genom att sammanföra dessa grupper och dra nytta av uppkomna inrikespolitiska och internationella situationer bidrog kampanjen till att göra flygsatsningar till en acceptabel lösning på försvars- och budgetproblemen.¹¹³

¹¹¹ Ibid., s 84ff

¹¹² Ibid., s 88ff

¹¹³ Miller, Karen, ”’Air Power Is Peace Power’ The Aircraft Industry’s Campaign for Public and Political Support, 1943-1949”, *The Business History Review*, Vol.70, No.3. (Autumn, 1996) s 297-327

5.

Engelsmannen Andrew Nahum har studerat den brittiska flygplansindustrin under efterkrigstiden. Det var en industri som byggts upp oerhört kraftigt under kriget och stod inför en relativt osäker framtid. Den brittiska flygplansindustrin var, även om den huvudsakligen bestod av privatägda företag, närmast helt kontrollerad och dirigerad av staten. Ministry of Aircraft Production eller MAP som det kallades var en del av statsförvaltningen och skötte så att säga fronten mot de politiska beslutsfattarna så att det inte uppstod eller behövde uppstå lobbying och påtryckningar av konstellationer av flygplanstillverkare och militärer. Alltihop så att säga internaliserades och något militärindustriellt komplex av den sort som uppstod i USA fanns inget utrymme för. Så kan man i alla fall uttolka Nahum som själv inte har diskuterat utvecklingen i civil-militära relationer. För flygindustrierna fanns både styrkor och svagheter i modellen – man slapp söka påverka självständigt och hade större garantier för sin finansiering, men drevs någon för flygindustrin negativ linje igenom från statens sida visavi MAP så var man mer försvarslös.¹¹⁴

6.

Militärindustriella komplex tycks vara ett fenomen, men hur skall de förstås? Och hur har de uppstått? Ovanstående skribenter som befattat sig med ämnet har presenterat något olika syn, och något olika svar på dessa frågor. Masako Ikegami-Andersson urskiljer i boken *The Military-Industrial Complex – The Case of Sweden and Japan* sex uttolkningar om vad militärindustriella komplex är; 1) maktelitmodellen, 2) den weberianska byråkratimodellen, 3) en marxistisk modell, 4) det teknoindustriella synsättet, 5) resursmobiliseringsmodellen samt 6) ”big science” mobiliseringsmodellen. De två sistnämnda kan ses som varianter på samma tema.¹¹⁵

I maktelitmodellen är det samarbetet mellan militären och vapenindustrin som är roten till det militärindustriella komplexet. Företrädare för det här synsättet hävdar ibland till och med, explicit eller implicit, att det militärindustriella komplexet kontrollerar regeringen. Komplexet är en relativt vag företeelse men det är skadligt för demokratin. Av ovan nämnda författare så hör förutom C W Mills även Harold D Lasswell hemma i maktelitsynsättet.¹¹⁶

Den weberianska byråkratimodellen lägger tonvikten på den statliga byråkratin, att det är byråkrater i försvarsdepartementet som vill expandera sitt inflytande och ansvälla sin verksamhet som konstituerar ryggraden i det militärindustriella komplexet. Utan att Ikegami-Andersson direkt uttalar det är dessa mycket lika de *budgetmaximerande byråkrater* som karaktäriserats av Niskanen med flera författare inom public choice skolan.¹¹⁷ I det amerikanska

¹¹⁴ Nahum, Andrew L., *World War to Cold War: Formative Episodes in the Development of the British Aircraft Industry, 1943-1965*, (2002), passim.

¹¹⁵ Ikegami-Andersson, (1992), s 6ff

¹¹⁶ Ibid., s 7f

¹¹⁷ Niskanen, William A., *Bureaucracy and Representative Government*, (1971), s. 36-42

fallet så har det inom det weberianska synsätt bland annat fokuserats på försvarsminister Robert McNamaras 'state management'-system under 1960-talet. Modellen menar till skillnad från det mer marxistiska synsättet att makten inte bara finns i ägandet i kontrollen av resurserna. Även här är MIC skadliga för samhället.¹¹⁸

Marxist modellen för militärindustriella komplex uppfattar företagens, industriernas, resurser som det bestämmande. Det är företagseliten som styr regering och militär, vilken är av essentiell vikt för kapitalismen. Den amerikanska militärmakten tjänar kapitalismen genom att upprätthålla ordningen hemma, repression, och genom att bekämpa socialismen utomlands, aggression. De gigantiska vapenkonglomeraten är tongivande inom det militärindustriella komplexet.¹¹⁹

Det finns några gemensamma drag i dessa tre synsätt; de baseras på och inriktas mot USA efter andra världskriget, de ser MIC som en specificerbar grupp människor med intressen i kalla krigspolitik och höga rustningskostnader samt att de fokuserar på inhemska aktörer som de avgörande för det militärindustriella komplexet, militären, byråkratin eller företagen.

Inom det teknoindustriella synsättet ses istället vapenindustriernas egen inre dynamik som det avgörande. Den ständigt ökande teknologiska komponenten i vapensystem, givet marknadsekonomins dynamik, militärens konservatism samt rigiditeten i statlig planering leder till vissa särdrag inom området och ger komplexet ett eget liv. Exempelvis är the follow-on-imperative som Steve Rosen et al bekräftade existensen av en viktig komponent. I viss motsats till marxisters uppfattningar ses MIC som dysfunktionella för en sund marknadsekonomi.¹²⁰

I resursmobiliseringsmodellen uppfattas det militärindustriella komplexet som ett system för att mobilisera resurser, en institution och inte som en grupp av aktörer i form av människor eller organisationer. I Paul Koistinens historiska studie över framväxten av ett militärindustriellt komplex i USA utpekar han ursprunget till detsamma som varandes något som hette War Industries Board, vilket upprättades under första världskriget för att åstadkomma central kontroll över en planerad ekonomi. Den relativt frekvent förekommande tolkningen att ett komplex uppstod som en biprodukt av upprustningen under andra världskriget avfärdas av Koistinen. Det man kallar för ett militärindustriellt komplex är istället en organiserad beredskap för snabb mobilisering, något som skett uppifrån utifrån principen om nationell säkerhet och ett militärt hot.¹²¹

Mrozeks ovan behandlade analys och uttolkning av den amerikanska flygplansindustrin under 1940-talets slut och 50-talets början går också att se som en variant av resursmobiliseringsmodellen, även om Mrozek placerar uppkomsten av ett amerikanskt militärindustriellt komplex i samband med ett medvetet agerande från Trumanadministrationens sida under det sena 1940-talet. Därtill är Trumanadministrationens agerande i Mrozeks uttolkning ett sätt för att ge-

¹¹⁸ Ikegami-Andersson, (1992), s 8

¹¹⁹ Ibid., s 8f

¹²⁰ Ibid., s 9

¹²¹ Ibid., s9f

nom planering i fredstid *kunna* mobilisera resurser i krigstid, men att upplägget även syftar till att spara pengar och inte föröda landets ekonomi i fredstid.¹²²

Andrew Nahums studie av förhållandena hos den brittiska flygplansindustrin under och efter andra världskriget visar att den form av militärindustriell organisering som funnits där skulle gå att klassificera som ett komplex till för att mobilisera resurser.¹²³

Den sjätte modellen, "big science" mobiliseringsmodellen, är även den som namnet antyder en resursmobiliseringsmodell. Men här finner man specifikt att det militärindustriella komplexets rötter återfinns i institutionen den moderna industrin och i "big science" som kräver storskalig resursmobilisering. Ett exempel som anförs är Manhattanprojektet för att ta fram atombomben. Till skillnad från det fjärde perspektivet, det teknoindustriella synsättet, ses inte forsknings och utvecklingskomponenten, den teknologiska komponenten, som något externt element utan här är den central och används medvetet för resursmobilisering.¹²⁴

7.

Frågan är hur man kan karaktärisera den svenska flygplansindustrin, om den uppvisar ytterligare egenarter i dylika avseenden, samt när och hur den formas i civil-militära och eller militärindustriella komplex termer.

Enligt Ikegami-Andersson så fanns det innan andra världskriget vapentillverkning i Sverige som höll världsklass inom områdena handeldvapen, kanoner och krigsfartyg. Det var privata företag som var ledande inom sina sektorer, såsom exempelvis Bofors. Under kriget däremot ökades det statliga inflytandet över försvarsindustrin. Det skedde en statlig intervention bland annat beträffande management och produktutveckling, därtill var den statliga kontrollen av vapentillverkningen strikt. När kriget tog slut så hade samarbetet mellan staten och de viktigaste vapentillverkarna slagit rot. Erfarenheterna från krigsåren och de institutionella arrangemangen fortlevde även sedan den krigsadministrativa ordningen avskaffats. Ikegami-Andersson, som i dessa resonemang lutar sig mot Ulf Olssons verk *The creation of a modern arms industry: Sweden 1939-1974* från 1977, menar att "a sort of the MIC was set up in Sweden"¹²⁵. Olsson menar att utvecklingen i Sverige under kriget påminde om den i Tyskland och USA. Den tekniska industrin mobiliserades och representanter från den, och även representanter från handeln, fick stort inflytande i de centrala anskaffningsmyndigheterna.¹²⁶ Efter hårt arbete, där ett antal svårigheter övervanns, lyckades man till slut vidga flaskhalsarna.

In the short term this means large Government orders for the engineering industry and an economic consolidation. In the longer term it probably

¹²² Mrozek, (1974), passim

¹²³ Nahum, (2002), passim

¹²⁴ Ikegami-Andersson, (1992), s 10f

¹²⁵ Ibid., s 71

¹²⁶ Olsson, Ulf, *The creation of a modern arms industry: Sweden 1939-1974*, (1977b), s 182

constituted a spring-board for the development of that industry during the post-war period.¹²⁷

Utvecklingen är lik den Koistinen presenterat och kan kategoriseras som en form av *resursmobilisering* vilken gav upphov till ett militärindustriellt komplex.¹²⁸ En annan, utländsk bedömare som Alex Roland menar däremot, något svepande, att länder som Israel och Sverige utvecklade egna militärindustrier för att konstruera vapen främst för eget bruk samt även för export i viss mån, men att de infrastrukturer länderna byggt upp i samband därmed dock inte kvalificerar för beteckningen militärindustriella komplex.¹²⁹

Olssons konklusion och utpekande av hur krigsutvecklingen kan förmodas ha påverkat den efterföljande utvecklingen är intressant och närmast uppfordrande till fortsatta undersökningar. Uttolkningen enligt Ikegami-Anderssons schema av situationen och utvecklingen i Sverige om att ett militärindustriellt komplex, eller ett embryo till ett dylikt, formerats till följd av resursmobilisering avser krigsåren. Frågan är hur den fortsatta utvecklingen efter kriget ska karaktäriseras.

IV. tidigare studier om svensk stridsflygplansindustri

Svensk stridsflygplansindustri har behandlats tidigare i främst fyra studier. De fyra studierna är Erik Norbergs avhandling *Flyg i beredskap* från 1971 där han behandlar tiden strax före och i början av andra världskriget. Klaus-Richard Böhmes bok *Svenska vingar växer* från 1982 där han studerar flygindustrin och flygvapnet från dess första stapplande steg fram till andra världskrigets slut. Ingemar Dörfer har ingående studerat Viggenprojektet i boken *SYSTEM 37 VIGGEN* utgiven 1973. Därtill har journalisten Johan Lindén i *JAS 39 Gripen: Den havererade stormaktsdrömmen*, 1991, behandlat JAS-projektet. Sistnämnda verk, som skulle kunna beskrivas som en debattbok, kommer ej vidare att beröras här.

Studierna har som indikeras ovan behandlat flygindustrin från 1910-tal fram till och med andra världskriget. Sedan blir det ett hopp till 50-talets sista år och 1960-talet med Viggenprojektet och därefter JAS-projektet under 1970-80-talet. Den tidsperiod då flygplansindustrins verkligen växer till, den period som även författarna till ovanstående verk utpekar som dess formativa period – från krigsslutet och tio år framåt – utgör en empirisk kunskapslucka. Beforskan­det av flygplansindustrin har dessutom företrädesvis skett utifrån ett militär- och säkerhetspolitiskt perspektiv. Dock har Bertil Wennerholm i boken *Fjärde flygvapnet i världen? – doktrinutveckling i det svenska flygvapnet i försvarsbesluten 1942-1958: underlag, beslut och genomförande i nationellt och internationellt perspektiv* från 2006, en vidarebearbetning av en uppsats vid Försvarshögskolan, behandlat doktrinutvecklingen hos flygvapnet 1941-1958 såsom den avspeglas i riksdagsbeslut och annan offentlig behandling. Boken berör perioden

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Ikegami-Andersson, (1992), s68-71

¹²⁹ Roland, (2001), s 48

mellan världskriget och 1960-talet men behandlar egentligen inte flygplansindustrin alls, varför jag endast omnämner den här.¹³⁰

1.

I Erik Norbergs studie är det flygvapnet som står i centrum. En av flygvapnets tidiga legendariska ledare, Torsten Friis, som var flygvapenchef 1936-1942 låter Norberg avgränsa studien i tid. Studien består av två huvudavsnitt, det första behandlar möjligheten att skaffa fram flygplan och motorer, det andra vad man sedan gjorde av denna materiel. Men allra först inleder Norberg med den doktrinhistoriska utvecklingen vilken han säger sig vilja koncentrera studien kring.

Norbergs redogörelse för flygvapnets uppbyggnad under trettioalet och in under andra världskriget skulle kunna sammanfattas som att det svenska flygvapnet byggdes upp på det sätt det gjorde tack vare den omskrivna italienska generalen Douhets idéer. Denne menade att ett flygvapen var avgörande i ett modernt krig och att detta huvudsakligen skulle byggas upp kring ett bombflyg, då bekämpning på marken från luften av fiendens flygstridskrafter, övriga militär och hemort var det mest effektiva. Mellan raderna går också att utläsa att denna uppbyggnad underlättades av att försvarsbeslutet 1925 rustade ner så att när det blev dags för upprustning tioalet år senare, 1936, utrymme för nytänkande stod mer fritt. Sedan hade dessutom 1930 års försvarskommission, vilken förberedde 1936 års beslut, i sin ansiktslösa oväld kommit fram till att det är bra med en inhemsk flygindustri med hänvisning till argumentet att det krävdes för upprätthållandet av en god beredskap i händelse av avspärrning. Den socialdemokratiska regeringen med Per Albin Hansson i spetsen ville enligt Norberg också bygga upp en svensk flygindustri av arbetsmarknadspolitiska skäl. Därtill såg landets storindustrialister i sin tur "... flygmaterieltillverkningen som ett tacksamt investeringsobjekt med goda utvecklingsmöjligheter."¹³¹ Norberg gör en rad påståenden som onekligen är intressanta och som har blivit till etablerade sanningar, men som ibland möjligen skulle kunna ifrågasättas.

Norbergs eleganta framställning bibringar i viss mån känslan av att det som sker är rationellt och att goda argument alltid funnits för den väg utvecklingen tagit. Hur det gick till mer konkret steg för steg lämnas något därhän. Norbergs fokus har varit att studera hur flygvapnet byggdes upp i samband med andra världskriget och hur dess strategi och doktrin förändrades, snarare än den svenska flygindustrins framväxt. Dock hänger dessa frågor ihop varför han också ägnar tid åt flygindustrins uppbyggnad och presenterar olika parters argument för denna, vilka här redovisats. Något Norberg tar fasta på beträffande flygplansindustrin är det ramavtal som träffades i samband med andra världskrigets utbrott; från statens sida för att försäkra sig om leveranser och från flygindustrins sida för att inte riskera att stå med oanvändbara investeringar.

¹³⁰ Wennerholm, Bertil, *Fjärde flygvapnet i världen? – doktrinutveckling i det svenska flygvapnet i försvarsbesluten 1942-1958: underlag, beslut och genomförande i nationellt och internationellt perspektiv*, (2006), passim

¹³¹ Norberg, Erik, *Flyg i beredskap: Det svenska flygvapnet i omvandling och uppbyggnad 1936-1942*, (1971), s42

Avtalet sträckte sig t o m 1946 och stipulerade bland annat ett beställningsprogram.

Norberg är också medveten om och öppen med de begränsningar han har i sin infallsvinkel och redogör för dem i inledningen:

Av skäl som dikteras av ämnesområde och forskningsekonomi har undersökningen koncentrerats till ovan angivna teman: doktrinen om flygets ställning och uppgifter, försvarsgrenens materiella och organisatoriska uppbyggnad, dess verksamhet under de första beredskapsåren samt de förändringar i organisation, sammansättning och funktion som erfarenheter av krigsutvecklingen och beredskapstjänsten ledde fram till. I enlighet med denna uppläggning bygger framställningen främst på material ur militära arkiv. Endast i begränsad omfattning har andra källor utnyttjats.¹³²

Norberg konstaterar också att just framväxten av en inhemsk flygindustri är något som verkligen förtjänar en egen studie, men att ”en uttömmande behandling av den rika problematik av företagsekonomisk, teknisk och arbetsmarknads-mässig art som detta tema rymmer skulle ha sprängt [denna] undersökningens ramar”.¹³³

2.

Klaus-Richard Böhme undersöker i sin bok *Svenska vingar växer: flygvapnet och flygindustrin* den svenska flygindustrins framväxt 1918–1945. Studien består av fyra delar. Den första behandlar flygvapnets organisation, personal och dess materialanslag från bildandet av flygvapnet som en självständig militärgren 1926 till krigsslutet 1945. Den andra delen behandlar den svenska flygindustrin från dess första stapplande steg på 1910-talet och fram till 1936, året för det försvarsbeslut som innebar en större upprustning i kontrast mot mellankrigstidens nedrustning. Del tre behandlar svensk flygindustri mellan år 1936 till 1945 och bygger främst på tre andra verk, nämligen generalmajor Nils Söderbergs memoarer, *Med spaken i näven*, från 1971, Erik Norbergs avhandling, som ovan behandlats, från samma år, samt Ulf Olssons bok *Upprustning och verkstadsindustri i Sverige under andra världskriget*, från 1973. Den femte och sista delen i Böhmes bok är en översiktlig internationell jämförelse som bygger på en rad utländska studier och bearbetningar.

När arméns och marinens flyg slogs samman och ett självständigt flygvapen bildades som en tredje försvarsgren i samband med 1925 års försvarsbeslut, låg främst statsfinansiella besparings-skäl bakom. I samband med nästa försvarsbeslut, 1936, då en upprustning såg ut att bli aktuell infann sig förhoppningar om nya stora försvarsbeställningar vilket väckte den svenska storindustrins intresse för flygplanstillverkning.

Enligt Böhme så fanns vid 30-talets mitt redan relativt tydliga insikter hos stat och militär vari problematiken kring en svensk flygindustri bestod; staten var

¹³² Ibid. s 9

¹³³ Ibid., s 9f

enda beställaren av stridsflygplan och därtill en beställare av begränsad storlek, det rådde en snabb teknisk utveckling på området, och man var relativt beroende av omvärlden. Slutsatsen var ungefär att beställningarna inte räckte till fler företag än ett, dvs att man måste acceptera någon form av monopol.

Men både Wallenbergkontrollerade ASJA och Wenner-Grenkontrollerade Bofors hade kommit relativt långt i utvecklandet av en flygindustri. Inte så långt att någon av dem imorgon dag kunde axla ansvaret för de militära flygbeställningarna, men tanken var att båda borde få chansen att effektuera en del av beställningarna.¹³⁴ Regeringen och flygförvaltningen tryckte därför på att de skulle försöka formera en gemensam förhandlingspart. Så skedde också i form av ett slags holdingbolag kallat AB Förenade Flygverkstäder (AFF), varunder de båda företagen skulle rymmas och gemensamt konstruera plan och sedan fördela beställningarna sinsemellan internt. När samarbetet sedan inte visade sig fungera verkade staten mot slutet av 1938 för en omstrukturering. Omstruktureringen innebar att ett företag, SAAB, enbart skulle syssla med flygplanstillverkning, eller närmare bestämt tillverkning av flygplanskroppar, och ett annat, Nohab Flygmotorfabriker AB, senare Svenska Flygmotor AB, enbart skulle syssla med flygmotorer. ASJAs, som sedermera blev Saabs, satsning på att tillgodogöra sig amerikanskt flygplansbyggnadskunnande, då främst skalkonstruktion av helmetallplan i aluminium, genom att anställa amerikanska konstruktörer under 1930-talets sista år, anser Böhme var en avgörande förutsättning för den framtida svenska flygplansindustrin.

Vid den internationella jämförelsen finner Böhme att Sverige liksom de övriga demokratiska västländerna lade statsfinansiella band på flygvapnets materialanskaffning och försökte hålla denna inom försvarsbudgetens ram. När väl kriget kom gjordes emellertid helt om då politikerna ville ha en snabb och enorm expansion av flygstriidskrafterna, något som trotsade allt vad planering hette. Till skillnad från USA, Tyskland och England fick man i Sverige nöja sig med inte allra bästa kvalitet och senaste prestanda. Vidare förekom debatt om flygindustrins koncentration och huruvida den skulle vara privat eller statlig även annanstans. I Frankrike nationaliserades 80% av flygindustrin 1936 och i England och USA framtvingades en koncentration av flygindustrin redan på 1920-talet.

Huvudbudskapet i den internationella jämförelsen är att USA skall ha varit överlägset främst beträffande flygplanskonstruktion alltsedan trettioåret och det avgörande för bedömandet av andra länders flygindustri är dessas förmåga att ta till sig av amerikanernas kunnande. Den svenska förmågan till just detta utpekar Böhme som den första av fyra faktorer som sägs förklara den svenska flygindustrins framgång. De andra faktorerna var flygindustrins koncentrationsgrad, SAABs styrka och den sista faktorn flygvapnets, från och med Torsten Friis ledningsperiod från 1934, tydliga och målmedvetna planering. Slutligen genomför Böhme en jämförelse med andra jämförbara mindre europeiska länder som haft embryon till flygindustrier, men där verksamheten mer eller mindre upphört. Det rör sig om Polen, Tjeckoslovakien, Holland och Schweiz. De

¹³⁴ Ibid., s 144

tre första ländernas satsningar avbryts av andra världskriget. Schweiz nedlagda flygsatsning förklaras däremot av schweizarnas bristande tilltro till sin förmåga att producera modern flygmateriel.¹³⁵

Böhmes mycket förtjänstfulla redogörelse för den svenska flygplansindustrin från 1910-tal till 1945 är både utförlig och detaljerad. Det som dock skulle kunna invändas mot Böhme är dels att han inte systematiskt försöker peka ut förklaringsfaktorer bakom flygplansindustrins utvecklingssteg och dels att även han ibland tar påståenden och föreställningar om industrins möjligheter och begränsningar för givna och låter de passera utan att ifrågasätta dem. Man kan då tendera att ex post inläsa någon form av mening bakom olika moment i händelseutvecklingen som inte nödvändigtvis behöver finnas där.

3.

I boken *SYSTEM 37 VIGGEN; Arms, Technology and the Domestication of Glory* behandlar Ingemar Dörfer tillkomsten av Viggenbeställningen i april 1968 och vägen dit. Förhållandet, spänningsfältet, mellan vetenskap/teknologi och politik utgör den ram inom vilken Viggenprojektet behandlas. Dörfer frågar sig retoriskt hur ett litet land som Sverige lyckas driva ett så stort utvecklingsprojekt som detta. Studiens upplägg mejslades fram under en seminarie serie vid Harvarduniversitetet tillägnad nationell säkerhetspolitik lett av Henry Kissinger vid 1960-talets mitt, alltså ungefär samtidigt med att Viggenprojektet utformades. En viss teoretisk ram och övergripande fråga utgör ett tema om utvecklingsstaten, eller *the scientific state*.

Som statsvetare är Dörfer med svenska mått mätt relativt ovanlig då han dels intresserar sig för politiskt spel, dels för att han tar sig an ett ämne på gränsen mot näringsliv och teknik där hela det svenska ekonomiska systemet hamnar i fokus. Båda företeelser som svenska statsvetare i gemen reflexmässigt skyr. Dessutom är han även något ovanlig då han diskuterar svenskt försvar, också det relativt tabubelagt.

Dörfer inleder sin historia om Viggens utveckling med att teckna bilden av hur försvarsbeslut utformas och vilka som deltar samt vilka resultaten blir. Aktörerna i centrum benämner han med John Kenneth Galbraiths ord *the technostructure*¹³⁶, vilken består av flygvapnet, flygstyrelsen och flygindustrin. Dessas framväxt skisseras därefter kortfattat med flyhänt hand och Dörfer konstaterar att den svenska flygindustrin redan från början var hopgift med det svenska flygvapnet. Han indikerar hur samarbetet såg ut – tekniker från KTH både i flygmaterielberedningen och på Saab med relationer sedan studietiden, sjuårsplaner, en tillverkare och banden till staten¹³⁷ – samt när hela modellen uppstod men föga mer om *hur* den uppstod. Den bild av bakgrunden han ändå tecknar är summarisk:

¹³⁵ Ibid., s 187-201

¹³⁶ Dörfer, Ingemar, *Viggen: Arms, Technology and the Domestication of Glory*, (1973), s 14 och 22

¹³⁷ Ibid., s 47ff

To sum up: in mid-century Sweden, defence was a routine political issue. Before the war the pattern of civil-military relations had been the same as in the United States: antimilitary ideology, low military political power, and high military professionalism. The war experience tempered this pattern but did not fundamentally change it. The traditional resistance of the Social Democrats had been broken by the shock of World War II. Because the rise of Hitler coincided with the coming to power of the Social Democrats in Sweden, the notion of building the welfare state and the notion of defending it became interchangeable. After the war the consensus remained, cemented by the shock of the Communist takeover in Czechoslovakia in 1948. Certain notions about the responsibilities of nonalignment were thus transformed into annual budget appropriations.¹³⁸

Dörfer tar den historiskt framväxta modellen som normalfallet inför Viggenprojektet vilket detta kunde modelleras mot och inleder undersökningen av dess utveckling under rubriken *Business as Usual 1955-1965*.¹³⁹

Hur såg då detta normalfall ut? Här menar Dörfer att det vid de flygmaterielbeställningar som 1948 års försvarsbeslut gav upphov till utkristalliserades ett visst förfarande vid svensk militär flygplansanskaffning. Men den bild han tecknar över hur det i "normalfallet" gick till utgår från en modell av amerikanen Don Price, modifierad något av europén Albert Wohlstetter samt av Ingemar Dörfer själv. Modellen vill se tre grupper som handhavande av olika skeden i ett stort projekt, nämligen administratörer, teknologer och politiker. Mot dessa grupper korresponderar vissa faser; planering, utveckling, produktion och operation där administratörerna har huvudansvaret för den första och sista, teknologerna om utveckling och politiker om produktionsfasen.¹⁴⁰

Dörfer börjar hos militären, som uppenbarligen räknas som administratörer i hans modell. Han ställer sig frågor om vilka som var 50-talets militärstrategiska spörsmål i Sverige? Jo, periferförsvar, kärnvapen (eller atomvapen som det kallades) och luftförsvar. Beträffande luftförsvar så hade SAM:s – surface-to-air-missiles – utvecklats till att bli ett verkligt alternativ till jaktflyg för luftförsvar av exempelvis städer. Dessutom hade Drakens skenande utvecklingskostnader gjort militären tveksam till om det skulle finnas resurser för att utveckla både ett attack- och ett jaktplan som ersättare för Lansén och Draken. Därmed föddes idén om att nästa plan skulle vara en enhetsplattform för båda dessa funktioner plus spaningsfunktionen. Beredskapen mot taktiska kärnvapenattacker mot flygfält gjorde dessutom att man ville ha plan med korta lyft- och landningssträckor så att förstärkta motorvägar skulle kunna användas som flexibla, decentraliserade miniflygbaser i krigstid. I besparingssyfte skulle planet endast ha en besättningsman, piloten, navigatören skulle istället ersättas av en dator.¹⁴¹

När militären väl bestämt sig drog en annan del av teknostrukturen igång; från administratörer till teknologer, med vilka Dörfer avser företagen:

¹³⁸ Ibid., s 35

¹³⁹ Ibid., s 83-144

¹⁴⁰ Ibid., s 19f

¹⁴¹ Ibid., s 88-98

[...] "mature corporations", no longer corporations dominated by entrepreneurs. As in the US their relationship to the government spelled harmony. In fact, given the predictability of the Swedish process most of the politicking concerned the minor contracts – SAAB after all *was* to get the airframe development, Svenska Flygmotor the engine, and, barring a technical failure, LME the radar, exactly as in the Draken case.¹⁴²

Grundstrukturen vid utvecklingen av ett svenskt stridsflygplan var alltså fast etablerad med ett intrikat system av ömsesidiga beroenden, lojaliteter, maktbalanser och delade förväntningar. Dörfer menar vidare att detta system kunde inte någon politisk kraft påverka, inte heller spelade det någon roll vilka politiker som satt vid makten i Kanslihuset. Uppgårelsen sedan gammalt var att Saab och SFA skulle upprätthålla en viss tillverkningskapacitet och staten skulle garantera beställningar som upprätthöll en viss verksamhetsnivå. Men fördyringarna i samband med bland annat Saab J35 *Draken* gjorde flygstyrelsen tveksam till att förnya kontrakten i den form de haft, där ett visst antal flygplan beställdes, samt att inkludera beväpning.¹⁴³

Ungefär samtidigt rörde det på sig bland politikerna. 1960 års försvarskommitté jämförde Viggenprojektet med en utveckling av Draken i attackversion. Något beslut fattades inte men medel för fortsatt utveckling av Viggen anslogs. Sedan militären äskat höga anslag gav 1962 års försvarskommitté dem i uppdrag att räkna på alternativa lägre försvarsanslag. Då dök exakta konsekvenser, liknande skräckscenarier, upp för varje besparingsnivå. Kommittén erhöll en särskild Viggenprojektpresentation 28 september 1962. Vid denna lovordades enhetsplattformen och flygvapnet tänkte sig ett vapen bestående av 42 skvadroner enbart utrustat med 831 Viggenplan av de olika typerna till år 1982. Politikerna, som ännu inte var helt vunnna för projektet lät FOA göra en extra tur med materialet, men militären inklusive FOA höll ihop kring projektet. Då det rymdes inom flygvapenbudgeten om siffrorna höll så erhöles grönt ljus i försvarsbeslutet i november samma år. Därtill hade Kubakrisen också ägt rum denna höst, vilket säkerligen öppnade för nya försvarsutgifter. En hake hade dock politikerna försökt klämma in, nämligen att kostnadsökningar skulle leda till ett färre antal flygplan.¹⁴⁴

Men två år senare uppstod en del tveksamheter kring Viggen på försvarsdepartementet. Problem hade uppstått hos Saab som huvudkontraktör vid utvecklingen och ledandet av utvecklingen av ett så stort och tekniskt komplicerat projekt. Dessutom hade redan efter ett år beräknade fördyringar på ca 15% per plan plus ökade utvecklingskostnader konstaterats. På försvarsdepartementet såg man sig om efter alternativ. Kanske ett utländskt plan? Men när dessa noga undersöktes ett efter ett fann man att de antingen inte svarade mot kravspecifikationen eller blev än dyrare per styck. Rekommendationen blev fortsatt Viggen. I mars 1964 inträffade något särskilt. I en ledare i den socialdemokratiska

¹⁴² Ibid., s 99

¹⁴³ Ibid., s 99ff

¹⁴⁴ Ibid., s 112ff

tidskriften *Tiden* drogs hela Viggenprojektet fram till allmänhetens beskådande under rubriken *En svensk Skyboltaffär år 196X?*.¹⁴⁵

Artikelförfattaren, Ingemar Ståhl, var en av en krets unga socialdemokratiska påläggskalvar som huserade i finansdepartementet och han hade ett par år tidigare invalts i en grupp med uppgift att studera försvarets roll i den svenska ekonomin. Det han kritiserade i Viggenprojektet var fler saker. Övergripande var att försvaret planerade en bättre version av 1950-talets flygvapen för 1970-talet. Felet med detta var att hotet höll på att skifta från stora strategiska höghöjdsbombplan till mindre och snabbare attackplan som opererade på låg höjd, och mot dessa var Viggen mindre effektivt. Vidare menade Ståhl att flygvapnet höll på att sjösätta en listig strategi för att binda fast landet för ett stort flygvapen; genom att bygga ett enhetsplan togs alla forsknings- och utvecklingskostnader initialt vilka därigenom var ”sunk” och därefter gjorde det rationellt att gå vidare med hela paketet där produktion av jaktviggen ingick. Istället föreslogs att en attackversion av Draken byggdes kompletterad med än mer missilutrustade luftförsvarsstyrkor till lands.¹⁴⁶

Ändå uteblev den offentliga debatt som kunde ha stoppat Viggenprojektet. Genom att tillsätta en granskningskommitté återfördes ärendet raskt till den slutna politikens sfär. När den socialdemokratiska riksdagsgruppen strax därefter skulle informeras om projektet satsade flygstyrelsen på en charmoffensiv och vann över Tage Erlander personligen för ett fortsatt Viggenprojekt. Ändå skulle det dröja till den 5 april 1968 då man kunde hålla presskonferens för att kungöra affärens undertecknande. Under dessa fyra år ältades Viggenprojektet i kommittéer där militären inte ens var representerad, samtidigt som dock utvecklingspengar höll igång projektet på något mer än sparlåga hos flygindustrin. Planet jämfördes och granskades hela tiden med den bakomliggande frågan om det inte fanns något billigare likvärdigt alternativ, såsom ett utländskt plan, som uppfyllde kravspecifikationerna. En gnagande misstanke hos politikerna var också att de, som man tyckte, höga kostnaderna kanske berodde på onödiga finesser. Men man var i ett litet land som Sverige hänvisad till ett fåtal militära experter som just var svenska militärer. Slutsatsen blev att Viggen ändå var billig. Ett intryck som förstärktes när ett stoppande av Viggen troligen skulle innebära att man avskaffade svensk flygindustri och i varje fall tappade de främsta flygteknologerna plus ställdes inför ett större antal arbetslösa.¹⁴⁷

Man åstadkom dock en stor sak med fördröjningen, avsiktligt eller oavsiktligt, nämligen att det blev ett mindre flygvapen för framtiden. Det berodde på ett par samverkande faktorer; dels hade den svenska flygindustrin en begränsad produktionskapacitet, som när det gällde Viggen uppskattade till 42 plan per år, dels hade flygvapnets plan en begränsad livslängd, så levererades inga plan under ett visst antal år så minskade flygvapnets storlek närmast med automatik.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Ibid., s 116ff

¹⁴⁶ Ibid., s 121f

¹⁴⁷ Ibid., s 124-184

¹⁴⁸ Ibid., s 176-191

Som synes av genomgången av de betydelsefulla studierna av den svenska flygplansindustrin så har perioden från starten och fram till och med andra världskriget behandlats i två studier, men ett glapp föreligger mellan krigsslutet och Viggenprojektet vid 1950-talets mitt som Dörfer studerat.

Både Norberg och Böhme har relativt breda infallsvinklar i sina studier där fokus omväxlande riktas mot flygvapnet, flygplansindustrin och regeringen. Dörfer å andra sidan utgår från ett specifikt flygplansprojekt men ser genom detta flygplansindustrin, militären och den politiska processen.

I studierna anges också, mer eller mindre explicit, vad som borde undersökas vidare. Norberg pekar på att en mer uttömmande studie av just framväxten av den svenska flygplansindustrin vore önskvärd.¹⁴⁹ Dörfer menar att en viss form för civilmilitära relationer, en slags *technostructure* som gränsar till ett militärindustriellt komplex, fanns i Sverige vid 1950-talets mitt även om han inte kan ge det skarpa konturer eller kan redogöra för dess tillblivelse, och anger tiden där det formeras till andra världskriget och decenniet därefter.¹⁵⁰

De olika utsagorna stärker mig i beslutsamheten att undersöka och försöka redogöra för den svenska flygplansindustrins utveckling steg för steg under perioden från de sista krigsåren och in på femtiotalet, och därvid ifrågasätta invida föreställningar. Vid de formativa steg som togs vid flygplansindustrins utformning, fanns det alternativa vägar? Hur såg de ut? Fanns det strukturella mönster i samarbetet mellan stat, militär och företag? Vilken form och styrka hade de? Hur uppstod de?

syfte i korthet

Syftet med den här avhandlingen är att *analysera* och försöka *förklara utvecklingsprocesser* för en militärindustriell verksamhet i gränslandet mellan företagande och politik. Utvecklingsprocesser är bredare än policyprocesser och beslutsprocesser, då de innefattar inte bara den diskursiva valprocessen runt ett fenomen, utan hela den verksamhet och de förhållanden som direkt påverkar utfallet. En dylik verksamhet kan antas vara mer känslig än utvecklingsarbeten i övrigt, och den ägde dessutom rum under en speciell tidsperiod för hela det svenska samhället, den omedelbara efterkrigstiden.

Huvudsyftet har angivits som att förklara *hur och varför den svenska militärflygplansindustrin överlevde och vidareutvecklades under de närmaste efterkrigsåren*. Vidare syften som studien vill lämna bidrag till är att förklara hur industrier uppkommer, och då särskilt hur militärindustrier uppkommer och utvecklas, liksom i förlängningen hur ett militärindustriellt komplex växer fram. Samt att frilägga de mekanismer som för historien framåt, och därtill att belysa hur den här studerade utvecklingen i Sverige vid 1900-talets mitt förhåller sig

¹⁴⁹ Norberg, (1971), s 9f

¹⁵⁰ Dörfer, (1973), s 47-58

till de större historiska utvecklingstendenserna i förhållandet mellan kapital och tvångsmedel.

I centrum står den svenska flygplansindustrin och då det är utvecklingsprocessen som ska analyseras är det relevant att sökandet dels utgår ifrån hur industrier uppkommer generellt, vilket kan utpeka undersökningsställen. Vapenköp är emellertid en angelägenhet för staten, det rör sig här om beslut av regering och riksdag, och därmed även om en *politisk beslutsprocess*. En del av syftet blir att undersöka *om och i vad mån aktörer kan påverka en process vid en avgörande formativ situation*, ett händelseförlopp av politisk signifikans och vad som senare blir till *nya institutionella mönster*.

Förutom att se i vilken grad aktörers spel och agerande samt drag som utmärker ett militärindustriellt komplex påverkar utfallet, riktas även intresset mot hur tillfälligheter och ren slump påverkar historiens gång inom strukturens ramar.

Svaret på avhandlingens syfte ska heller inte bara peka ut någon eller några faktorer, utan ska vara en kausalförklaring som skall redogöra för *hur det gick till*, steg för steg, relativt detaljerat så att frågan *varför* får ett så uttömmande svar som möjligt.

För att fånga in utvecklingsprocesserna i vidare bemärkelse studeras ett flertal områden som tillsammans ringar in dem. Områdena är; hur den svenska försvarsfrågan utvecklas 1944-1951, hur svensk militärdoktrin utvecklades vid krigsslutet, hur socialdemokraternas och regeringens försvarssyn utvecklades, hur Saab och dess projekt 1001 utvecklades, hur flygvapnet och flygförvaltningen utvecklades och hur dessas kontakter med den brittiska flygplansindustrin såg ut och utvecklades. Fyra forskningsfrågekomplex framfördes för att fungera som mer operationella konkretiseringar för undersökningen:

1. *Hur kunde Saab få fram state-of-the-art flygplan direkt efter kriget? Vilket inflytande hade flygvapnet och flygförvaltningen över Saab?*
2. *Mot bakgrund av hur försvarsfrågan hanterades och utvecklades i Sverige under åren närmast efter kriget, liksom landets säkerhetspolitiska inriktning vid transitionen från krigsåren med sin beredskap till efterkrigstiden, vilken var flygets roll däri? Hur utvecklades arbetet i den försvarskommitté som tillsätts 1945? Skedde förändringar i militär strategi och doktrin som förklarar en bibehållen alternativt ökad efterfrågan på stridsflyg, hur kan socialdemokraternas försvarssyn karaktäriseras, förändras den?*
3. *Är det möjligt och är det givande att se flyginförskaffandet som beslutsprocesser och hur kan de karaktäriseras?*
4. *Går det att tala om ett militärindustriellt komplex kring den svenska flygplansindustrin och hur såg det ut?*

Undersökningen koncentreras huvudsakligen till Svenska Aeroplan AB, Saab, när det gäller den svenska flygplansindustrin och ger motortillverkaren Svenska Flygmotor AB, SFA, samt de andra turbin- och motorfirmorna ett begränsat utrymme. Det sker av flera anledningar. Dels gäller det källsituationen; SFA

och dess efterföljare Volvo Aero har inget existerande/fungerande arkiv. Dels gäller det forskningsekonomi; tid, kapacitet och resurser är inte oändliga. Därtill kommer relevansen, vilken kan argumenteras vara något svagare, då SFA:s roll som licenstillverkare medförde en stabilare verksamhet om än av ett mer underordnat slag. När det gäller Saabs verksamhet koncentreras uppmärksamheten på den militära flygplanstillverkningen, även om den civila produktionen i samband med krigsslutet berörs och då särskilt när den har relevans för stridsflygplansproduktionen och bolagets inriktning. Däremot ägnas ingen uppmärksamhet åt den utvecklingsverksamhet på det militära raket- och robotområdet som Saab bedrev, den avgränsas helt bort. Främst för att verksamheten var av begränsad betydelse under den här undersökta perioden, både ekonomiskt och verksamhetsmässigt. Istället hänvisas till Mikael Nilssons studie *Tools of Hegemony* vari den svenska missilutvecklingen mellan 1945 och 1962 behandlas.¹⁵¹

en diskussion om källorna

Avhandlingens ambition beträffande källor har varit att basera den på handlingar från tiden; skrivelser, rapporter, PM, brev, protokoll, beslutsprotokoll, kontrakt, årsredovisningar, utredningar och propositioner, tidnings- och tidskriftsartiklar samt dagböcker.

I andra hand även på memoarer, och personers nedskrivna eller inspelade berättelser om vad som tilldragit sig vid tidigare tidpunkter.

Intervjuer med personer om vad som hände för att stort antal år sedan har jag försökt undvika. Det särskilt då minnen av någonting som det förflutit lång tid sedan riskerar att ha blivit påverkade av allt möjligt under mellantiden; hur den vidare händelseutvecklingen tedde sig, hur den tolkats i samhällsdebatten, vad andra berättat etc. Om de ändå har genomförts så har de huvudsakligen använts för att kontrollera framställningen, exempelvis samband, mönster och tolkningar av dessa, och inte för att bygga upp den. Helst därtill utifrån någonting bestämt med koppling till dåtiden som något dokument, tal eller artikel med vilken vederbörande haft beröring. På så sätt ställs ramar upp vilket minnet behöver överensstämma med. Det rör sig också bara om en enda mycket kort intervju.

Navet i den svenska flygplansindustrin under 1940-talet var flygförvaltningen, flygvapnets materielinförskaffningsmyndighet som senare gick upp i FMV. Det finns ett i volym omfattande arkivmaterial från flygförvaltningen och dess verksamhet i Krigsarkivets samlingar. Arkivet *Flygförvaltningen, Materielavdelningen, Hemliga arkivet*, är en stor samling. Materialet är dock i mycket av en mycket konkret och detaljerad karaktär; skaderapporter, korrespondens med Saab rörande motorventiler, bristen på och möjligheten att köpa in omfattande mängder tändstift från Italien etc. Det man skulle önska sig för i form av diskussioner, PM och mötesprotokoll från flygförvaltningens om hur de ser på anskaffningsläget, den tekniska utvecklingen och flygvapnets behov, lyser med sin

¹⁵¹ Nilsson, (2007), passim

frånvaro. Vad som framgått av samtal med krigsarkivarierna är att flygvapnet har gallrat hårt i materialet.¹⁵²

Trots detta har givetvis värdefullt material återfunnits i flygförvaltningens och flygvapnets samlingar i Krigsarkivet. Liksom Wilhelm Agrell påpekat så återfinns alltid några spår även sedan det rensats, då saker arkiverats på ibland oväntade platser.¹⁵³ En omfattande korrespondens mellan flygförvaltningen och Saab vid olika flygplansprojekt inklusive vissa konferensprotokoll mellan parterna har varit av stort värde. Likaledes med flygmotorfirmorna SFA, STAL och ALÅ. Därtill ramavtalsförhandlingar, vissa betalnings- och kontraktskonflikter och dylikt. Även attachérapporter och militärstrategiskt utredningsmaterial har varit av stort intresse. Och även om en ambition att gallra funnits, vilket tecken tyder på runt mer känsligt material, så har en del spår blivit kvar på platser där de kanske inte huvudsakligen har sin hemvist. Flygvapenchefens arkiv under Nordenskiöldepoken existerar men är närmast helt tomt. De övriga ledande gestalterna inom flygförvaltning och flygvapen under perioden har inte efterlämnat några egna arkiv i Krigsarkivet samlingar. Däremot har dåvarande chefen för flygförvaltningen Nils Söderberg givit ut en memoarbok 1971 betitlad *Med spaken i näven*, alltså drygt 25 år efter de i den här avhandlingen undersökta förloppen. Boken är innehållsrik, även om den är putsad på vissa ställen där det gått att kontrollera. De däri lämnade uppgifterna behandlas med större försiktighet än uppgifter som erhålles ur diarieförda arkivdokument. Även den dåvarande flygstabschefen, sedermera flygvapenchefen, Axel Ljungdahl har publicerat sina memoarer, *En flygofficers minnen* kom ut 1972. Problemet är att bristen på källmaterial närmast tvingar mig att begagna deras uppgifter. Men ambitionen har varit att alltid försöka kontrollera uppgifterna, eller åtminstone ramarna för uppgifterna, mot andra källor. Om Söderberg används ensam uttrycks detta också som regel direkt i texten.

Bristen på dagböcker och/eller fortlöpande dokumentation av skedet från flygvapnet, flygförvaltningen och dess ledande företrädares sida har fått mig att söka efter något som delvis kan ersätta dylika framställningar och ge hållpunkter. Jag har då snubblat över ett verkligt guldkorn på Krigsarkivet, överbefälhavare Helge Jungs dagbok. Den mycket detaljerade dagboken finns därtill i en maskinavskrift vilken denne själv låtit framställa och därtill granskat och rättat. Jung var överbefälhavare från 1944 till 1951 och var troligen den mest högt aktade ÖB Sverige haft. Dennes kontaktnät var brett inom stat, politik, press, näringsliv och kungahus för att inte tala om inom militären. Han var väldigt stridbar och han var från armén, vilket man får ta med i beaktande. Hans dagbok täcker närmast alla dagar, är som regel skriven samma dag, avvikelser

¹⁵² Den ansvarige för detta ska ha varit flygvapenchef Bengt G Nordenskiöld. Han var flygvapenchef mellan 1942 till 1954, således täckandes hela studiens tidsperiod och längre än någon annan flygvapenchef. Trots detta består hans arkiv i samlingarna av en närmast tom kartong med endast några klipp i. Hans föregångare, med en betydligt kortare ämbetsperiod vid ett mycket mindre flygvapen, har flera volymers i sitt arkiv. Därtill finns knappt några dokument alls att finna på Krigsarkivet undertecknade av Nordenskiöld, fler stöts på i brittiska arkiv.

¹⁵³ Agrell, Wilhelm, *Den stora lögnen: ett säkerhetspolitiskt dubbelspel i alltför många akter*, (1991), s 176ff.

anges, är detaljerad och tar upp samtliga personer han under dagen talat med eller om. Som överbefälhavare var han naturligtvis ansvarig för hela försvaret och de tre vapengrenarna. Allt större agerande rörande försvarsfrågor från vilken part i samhället de vara månede hamnade tämligen omgående i Jungs dagbok.

Jag har begagnat överbefälhavare Helge Jungs dagbok flitigt. Särskilt i avsnitten om 1945 års försvarskommitté och om 1948 och händelseutvecklingen framåt. Även i avsnitt direkt rörande flygvapnet och flygförvaltningens göranden och låtanden i stort, när källor brister. Som regel har jag försökt kontrollera Jungs uppgifter mot andra samtida uppgiftslämnare. Jungs dagbok var något han använde aktivt och medvetet som en återförsäkring för att kunna ha möjlighet att gå tillbaka och granska utställda löften, gjorda påståenden av politiker och andra i samband med allt rävspel som förekom runt frågor rörande försvaret. Dagboken var Jungs privata men kom att renskrivas på hans eget uppdrag när han avgått som ÖB. Ett exemplar i krigsarkivet är dessutom korrekturläst och rättat av honom själv. Dagboken var hemlig och har avhemligats först på senare år.

I dagboksgenren återfinns även Tage Erlanders dagböcker utgivna av sonen Sven Erlander. Erlanders dagbok har också varit för dennes eget bruk. Den nu utgivna versionen är närmast helt ocensurerad, endast namn på medarbetare som haft privata problem som inte haft någon som helst betydelse för samhällsfrågorna har utelämnats. Däremot har Tage Erlander själv ibland redan vid dagbokens tillkomst utelämnat viss politiskt känslig information, vilket jag kunnat upptäcka och som påvisas i framställningen. Någon fåtalig lucka till trots kastar dagboken ytterst värdefullt ljus över resonemang och episoder, även om allt som regel försökt jämföras med andra källor.

Från arbetarrörelsens arkiv, ARAB, the National Archives (tidigare PRO och FO) och Riksarkivet har material hämtats. Från ARAB om socialdemokraternas diskussioner i försvarsfrågan, vilka är oerhört knapphändiga. Från Riksarkivet om regeringsbeslut i försvarsfrågan samt bland annat de underlag som flygvapen och flygförvaltning inkommit med, liksom visst material rörande försvarsutredningarna. En del av sistnämnda material har endast återfunnits där trots att de av beteckningarna att döma borde finnas i flygvapnets egna samlingar i Krigsarkivet. The National Archives i Kew utanför London har varit en oskattbar källa där dels material rörande de brittiska affärerna återfunnits. Något anmärkningsvärt så har det återfunnits fler brev undertecknade av flygvapenchef Nordenskiöld här än i de svenska arkiven.

I Saabs arkiv i Linköping är situationen relativt likartad med den i Krigsarkivet. Även därifrån hade ju önskelistan upptagit interna PM, mötesprotokoll, ledningsdiskussioner och diskussioner bland chefskonstruktörerna. Men inga interna PM har återfunnits.

Däremot har Saabs historia kunnat belysas från Wallenbergarkiven där mycket bra material återfunnits. Dels Marcus Wallenberg Jrs (1899-1982)¹⁵⁴ arbets-

¹⁵⁴ Då Marcus Wallenberg Sr, "Häradshövdingen", inte figurerar i avhandlingen kommer Marcus Wallenberg Jr, "Dodde", härnå efter endast betecknas som Marcus Wallenberg. Undantaget om skrivningen förekommer i citat, samt i källförteckningen.

dagbok, vilken tyvärr slutar 1945, men också dennes korrespondens rörande Saab. Korrespondensen består i de viktigare brev Marcus Wallenberg själv valt att spara och de är primärt till bolagets VD Ragnar Wahrgren och Saabs styrelseordförande överståhållare Torsten Nothin. Därtill har en del PM rörande viktigare spörsmål och episoder återfunnits. Men den kanske betydelsefullaste Saabkällan är bolagets styrelsemötesprotokoll. Där dryftas alla stora spörsmål, diskussioner förs och beslut fattas. Ett betydelsefullt förhållande är att bolaget närmast delades av två ägargrupper; en grupp runt Enskilda banken och familjen Wallenberg och en västsvensk grupp runt Bofors. För styrelsemötenas vidkommande kan det misstänkas att denna delning lett till att det mesta av större vikt måste upp på bordet och diskuteras, men att det som inte nödvändigtvis var så betydelsefullt och någorlunda genomtänkt lämnades åt sidan. Saabs VD, Wahrgren, kom från ASJA och därmed Enskilda Bankens sidan. En del information och olika frågor dryftades därför först med Marcus Wallenberg.

Torsten Nothins kvarlämnade papper finns i Lunds universitetsbibliotek. Brev därifrån har används, men ger väldigt litet ledning beträffande försvarsfrågan och Saab. Nothin gav även ut en memoarbok, *Hågkomster*, år 1966 och i den behandlar han något försvarskommittéarbetet från 1949 och även Saab, sistnämnda dock ytterst knappt.

studiens struktur

Första kapitlet, I inledning, presenterar omedelbart avhandlingens undersökta fenomen, den svenska flygplansindustrins formativa moment efter krigsslutet, där industrin överlever, får ett uppsving och blir kapabel att tillverka moderna state-of-the art jetplan. Därefter presenteras utgångspunkter i form av ett antal förklaringsfaktorer för industrigrundande och industriell omvandling vilka brett anger ett avsökningsområde. Utsagor om beslut, valprocesser, beslutsprocesser, och möjligheter att påverka komplexa val diskuteras. Som ett teoretiskt grundat verktyg, tänkt att prövas att användas för att strukturera undersökningen samt för att uttolka dess resultat, utväljs en variant av soptunneteorin för komplext beslutsfattande av John F Kingdon. Därefter redogörs för fyra områden eller forskningssamtal till vilket studien kan tänkas bidra; svenska utvecklingssamarbeten, Sverige under kalla kriget, civil-militära relationer samt den svenska flygplansindustrins historia. En metateoretisk position stakas ut. Källäget presenteras och diskuteras.

Kapitel II tecknar bakgrunden till den undersökta tidsperioden genom att relativt detaljerat redogöra för svensk flygplansindustris utveckling från början av 1910-talet till mitten av andra världskriget. Åren närmast innan studiens undersökningsperiod behandlas något mer utförligt.

Kapitel III är studiens första empiriska kapitel och skildrar den kris som uppstår vid Saab 1944 i samband med nedläggningen av ett flygplansprojekt. Även Saabs inre problem presenteras. Kapitlet ger därigenom en utgångspunkt för den vidare studien. Förutom Saab så skildras även bolagets relation till flygförvaltningen, flygvapnets förvaltningsmyndighet, och illustrerar hur ett flyg-

plansprojekt tar form och utvecklas. Nästa kapitel, IV, är intresset mer inriktat mot flygförvaltningen och flygvapnet samt hur de förhåller sig till en ny teknologi som just är i antågande, jetdrift. Kapitel V fortsätter att följa Saab och tar vid där kapitel III slutade, men beaktande utvecklingen i kapitel IV. Kapitlet skildrar den mycket öppna och något osäkra väg som bolaget beträdde tiden närmast efter krigsslutet. En poäng är att just vandra med Saab dessa steg utan den ”färgning”, det man ser med kännedom om facit, utan det här skall vara en framlängeshistoria. Kapitel VI är en detaljerad vidräkning med det flygplansprojekt som kom att bli något av ett genombrott in i framtiden, mot tillverkning av flygplan av högsta modernitet hos Saab.

Kapitel VII ägnas åt att undersöka efterfrågan. Det är huvudsakligen inom två fält detta görs; inom militären och inom politiken. Finns det förändringar i militär strategi och doktrin som förklarar en bibehållen alternativt ökad efterfrågan på stridsflygplan? Förändras socialdemokraternas försvarssyn? Hur utvecklas arbetet inom den försvarskommitté som tillsätts 1945? Frågor av det här slaget står i fokus i detta kapitel. Även förklaringsfaktorn statligt stöd berörs, då det går att föreställa sig satsningar på svensk flygplansindustri från politiskt håll, utan att det nödvändigtvis är en försvarsförstärkning som är det huvudsakliga målet bakom en satsning.

I kapitel VIII sätts de olika pågående processerna från de olika arenorna som behandlas i tidigare kapitel samman och den pågående händelseutvecklingen ställs i centrum. Avhandlingen vrids från att ha varit tematisk till att bli kronologisk. Startpunkten är efter att 1945 års försvarskommitté lämnat ifrån sig sitt betänkande i november 1947 och det nya året 1948 står för dörren. Slutpunkten sätts till 1951. Det finns flera anledningar till att låta studien stanna 1951; en ny ÖB tillträder, försvarsministern avgår i samband med att den socialdemokratiska regeringen ingår koalitionsregering med bondeförbundet men framför allt att ett antal beställningar då placerats hos flygplansindustrin och ett påtagligt kliv har tagits.

Avslutningskapitel IX sammanfattar slutsatserna, sätter dessa i relation till utgångspunkterna, breder ut analyserna samt diskuterar slutsatserna i förhållande till de forskningssamtal som introducerats i kapitel I. Eventuella teoretiska implikationer presenteras och elaboreras liksom en utblick görs.

II. Bakgrund

svensk flygindustri 1910-1936

1910 byggdes det första flygplanet i Sverige. Hjalmar Nyrop och Oscar Ask som startat företaget *AB Nyrop & Ask* i Landskrona byggde planet efter fransk förebild och utrustade det även med en fransk motor; en 30hkr Farcot motor. Redan året efter gick de två skilda vägar men stannade båda i Landskrona där Ask 1913 bildade *Aeroplanvarvet i Skåne* med Enoch Thulin. Sistnämnde, uppbackad av diverse kända industrialister, köpte året efter ut Ask liksom även Nyrops båtvarv. Det nya namnet på företaget blev *AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik* och företaget hade 1918 en relativt omfattande anläggning med tre femvåningskomplex, materielprovningsanstalt, aerodynamiskt laboratorium, monteringshallar, motoravdelning och flygfält. Vid den här tiden fanns ytterligare två privata flygplanstillverkare i Sverige; *Svenska Aeroplankonsortiet* i Stockholm och Aviatikavdelningen vid *Södertälje Werkstäder*. Sistnämnda, vars tidigare tillverkning bla bestod av järnvägsmateriel, upphörde 1917 med sin flygplanstillverkning, men flygprofilen Carl Cederström som varit knuten till dess Aviatikavdelning var samma år med och startade upp *Nordiska Aviatik AB* med säte i Stockholm. 1916-17 påbörjade även *AB Scania-Vabis* i Södertälje flygmotortillverkning på licens. Första världskriget innebar ett visst uppsving för alla dessa tillverkare med ökad militär efterfrågan. *Nordiska Aviatik* blev leverantör till den vita sidan i samband med Finlands frihets- och inbördeskrig 1917-18. Men vid en leveransflygning till Finland havererade ett plan där grundaren Carl Cederström var en av dem som omkom varefter bolaget upphörde. När krigsslutet närmade sig var större delen av den svenska flygplansindustrin på det klara med att efterfrågan dels skulle minska samtidigt som utländska producenter från de krigförande stormakterna skulle vilja sälja sin överproduktion av prestandamässigt bättre plan till dumpningspriser. Så slutsatsen att svensk flygplanstillverkning i privat regi inte längre skulle bli lönsam och därför måste upphöra vid krigsslutet låg nära till hands. Den ende som tycks ha varit inställd på fortsatt produktion var Enoch Thulin men denne omkom själv i en flygolycka den 14 maj 1919. Senare samma år likviderades Thulins bolag och flygmaterieltillverkningen upphörde. Därmed ebbade den första vågen av privat flygplanstillverkning i Sverige ut.¹

Arméflyget hade 1913 flyttat till livgrenadjärernas övningsfält vid Malmen i Östergötland. I samband med det byggdes reparationsverkstäder vilka först var blygsamma men 1917 påbörjades även flygplanstillverkning där. Två av de ledande personerna i samband med flygplanstillverkningen var fil dr Ivar Malmer och ingenjör Henry Kjellson, som konstruerade åtminstone ett plan av totalt 13 flygplanskonstruktioner vid verkstäderna och bland flygarna knutna

¹ Kindberg, Nils PA, "Svensk flygindustri genom tiderna I" s 149-176 i Tekniska museets årsbok *Daedalus*, Stockholm, (1965), passim

till Malmen fanns Nils Rodéhn, Fredrik Adilz och Axel Ljungdahl. När svårare mekaniska arbeten behövde utföras såsom exempelvis avancerad svetsning och fjäderreparationer vände man sig till den närbelägna verkstadsindustrin *AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ)* vid Tannefors närmare Linköping. Då ASJ på det viset tillgodogjorde sig erfarenheter av flygplan beslutade de sig för att själva uppta flygplanstillverkning 1930. Chefen för aeroplanavdelningen vid tidpunkten, Sven Blomberg, konstruerade bolagets första plan *ASJA Viking* tillverkat i två exemplar, ett lätt kabinplan för civilt bruk som med en 145 hkr Walter stjärnmotor gjorde 160 km/h. Konstruktör Bo Lundberg byggde en förbättrad version något år senare. Vid 1930-talets mitt tillverkade ASJA ett par brittiska plan, Hawker Hart och Tiger Moth, på licens i något större serier om 20-40 plan.² Även marinen och dess marinflyg startade flygplanstillverkning 1917 vid Galärvarvet i Stockholm.

Ett par år senare, när första världskriget tagit slut, startade några tyska flygplanskonstruktörer och flygplansfirmor verksamhet i Sverige då de av Versaillesfredens bestämmelser blivit förhindrade att ägna sig åt flygplansproduktion i sitt hemland. Ernst Heinkel Flugzeugwerke A.G. startade 1921 *Svenska Aero AB* på Lidingö intill Stockholm där konstruktören Carl Clemens Bücker installerades som ledare. Firman samarbetade redan från början med marinförvaltningen och tillverkade tyska militära flottörförsedda plan åt dem. Den österrikiske flygplanskonstruktören Edmund Sparrmann kom också till Sverige och samarbetade först med arméflygets verkstäder på Malmen, grundade därefter *Nordiska Phoenix AB* i Göteborg tillsammans med Gösta Fraenkel och startade själv 1932 *E. Sparrmanns Flygplansverkstad* på Lilla Essingen i Stockholm. 1925 grundade tyska Junkers via bulvaner, bland andra Carl Florman, *AB Flygindustri* i Limhamn utanför Malmö. Från början var *AB Flygindustri* en monteringsfabrik för flygplan med i Tyskland tillverkade delar, men successivt kom även produktion av komponenter i gång i Sverige. Det var helmetallplan av Junkers patenterade veckade duraluminium med balkkonstruktion och fribärande vingar som byggdes. Både civila och militära modeller tillverkades och planen från *AB Flygindustri* exporterades över hela världen.³

*

Under de första två decennierna var det plan av trä, stål och segelduk som byggdes efter franska och tyska modeller i Sverige. Under 1910-talet mer trä och mindre stål och under det följande decenniet det motsatta. Påfallande är också att tidigare tillverkare av produkter som järnvägsmateriel och båtar var bland dem som startade upp flygplanstillverkning. Inte särskilt underligt då den typen av produktion får anses närliggande, vilket även säger något om flygplansutvecklingsnivån och flygplanstillverkningen vid tiden.

I samband med första världskrigets slut upphör närmast all flygplanstillverkning i Sverige i privat regi. Något som sammanhänger med två förhållanden.

² Ibid s. 168–176. Kindberg, Nils PA, ”Svensk flygindustri genom tiderna II” s 43-74 i Tekniska museets årsbok *Daedalus*, Stockholm, (1966), s. 59ff

³ Kindberg, (1966) s. 44–70

Produktionen har varit militärt inriktad och efterfrågan väntades nedgå vid krigets slut samtidigt som stormakterna kunde förväntas bjuda ut överskottsmateriel till mycket låga priser. Ett annat förhållande var att flera betydelsefulla flyggestalter tragiskt gick bort vid flygolyckor ungefär samtidigt, något som illustrerar dessa industriers personberoende. Det var en snäv krets människor som ägnade sig åt flygning och flygplan under aviatikens första decennier, och de var genomgående entusiaster med en i många fall äventyrlig läggning. Deras livslängd kanske heller inte blev den längsta men de som överlevde kom ofta att bli kvar inom flygsektorn under lång tid och i omväxlande roller; ett slags flygetablissemang eller flygnätverk med kopplingar och kontakter.

Det som blev kvar av flygplanstillverkning även efter första världskriget var militärens egna verkstäder; flottans och arméns flyg med huvudsaklig hemort i Stockholm respektive i Östergötland. Just den geografiska närheten till sistnämnda medförde att en annan mekanisk firma, *Järnvägsverkstäderna*, drogs in i flygsammanhang vilket gjorde Linköping till en flygort.

Utmärkande för flygplanstillverkningen i Sverige under de tre första decennierna var också att det i stor utsträckning rörde sig om licenstillverkning, av både plan och motorer men mer av motorer. Från början var det mycket franska konstruktioner som tillverkades men sedan blev det mer engelska och tyska. Det tyska inflytandet blev också påtagligt av att tyska konstruktörer etablerade firmor och tyska tillverkare etablerade dotterbolag i Sverige.

AFF, Saabs tillkomst, ramavtal – en industristruktur tar form

I 1930 års försvarskommissions betänkande finns tydliga idéer och önskemål om att satsa på en inhemsk flygindustri. Det fanns redan relativt tydliga insikter vari problematiken kring en svensk flygindustri bestod: staten var enda beställaren av stridsflygplan och därtill en beställare av begränsad storlek, det rådde en snabb teknisk utveckling på området, och man var relativt beroende av omvärlden. Slutsatsen var ungefär att beställningarna inte räckte till fler företag än ett, dvs att man måste acceptera någon form av monopol.⁴ Dittills hade både flygvapnets egna verkstäder, ASJ, Götaverken och Sparmanns byggt plan, vilka dock var undermåliga i jämförelse med den prestanda stormakternas samtida plan hade. Ett framstående argument för en inhemsk flygindustri som användes var hotet om avspärrning, som argument för koncentration angavs att de fåtaliga konstruktionsingenjörerna inom landet inte borde splittras upp på fler tillverkare. Det fanns också två möjliga anskaffningstempon; det ena beständes av engångsanslag och snabb införskaffning, det andra av årliga, konstanta anslag och successiv anskaffning. Sistnämnda förhållningssätt var det som bäst möjliggjorde upprätthållandet av en inhemsk flygindustri. Det var också det som rekommenderades.⁵ Hur försvarskommissionen kom till dessa slutsatser är dock okänt.

⁴ Böhme, Klaus-Richard, *Svenska vingar växer: Flygvapnet och flygindustrin 1918-1945*. (1982), s 144

⁵ *Ibid.*, s 39f

Utifrån militärens, flygvapenledningens, och mer precist flygförvaltningens perspektiv, var det inte lika klart som från politikernas om man skulle importera eller låta tillverka vid en inhemsk industri. En hel del allmän optimism och uppmuntran av inhemsk flygplansproduktion uttrycktes från flygvapnets sida men samtidigt fanns tvivel. När det kom till konkreta beställningar var det dock import och därefter licensproduktion man tänkte sig, då någon inhemsk leveransklar industri inte fanns i sinnevärlden.⁶

Högt på flygvapnets önskelista vid trettioalets mitt fanns tunga bombplan i enlighet med dåtidens flygmilitära doktrin⁷. För att hålla de tidtabeller som uppställts i försvarsbeslutet var import helt nödvändig. Frågorna var vilket plan, varifrån? Två huvudsakliga alternativ utkristalliserades: Handley Page från England eller Junkers från Tyskland. Flygvapnet var böjt åt det tyska Junkerplanet⁸ på prestandagrunder emedan regeringen med statsminister Hansson och försvarsminister Vennerström i spetsen på politiska grunder verkade för det engelska alternativet.⁹

Det rörde dock på sig inom den svenska flygindustrin efter att försvarskommittén öppnat upp för en skyddad hemmamarknad för stridsflygplan.

Under våren 1936 kom det framstötta från Wenner-Gren med intressen i Bofors och NOHAB, från Wallenberg med Svenska Järnvägsverkstäderna, från representanter för Götaverken och från Ax:son Johnson. Om Wenner-Gren fick myndigheternas stöd skulle all väsentlig tillverkning koncentreras till en enda koncern. NOHAB, Nydqvist & Holms dotterföretag, svarade för den svenska flygmotorproduktionen, och på Bofors framställde man allehanda delar och tillbehör till flygplan. En långt driven koncentrerings hade man också förespråkat i försvarskommittén. På detta sätt skulle man bäst kunna utnyttja det ringa antalet erfarna konstruktörer. Å andra sidan hade Svenska Järnvägsverkstäderna erfarenheten. Vid denna tid var man bla i färd med att framställa lätta bombplan till F4.¹⁰

Enligt en sentida intervju med generalmajor Nils Söderberg, då chef för flygförvaltningen,¹¹ skall Per Albin Hanson vid ett möte med försvarsminister Janne Nilsson och flygvapenchef Torsten Friis den 9 december 1936 ha uttalat sig för en koncentrerings/monopolisering av inhemsk flygplanstillverkning.¹² En knapp vecka senare hölls ett större möte hos statsministern med regeringsföreträdare, flygvapnets ledning och representanter för Bofors/NOHAB, Järnvägsverkstäderna och Götaverken där industriföreträdarna enligt utsago uppmanades att ”komma överens om” en lösning under enhetlig ledning.

Både Wallenbergkontrollerade ASJA och Wenner-Grenkontrollerade Bofors hade kommit relativt långt i utvecklandet av var sin komplett flygplansindustri.

⁶ Ibid., s 40ff

⁷ Se Norberg, (1971), s 30

⁸ Kan ha tillverkats hos *Svenska flygverkstäder* i Limhamn vilket ägdes av tyska Junkers.

⁹ Norberg, (1971), s 56-69

¹⁰ Ibid., s 42

¹¹ Ibid., s 251

¹² Ibid. s 42f

Inte så långt dock att någon av dem samma dag hade kunnat axla ansvaret för alla militärens flygbeställningar. Tanken var emellertid att de olika företagen borde få chansen att effektuera någon del av beställningarna.¹³ Förhandlingar vidtog vilka i slutändan resulterade i att Järnvägsverkstäderna och NOHAB gemensamt fick kontraktet på samtliga 130 flygplan som skulle beställas i april 1937 genom ett nyuppsatt bolag, ett slags holdingbolag, kallat Förenade Flygverkstäder som med prefixet AB framför kunde förkortas AFF. Under detta namn skulle de båda företagen rymmas och gemensamt konstruera plan och sedan fördela beställningarna mellan sig internt. Götaverken valdes därmed bort och AFF gavs i praktiken monopol. Monopolsituation föranledde staten att införa regleringar av priset i kontraktet. Bofors och NOHAB sidan av företaget bildade i samma veva Svenska Aeroplan AB (SAAB) av sina delar som då utgjorde den ena halvan, Wenner-Gren halvan, av AFF.

Det har spekulerats i vad flygvapnet och regeringen skulle få ut av monopolet; för flygvapnet skulle detta leda till möjligheten att snabbt få fram flygmateriel, emedan den socialdemokratiska regeringen skall ha sett det som en Keynesiansk stimulanspolitik för att få fram fler arbetstillfällen, alternativt som ett sätt att med statlig hjälp se till att resursutnyttjandet i den privata sektorn inte stagnerade. Riksdagsoppositionen i form av högern var kritisk till flygmonopolet, men avstod från vidare agerande. Detta skall ha skett efter att de personligen hade lugnats vid ett möte med flygvapenchefen Torsten Friis.¹⁴

Inom det gemensamma monopolbolaget AFF fortsatte dock både manövrerandet och konkurrerandet. Någon gemensam konstruktionsavdelning blev det aldrig utan Wallenberg och ASJA arbetade enträget på att förstärka den egna konstruktionsverksamheten genom att lära från USA, som i många tekniska avseenden var världsledande. Det skedde på två sätt; dels genom licensproduktion av amerikanska lågvingade monoplan av skalkonstruktion i lättmetall och dels genom värvandet av amerikanska flygingenjörer till konstruktionsavdelningen i Linköping.¹⁵ Hos det gemensamma bolaget AFF uppstod det också ideliga förseningar och priset skenade dessutom iväg. Exempelvis så fick den andra uppsättning Junkersbombplan som Flygvapnet istället för att importera lät licenstillverka hos AFF ett styckpris på 440.000 kr i jämförelse med det tysktillverkade originalets 284.000 kr per plan.¹⁶

Under 1938 började därför i första hand flygvapnet och flygförvaltningen tänka om och försökte få med sig regeringen på att åter stimulera inhemsk konkurrens vid konstruerandet av ett nytt bombplan, varigenom Götaverken, som inte helt givit upp sina flygplanstillverkningsplaner, återigen skulle komma med i spelet.

*

¹³ Ibid., s 144

¹⁴ Ibid., s 43ff. Det Norberg stöder sig på är dock allmänna källor om 30-talets ekonomiska politik utan specifik anknytning till fallet flygindustrin.

¹⁵ Ibid. s 138-148

¹⁶ Ibid. s 48

Den 29 augusti 1938 föreslog Torsten Nothin, överståthållare och styrelseordförande för AFF, Marcus Wallenberg att ASJA i Linköping och SAAB i Trollhättan fullt ut skulle slås samman till ett bolag. Argumenten för en sammanslagning var att i ett verkligt sammanhållet bolag så skulle mycket dubbelarbete kunna undvikas vilket skulle vara billigare. Men den huvudsakliga anledningen till förslaget var att den nuvarande samarbetsformen inte fungerade särskilt väl. Förutom tvister om faktureringen, så hade man som ovan nämnts inte lyckats slå samman de två konstruktionskontoren, något som riskerade att leda till undermåliga resultat som i sin tur skulle orsaka flygförvaltningens missnöje och därmed få dem att överväga andra alternativ såsom flygplansproduktion i egen regi. Vidare riskerade sprickorna att leda till öppen konkurrens mellan Saab och ASJA sidan med förödande konsekvenser för lönsamheten.¹⁷

Nothin hade tänkt att det skulle gå till som så att en opartisk värderingsnämnd skulle värdera de respektive bolagen och att därefter det ena skulle göra en nyemission av sådan storlek att det andra skulle kunna sväljas, varigenom båda parter blev aktieägare i ett och samma bolag med de proportioner som värderingen utvisade. Skulle någon part senare vilja dra sig ur så skulle denne vara förbunden genom avtal att antingen sälja sin del till den andra parten eller köpa dennes del. Nothin hade inte heller utförligt diskuterat frågan med Wenner-Gren sidan, men uttalat idén. Såsom chef för det sammanslagna bolaget tänkte sig Nothin Ragnar Wahrgren.¹⁸

Marcus Wallenbergs Jr reaktion kan inte beskrivas som odelat positiv. Han påpekade omgående att ASJA sidan skulle kräva ersättning för goodwill då ju ASJA bättre övervunnit ”barnsjukdomar” och fått igång en effektivare produktion. Dessutom påpekade han att Wallenbergssfären hade ett bättre rykte på börsen än Wenner-Gren vad nyemissioner anbelangade samt att vid konkurrens så kom framgången an på hur man skötte sig.¹⁹ Nothin framhärdade och vidhöll att fördelarna av en sammanslagning skulle överflygla även felvärdering i miljonklassen till någon parts nackdel.²⁰

I oktober möttes Torsten Nothin och Marcus Wallenberg på nytt. Nothin tog igen upp frågan om sammanslagning mellan ASJA och SAAB och meddelade att han dryftat frågan med Axel Wenner-Gren som visat sig intresserad. Nothins argument för sammanslagning var att slitningar mellan flygförvaltningen och bolagen skulle kunna få förstnämnda att överväga att starta produktion i egen regi. Ett ihopslaget bolag skulle kunna konstruera bättre plan och därmed göra flygplansproduktion i egen regi mindre attraktivt för flygförvaltningen underströk Nothin på nytt. Därtill skulle en enda konstruktionsavdelning bli mer kostnadseffektiv. Överhuvudtaget så ville Nothin se en stark privat flygplansindustri och inte en statlig. Dessutom framfördes återigen argumentet att det med två bolag riskerade bli en förödande konkurrens.²¹

¹⁷ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 29/8, s 1ff

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

²¹ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 12/10, s 122f

Mot allt detta genmålde Wallenberg att vid konkurrens gick den dugligaste vinnande ur striden, att flygförvaltningen knappast skulle sluta pruta och krångla med ett sammanslaget bolag som motpart, samt att det inte vore ”angenämt” att samarbeta med Wenner-Grensidan då deras förtroende på marknaden var mindre och dess VD, Dellner, opålitlig.²²

För att ta viss luft ur det sistnämnda undrade Nothin om ytterligare intressenter skulle förbättra situationen, något Marcus Wallenberg inte ville utesluta. Wallenberg gick med på att fundera något vidare och därefter återkomma.²³

Under senare delen av oktober 1938 dryftade Marcus Wallenberg förslaget om samgående med sina direktörer och förtrogna inom ASJA. Ragnar Wahrgren, VD, ville inte ha en sammanslagning om det skulle leda till en minoritetsställning för ASJA.²⁴ Oscar Gullander, F. G. Liljenroth och August Nachmanson var däremot försiktigt positiva. Liljenroth hyste inga betänkligheter alls inför en monopolställning, utan menade att riskerna snarare låg i att avvisa Nothins propåer. Marcus Wallenberg själv var dock negativ till samgåendeplanerna och menade dels att tidpunkten inte var lämplig och dels att han inte ville hamna i minoritet.²⁵

Den 3 november besökte Wallenberg Nothin och meddelade att han inte önskade en sammanslagning. Det han främst anförde emot var, som han sade, industriella skäl; att flygverkstaden låg mitt inne i järnvägsverkstädernas övriga verkstad, att värmecentralen var gemensam mm. Men även att han inte ville samarbeta med Dellner. Dock, om nationella försvarsbehov krävde ett samgående av flygplansindustrierna så var Marcus Wallenberg beredd att sälja sin del. Däremot, som ett slags motbud, förklarade sig Wallenberg sig villig att bygga ut ASJAs kapacitet rejält om de två industrigrupperna fick fortsätta som förut. Nothin ville dock se en sammanslagning och detta just under Wallenbergsidans ledning. Nothin drog på nytt upp att staten kanske skulle få för sig att starta egen tillverkning om inte verksamheten inom den privata industrin blev bättre och effektivare, vilket just ett sammanslaget större företag skulle borga för.²⁶

Marcus Wallenberg replikerade att:

[...] med den ofria press, som för närvarande finns i landet, en sammanslagning mellan våra två företag skulle bli oerhört kritiserad och skulle antagligen leda till antingen att Staten uppförde en fabrik eller att någon annan gjorde det. N.[Nothin] hade inte tänkt detta och var böjd att ge mig rätt för den risken. N.[Nothin] förstod, att man fick vila på hanen. Skulle emellertid tala med Per Albin och ville, att jag eller någon annan skulle söka upp P. A. och höra hans planer.²⁷

²² Ibid.

²³ Ibid.

²⁴ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 17/10, s 136-138

²⁵ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 22/10, s 153

²⁶ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 3/11, s 179f

²⁷ Ibid.

I december gör Marcus Wallenberg tillsammans med Torsten Nothin och sina ASJA direktörer ett besök i Trollhättan hos Wingquist, Dellner, Frenne och Sparre. Under detta låter Nothin meddela att regeringen och den allmänna opinionen (!) skulle acceptera ett sammanslaget bolag, i närmast monopolställning. Och Wingquist låter meddela Wallenberg att Dellner – vid en eventuell sammanslagning – skulle vara kvar enbart på Nydquist & Holm (NOHAB). Därmed hade motståndet, eller i varje fall vissa av de av Wallenberg anförda invändningarna, mot en sammanslagning reducerats. Man överenskom att mötas igen i januari 1939.²⁸

Den 21 december 1938 var det styrelsesammanträde i ASJA. Där beslutades, mot bakgrund av att Wingquist lovat sysselsätta Dellner på enbart NOHAB framgent, och att det från Nothins och troligen statsministerns sida fanns ett starkt intresse av ett ”kraftfullt bolag”, att fortsätta förhandlingar med sikte på en sammanslagning. Men det var två saker som det skulle strävas efter i sammanhanget; för det första att ASJA sidan hade ledningen över det sammanslagna bolaget och för det andra att allmänhetens, aktiemarknadens, möjlighet att delta i bolaget skulle bevaras.²⁹ En omsvängning således till förmån för ett sammanslaget bolag om än under vissa förutsättningar hade därmed skett.

Redan dagen efter nyårsdagen, den 2 januari 1939, träffades Ragnar Wahrgren och Marcus Wallenberg för att diskutera värderingen av ASJA, samt principer för sammanslagningen. Bolaget rent fysiskt värderade de efter avdrag av skulder till ca 4 miljoner kronor och därtill kom värdet av de beställningar man för närvarande har, ca 1,2 miljoner. Själva sammanslagningen vill man genomföra som så att Linköping sväljer, ”absorberar”, Trollhättan. Detta för att man ansåg sin rörelse mer rullande och för att Wahrgren skulle kunna bli chef. Med sammanslagningen tänkte man sig också en utbyggnad:

Samtidigt med sammanslagningen bör utvidgning äga rum, varigenom kapaciteten ökas från 50+50+150=250. Förutsättningen är statsmakternas inställning och en bottenorder på ett visst antal plan under ett visst antal år efter en viss formel baserad på självkostnad + förslagsvis 10% vinst. Förmodligen även önskvärt utbygga tillverkningen av civilflygplan kombinerad med utbildning av piloter. I syfte stimulera detta föreslog jag till W. att staten skulle intresseras för försäkringsfond för flygplan.³⁰

Flera smärre samtal och möten hölls, både inom ASJA och mellan bolaget och SAAB, där värderingar av bolagen och principer diskuterades. Då Sven Wingquist och Marcus Wallenberg den 17 januari diskuterade sammanslagningen framkom att Boforssidans värderade goodwillen, vilken skall förstås som inrestående vinster och beräknade faktiska vinster i orderstocken, i enbart motorfabriken till 1,7 miljoner. Detta föranledde Wallenberg att föreslå en sammanslagning av enbart flygplansavdelningarna, och alltså lämna motortillverkningen åt sidan.³¹ Något som Wingquist kunde tänka sig gå med på, vilket det också

²⁸ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 16/12, s 275

²⁹ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1938, vol 1, 21/12, s 280f

³⁰ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1939, vol 2, 2/1, s 290f

³¹ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1939, vol 2, 17/1, s 312

senare träffades en överenskommelse om. Under resten av januari och under februari fortsatte förhandlingarna.

Även utan motortillverkningen så var Boforssidans anläggningar och tillgångar mer värdefulla, med ett totalt värde på ca 6,5 miljoner kronor. Då idén var att genomföra sammanslagningen till lika delar behövde Wallenbergsidan komma upp i värde. Som tidigare nämnts var värdet på ASJAs tillgångar ca 4 miljoner plus 1,2 i goodwill/vinster i produktionen, dvs totalt 5,2 miljoner och följaktligen 1,3 miljoner mindre än Trollhättan. ASJA sidan försökte värdera upp sin goodwill, men kom fram till att vinsten snarare var närmare 1 miljon än 1,2. Man kunde också investera mer i Linköping för att den vägen öka sitt värde och minska gapet. Boforssidan kunde också tänka sig kontanter emellan.³²

I slutet av februari kontaktade även Marcus Wallenberg Torsten Nothin och hörde sig för om eventuella socialiseringsplaner för flygindustrin fanns. Redan samma dag kunde Nothin, som hunnit besöka försvarsminister Per Edvin Sköld, meddela att några sådana planer inte fanns, och att Sköld hade utlovat att så länge han var försvarsminister så skulle något förstatligande inte ske.³³

Strax därefter seglade frågan om motortillverkningen åter upp. Det var Boforssidan som åter ville inkludera den vid en sammanslagning. Wingquist tycks ha varit den som drev frågan medan Sahlin intog en något mer medlande roll, möjligen var det en klassisk förhandlingsrollfördelning.³⁴

Den 27 februari 1939 var en avgörande dag. Marcus Wallenberg enas under ett lunchmöte med Ragnar Wahrgren och Oscar Gullander om att inte gå med på att motorfabriken skulle inkluderas i fusionen samt att ett "oeftergivligt villkor från vår sida jämväl var att Wahrgren blev chef." Klockan 2 på eftermiddagen besökte Sven Wingquist Marcus Wallenberg och lade fram en plan. Denna plan gick ut på att inkludera motorfabriken vid sammanslagningen men att ändå bevara balansen mellan de två sidorna med hjälp av röstsvaga B aktier. Wallenberg svarade direkt att det inte var pengarna det kom an på utan att motståndet mot att inkludera motorfabriken bottnade i att det var affärsmässigt skilda verksamheter: "Försåldes oberoende och skulle rent av vara belastande vid export". Det som var det viktiga, "problemet nr 1", var att rationalisera flygplanstillverkningen och det var detta man borde fokusera på. Wallenberg underströk också att hans uppfattning i denna fråga var definitiv.³⁵

Klockan halv 5 återkom Sven Wingquist med Gustaf Sahlin. De förklarade sig villiga att släppa önskan om att inkludera motorfabriken men ville däremot pruta på vissa gjorda värderingar – fastigheter och maskiner – men godtog i övrigt ASJA sidans krav. Därtill sade man sig vara villiga till utvidgning av kapaciteten, på vissa villkor. Datum för sammanslagningen sattes till 1 januari. Därefter besökte Wingquist, Sahlin och Wallenberg tillsammans Torsten Nothin och meddelade resultatet, att en sammanslagning skulle äga rum genom att ASJA skulle sväljas av SAAB som också blev bolagets framtida namn. En glad Nothin tillfrågades även om han ville bli ordförande i det nya bolaget vilket han

³² Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1939, vol 2, 15/2, s 365f

³³ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1939, vol 2, 22/2, s 378

³⁴ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1939, vol 2, 23/2, s 382

³⁵ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenberg Jr, arbetsdagbok 1939, vol 2, 27/2, s 391f

sade sig vilja, samt sade sig nu bara vänta på ett brev från bolaget om förutsättningar för utvidgning, vilket han skulle ta upp med regeringen.³⁶

de första krigsåren

Med kriget kom materialplanen från 1936, liksom mycket annat, att sättas ur spel, då en forcerad uppbyggnad av flygvapnet önskades. Men under perioden 1 september 1939 till 9 april 1940 producerades inte ett enda plan i Sverige. Det visade sig också besvärligt att placera beställningar i utlandet. Frankrike sade upp tidigare lagda beställningar redan den 2 september.

Den 4 september tillsatte industridepartementet en kommitté av industriexperter för att förbereda och hantera Sveriges ekonomiska verksamhet vid de eventuella avspärrningar landet riskerade att utsättas för. Kommittén drog upp planer för en mer permanent organisation som de ansåg skulle behövas under krigstiden. Industrikommissionen som denna organisation kom att kallas fick kungligt brev den 27 oktober och påbörjade sin verksamhet den 1 november 1939. Industrikommissionens verksamhet kom att organiseras i olika avdelningar utifrån olika produktslag och dylikt.³⁷

Inom industrikommissionen och flygförvaltningen uttrycktes mer och mer ett missnöje med SAAB och Nohab. Chefen för industrikommissionens krigsindustriavdelning föreslog i juli 1940 att man borde överväga att följa Finlands exempel där flygindustrin förstatligats.³⁸ Redan i januari 1940 hade emellertid företrädare i Saabs styrelse varit inne på planer att förstatliga bolaget, vilket även Marcus Wallenberg senior tillstyrkt, men styrelseordförande överståthållare Torsten Nothin var mindre hågade av idén.³⁹ Den 8:e augusti lade överbefälhavare Olof Thörnell fram en verksamhetspromemoria där en utbyggnad av flygvapnet föreslogs. Även han var kritisk till verksamheten inom den svenska flygindustrin:

[...] den inhemska flygindustrins leveranskapacitet icke varit tillfredsställande. De leveransförseningar, som förekommit, hava orsakat, att tidigare uppgjorda mobplaner icke kunnat följas. Om industrin icke blir i stånd att fullgöra förut-

³⁶ Denna framställning, baserad i främst på förstahandskällan Marcus Wallenberg Jrs arbetsdagbok, skiljer sig påtagligt från de tidigare slutsatser man dragit om hur spelet gick till inför ombildningen av AFF till en renodlad tillverkare av flygplanskroppar, Saab, och en dito av motorer, SFA. Jämför med Böhme sidan 150f: "När samarbetet ej fungerade verkade staten mot slutet av 1938 för en omstrukturering. Omstruktureringen innebar att ett företag, SAAB, enbart skulle syssla med flygplan eller närmare bestämt flygplanskroppar och ett annat Nohab Flygmotorfabriker AB, senare Svenska Flygmotor AB och numera Volvo Flygmotor, enbart skulle syssla med flygmotorer. Det förstnämnda bolaget kontrollerades av Wallenberg med ett visst ägande av Wenner-Gren som dock hade sina huvudintressen i Nohab." Även Torsten Nothin har i sina memoarer givit en betydligt mer lättsambild av förloppet. Nothin, *Hågkomster* (1966), s 418ff.

³⁷ Olsson, (1977b), s 59

³⁸ Norberg, (1971), s 106

³⁹ Wallenbergarkiven, Marcus Wallenbergs Jrs korrespondens, brev från August Nachmansson, Stockholm, till Marcus Wallenberg, då i London, 16 januari 1940.

satta leveranser eller leverera lämpliga typer, måste uppstående brister kompletteras genom inköp från utlandet.⁴⁰

Förhandlingar ägde rum mellan industrikommissionen och flygförvaltningen. Men istället för ett eventuellt förstatligande blev slutsatsen att man skulle satsa ytterligare på den befintliga flygindustrin bestående av Saab och Nohab genom att förmå dessa att bygga ut kapaciteten. Detta skulle enligt industrikommissionens ordförande råda bot på framtida arbetslöshet. Samtidigt avvisades idéer från ÖB Olof Thörnell om att dela upp en utökad tillverkning på fler inhemska konkurrerande flygplansproducenter med argumentet att det rådde brist på arbetskraft. Alltihop resulterade i ett ramavtal, klubbat av riksdag och regering i december 1940, där Saab och Nohab garanterades tillverkning ända till budgetåret 1945-46. Strax efter, i december 1940, signalerade dock Saab om ytterligare förseningar. Förnyat rabalder utbröt i industrikommission och flygförvaltning, vilket utmynnade i en särskild kontrollkommission för övervakning av verksamheten inom flygindustrin.⁴¹

För att främja den flygtekniska utvecklingen inrättades 1940 också den Flygtekniska försöksanstalten, FFA. Anstalten påbörjade omgående byggandet av vindtunnlar för att kunna igångsätta experimentell forskning. 1941 stod låghastighetstunneln FFA-LT klar, byggd efter modell av Pasadenatunneln i Kalifornien, och 1944 invigdes höghastighetstunneln FFA-HT. Därmed tog den aerodynamiska forskningen i Sverige ett kliv.⁴²

Det var istället import flygvapnet fick lita till. I USA lyckades flygförvaltningen 1939/40 inhandla jaktplan av typen Seversky EP-1. En första leverans skedde i mars. I april stoppade tyskarnas invasion av Norge och Danmark fortsatta direktleveranser, men via Petsamo vid finska ishavskusten kunde man ta in ett ytterligare antal plan. Fortsatta köp i USA försvårades dels av avspärningen men också av förändrat försvarsläge för USA och västmakterna. Under sommaren 1940 totalstoppades leveranser från USA, även på tidigare lagda beställningar och endast 60 av totalt 240 beställda plan levererades.⁴³ Från Tyskland försökte flygförvaltningen också införskaffa plan, men fick endast loss ett tiotal spaningsplan. Det sista halmstrået var Italien varifrån 216 plan av tre olika typer införskaffades mellan juni 1940 och februari 1943.⁴⁴ Även förhandlingar med Sovjetunionen försöktes om inköp av ett sextiotal jakt- och lika många bombplan under sensvåren 1940, men utan framgång.⁴⁵

1941 års försvarsutredning tillsattes i juni detta år och komma att avge sitt betänkande sju månader senare, i januari 1942. Kortfattat kom utredningen, utifrån dittillsvarande krigserfarenheter i Europa, bland annat fram till att flygets främsta uppgift varit bekämpande av fiendens flygstridskrafter och att jaktflygets förmåga och effektivitet hade varit betydligt större än väntat. Man menade

⁴⁰ Norberg, (1971), s 105

⁴¹ Ibid., s 106-108

⁴² Karling, Krister, *Saab 37 Viggen. Utvecklingen av ett nytt enhetsflygplan för det svenska flygvapnet 1952-1971 – Sett ur en aerodynamikers perspektiv*, (2002), s 6f

⁴³ Norberg, (1971), s 109-113

⁴⁴ Ibid., s 113-119

⁴⁵ Söderberg, (1971), s 277f

att det svenska flygvapnet måste ges en sådan styrka att det ska kunna ta strid med fiendens flygstridskrafter samt direkt understödja land- och sjöstridskrafterna i deras verksamhet. En eventuell kraftsamling mot någon särskild uppgift föreslogs inte. För att lösa uppgifterna menade man att det svenska flygvapnet skulle omfatta sex bombflottiljer, sex jaktflottiljer och tre spaningsflottiljer och att på sikt ytterligare en jaktflottilj borde tillkomma. Detta innebar en utbyggnad med två bombflottiljer och tre jaktflottiljer; bombflottiljen F 14 i juli 1944, jaktflottiljerna F 13 och F 16 i juli 1943 och F 15 i juli 1945. Utredningens förslag kan ses som en fortsättning på den upprioritering av jaktflyget som inletts redan i mars 1940 då flygvapnet byggdes ut med de två jaktflottiljerna F 9 och F 10.⁴⁶ Det var neutralitetsvakten samt lärdomar från både finska vinterkriget och slaget om Storbritannien som gjorde att jaktflyget uppvärderades, vilket de facto också resulterade i en förändring av doktrinen. Proportionen mellan bomb och jaktflyg förändrades från 4:1 i 1936 års försvarsbeslut till 6:6 i 1942 års dito.⁴⁷ En utbyggnad av jaktflyget var emellertid beroende av materiel, av att goda jaktplan kunde införskaffas.

Redan innan flygförvaltningens chef Nils Söderberg företagit sin införskaffningsresa till Italien 1940, och därmed även innan 1941 års försvarskommitté påbörjat sitt arbete, så hade han initierat vad som kom att bli ett jaktflygplansprojekt i förvaltningens egen regi. Flygförvaltningschefen hade kontaktat flygplanskonstruktör Bo Lundberg i USA där denne befann sig i förvaltningens tjänst för att kontrollera tillverkningen och leveranserna av de där beställda planen. Söderberg bad Lundberg att börja fundera på och skaffa underlag till ett nödprojekt för ett jaktplan som skulle gå att förverkliga på kort tid.⁴⁸ För att kunna klara uppsättningen av redan den andra och tredje jaktflottiljen behövdes fler plan än de som beställningarna i Italien räckte till. Hemkommen från USA fick Lundberg några man från flygförvaltningen till hjälp för att färdigställa ett utkast till jaktplan och i januari 1941 inleddes projektering. I februari 1941 godkände Kungl. Maj:t projektiden i stort.⁴⁹

Flygvapnet och flygförvaltningen ville själva genomföra tillverkningen av detta jaktplansprojekt av nödkaraktär och inte låta Saab svara för den, trots att bolaget genom avtal hade rätt att lämna bud på all dylik tillverkning inom Sverige. Saab menade att de kunde låta tillverka planet i sina reparationsverkstäder i Linköping och påbörja serieleverans från och med juli 1943, vilket flygförvaltningens chef Söderberg menade var för sent. Därtill hade flygförvaltningen en rad andra invändningar mot att Saab skulle tillverka planet, såsom att det skulle bli personalproblem, att Saab var väl omständliga och försiktiga vilket inte var nödvändigt i detta projekt som skulle förverkligas snabbt liksom att bolagets kapacitet faktiskt skulle överansträngas. Saabs huvudägare Marcus Wallenberg var däremot rädd för att ett en tillverkning i flygförvaltningens regi, liksom

⁴⁶ Wennerholm, (2006), s 14ff

⁴⁷ Norberg, (1971), s 200

⁴⁸ Söderberg, (1971), s 289

⁴⁹ Ibid., s 305ff

statliga krisåtgärder i allmänhet, ”ofta finge en seg och lång livslängd”.⁵⁰ För att undanröja en sådan oro hos Saab var flygförvaltningen emellertid villig att skriftligen formulera ”den uttryckliga förutsättningen från Flygförvaltningens sida, att tillverkningen skulle nedläggas så fort som den tilltänkta serien var tillverkad”. Därtill skulle även bolaget och förvaltningen reglera förhållandena om anställning av personal så att man undvek att ”konkurrens och slitningar” uppstod inom det området.⁵¹

Jaktplanet, som tidigt tilldelades beteckningen J22, konstruerades kring motorn Svensk Twin Wasp C3 som var SFA:s svenska kopia av Pratt & Whitneys stjärnmotor om ca 1100hkr framtagen utan tillgång till licensunderlag genom reverse-engineering. För att få ut maximal prestanda ur planet med en så pass begränsat stark motor utgick Lundberg från motorns mått och sökte minimera yttermåttan utifrån denna. För att få en lätt konstruktion som samtidigt ska gå att tillverka hos underleverantörer utanför flygplansbranschen byggdes planet upp av en stålörskonstruktion klädd av medbärande utbytbara paneler av björkfänér. Sistnämnda var en innovation av konstruktören. Maxhastigheten blev 570km/h vilket fick anses som mycket bra. Projektet tog form först i en hyrd våning på Östermalm och flyttade senare ut till flygtekniska försöksanstaltens lokaler i Ulvsunda. Bo Lundberg fungerade som en traditionell chefskonstruktör som även fick lära upp ett stort antal av de 80 medarbetarna som huvudsakligen rekryterades utanför flygsektorn. Två flygkunniga medarbetare i projektet var dock Sven Werner och Lars Brising. Bland de 500 företag som engagerades i tillverkningen som underleverantörer kan nämnas Sandviken, SE-FAB, Bofors, AGA och NK, Nordiska Kompaniets Möbelfabrik i Nyköping vilka bygger träpanelerna. Första provflygningen ägde rum i september 1942 och första serielevererade plan rullade ut i september 1943. Man lyckades korta genomloppstiden genom risktagningen att låta påbörja serietillverkning redan ett halvår före första provflygningen. Totalt beställdes 198 plan, 60st 1941 och 138st 1942, varav 180 levererades fram till sommaren 1945.⁵²

Behovet av jaktplan skulle inte minska de närmaste åren. Redan 1939, innan krigsutbrottet, hade Saab anmodats att konstruera ett jaktplan men bland annat för långa leveranstider hade gjort att projekt J19 hade lagts till handlingarna. I början av 1941 fördes underhandlingar på nytt mellan flygförvaltningen och bolaget om ett jaktplansprojekt med bättre prestanda än J19 och förvaltningens eget nödbetonade projekt J22.⁵³ Enligt Nils Söderberg skulle det här planet ”leva längre”. Projektet skulle även inpassas i Saabs schema så att det inte skulle uppstå någon lucka i företagets tillverkning varför konstruktionsarbetet behöv-

⁵⁰ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, ”PM angående samtal med Överste Söderberg den 7 juli 1941”, med största sannolikhet av Marcus Wallenberg.

⁵¹ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, ”P.M. från samtal med Överste Söderberg den 18 aug. 1941”, med största sannolikhet av Marcus Wallenberg.

⁵² Kindberg, Nils, ”Svensk flygindustri genom tiderna III”, s 111-150 i *Daedalus* Tekniska Museets årsbok, (1967), s 133ff

⁵³ *Ibid.*, s 127

de inledas i början av 1941. Även här var frågan om vilken motor man skulle få tillgång till av avgörande betydelse. Först var tanken att storebrodern till Pratt & Whitneys Twin Wasp, Double Wasp om ca 2000hkr, likaledes skulle kunna kopieras av SFA. Det gick dock inte att komma över ett enda exemplar av den motorn för att använda som underlag. Istället var det tyska Daimler Benz 601, en vätskekyld radmotor, som kom upp på agendan. Den hade emellertid sina begränsningar med endast närmare 1200hkr. Hos Saabs konstruktörer med Frid Wänström i spetsen tog man fasta på dessa begränsningar och försökte konstruera ett plan med bättre sikt och manöverförmåga samt inte minst med ökad eldkraft för att kompensera bristen på hastighet. I april 1941 presenterade bolaget ett projekt med en skjutande propeller bakom föraren, med två stjärtbommar och med en kraftig nosbeväpning. Det okonventionella projektet som kom att bli Saab typ 21 intresserade flygförvaltningen och fick fortsätta att utvecklas, även om förvaltningen också ville att Saab skulle utveckla ett reservprojekt.⁵⁴ När det gällde förhandlingar om motorlicenser var den tyska motparten något nyckfull och sökte gärna koppla samman tillverkningslicenser med politiskt oacceptabla motleveransvillkor. De knögliga förhandlingar som förts sedan våren 1940 om främst en motorlicens men även en jaktflygplanslicens gav plötsligt i juli 1941 resultat. Och istället för DB 601 frigav tyskarna den utvecklade mer kraftfulla versionen DB605 utan kompensationskrav.⁵⁵ I maj 1942 inleds tillverkningen av ett provplan och redan i juli samma år sker den första provflygningen. Under våren 1943 läggs beställning på 60 plan täckande behovet hos en flottilj med leverans fram till sommaren 1946. Ett år senare placeras ytterligare beställningar, vilka är större, och det totala antalet J21 plan som nu beräknas tillverkas överstiger 400 st.⁵⁶

*

Andra världskrigets utbrott ledde till att svenska flygvapnet hastigt blev mer beroende av svensk flygindustri. Samtidigt uppdagades att den svenska flygplansindustrin var undermålig med stora leveranssvårigheter, bland annat efter att ha varit utsulten på beställningar. Industrin befann sig i ett uppbyggnadsskede både organisatoriskt, personalmässigt och produktionsmässigt. Ansträngningar vidtogs, bland annat i form av avtal om utbyggnad av industrin vilka även garanterade Saabs och SFAs ställning än mer, för att snabbt komma till rätta med problemen men det skulle komma att ta tid. Saabs inriktning hade i enlighet med flygvapnets doktrin varit mot tillverkning av bombplan, krigserfarenheterna medförde emellertid en omvärdering till jaktflygets förmån i luftkrigföringen. Kriget gjorde också att stormakternas mer avancerade materiel uppmärksammades liksom att materielutvecklingen i dessa länder drevs fram än hastigare.

Förstärkningsbesluten 1940 och försvarsbeslutet 1942 gjorde att flygvapnet närmast fördubblades och framförallt att jaktflyget byggdes ut. Materieförsörjningen försökte ombesörjas genom import men detta lyckades endast delvis.

⁵⁴ Söderberg, (1971), s 319ff

⁵⁵ Ibid., s 299ff

⁵⁶ Kindberg, (1967), s 128f

Som en nödlösning startades därför konstruktion och tillverkning i flygvapnets egen regi av jaktplan J22. Utfästelser gjordes emellertid till Saab att detta var ett tidsbegränsat undantag. När det gäller flygplanskonstruktionen i Sverige under krigsåren var motorerna en akilleshäl. Att få tag på tillräckligt kraftfulla sådana visade sig svårt; inhemsk konstruktion var alltför krävande och stormakterna var obenägna att lämna licenser. Motorproblemen kom att lösas genom reverse engineering och senare erhöles även licens på tyska Daimler Benz 605. Därtill konstruerades svenska flygplan för att kunna bli stridsdugliga givet begränsningen av en relativt svag motor genom exempelvis låg vikt eller bättre beväpning. Saabs leveranser till svenska flygvapnet under krigsåren var relativt blygsamma och utgjordes huvudsakligen av de lätta bombplanen B5 och B17, som kan karaktäriseras som varandes av förkrigsstandard, vilka tillverkades i 102 respektive 322 exemplar fram till och med 1944. Det året påbörjades också leverans av det något mer moderna medeltunga tvåmotoriga och av Saab konstruerade bombplanet B18. Några jaktplan levererade inte företaget under krigsåren.

Ulf Olsson, som studerat den svenska upprustningen under andra världskriget och därmed sammanhängande industriella spörsmål, kom till slutsatsen att flygplanstillverkningen förmodligen var den mest problematiska sektorn under krigsårens upprustning.⁵⁷

⁵⁷ Olsson, (1977b), s 129

III. Saab inför krigsslutet

flygförvaltningen och flygindustrin

1.

Om konstruktionsarbetet på 24 skulle helt avbrytas, torde sammanlagt mer än 100 man på konstruktionsavd. bli utan arbete. SAAB har icke vågat taga ett sådant steg. Det skulle med ganska stor visshet medföra panik. De goda krafterna skulle söka sig bort, och konstruktionsavdelningen sönderbrytas. Tendenser härtill har redan visat sig. En sådan utveckling vore ganska säkert katastrofal för bolaget. Ett par tiotal bland konstruktionspersonalen äro närmast oersättliga inom rimlig tid.

Paniken skulle för övrigt sprida sig till andra avdelningar, där man med spänning väntar på minsta tecken till driftsnedskärning.¹

Skrev flygförvaltningens förbindelseofficer vid Saab i Linköping, Lennart Falk, den 11 januari 1944 beträffande situationen vid bolaget efter att arbetet med flygplansprojekt 24 lagts ned med omedelbar verkan på order av flygförvaltningen. Flygplan 24 var tänkt som ett tvåmotorigt jakt-bombplan. Skildringen av stämningen vid Saab är onekligen dramatisk. Ett företag vid avgrundens rand, nära katastrof, nära panik och som därför försöker hemlighålla att projektet avbrutits inför de egna medarbetarna.

Situationen tedde sig tveklöst problematisk och ytterst osäker, men torde i grunden vara relativt karaktäristisk för en specialindustri som flygplansindustri med ett fåtal jättestor projekt och endast en kund i form av staten. Det skulle gå att framhålla att situationen under andra världskriget för en militärindustri av det här slaget, i ett litet land utanför kriget, med den hastiga utveckling av både den militära situationen och teknologin som ägde rum, inte kunde vara annat än prövösam. Men hur hamnade Saab i den här situationen och hur växte projekt flygplan 24 fram?

2.

I ett kort brev den 23 februari 1942 från Saab till flygförvaltningen redogjorde bolaget för preliminära undersökningsresultat om, eller snarare skissande på, ett nytt flygplan. Bakgrunden är en konferens mellan bolaget och förvaltningen ett par veckor tidigare.²

I enlighet med överenskommelse vid konferens i Kungl. Flygförvaltningen den 10/2 1942 hava vi gjort en preliminär undersökning angående möj-

¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavd., In- o utg. handl., tillhörig MAH 24:4, *Rapport över följande avveckling av fpl 24*, undert. Fbi L. Falk 11/1 1944

² Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Brev från Saab till KFF, *2-motorigt flygplan i st. f. Bx*, 23/2 1942

ligheten att ersätta i ramavtalet ingående typen Bx mot ett 2-motorigt fpl utrustat med DB-605-motorer.

Undersökningen har givit vid handen, att ett dylikt plan sannolikt skulle kunna levereras till ett seriepris av c:a 220.000:- kr. och hava en max. hastighet av c:a 625 – 650 km/tim.³

Den 9 april 1942 svarade flygförvaltningen på detta brev och bifogade ett underlag för konstruktion, utifrån vilket de ville att ett preliminärt utkast skall göras ”jämfte kostnadsförslag, omfattande utförande av projektarbete, vindtunnelprov och attrapp”. Första punkten i konstruktionsunderlaget fastställde typen av plan som önskas:

Fpl skall vara ett 2-motorigt lätt b-fpl med 2 mans besättning.
Fpl skall vara utfört som landfpl med hjullandningsställ. Möjlighet att utbyta hjulen mot skidor erfordras ej. Fpl skall ej kunna förses med flötörer. Projekt utarbetat enl dessa riktlinjer tilldelas typnummer 24.⁴

3.

Ungefär ett år senare, i april 1943, började vissa synpunkter utbytas beträffande det projekterade flygplanets vikt och hållfasthet. Flygförvaltningen önskade en viss brottsbelastningsfaktor vilken blev svår att hålla med vissa viktökningar som dykt upp.⁵ Den 19 april hölls en konferens om detta mellan flygförvaltningen och Saab. Förutom för flygplansprojekt 24 så diskuterades även dessa frågor för flygplan 18B och flygplan 21. Resultatet av kraven var leveransförse- ningar och ökade priser.⁶ I september 1943 var ånyo viktökningar hos fpl 24 på bordet i skrivelser till Saab från flygförvaltningen. Nu svarade Saab med en mer omfattande argumentation och en genomgång av projektets historik i ett brev med fyra bilagor daterat den 15 september.⁷

Ursprungligen var projektet, då kallat Bx, tänkt som ett enmotorigt tvåsitsigt störtbombplan att ersätta det lätta bombplanet typ 17 med. Flygplansprojektet var i princip rätt likt tyska Junkers Ju 87 *Stuka* eller det amerikanska marin- planet Corsair F4U. Men pga brist på en tillräckligt stark motor, och förmodligen även med hänsyn till flygutvecklingen i omvärlden, hade den utformningen övergivits. Det var istället hastigheten som sattes i första rummet då projektet blev tvåmotorigt och fick numret 24. Planet skulle bli lätt, enkelt och relativt billigt. Sedan utökades prestandakraven av flygförvaltningen allteftersom; mer skydd, mer beväpning och högre brottsbelastningsfaktor, från 9 till 12 – och

³ Ibid.

⁴ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, KFF till Saab, *Riktlinjer för konstruktion av 2-motorigt b-fpl*, 9/4 1942

⁵ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, KFF till Saab, *Specifikation fpl typ 24*, 2/4 1943

⁶ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *Betr. Hållfasthet, leveransprogram och priser.*, 9/4 1943, undertecknat S(ven) Otterbeck

⁷ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *L24. Vikter och prestanda.*, 15/9 1943

därmed högre vikt, menade Saab.⁸ I samma andetag erkände bolaget att det nog underskattat möjliga viktökningar något och lagt in en för liten marginal men argumenterar sedan vidare:

Vi tro oss dock kunna försäkra att allt gjorts, som stå i vår makt, för att hålla vikten nere, och vi torde f.n. ej ha möjlighet att bygga ett fpl med 24:ans egenskaper, inredning, pansar och beväpning samt stora hållfasthet lättare. Härför skulle fordras att ett starkare och lättare material uppfunnas.⁹

När planet blev tyngre ökade också startsträckorna samt ställde ökade krav på rullbanornas beskaffenhet, även hastigheten och lastningsförmågan påverkades liksom hållfastheten. De fyra bilagorna behandlade också viktberäkningar, rapportutdrag, startsträckeberäkningar, samt en jämförelse med brittiska jaktbombplanet *Mosquito*,¹⁰ vilken var utrustad med två vätskekylda Rolls-Royce Merlinmotorer om 1710 hk var. Just sistnämnda plan var också det som mer och mer hade kommit att stå modell för fpl 24, i varje fall var det så man ville se det. Det var bara det att *Mosquito* var byggt mestadels i trä och därför påfallande lätt. Även de påföljande dagarna sände Saab förtydliganden till flygförvaltningen om vikter, prestanda och startsträckor.¹¹

I november var det dags igen. Den 19:e hölls en konferens mellan parterna i Linköping och den 22:a föreslog Saab fortsatt arbete på prototypen enligt tidigare riktlinjer.¹²

4.

Vid Saabs styrelsemöte den 23 november 1943 informerade bolagets VD, Ragnar Wahrgren, styrelsen om att flygförvaltningen framfört anmärkningar mot flygplansprojekt 24. Anmärkningarna har rört ”flygplanets stabilitet, vingbelastning, lyftkraftskoefficient och sikt”.¹³ Därefter började Wahrgren med en slags argumentation för att motbevisa anmärkningarna. Försök vid flygtekniska försöksanstalten visade att anmärkningarna mot tvärstabiliteten inte var befogad, att längdstabiliteten skulle kunna förbättras, att ”lyftkraftskoefficienten ligger inom gränser som får anses godtagbara”¹⁴ osv, osv. Därefter följde ett resonemang om nämnda flygplansprojekt men även om hela den situation som

⁸ Ibid.

⁹ Ibid., s2

¹⁰ Ibid.

¹¹ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *Fpl typ 24. Vikter och prestanda.*, 16/9 1943 samt Saab till KFF, *Fpl typ 21 och 24. Startsträckor.*, 17/9 1943

¹² Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *fpl 24.*, 22/11 1943

¹³ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, SAAB, Protokoll nr 30, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 23 november 1943, §8 s2. I fortsättningen kommer Saabs protokoll från styrelsesammanträden enbart att refereras som sådana utan att ange arkivhemvisten. Den är dock genomgående *Stiftelsen för Ekonomisk Historisk Forskning inom Bank och Företagande*, förenklat uttryckt Wallenbergarkiven.

¹⁴ Ibid. s3

satt ramarna för projektet. Resonemanget kastar ett ljus över hela verksamheten, inte minst över Saabledningens inställning vid tidpunkten och förtjänar att återges i sin helhet:

På grund av de bristfälliga resurser i form av motorer och annat som stå till bolagets förfogande, och de fordringar, som uppställts i fråga om prestanda, nyttig last m.m., kunna de flygplan, som bolaget för närvarande konstruerar, icke bli idealiska i alla avseenden, vilket för övrigt nästan alltid är omöjligt att åstadkomma. Kompromisser måste därför göras, och det var herr Wahrgrens uppfattning, som han grundade på de omfattande undersökningar och beräkningar, som verkstälts inom bolaget och av Flygtekniska Försöksanstalten, att flygplan L 24 trots dylika ofrånkomliga kompromisser ändå skulle bli ett gott flygplan i sin klass.¹⁵

Tre veckor senare kom flygplansprojekt 24 att läggas ner på order av flygförvaltningen. Kanske var det något förvånande att VD istället för att föra ett öppet resonemang om riskerna att projektet eventuellt kommer att gå i graven, istället försvarade det inför styrelsen. Ambitionen med projektet tycks heller inte ha varit bland de högsta vilket citatet ovan, och särskilt formuleringen ”ett gott flygplan i sin klass”, visar. Det var en kompromiss och sådana får man lov att göra tycktes Wahrgren mena. Man kan spekulera i om den här attityden var allmänt utbredd inom bolaget, och om den eventuellt uppstått i den situation som förelåg under kriget när import av flygmateriel var närmast omöjlig och som hänvisat flygvapnet till svensk tillverkning.

Tre dagar senare, den 26 november, anmodades Saab av flygförvaltningen att med expressfart beräkna exakta rullsträckor samt startsträckor till 20 meters höjd för en rad kombinationer av vikt, vinklar, varvtal mm. Detta under förvändning att flygförvaltningen vill kunna bedöma vilka flygfält som är möjliga att använda med flygplansprojekt 24.¹⁶ Redan den 30:e skickas de önskade beräkningarna till flygförvaltningen.¹⁷ Den 13 december svarade flygförvaltningen att projekt fpl 24 omedelbart skulle nedläggas med hänvisning till vikten och därmed följande startsträckor samt till brister hos bland annat vingprofilen. Detta brev är undertecknat både av flygvapenchef Nordenskiöld och av flygförvaltningens chef Söderberg.¹⁸ Nedläggningen av flygplansprojekt 24 är inte 1943 års enda motgång för Saab, året var tämligen turbulent. En något längre utveckling och tillbakablick kan vara på sin plats.

5.

Under hösten 1942 kom kritik från statens krisrevision mot Saab men särskilt mot dess VD Ragnar Wahrgren till styrelsens kännedom. Kritiken mot Wahr-

¹⁵ Ibid. s3

¹⁶ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, KFF till Saab, 24. *Startsträcka.*, 26/11 1943

¹⁷ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *Startsträcka för fpl typ L - 24.*, 30/11 1943

¹⁸ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, KFF till Saab, *Fpl typ 24. Annullering.*, 13/12 1943

gren var inte ett nytt fenomen utan hade tidigare framförts av både industrikommissionen och flygförvaltningen med flygvapenchef Nordenskiöld som en högljudd aktör. Den här gången svänger Marcus Wallenberg om, efter att tidigare försvarat Wahrgren. Det gjorde även styrelseordförande Torsten Nothin ett tag senare. Nu började man skruva på sig och överväga ett byte på VD posten.¹⁹

Styrelseordförande Torsten Nothin ville vid en rekapitulering av fallet med kritiken mot Wahrgren, gjord vid mitten av 1943, placera upptakten till det han betecknade som en presskampanj från Aftonbladet mot det ”*Wennergren-Wallenbergska flygmonopolet*”. Kampanjen fick till följd att flygförvaltningen började ”visa Saab en kärvare uppsyn”.²⁰ Underliggande fanns en motsättning mellan flygvapnet och bolaget som låg i att flygförvaltningen hade en massa önskemål om och synpunkter på de plan de köpte av, eller kanske snarare konstruerade tillsammans med, Saab, samt att de ändrade dessa krav fortlöpande under ett pågående projekt. Saab ansåg att FF inte förstod eller visade förståelse för industriell verksamhets funktionssätt genom att komma och kräva ändringar och kompletteringar på kort varsel. FF å sin sida såg Saab som krångliga, oflexibla och hopplöst långsamma och motsträviga samt uppfattade dess chef Ragnar Wahrgren som huvudansvarig för detta. Nothin trodde möjligen att vissa av Wahrgrens personliga egenskaper, bland annat en viss tillknäpphet, detaljfokusering samt en förmåga att uppfatta verkligheten såsom han ville att den skulle se ut, kan ha spelat in och förstärkt bilden.²¹ Det var också så att flygvapnet hade något av en kritisk, otålig och missnöjd attityd mot den svenska flygplansindustrin som tycks ha hört samman med ett par saker. En källa till missnöje var att industrin inte hade samma kapacitet som stormakternas flygplansindustrier att spotta ur sig högklassiga, fullt moderna plan i en god takt till fördelaktiga priser. Men attityden kan också ha hört samman med flygvapnets chef, Bengt G Nordenskiöld, och dennes personlighet; en obändig framåtanda som krävde det yttersta av allt och alla, med vissa smärre drag av lynnighet, otålighet och ofelbarhet.²² Flygvapnets missnöje var exempelvis innan sammanslagningen till nya Saab 1939 riktad mot Gunnar Dellner, chef i första (Nohab) SAAB.

När kritiken mot Saab och Wahrgren fortgick och relationen till flygförvaltningen inte var den bästa togs initiativ av styrelsen. Uno Forsberg, ansvarig inom industrikommissionen för flygindustrin, engagerades som kontaktman mellan bolaget och flygförvaltningen. Denne var allmänt betrodd och respekterad, hade en större tyngd än Wahrgren och var därtill en utomstående kraft som fick flygförvaltningen att förstå en del av Saabs industriella behov.²³ Dock avled Forsberg redan 1941.

¹⁹ Wallenbergarkiven, MWjrs korrespondens, SAAB, Brev med en smärre skrivelse från Torsten Nothin, Sjöåkra, Värnamo, till Gustaf Söderlund, 15/7 1943, s4

²⁰ Ibid., s3

²¹ Ibid. s3f

²² Se bland annat Klaus-Richard Böhmes artikel om Bengt G Nordenskiöld i *Svenska officersprofiler*, (1996), Nils Söderberg i *Med spaken i näven*, (1971), Axel Ljungdahl i *En flygofficers minnen*, (1972)

²³ Wallenbergarkiven, MWjrs korrespondens, SAAB, Brev med en smärre skrivelse från Torsten Nothin, Sjöåkra, Värnamo, till Gustaf Söderlund, 15/7 1943

Emellertid började och slutade inte Saabs problem med relationerna till sin enda kund, det fanns fler. Ett var att själva driften i verkstaden inte tycks ha fungerat särskilt bra. För att avlasta Wahrgren, särskilt beträffande verkstadsdriften, anställde styrelsen därför en vice VD, Sven Otterbeck. Denne intar inledningsvis en konsultativ roll och undersöker företagets problem. Han finner verkkningsgraden i tillverkningen för låg. Anledningen till det är, menar han, brist på tidsstudier, planering, befogenheter, rollfördelning, redovisning och statistik. Han uppfattar även att VD är relativt isolerad i företaget. Wahrgrens förhållande till den av styrelsen tillsatte Otterbeck blev inte gott utan relativt spänt och frostigt.²⁴

Kritiken från krisrevisionen hösten 1942 var inte allt. Situationen blev inte bättre av att finansdepartementet i november 1942 stötte på flygförvaltningen om att de förskott förvaltningen lämnat Saab vid nya flygplansprojekt inte borde lämnas utan någon säkerhet och dessutom inte skulle beräknas utan räntekrav. Samma fråga berördes också beträffande Svenska Flygmotor AB. Enligt statens regler så skulle säkerheter ställas för förskott liksom ränta skulle påföras desamma. Då flygförvaltningen tog upp kravet med Saab slog bolaget bakut och menade att räntan dels skulle beskära bolagets vinstmarginal och dels att säkerhetskravet skulle beröva bolaget dess möjligheter till finansiering genom lån etc. Dessutom påpekades att det fanns gällande avtal. Båda parter ansåg sig finna stöd i avtalen för sin respektive ståndpunkt varför ärendet gick till skiljedom. Ungefär samtidigt ville flygförvaltningen, litet pikant, att en verkstad nedsprängd i bergrum skulle byggas vid Saab i Linköping, ett bergrum de visserligen ville betala för men som måste överenskommas med Saab då den skulle ligga på företagets mark. Allt detta ledde till intensiva förhandlingar och förhandlingarna satte återigen ljuset på VD Ragnar Wahrgren och dennes begränsningar.²⁵

Vid årsskiftet 1942-43 fanns oro i Saab och styrelseordförande Torsten Nothin och styrelseledamot Marcus Wallenberg sökte upp regeringen och statsminister Per Albin Hansson direkt för att förhandla i den uppkomna tvisten om förskotten. Efter ett resultatlöst möte med statsministern den 29 januari 1943 kopplades istället styrelseledamot Sven Wingquist in. Denne for i mitten av februari upp till Stockholm för att försöka reda ut situationen, men var då inte helt övertygad om att ett byte på VD posten i Saab var det rätta. Tidigare i februari hade även försvarsminister Per Edvin Sköld och finansminister Ernst Wigforss delvis kopplats in i ärendet om förskotten. Den förstnämnde gav också uttryck för en tro på förhandlingsvägen. Från Saabs håll var frågan nu vem eller vilka som skulle förhandla? Det gällde dels förhandlingar med staten och dels med flygförvaltningen. Vid Wingquists dagar i Stockholm enades han

²⁴ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, PM från samtal med Otterbeck den 24 februari 1942, nedtecknat av bankdirektör Göte Engfors, 6/3 1942

²⁵ Se bland annat *PM angående förhållandet mellan KFF och SAAB*, 25/1 1943, däri skrivelse från Finansdepartementet till Kungl. Flygförvaltningen av den 27 november angående säkerheten för lämnade förskott även refereras och citeras utförligt., i Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB

och Wallenberg om att försöka engagera Gustaf Söderlund, SAF ordförande som även lett industrikommissionen, och en person båda hyste stor respekt för, som en extra kraft i Saab. Söderlund accepterade att fungera som "jourhavande styrelseledamot" men ville varken ha en direktörsbefattning eller vara den som avskedade Wahrgren.²⁶ Söderlund utsågs till jourhavande styrelseledamot vid styrelsemötet den 19 februari 1943 för att avlasta verkställande direktören och "handha viktigare förhandlingar med Kungl. Flygförvaltningen, förbereda mera betydelsefulla frågor handläggning inom styrelsen m.m.". Tillträde var satt till 1 maj²⁷.

Med Söderlund som ytterligare en kraft i Saab blev frågan om ett byte av VD inte längre lika akut men var fortfarande aktuell. En viss skillnad i uppfattning kunde nu skönjas mellan de västsvenska och de Stockholmska intressenterna i Saab. Wallenberg hade ett par dagar tidigare vunnit över Wingquist för ett byte på VD posten och även av denne fått ett namn; Odelberg från Bofors. Ett namn vilket även Wallenberg sade sig kunna acceptera. Men en annan västsvensk styrelseledamot, Ewert Wijkander från Bofors, vägrade släppa Odelberg. Wahrgren meddelades samtidigt av Stockholmsrepresentanterna vid ett allvarligt samtal att han borde själv säga upp sig och lär ha insett detta. Men de västsvenska representanterna meddelade Wahrgren dagen efter att de trodde att han kunde fortsätta med Söderlunds stöd. Wahrgren själv gjorde ytterligare trevare till olika styrelseledamöter om sin ställning och hur han borde agera men ingen var etthundraprocent tydlig med uppmaningar till honom om att säga upp sig. Istället blev det så att han själv skulle "tänka på saken" och återkomma, men avhördes inte mer i frågan.²⁸

Dock var ett flertal personer ur styrelsen ute och sökte efter en ny VD och fyra kandidater tillfrågades. Dessa svarade dock i tre fall nej och den fjärde ville dröja med sitt formella svar till dess han personligen kunde framföra det till Marcus Wallenberg, vilken var på en utlandsvistelse. Svaret troddes dock vara avböjande.²⁹ Möjligen bedrevs jakten på en ersättare inte fullt så energiskt och målmedvetet då ju Wahrgren satt på posten, Söderlund fungerade som stöd i verksamheten samt att styrelsens enighet inte var total.

Vid styrelsemötet den 20 maj 1943 hände något litet anmärkningsvärt. Utan att den fjärde VD kandidaten ännu lämnat ett formellt svar och utan Marcus Wallenbergs närvaro skred den övriga styrelsen till verket. Efter att ha skickat ut Wahrgren från mötet beslutades att då inte någon kandidat tackat ja, och för att inte det skulle råda osäkerhet om och förlamning i bolagets ledning, så skulle

²⁶ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, Rapport betitlad *Dr.Sven Wingqvists odyssee i Stockholm 15-20 februari 1943*, troligen författad/dikterad av Marcus Wallenberg Jr

²⁷ Protokoll nr 26, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aero-plan Aktiebolaget den 19 februari 1943.

²⁸ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, Rapport betitlad *Dr.Sven Wingqvists odyssee i Stockholm 15-20 februari 1943*, troligen författad/dikterad av Marcus Wallenberg Jr

²⁹ Se bland annat Brev i avskrift från August Nachmanson till Marcus Wallenberg Jr, 10/6 1943, och brev i avskrift från Torsten Nothin till Marcus Wallenberg Jr, 8/7 1943, i Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB

Wahrgren få sitta kvar. Därefter diskuterade man även vice VD Sven Otterbecks ställning och beslöt att dennes framtida öde i Saab skulle få avgöras av Wahrgren men att styrelsen skulle verkställa ett eventuellt avskedande. Därefter kallades Wahrgren in igen och meddelades den kritik som framförts mot honom, hur diskussionen gått, hur man försökt hitta efterträdare men misslyckats och att man därför valt att behålla honom. Wahrgren meddelades även om frågan med Otterbeck. Därtill framfördes att den kritik som riktats mot Wahrgren inte gällde hans person.³⁰

Tanken med Wahrgrens behållande skall samtidigt ha varit att det inte behövde bli särskilt långvarigt då hans förordnande som VD löpte ut med 1944 års utgång.

En misstanke runt förfaringssättet med att fatta beslutet utan att siste kandidaten fått svara ordentligt var att det fanns en falang inom styrelsen som absolut inte kunde tänka sig denne kandidat som VD för Saab. För att slippa denne ”passade man på” och tog tillfället i akt med ett förmodat nej som intäkt och behöll Wahrgren, vilket blockerade den oönskade, om denne efter en eventuell övertalning skulle ha kunnat bli aktuell.³¹

Piruetterna slutade dock inte med det. Wahrgren som inte kom särskilt bra överens med Otterbeck ville naturligtvis se att denne slutade, vilket meddelades Otterbeck som avskedades. Därmed var man i en situation som flygförvaltningen med flera statliga myndigheter absolut inte hade önskat sig.³² Flygvapenchefen uttryckte omgående sitt missnöje och menade att flygvapnet och flygförvaltningen haft god kontakt med Otterbeck till skillnad från med Wahrgren. Det hela slutade med att man fick ta tillbaka avskedandet av Otterbeck och att Gustav Söderlund fick mäkla borgfred mellan honom och Wahrgren samt få dem att förbättra sitt samarbete.³³

Det var en försvagad företagsledning som kunde börja det nya verksamhetsåret den 23 november 1943. Samtidigt rullade tvisten med statsmakten om förskottsräntan vidare. Men en förstärkning hade man fått i Gustav Söderlund som arbetande styrelseledamot vilken kunde vara behjälplig, inte minst vid förhandlingar.

³⁰ Se bland annat Brev i avskrift från August Nachmanson till Marcus Wallenberg Jr, 10/6 1943, samt PM över styrelsesammanträdet den 20 maj daterad 24/5 1943, i Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB

³¹ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev i avskrift från August Nachmanson till Marcus Wallenberg Jr, 10/6 1943

³² Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev i avskrift från Ragnar Blomqvist [Krisrevisionen] till Marcus Wallenberg jr, Undersåker 3/7 1943

³³ Wallenbergarkiven, MWjrs korrespondens; A. Nachmanson till M. Wallenberg Jr., Linköping 10 juni 1943, T. Nothin till M. Wallenberg Jr., Linköping 8 juli 1943, PM av M. Wallenberg Jr 24 maj 1943, PM/samtalsuppteckning M. Wallenberg Jr med S. Wingquist, 25 augusti 1943, PM/samtalsuppteckning M. Wallenberg Jr med General Nordenskiöld, 5 juli 1943

Saab inför krigsslutet 1943-44

1.

På Saabs exemplar av brevet från den 13:e december 1943 med ordern om att omedelbart avbryta arbetet på flygplansprojekt 24, finns också en anteckning av Ragnar Wahrgren, Saabs VD. Anteckningen tyder på att han tämligen omgående ringt flygförvaltningen och dess chef när han fått brevet:

Har per tel. d. 14/12 meddelat Söderberg att arbetena omöjl. kunna avbrytas omedelbart, och att en avvecklingstid på åtminstone en månad är nödvändig. Vid omedelbart avbrott finnes ingen möjlighet att genast placera konstruktörerna eller exp.-verkstädernas personal. KFF måste ändå betala kostnaderna. S. förstod detta och sade att ersättningsuppdrag snarast skulle komma.
RW

34

I samband med att Saab sände en annulleringsbekräftelse till flygförvaltningen ett par dagar senare, den 16 januari, referera telefonsamtalet ovan beträffande de nya uppdrag som ställts i utsikt.³⁵ Sedan blev det tyst mellan parterna över jul och nyår, i varje fall vad flygplan 24 och potentiella ersättningsbeställningar anbelangade.

Den 7 januari när helgerna var över, kunde inte Saab hålla sig, utan skickade ett påstöttningsbrev om ersättningsbeställningar; ”vi ha ännu icke erhållit något nytt uppdrag, som betyder någon större belastning för ritkontoret.”. Därefter redogjorde Saab för de olika utvecklingsavdelningarnas status och vilka konsekvenser bristen på beställningar successivt skulle komma att innebära.³⁶ Flygförvaltningens svar lät inte vänta på sig. I ett kortfattat brev den 8 januari ville flygförvaltningen ”på det bestämdaste framhålla, att förvaltningen icke ämnar betala kostnader hänförliga till ett uppskjutande av åtgärder från Eder sida att nedlägga arbetena.”³⁷

För att lugna stämningen, förtydliga och konstruktivt arbeta framåt skrev Ragnar Wahrgren själv till flygförvaltningen den 11 januari. Han meddelade att arbeten stoppats i både experimentverkstaden och verktygsverkstaden redan i december. Vidare föreslog Wahrgren att ett sammanträde mellan bolaget och förvaltningen ”snarast ordnas för att diskutera en plan för framtiden”.³⁸ Tillsammans med detta brev är den i föregående avsnitts inledning citerade rap-

³⁴ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, KFF till Saab, *Fpl typ 24. Annullering.*, 13/12 1943

³⁵ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *Fpl typ 24. Annullering.*, 16/12 1943

³⁶ Saabs arkiv, Linköping, 22-23-24, Handlingar från 1940 och framåt, Saab till KFF, *fpl typ 24. Annullering.*, 7/1 1944

³⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavd., F1, MAH 24:3, KFF till Saab, 8/1 1944

³⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavd., F1, MAH 24:4, Saab till KFF, 11/1 1944

porten av förbindelseofficer Falk om avvecklingen daterad samma dag, den 11:e, arkiverad som en tillhörig bilaga i materielavdelningens arkiv i Krigsarkivet.

Falks rapport tillstyrker också att något måste göras:

För att 24 skall kunna helt avvecklas inom konstruktionsavd. utan svåra följder erfordras snara, väsentliga uppdrag.³⁹

I en andra punkt redogjorde Falk för vad som gjorts och i en tredje om vad som kunde göras. Här underströks behovet av nya konstruktionsuppdrag inom en månad och den tvåsidiga rapporten avslutades med att peka på att en avvecklingsplan ”bör göras upp i samråd mellan KFF och SAAB.”⁴⁰

Flygförvaltningen räddade upp situationen vid Saab genom att börja sätta in vad som skulle kunna beskrivas som ett stödpaket. Den 13 januari 1944 hölls en konferens i Linköping mellan flygförvaltningen och Saab. I ett brev tio dagar senare till flygförvaltningen rekapitulerar Saab vad som behandlats och redovisar vad bolaget efter vissa beräkningar kommit fram till:

[...] berördes vid diskussionen mellan Flygdirektör Westergård och oss de typarbeten, som kunde tänkas för den närmaste framtiden. Vi fingo av Flygdirektör Westergård mottaga en uppställning över dessa arbeten och ha nu undersökt, hur de påverka vår belastning vid konstruktionskontoret närmast.⁴¹

Därpå följde en lista med tre projekt och åtta konstruktionsuppdrag. Konstruktionsuppdragen innefattade torped och bomb-jaktversioner av flygplan 18, pansarvärnskanoner på samma flygplan samt på flygplan 17, avgaskompressorer på flygplan 17 samt en rad arbeten på flygplan 21 såsom extratank, bombinstallation och förstörade vingar. De tre projekten var:

- 1) projektering av skolflygplan II
I första hand ha vi här som bekant tänkt oss en version av fpl 21 med läraren placerad i nosen.
- 2) projektering av 2-motorigt jaktfpl med 2 DB-motorer.
Till detta skola vi återkomma om någon tid.
- 3) projekteringsutkast för 1- och 2-motorigt fpl för MX⁴²

Saab meddelade vidare att om de omgående fick i uppdrag att utföra projektet och konstruktionsuppdragen så skulle konstruktionskontoret komma att vara sysselsatt februari månad ut, en inte alltför lång tid kan tyckas. Därefter

³⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavd., F1, tillhörig MAH 24:4, *Rapport över följande avveckling av fpl 24*, undert. Fbi L. Falk 11/1 1944

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavd., F1, MAH 24:5, Saab till KFF, 23/1 1944

⁴² Ibid.

kommer sysselsättningen ”falla ungefär rätlinjigt” ned till 60 personer i december, meddelas som en brasklapp. Detta problem ville Saab vidare diskutera vid ett sammanträde med flygförvaltningen inom den närmste veckan.⁴³ Möten ägde också rum, ett redan den 26-29 januari med Söderberg och Reuterwall i Stockholm och ytterligare ett den 3-4 februari. Mx som nämns under den tredje punkten var ett projekt för en svenskkonstruerad motor initierat 1941 av flygförvaltningen till vilket skall återkommas nedan.

2.

Vid Saabs styrelsemöte den 28 februari 1944, det första för året och det första sedan den 23 november 1943, så meddelade VD Ragnar Wahrgren att flygförvaltningen ”förklarat att arbetet på flygplan nr 24 skulle nedläggas”. Anledningen, menade Wahrgren låg inte i de tekniska anmärkningar som riktats mot flygplansprojektet utan att ”anskaffningen blev för dyr”. En något annorlunda beskrivning således av orsakerna än de som flygvapnet själva meddelat i samband med nedläggningsbeslutet, se ovan. Wahrgren fortsatte med att beskriva det hela ungefär som så att då flygförvaltningen nu avstått från detta projekt så önskade de ”därför övergå till ökade beställningar av flygplan nr 21”.⁴⁴

Av de 3,1 miljoner kronor som Saab lagt ned på fpl 24 hade flygförvaltningen hittills betalat 2,2 miljoner och företagsledningen räknade med att de skulle betala resten också. Men sysselsättningen vid bolaget drabbades, främst vid konstruktionskontoret, där 70 personer skulle få avskedas om inga andra uppdrag snabbt dök upp. Flygförvaltningen kände sig dock ”skyldigt att lämna nya konstruktionsuppdrag, så att bolagets konstruktionskontor kunde upprätthållas”.⁴⁵ Det som diskuterats med flygförvaltningen hade varit, förutom diverse ändrings- och omkonstruktionsarbeten mm vilka ovan berörts, även ett nytt jaktplan och förvaltningen ”önskade även diskutera ett uppslag angående reaktionsplan”.⁴⁶ Det här var första gången jetdrift togs upp i Saabs styrelse, och det skedde närmast i förbigående. Företagsledningen misstänkte trots flygförvaltningens stödåtgärder att arbetet vid konstruktionsavdelningen skulle komma att minska. Beträffande verkstadsbeläggningen, tillverkningen, menade ledningen att om det som diskuteras med flygförvaltningen blir verklighet – att beställningen av B18 ökades till fyra flottiljer och J21 till sju-åtta flottiljer – så skulle verkstaden komma att vara sysselsatt till mitten av 1947.⁴⁷

Resonemanget fortsatte om att det mesta av bolagets anläggningstillgångar redan 1947 skulle vara avskrivna, ungefär samtidigt som flygvapnet var fullt utbyggt enligt 1942 års försvarsbeslut. Då skulle istället Flygvapnet behöva ersättnings- och förnyelseleveranser på uppskattningsvis 150 flygplan om året, vilket man implicit menade skulle räcka för att hålla Saab igång, i varje fall till-

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Protokoll nr 31, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Bofors den 28 februari 1944., §4, s2

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Ibid.

verkningsverkstaden. En möjlighet till en, som man skulle kunna beskriva det, defensiv strategi företagsledningen spekulerade i för att hålla firman vid liv. I diskussionen som följde underströk Sven Wingquist ”vikten av att upprätthålla konstruktionskontoret”, vilket kan tolkas som ett mothugg mot ovanstående. Wingquist förde även en utväg för att rädda konstruktionsavdelningen på tal, nämligen att be om statsstöd. Dessutom sade han sig se ljus på exportutsikter i framtiden, vilket får antas avse tiden efter krigets slut.⁴⁸

Det verkligt radikala förslaget kom därefter med punkt 5 på dagordningen; förslag till civiltillverkning av flygplan. Företagsledningen menade att nu när konstruktionsavdelningen var undersysselsatt så skulle man kunna utnyttja kapaciteten till konstruktion av flygplan för civilt bruk. Tre alternativ hade utretts; sportplan, flygdroska (6-sitsigt plan) och passagerarplan (18-sitsigt).⁴⁹

Sportplanet var lätt att konstruera och tillverka och efterfrågan i Sverige beräknades framöver till ungefär 100 plan om året. Haken var bara att ett dylikt projekt inte såg ut att kunna generera någon vinst. Flygdroskan, något slags privatplan eller taxiflyg, krävde två motorer av säkerhetsskäl och en hygglig hastighet. Men Saabedningen trodde inte att efterfrågan skulle bli särskilt stor, särskilt som AB Aerotransport, ABA, talat om att efter kriget upprätta ett turtätt inrikesnät med konkurrenskraftiga biljettpriser. Det tredje alternativet, passagerarplanet, var det enda som VD Wahrgren trodde på. Det skissade planet var tänkt att bli en förbättrad version av den amerikanska DC3an där ”de svagheter och nackdelar, som DC3 har, skulle bortarbetas”. ABA efterfrågade ett dylikt plan och trodde även att andra operatörer gjorde detsamma, samt beräknade sitt årsbehov till ca sju sådana flygplan. I själva verket var idén i stor utsträckning ABA:s.⁵⁰

Enligt vissa källor dök förslaget om ett passagerarplan upp när Carl Florman, ABA:s VD, och Ragnar Wahrgren träffades på en julfest vintern 1943/44. Klart är att ABA väntade sig ett uppsving för trafikflyget efter krigsslutet men hade själva en begränsad, hårt nedsliten och decimerad flygplansflotta där en del plan gått förlorade genom nedskjutning vid den så kallade lejdtrafiken. ABA hade lyckats placera beställningar i USA på fyrmotoriga DC4or för leverans efter kriget, men de var i första hand avsedda för långa atlantflygningar. För kortare distanser saknade man konkreta införskaffningsplaner, men hade en bild av sina önskemål vilka presenterades i en PM i januari 1944.

Enligt Saabedningen kunde arbetet på ett passagerarplan uppdelas i tre etapper varav den första, igångsättningsetappen om sex månader, skulle kosta ca 200 000 kr. Den andra etappen skulle innefatta två provplan och gå på 3,5 miljoner och den tredje slutligen, förberedelse för serietillverkning, där verktyg mm skulle tas fram beräknades kosta ca 2 miljoner. Då flygförvaltningen skulle stå för halva tomgångskostnaden vid konstruktionsavdelningen och provplanen kanske kunde säljas för 1,5 miljoner så skulle total kostnad fram till tillverkning bli endast 3,5 miljoner. I diskussionen som följde möttes planerna med en hel

⁴⁸ Ibid., §4, s3

⁴⁹ Ibid., §5, s3

⁵⁰ Ibid., §5, s3ff

del skepsis. Marcus Wallenberg menade att det var en ”mycket riskabel affär” då det efter kriget förmodligen skulle bli lätt för ABA att skaffa fler DC3:or i USA och att även den brittiska flygindustrin skulle ställa om till produktion av civilplan. Tillsammans med Sven Wingquist menade Wallenberg att det vore bättre att bolaget ägnade sig åt att konstruera stridsflygplan som man ju numera hade ”viss erfarenhet” av. Men även plan för trupptransport, vilket i och för sig ett plan av DC3 typ skulle kunna fungera som, var faktiskt något de två förordade. Styrelsen beslöt trots allt att låta bolagsledningen gå vidare med etapp ett och de 200 000 kronorna satsades. Eventuella ytterligare kostnader skulle dock först behandlas i styrelsen.⁵¹

Därmed hade man från Saabs håll i början av 1944 stakat ut ett par tre vägar som skulle ta bolaget vidare ur det trängda läge som uppstått när den enda nykonstruktion man arbetat med de senaste ett och ett halvt åren något abrupt nedlagts. Nya, framtida stridsflygplansprojekt från flygförvaltningen, samt stödbetonade projekt från samma håll för att hjälpa bolaget ut ur akuta svårigheter var en väg. Civila projekt var en ny väg som bolaget beslutat sig för att beträda, med start i ett passagerarplan. En tredje utväg var att söka mer eller mindre direkt statlig hjälp. Ingen av vägarna tycks man dock ha sett fram emot med tillförsikt. Hur utvecklades då arbetet efter dessa vägar under resten av krigstiden?

*

Flygförvaltningen hade som sagt redan vid årsskiftet 1943/44, ett par veckor efter det att projekt 24 lagts ner, omtalat att uppdrag på konstruktion av ett nytt jaktplan skulle lämnas. Men ett sådant uppdrag dröjde. Vid Saabs styrelsemöte 17 juni 1944 meddelade företagsledningen styrelsen att flygförvaltningen ”förbundet” sig att lämna ett sådant uppdrag till den 1 oktober 1944. Utfästelsen gjorde att Saab inte drog ner personalen vid konstruktionsavdelningen till mer än 80% av tidigare omfattning.⁵²

Då flygvapnets beställning drog ut på tiden övervägde man på Saab i Linköping om det inte skulle gå att på egen hand dra igång arbetet med konstruktionen av ett nytt jaktplan utan att ha någon beställning från flygvapnet. Men man kommer fram till att det är omöjligt, främst med hänsyn till att man saknar en lämplig motor som skulle göra ett projekterat plan bättre än J21. Även tiden till förfogande anføres som skäl. Förmodligen avses den tid som fanns tillgänglig för att komma någon vart med projektet innan omtalade beställningar från flygförvaltningen skulle dyka upp.⁵³

Den första oktober passerades dock utan att flygförvaltningen placerat någon beställning hos Saab. Vid styrelsemötet den 26 februari 1945 meddelas Saabs styrelse av företagsledningen att flygförvaltningen önskade ”icke för närvaran-

⁵¹ Ibid., §5, s4f

⁵² Protokoll nr 34, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 17 juni 1944., §3, s1

⁵³ Ibid., §3, s1ff

de beställa flygplan av konventionell typ”.⁵⁴ Det vill säga ett propellerdrivet jaktplan, men däremot ville de forcera framställningen av ett jetflygplan. Efter ett helt års väntan hade alltså flygvapnet kommit fram till att de inte ville ha något mer propellerdrivet stridsflygplan och inte tänkte lämna Saab någon beställning. Under hela 1944 hade ingen konstruktion av något nytt stridsflygplan pågått hos Saab. Man hade bara förlorat ett år i väntan. Den 26 februari 1945 var man närmast lika tagen och i halvdesperat behov av nya projekt efter den uteblivna beställningen av något nytt konventionellt stridsflygplan som man varit exakt ett år tidigare efter nedläggningen av projekt 24.

Vid nästa styrelsesammanträde, som först ägde rum fyra månader senare, den 14 juni 1945 då kriget i Europa hunnit ta slut, meddelade Saabledningen att projektarbete på ett nytt propellerdrivet jaktplan nu pågick. Projektet hade fått benämningen J27. Men det var flygförvaltningens förhoppning ”att ett reaktionsdrivet flygplan skulle kunna komma fram innan J27 komme i serie-tillverkning”.⁵⁵

*

Det går att spåra tankar vid Saab om tillverkning av civilflygplan efter världskrigets slut åtminstone tillbaka till hösten 1942. Då uppsökte överste Harald Enell från Kungliga Aeroklubben Marcus Wallenberg. Han ville höra sig för om inte Saab kunde tänka sig att tillverka sportplan efter kriget. Wallenberg hänvisade Enell till Saabs VD Ragnar Wahrgren och skrev själv även ett introduktionsbrev åt förstnämnde daterat den 8 oktober 1942.⁵⁶ I Wahrgrens svar några dagar senare säger sig denne ha tänkt på tillverkning av civila flygplan efter kriget; ”min idé är, att vi skola lägga upp konstruktion av något civilplan, antingen sportplan eller mindre trafikplan”. Dock ansåg Wahrgren att konstruktionskontoret vid tidpunkten var överbelastat så eventuella civilprojekt fick skjutas åt sidan.⁵⁷

I början av 1944, efter projekt 24 nedläggning, var beläggningen en annan på konstruktionskontoret och planerna på civila flygplan dammades av. Efter att styrelsen med viss tvekan låtit igångsätta arbetet på passagerarplanet i februari kunde Saabledningen på styrelsemötet den 17 juni meddela att man fullbordat den första etappen av arbetet. Nu behövdes ett styrelsebeslut för att gå vidare med den andra etappen av de tre som behövde tillryggaläggas för att ha ett plan klart för serieproduktion. Andra etappen innefattade byggandet av ett provplan, vilket utgjorde en stor del av kostnaden, ca 1 500 000 kr. VD Ragnar Wahrgren staplade upp argument för att gå vidare. Sysselsättningen på konstruktionskontor och experimentverkstad skulle säkras tills flygvapnet kom med nya beställningar, ABA ”syntes intresserat” av att köpa planet, priset

⁵⁴ Protokoll nr 38, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Trollhättan den 26 februari 1945., §4, s1

⁵⁵ Protokoll nr 39, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 14 juni 1945., §4, s2

⁵⁶ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev från M. Wallenberg Jr. till Ragnar Wahrgren, 8 oktober 1942

⁵⁷ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev från Wahrgren till M. Wallenberg Jr., Linköping 13 oktober 1942

för större komponenter i provplanet som levererades av andra aktörer skulle Saab inte behöva betala förrän planet sålts enligt överenskommelser med dessa. Sistnämnda arrangemang skulle dra ner kostnaden för provplanet till ca 1,1 – 1,2 miljoner, då inberäknat att flygförvaltningen enligt tidigare avtal stod för sin halva av tomgångskostnaderna. Dessutom meddelades att hela passagerarplansprojektet skulle gå ihop sig vid 15 sålda plan. Därefter flikade Wahrgren in att Marcus Wallenberg, som var frånvarande vid detta styrelsesammanträde vilket även Sven Wingquist var, hade besökt bolaget i Linköping ett par veckor tidigare i sällskap med VDN för Svensk Interkontinental Lufttrafik, SILA, och då uttalat sitt stöd för projektet. Diskussion följde och man kunde till slut besluta att ”arbetet skulle tillsvidare fullföljas, men att, om några andra möjligheter för konstruktionskontorets sysselsättning skulle yppas, styrelsen omedelbart skulle underrättas därom.” Ett ja med stor tvekan således, där närvaron av ägarintressena var begränsad men med desto större närvaro av en enad företagsledning.⁵⁸

Ett halvår senare, vid styrelsemötet den 20 december, meddelades att man hittills förbrukat 318 000 kr av medlen för den andra etappen i arbetet med passagerarplanet. Planet kunde enligt företagsledningen anses vara till 50% färdigkonstruerat.⁵⁹ Två månader senare meddelade Wahrgren styrelsen att konstruktionsarbetet var klart till 70%.⁶⁰

*

Tillverkningsverkstäderna skulle få bristande beläggning 1947-1950, även om alla utlovade extrabeställningar från flygvapnet skulle materialiseras, nu när beställning av ett konventionellt jaktplan avförts. Tanken att ett trupptransportplan vore en lämplig produkt i Saabs sortiment, och att det projekterade passagerarplanet efter vissa modifieringar skulle kunna fungera som ett sådant, hade väckts redan ett år tidigare i samband med att jakten på alternativ produktion först presenterades, vilket omnämns tidigare. Saabedningen hade därför under 1944 års andra hälft undersökt möjligheten att få avsättning för planet som trupptransportplan. Men vid påstötningar på flygvapnet hade detta förklarats att trupptransporter inte ”sorterades under flygvapnet, utan snarare var en sak för armén”. Därefter hade bolaget vänt sig till ÖB som visserligen var välvillig men inte kunde ge några besked. Nu i början av 1945 framfördes planen att gå direkt till staten och via den statliga investeringsfonden få stöd för projektet samt även försöka få statsmakten direkt på en politisk nivå att köpa planen som trupptransportplan för försvarets räkning. Tanken att staten kanske skulle kunna arrendera ut planen till ABA i fredstid framkastades även.⁶¹

⁵⁸ Protokoll nr 34, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 17 juni 1944., §3, s2f

⁵⁹ Protokoll nr 32, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 20 december 1944., §7, s2

⁶⁰ Protokoll nr 38, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Trollhättan den 26 februari 1945., §5, s3

⁶¹ Ibid., §4 s1ff

Vid samma styrelsemöte, den 26 februari 1945, presenterade företagsledningen även ett annat civilprojekt för styrelsen. Ett projekt ledningen satt igång på eget initiativ utan styrelsens hörande:

Då konstruktionskontoret icke varit fullt sysselsatt med erhållna uppgifter, hade bolaget för att hålla sysselsättningsgraden uppe, konstruerat ett sportflygplan.⁶²

Man hade hittills satsat 98.000 kr och meddelade att ”Konstruktionen hade erhållit mycket goda vitsord.”⁶³ Det man meddelar är att man redan har *konstruerat* ett plan, att det skett. Initiativkraften och hastigheten i projektet är något slående i jämförelse med den lunk som utmärkt bolaget och ledningen under föregående år. Att efterfrågan fanns, från bland annat Aeroklubben, känner vi ju till, likaså att Saabledningen tidigare bedömt ett dylikt projekt som olönsamt. Men man kan undra hur ett sportplan bara dyker upp, även om det är en betydligt enklare konstruktion än ett stridsplan. Det fanns emellertid en enkel förklaring.

Efter krigsutbrottet 1939 hade Anders Johan Andersson återvänt till Sverige från Tyskland och anställts vid Saab. Anderson var en chalmerist som fått sin flygtekniska utbildning i tyska Strelitz. Under 1920-talet började han att arbeta med Carl Clemens Bücker på dennes bolag Svenska Aero AB på Lidingö. När Bücker sålde Aero till ASJ 1932 och flyttade tillbaka till Tyskland flyttade Andersson med som chefskonstruktör. Där medverkade han vid framtagningen av de framgångsrika skolplanen Bücker Bü 131 *Jungmann*, Bü 133 *Jungmeister* och Bü 181 *Bestmann*. Med en sådan person inom firman fanns möjligheten att snabbt få fram ett plan som, var det tänkt, skulle kunna fungera som både sport-, rese- och skolflygplan. Med Anderssons egna ord:

[...] den korta tid som stod till förfogande medgav praktiskt taget inget forskningsarbete alls, utan det stod genast klart att det kommande sportplanet måste byggas på redan existerande underlag.

[...]

Enligt vårt förmenande här på Saab skulle det absolut vara möjligt att med utgångspunkt från redan existerande underlag genom lämplig kombination åstadkomma det idealiska sportflygplanet.

Planet kunde konstrueras snabbt då det modellerades på Bücker *Bestmann*. Exempelvis hoppade man över nästan all vindtunnelsutprovning. Grundkonstruktionen var mycket konventionell och man utgick från en motorstyrka på 130hkr samt bekvämlighet i nivå med en ordinär småbil. Planet blev på utsidan också väldigt likt *Bestmann*, men under ytan är det en fribärande skalkonstruktion av aluminium där den tyska firman använt en mer ålderdomlig lösning med svetsade stålrör och segelduk.

Åtgärden att konstruera ett sportplan godkändes den 26 februari 1945 enhälligt av styrelsen i efterskott. Men det var inte nog med ett sportplan. Saab-

⁶² Ibid., §5, s3

⁶³ Ibid.

ledningen hade även undersökt om bolaget skulle kunna ta upp tillverkning av något annat än flygplan. Men ”för närvarande funnes icke något lämpligt uppslag”.⁶⁴

Under hela 1944 hade frågan om mer eller mindre direkt statlig hjälp närmast legat nere. Men nu vid styrelsemötet i februari 1945 fördes frågan återigen upp på bordet i samband med idén att sälja transportplan till försvaret, vilken berörts ovan. Styrelsens ordförande överståthållare Torsten Nothin, själv gammalt statsråd, undrade om inte bolaget skulle gå direkt till regeringen och ”söka erhålla en överenskommelse, som skulle garantera sysselsättning för verkstäderna i Linköping”. I diskussionen som följde anfördes att man från Saabs sida borde skjuta upp en generell framstöt till regeringen till dess man visste mer om Flygvapnets planer. Däremot borde bolaget så fort som möjligt ta upp trupptransportplansfrågan. Likaså menades det att Saab ”hos regering som riksdag borde göra propaganda” för att understryka hur viktig bolagets verksamhet är för landets försvar.⁶⁵ I juni 1945 kunde Ragnar Wahrgren meddela styrelsen att försvarsministern, statsutskottets medlemmar samt tjänstemän från försvarsdepartementet tillsammans med representanter för flygvapnet besökt Saab i Linköping och där guidats och besett en utställning om företaget som man byggt upp.⁶⁶

En nyhet rörande civil tillverkning presenterades också vid styrelsesammanträdet den 14 juni 1945; man hade undersökt möjligheterna att börja tillverka mindre personbilar. Saabledningen behövde 200 000 kr för en vidare utredning vilket beviljades.⁶⁷

3.

I ungefär samma veva som projekt 24 lades ned, i början av 1944, så skickade flygförvaltningen trevare till Saab om att det borde gå att träffa en uppgörelse i godo och bilägga den skiljedomstvist om ränta på de förskott förvaltningen lämnar bolaget, vilken tidigare omtalats. Flygförvaltningens idé var att Saab istället för ränta på förskotten skulle lämna kassarabatt. Ragnar Wahrgren presenterade dessa resonemang för Saabs styrelse i februari. Styrelsen uppfattade dock att flygförvaltningen troligtvis inte själva kunde träffa en uppgörelse utan regeringens medverkan, men såg välvilligt på idén och intog en vänta-och-se attityd till dess att konkreta förslag presenteras.⁶⁸ I maj 1944 dök ett mer konkret förslag upp i samband med att flygförvaltningen placerade de sista beställningarna under det gamla ramavtalet. Flygförvaltningen ville ha en kassarabatt på 1,5% och sade sig, om en uppgörelse träffas, också vara intresserade av att

⁶⁴ Ibid., §4 s2

⁶⁵ Ibid., s2f

⁶⁶ Protokoll nr 39, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 14 juni 1945., §3, s1

⁶⁷ Ibid., §5, s3

⁶⁸ Protokoll nr 31, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Bofors den 28 februari 1944., §3, s1-2

uppta förhandlingar om ett nytt ramavtal.⁶⁹ Ungefär samtidigt framlade flygförvaltningen ett förslag till lösning av skiljedomstvisten om räntan på förskotten, vilket i stort sett accepterades helt av Saabs styrelse i juni varpå konflikten lades ned.⁷⁰ Erbjudande om nytt ramavtal var locktoner då Saab sedan en tid önskat sig ett nytt sådant. Det visade sig dock successivt att det hela drog ut på tiden och flygförvaltningens intresse tedde sig begränsat. I december 1944 önskade flygförvaltningen inte sätta igång några förhandlingar om ramavtal med hänvisning till att det rådde oklarhet om vilken motor som skulle bli aktuell för nästa plan. Istället tänkte sig förvaltningen att förhandlingar kan påbörjas tidigt 1945 och att de i princip är intresserade av ett sjuårigt avtal.⁷¹ Men det kom inte heller till någon förhandlingsstart under våren 1945, inte heller under hösten 1945 eller under hela 1946.

*

I juni 1944 företogs en aktieemission i Saab.⁷² Planerna på en emission fanns redan i januari 1943 och möjligen tidigare än så. Idén bakom emissionen var att genom att børsintroducera Saab bredare och sälja aktier till allmänheten så skulle kritik mot bolaget om att inneha en monopolposition minska. Likaså tänkte man sig att spridandet av ägandet på fler händer skulle stärka bolaget visavi staten; både gentemot riksdagen och flygförvaltningen.⁷³ Inför aktieemissionen bildades ett garantikonsortium för att säkra teckningen och Marcus Wallenberg försökte intressera ASEA för att delta i detta. Han pekade på att ASEAs dotterbolag STAL var verksamt inom aggregattillverkning och aggregat användes i stor utsträckning inom flygplansindustrin. Genom att köpa in sig i Saab så ”knytes leverantörsförhållandet fastare” vilket ”i årtal framåt kan ge en jämn sysselsättning”. Det hela skulle åtminstone kunna ge en ”bottenbelastning” för sysselsättningen.⁷⁴

I ett brev till Marcus Wallenberg den 20 juni 1944 prisar hans förtrogne i Enskilda banken August Nachmanson tidpunkten för emissionen som avlöp framgångsrikt: ”Man torde kunna säga, att Saabemissionen kom i ett lyckligt ögonblick.” Efter invasionen i Frankrike, dagen D, som höjde stämningen i landet och ryssarnas offensiv på kareliska näset som sänkte densamma. Därtill turligt nog innan industrimannen Rolf von Heidenstam kommit hem från Amerika och hållit föredrag om stämningen och framtidsbedömningar inom

⁶⁹ Protokoll nr 32, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 9 maj 1944., §3, s1-3

⁷⁰ Protokoll nr 34, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 17 juni 1944., §5, s3

⁷¹ Protokoll nr 37, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 20 december 1944., §7, s2f

⁷² Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB Brev från August Nachmanson till Marcus Wallenberg Jr i Vidbynäs, Ösmo, Stockholm, 20 juni 1944

⁷³ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev Marcus Wallenberg Jr till dir Thorsten Ericson, ASEA i Västerås, 2 januari 1943, s5

⁷⁴ Ibid., s2

flygplansindustrin där. Enligt Heidenstam skulle bland annat en enda av Douglas-koncernens anläggningar kunna tillverka tillräckligt med plan för att möta hela världens behov av civila flygplan.⁷⁵

4.

För Saab var det på kort sikt mest akut att sysselsätta konstruktionskontoret och de andra utvecklingsenheterna. Luckorna i serietillverkningsavdelningarnas produktionsschema skulle inte uppstå förrän efter en längre tid.⁷⁶

För flygvapnet var frågan vilken materiel som skulle ersätta det nedlagda flygplan 24, särskilt då medel var anslagna. Flygförvaltningen var därtill, som ovan berörts, även bunden vid Saab genom kontrakt och ramavtal men också genom löften. Med den hjälplöshet bolaget delvis uppvisade inför sin fortsatta existens, vilken flygförvaltningen hade ett intresse av, blev Saab också förvaltningens huvudvärk.

I en skrivelse till statsmakten 9 februari 1944 tog flygförvaltningen upp de ersättningsalternativ man såg som varandes vid handen. Det ena var flygplan 18 och det andra var en bombversion av flygplan 21, B21, en typ som även i sin ursprungliga jaktversion ännu inte var färdigutprovad. Därefter presenterades en jämförelse mellan planen. Om typ 18 konstaterades att planet redan var i serieproduktion, var konstruerat för bombuppdrag, tog större bombblast, hade längre flygsträcka och bättre flygsäkerhet i dåligt väder pga två mans besättning. Men det var väsentligt långsammare än typ 21. Flygplan 21 var ursprungligen konstruerat som ett jaktplan, men skulle kunna fungera som lätt bombplan och då ta ca 500 kg bomber. Efter att dessa har släppts var planet väsentligen ett jaktplan, snabbt och med en stark beväpning i nosen, i form av en 20mm automatkanon och fyra 13,2mm.⁷⁷ flygförvaltningen fortsatte:

Enligt krigserfarenheterna ha flygplan, snarlika denna typ, visat sig vara mera användbara än tyngre flygplan mot flera av de målslag, mot vilka det svenska bombflygvapnet synes komma att insättas enligt nuvarande planer. Enär det f.n. synes svårt att i flygplan av den storleksordning, som typ 18 och 24 representera, inrymma en så stark defensiv beväpning, att flygplanen härigenom kunna undgå alltför stora förluster vid fientliga jaktanfall och enär våra jaktförbands styrka icke tillnärmelsevis möjliggör erforderlig jakteskort, om hemorten skall försvaras, synes det flygledningen lämpligt att följa krigserfarenheterna och utrusta vissa flottiljer med typer av bombplan, som efter bombblastens fällande ha karaktären av jaktplan.⁷⁸

⁷⁵ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, Brev från August Nachmanson till Marcus Wallenberg Jr i Vidbynäs, Ösmo, Stockholm, 20 juni 1944

⁷⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MAH 24:2, Saab till FF, 7/1 1944

⁷⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MEH 32:2, KFF till Konungen 9/2 1944

⁷⁸ Ibid., s1

Här dyker som synes ännu ett skäl upp till att man tappat intresset för projekt 24, det att flygplanet i sig själv hade varit i behov av jakteskort pga sin svaga beväpning. Planet var således mer likt det tyska Messerschmitt Me 110 som drogs med just de problemen under slaget om Storbritannien än det brittiska Mousquitoplanet vilket man oftast försökt jämföra flygplan 24 med.

Slutligen pekade flygförvaltningen på kostnaderna, vilka för typ 18 var klart högre än för typ 21 och rekommenderade att de tre flottiljer som skulle ha fått typ 24 istället skulle utrustas med bombversionen av typ 21 kallad B21. Därefter meddelades också att, enligt förhandlingar ”som förts med flygindustrien”, om en samtidig beställning direkt av ”hela flygplansbehovet enligt ovan” så ”kan en sådan prisreduktion åstadkommas, att anskaffningen kan genomföras inom kostnadsramen” avseende den budgetram som tidigare uppställts. Att hålla ramen ansågs viktigt för att ”kunna möta de starka krav på forsknings- och projektarbete samt utveckling inom olika flygmaterielområden, som i och för den fortsatta materielanskaffningen inom flygvapnet måste äga rum under de närmaste åren.”.⁷⁹

5.

Flygplanskroppen, som Saab tillverkade, var endast halva planet. Andra halvan var motorn, vars konstruktionsarbete var mycket komplicerat. Det påstods, bland annat av Nils Söderberg, att det svenska flygvapnets, allt ifrån dess grundande 1926, hade haft som idé att de olika flygplanen man hade vid en och samma tidpunkt helst skulle ha samma motortyp. Om än i olika antal och olika modifierad för olika flygplanssorter. På så sätt skulle allt från utbildning, service, underhåll till tillverkning kunna standardiseras, vilket var fördelaktigt. Motorer tillverkades ofta inom landet men på licens. Vid krigets första år låg flygförvaltningen i licensförhandlingar med amerikanska Pratt & Whitney om licens på deras Twin Wasp motor. Men US State Department förbjöd utförelse av dylika licenshandlingar 1940, varför man i Sverige på Svenska Flygmotor AB, SFA, på FFs uppdrag, fick ta till reverse engineering och kopiera motorn då redan flera flygplan var konstruerade för just den. Motorn ansågs dock redan då den kom i produktion i Sverige vara väl liten och flygförvaltningen önskade en större. Till slut lyckades man i augusti 1941 föra förhandlingar med tyskarna i hamn om Daimler Benz DB 601 motorn, men lyckades i själva verket i slutändan, litet tursamt, få loss den vidareutvecklade och något kraftigare DB 605. När den sedan väl kom i produktion 1944-45 var det emellertid litet sent och även den ansågs då ha en för begränsad effekt. I samband med dessa problem och ständiga osäkerhetsmoment var man från flygförvaltningens sida beredd att ta steget och låta SFA försöka utveckla en egen motor. Uppdraget gavs i november 1941 och specifikationerna uppsattes till en motor på 2200 hk med möjlighet till utveckling, dvs till ännu kraftfullare versioner. Därmed tyckte man sig från

⁷⁹ Ibid., s2

flygförvaltningens sida ha tagit i rejält så att motorn inte skulle vara för klen den dag den stod färdig.⁸⁰ Motorprojektet fick namnet Mx.

Motorprojekt Mx fick dock en knögglig start. Specifikationen för motorn omtalade dess effekt men var inte klar över dess utförande. Vilket man för att avgöra hur det eller de flygplan motorn avses för skall se ut helst borde vara klar över. Istället påbörjades konstruktionsarbetet utifrån tre alternativa utföranden; dels som en vätskekyld dubbel DB-motor (dubbel radmotor), dels som en luftkyld H-motor (dubbel boxermotor) och dels som en luftkyld stjärnmotor. Först i slutet på februari 1943 valdes stjärnmotoralternativet.⁸¹ Därmed hade hela projektet redan blivit försenat. Sedan tillstötte diverse andra förseningar såsom exempelvis ritningsgranskning⁸², men även att SFA för motorprojektet byggt upp ett nytt föga samtrimmat konstruktionskontor i Göteborg lär ha bidragit. Förseningarna fick Svenska flygmotor att i maj 1944 utförligt meddela flygförvaltningen läget för arbetet med motorprojekt Mx, nu av SFA betecknad motor C-1037, samt begära bekräftelse på hur det påbörjade arbetet bör fortskrida. Till sommaren, i juni 1944, gick SFA än längre och tog fram en utförlig PM över projektet med kostnadsberäkningar och förslag till handlingsalternativ.⁸³ Man hade på SFA jämfört tidigare uppgjorda tidsplaner över det flygplansprojekt Jx för vilket Mx har varit ämnat och kommit fram till att motorn inte skulle komma att vara färdig i tid och om den ändå skulle användas så skulle den försinka hela flygplansprojektet en längre tid.

Sedan de ekonomiska konsekvenserna av ett fortsättande av arbetet på Mx resp ett avbrytande av detsamma nu eller vid någon senare tidpunkt sålunda blivit klarlagda, återstår att överväga det berättigade i att nedlägga kostnader på Mx under den givna förutsättningen att Jx kommer fram i så god tid, att användningen av Mx till detta fpl är utesluten.

Anskaffas då licens för tillverkning av ny, utländsk motortyp, räcka de till FF förfogande i vanlig ordning ställda medlen ej till för samtida kostnader för Mx.

Inköpas istället motorerna för Jx från utlandet, blir den svenska flygmotorindustrin under längre tid arbetslös, vilket kommer att verka desorganisera på denna.

Kan ett fpl Jx framställas, till vilket DB-motorer kunna användas, bortfalla dessa svårigheter; industrien skulle då arbeta ostörd med full sysselsättning samtidigt som medel för utvecklingsarbetet å Mx skulle förefinnas inom ramen för flygvapnets ordinarie anslag.

Hur den efter Jx närmast följande fpltypen (eller typerna) kommer att se ut är ännu ej projekterat. De finnas, vilka anse, att man vid den tidpunkten kommer att vara mogen för reaktionsdrift.⁸⁴

⁸⁰ Söderberg, (1971), s334

⁸¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MOH 353:15, SFA, "PM betr vid SFA pågående konstruktionsverksamhet", ankomstdaterad vid FF 8/6 1944, s2

⁸² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MOH 353:9, PM från konferens mellan KFF och SFA 24 feb 1944

⁸³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MOH 353:15, SFA, "PM betr vid SFA pågående konstruktionsverksamhet", ankomstdaterad vid FF 8/6 1944

⁸⁴ Ibid., s6

Trots att ovanstående rader presenterar en analys som i det närmaste helt landar i att Mx projektet borde avbrytas och jetmotorn inväntas, om inte ett sysselsättningsprojekt med DB motorer kunde inklämmas vilket dock skulle färdigställa två omoderna plan, så rekommenderade SFA att projektet ändå skulle fortsätta:

Då vi inom Sverige äntligen kommit så långt, att arbeten på egna motorprojekt tagit form och då vidare ett avbrytande av dessa arbeten skulle föra med sig rätt avsevärda kostnader utan egentligt vederlag i form av vunna erfarenheter, synas starka skäl tala för att arbetet fortsattes, så att dylika erfarenheter vinnas, endera för fullföljandet och vidareutvecklandet av Mx eller för tillämpning på senare motortyp, som kan inlemmas i flygvapnets anskaffningsprogram.

Detta fortsatta arbete skulle även giva vissa vid reaktionsdrift tillämpliga erfarenheter, varjämte den konstruktionsstab, som är sysselsatt med arbetet på Mx efterhand som omfånget av detta konstruktionsarbete minskas kan i växande omfattning riktas in på konstruktionsarbeten i samband med reaktionsdriften.⁸⁵

Detta var ett uppriktigt och vågat förslag om att köra vidare för att vinna erfarenheter och inte nödvändigtvis för att föra projektet fram till en färdig motor. Det var också närmast detta förslag som blev den verkliga utvecklingen. Man fortsatte med utvecklingsarbetet och Mx projektet lades ned av flygförvaltningen först i början av 1945. Med Nils Söderbergs ord ”Då vi [...] beslöt lägga ned Mx blev den utvecklingsavdelning som etablerades vid SFA inte arbetslös utan hade efterhand kopplats in på intressantare arbetsuppgifter.”⁸⁶

Emellertid var det inte frid och fröjd mellan SFA och flygförvaltningen i samband med det försenade motorprojektet. Dels var kostnader och sättet att fastställa dem en källa till motsättningar, men i samband med det sviktande Mx projektet så ställdes även principiella frågor på sin spets. Frågor av avgörande betydelse för den svenska flygindustrins utseende och utveckling. I början av juli 1944 skickar SFAs VD Gunnar Engellau en Pm till flygförvaltningen betitlad ”Betr. Flygmotors konstruktionsverksamhet”. Promemorian, författad av chefen för SFAs projektavdelning Gustaf Larsson redan 22 maj,⁸⁷ tar med utgångspunkt från ramavtalets bestämmelser om den ersättning bolaget skall få om självkostnad plus 10% vinstmarginal upp de svårigheter man haft att få betalt av flygförvaltningen. Förvaltningen har dels vägrat betala för arbete man inte ansett vara aktuellt eller arbete som inte lett till resultat. Bot på detta har varit att Förvaltningen skall detaljgranska och godkänna allt på ett förstadium vilket lett till krångel och förseningar. Men det än mer betydelsefulla var inte de ekonomiska tvisterna utan det som framkommit på ett sammanträde mellan Förvaltningen och Flygmotor den 27 april. Flygförvaltningen hade undrat över kostnader för Mx och DB-licensproduktionen.

⁸⁵ Ibid., s6-7

⁸⁶ Söderberg, Nils, *Med spaken i näven*, (1971), s334

⁸⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MAH 353:18, Brev SFA till FE, ankomstdaterat vid FF 7/7 1944, med bilaga ”PM angående SFA konstruktionsverksamhet”, daterad 22 maj 1944

Anledningen till denna förfrågan vore den, att, om DB bleve för dyr, så skulle pengar inte finnas över för bedrivande av konstruktions- och utvecklingsarbete för MX. Från KFF:s sida diskuterades därvid frågan om huruvida det inte med frångående av ramavtalet i längden skulle vara fördelaktigare för KFF att arbeta med från utlandet, och då i första hand från England och Amerika, tagna licenser på motorer.⁸⁸

Detta dryftande av frågan om en återgång till en inriktning på licenstillverkning av motorer fick SFA att om inte gå i taket så i alla fall att avkräva flygförvaltningen besked och uttrycka dess mening. Som Flygmotor såg det stod flygförvaltningen inför ett val mellan två alternativ, oräknat vad som överenskommits i ramavtalet. Dessa presenterades därefter just som sådana med önskvärd tydlighet.⁸⁹

Alternativ ett var att satsa på licenstillverkning men med ett bibehållande av en del av den tekniska och konstruktionskompetens som nu byggts upp i samband med Mx projektet. Det skulle åstadkommas genom ett organiserat tillvaratagande av erfarenheter i samband med licensproduktionen samt därtill hörande anpassnings och konstruktionsarbete samt utförande av experiment. Priset för detta alternativ beräknades uppgå till 900 000 kronor per år.⁹⁰

Alternativ två var ett fortsatt kompetensuppbyggande för självständigt konstruktionsarbete av nya motorer. Inklusivt byggandet av provmotorer och verktyg härför var detta ett betydligt dyrare alternativ, beräknat till 2 650 000 kronor per år dock fluktuerande mellan åren. Då detta var ett större och mer långsiktigt åtagande från bolagets sida fordrade detta alternativ att ett extra avtal upprättades så att uppsägningstiden uppgick till tre år.⁹¹

Flygmotor krävde besked snarast möjligt om vilken väg flygförvaltningen ville vandra men tillade att bolaget vid ramavtalets träffande räknat med alternativ två. Som SFA såg det begränsade licensalternativet bolaget till den svenska marknaden ”då det ansågs uteslutet, att licens kunde erhållas för export”.⁹²

*

I och med nedläggningen av projekt flygplan 24 i december 1943 uppstod en turbulent situation vid Saab och, skulle det visa sig, ingen ny militär flygplanskonstruktion kom i produktion vid bolaget under resten av krigstiden. Det sista stridsplan, och enda jaktplan, Saab konstruerade under kriget och gick till produktion skulle bli flygplan 21, vilket påbörjades 1941. Företaget drogs med en hel del organisatoriska och personella problem, ständiga förseningar och var tämligen passivt i att ta fram nya flygplan. Passiviteten kan delvis hänföras till den arbetsfördelning som rådde inom den svenska militära flygplansindustrin. Den helt drivande parten var flygförvaltningen, flygvapnets egen inköpsorganisation, som höll sig a jour med den tekniska utvecklingen, skaffade fram licen-

⁸⁸ Ibid., PM, s2

⁸⁹ Ibid., PM, s3

⁹⁰ Ibid., PM, s3-4

⁹¹ Ibid., PM, s4

⁹² Ibid., PM, s5

ser på konstruktioner, framförallt motorer, drog upp projekten relativt detaljerat, satte igång desamma samt följde upp dem fortlöpande och koordinerade övergripande verksamheten mellan de andra aktörerna Saab och SFA, Svenska Flygmotor AB. Detta hindrade inte att Saab å andra sidan faktiskt kom med nytänkande i de konstruktioner som presenterades utifrån flygförvaltningens specifikationer. Men det var förvaltningen som sade vad som skulle konstrueras och valde om man skulle gå vidare med en konstruktion. SFA skulle kunna sägas var än mer osjälvständigt då bolaget inte serietillverkade några egna motor-konstruktioner. Huvudsakligen byggde de motorer på licens, och därtill licenser som flygförvaltningen införskaffat och stod som licenstagare för.

Bristen på lämpliga motorer satte begränsningar på Saabs möjligheter att proaktivt konstruera stridsplan. Tongångar i den riktningen hade också hörts ovan i samband med planerna att på eget initiativ, och utan beställning från flygförvaltningen, igångsätta konstruktionsarbete på ett stridsplan som aktualiserades efter projekt 24 nedläggelse. Ett eget militärt flygplansprojekt påbörjades inte heller.

Till det bidrog säkert även sådana förhållanden som den initiala finansieringen, förutom den anförda bristen på motorer. Normalt stod flygförvaltningen via förskott för stora delar av finansieringen vid igångsättning av ett nytt konstruktionsprojekt, vilka ju enbart drog kostnader i flera år, och detta mäktade Saab inte ensamt med. Troligtvis hade man i och för sig kanske kunnat klara av det, men risken som man då burit själv, hade varit mycket hög och man ville uppenbarligen inte ta den.

Nedläggningen av projekt 24 ledde till svårigheter för Saab på flera sätt, men två huvudproblem går att identifiera: konstruktionskontorets omedelbara sysselsättning och fabriksanläggningen, produktionsverkstaden, i Trollhällans framtida beläggning och användning.

För konstruktionskontoret var problemen omedelbart akuta. Den första åtgärden var att försöka få flygförvaltningen att placera diverse småkonstruktioner och omkonstruktioner för att inte allt skulle avstanna. Man satte även sitt hopp till ett relativt snart nytt stridsflygplansprojekt, som trots allt flygförvaltningen hintade om. Dels gick kriget mot sitt slut, enligt de flesta bedömare ett snart slut, och dels var en teknologisk förändring i vardande. Jetdrift hade börjat figurera i specialrapporter och speciallitteratur redan hösten 1943 och under året 1944 skulle även dylika plan sättas in direkt vid fronten. Nya stridsflygplansprojekt dröjde. Men närmast lika omedelbart som kraven på småbeställningar från flygvapnet dök tanken på civila flygplansprojekt upp för att åtminstone delvis fylla konstruktionskontoret. Passagerarplan gick styrelsen motvilligt med på att igångsätta och sport/skolplan drog företagsledningen igång utan att fråga. Hela 1944 var för Saabs del i mycket präglad av väntan. Väntan på nya projekt och nya planer från flygvapnet samt väntan på att kriget skulle ta slut. Möjligen var sistnämnda något som man kalkylerat med på halvlång sikt från Saabs sida vilket slagit fel.

Vissa tankar i Marcus Wallenberg brev till Thorsten Ericsson vid ASEA när han skall sälja in Saabs aktiemission och även resonemang vid styrelsemöten tyder på att bolaget kalkylerat med ett tidigare krigsslut. Saab var nöjda med

att de hade en full beläggning i produktionen till och med år 1946 ut. Som Wallenberg skrev: "Om kriget tar slut i Europa i år, så kunna order under perioden 1944-1946 visa sig vara mycket betydelsefulla och eftertraktansvärda."⁹³ Om krig tog slut 1943 så skulle alltså 1944-46 bli efterkrigsår, det vill säga den svåraste tid för en flygindustri med befarad dumpning av överskottsmaterial från utlandet och minskad vilja att investera i krigsmateriel. Men kriget tog inte slut 1943. Inte heller 1944. Istället var flygförvaltningen obenägen att diskutera nya projekt, liksom att diskutera ett nytt ramavtal. Det såg onekligen ut som att Saab kunde hamna i en situation utan någon stridsflygplanstillverkning efter 1946. Situationen blev allt mer prekär. Därtill blev frågan vad som skulle bli av med anläggningen i Trollhättan mer brännande. Tillverkning av civila flygplan skulle inte fylla anläggningen, något annat måste till om Saab inte skulle sälja av den. Planerna på en småbil hade funnits under 1944 men drogs fram till styrelsen 1945 och var ett möjligt svar på alternativ användning av fabriken i Trollhättan.

Nejläggningen av projekt 24 innebar ett uppvaknande för Saab och den bristande beläggningen, först på konstruktionsavdelningen och sedan även i tillverkningen i verkstaden gav ett omställningstryck. Man kan också beskriva det som ett mer eller mindre plötsligt utbud av viss kapacitet. Denna utbudschock ledde till att nya verksamheter såsom den civila produktionen kom igång, även om det inte var den enda förklaringsfaktorn men väl den drivande.

Man kan fråga sig vad Saab, i den uppkomna situationen, gjorde för att bli bättre på att konstruera och ta fram stridsflygplan. Trots allt var det så att flygplansprojekt 24s nejläggning i mycket berodde på att planet inte hade de bästa av egenskaper.

Överhuvudtaget kan man tycka att det var litet underligt att Saab hade en hel del problem med att ta fram nykonstruktioner och hålla igång en hög tillverkningstakt utifrån det faktum att ett brinnande krig pågick i omvärlden och att *efterfrågan* därför var mycket stor för att förstärka det svenska försvaret, med vidöppna finansieringsdammluckor från statsmaktens sida. Utifrån den kritik som tid efter annan riktades från flygförvaltningen, men även från industrikommissionen och krisrevisionens sida så skulle man kunna säga att Saab inte hade övertygat under krigets första 4 år. När man från flygvapnets sida började tro att kriget relativt snart skulle ta slut och att man därmed skulle kunna få leveranser från England eller USA, var detta bättre.

Händelseutvecklingen för den svenska flygindustrin och dess militära samarbetspart flygförvaltningen under det sista krigsåret var inte riktigt vad man skulle kunna förvänta sig av ett militärindustriellt komplex. Flygvapnet med flygförvaltningen tycktes närmast allena se till sina behov, även om de inte ville att exempelvis Saab går under. Men det fanns ingen enad front av militär och industri som vänder sig till statsmakten för att få igenom beställningar. Flygförvaltningen hade redan grönt ljus från statens sida för en beställning, men när

⁹³ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, Brev Marcus Wallenberg Jr till dir Thorsten Ericson, ASEA i Västerås, 2 januari 1943, s 1-2

projektet inte upplevdes som tillräckligt bra avbröts detta utan att full sysselsättning hos Saab först garanterats. Istället funderade, som vi sett, Saab på att gå direkt till staten för garantier och dylikt. I och för sig diskuterades även att försöka göra detta i samråd, eller tillsammans, med flygvapnet. Det förefaller inte heller vara så att Saab 1944 sågs som en del av något "nationellt projekt", i varje fall tycks inte bolaget varit övertygade om att statsmakten hyste sådana uppfattningar. Även om idén att staten *borde se* värdet av företaget, och att Saab borde försöka pränta in detta hos riksdag och regering, figurerade.

IV. Från himmelen

västmaktsrelationer

1.

Ungefär halv fyra på eftermiddagen tisdagen den 13 juni 1944 störtade någonting ner från himmelen vid Gräsdala gård i Knivingaryd socken nära Bäckebo kyrka i Småland, tre och en halv mil nordväst Kalmar. Enligt bönderna i trakten hade en explosion ägt rum högt upp i luften, mer än en kilometer upp. Bonden Gustafsson som befann sig närmast häpnade och hans häst föll ned på knä. När Gustafsson strax därefter tittar upp ser han ett regn av små silvriga saker som faller ned. Utspridda över fyra kvadratkilometer återfanns rester, främst av metall, med en sammanlagd vikt av totalt 2010 kg. Där den största delen landade och troligen exploderade uppmättes en bombkrater med en diameter om fem meter och ett djup på två meter.¹

Den svenska luftfartsinspektionen hade inga rapporter vid tidpunkten om några inflygande främmande flygplan eller om andra inflygande objekt heller för den delen, vilket tyder på att inpasseringen måste ha skett på mycket hög höjd. Alltmer van vid att ta hand om nödländade utländska krigsflygplan var det dock vrakdelar av teknisk natur som denna gång omhändertogs av inspektionen, fyllandes elva små och en stor låda som omgående sändes till Stockholm för analys.²

Redan dagen efter, onsdagen den 14 juni, sände den brittiske flygattachén i Stockholm överste Richard Maycock ett telegram till Air Ministry i London:

REACTION PROPELLED GERMAN PROJECTILE CRASHED AT 1415 HOURS ON JUNE 13 AT FARM KNIVIN Y D BAECKEBO 35 KILO NW OF KALMAK. VIOLENT EXPLOSION MADE CRATER SEVERAL METERS WIDE AND 1 ½ METERS DEEP. EXPLOSIVE HEARD OVER WIDE AREA AND WINDOWS REPORTED BROKEN AT FLYGSFORS 14 KILO AWAY. TWO METERS LONG SHELL OF PROJECTILE FOUND 300 METERS AWAY FROM CRATER.³

¹ Det är Leif Leifland, "..."secret matters not so far disclosed" i *Vårstormar: 1944 – krigsslutet skönjes*, (1995), som satt mig på spåret till de brittiska förvecklingarna runt den störtade V2 raketten. Avsnitten om densamma är i hög grad baserad på hans framställning. Jag har även haft förmånen att samtala med honom om ämnet. Uppgifterna om incidenten hämtade ur KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Försvarsberedskapshistorik: Flygvapnet, Ö1, D. Aktsamling, Band Flyg X:B Bil 44:271, Utdr ur CLR(FF/MR) ank H-nr RM 1/1944, återgivandes Fld H. Kjellsons rapport 21/7 1944 ang "Bäckebotorpeden", stycke 1

² KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Försvarsberedskapshistorik: Flygvapnet, Ö1, D. Aktsamling, Band Flyg X:B Bil 44:271, Utdr ur CLR(FF/MR) ank H-nr RM 1/1944, återgivandes Fld H. Kjellsons rapport 21/7 1944 ang "Bäckebotorpeden", stycke 1

³ tNA, DEFE 40/14, top secret cypher telegram från AA Stockholm to Air Ministry Whitehall, 14 juni 1944

Han fortsatte med att fråga om det var Londons avsikt att skicka experter till Sverige. Om så begärde Maycock att denne ”BRING REPORT ON HENSCHEL 293”, en radiostyrd tysk missil avsedd för bruk mot sjömilitära mål.⁴ Senare föreslog han också att någon form av utbyte borde erbjudas svenskarna för att erhålla god samarbetsvilja från deras sida och även full tillgång till information.⁵

Bakgrunden till det brittiska intresset var att våren 1943 hade brittiska underrättelsetjänsten tagit fram fem rapporter om tyska experiment med långdistansraketer och tyckte att tiden var mogen att delge regeringen informationen. Churchill erhöll ett PM den 15 april och kort därefter sattes en kommitté samman under ledning av Churchills svärson Duncan Sandys. Bristen på tillförlitlig information gjorde att faran med de tyska raketvapnen växte till orimliga proportioner och skrämmande mardrömsscenarioer. Vid ett möte med krigskabinetets försvarskommitté den 29 juni drogs riktlinjer upp för motdrag: i en knockout attack skulle det tyska raketprogrammet få ett abrupt slut. Den 18 augusti 1943 anföll över 600 tunga brittiska bombplan tyskarnas raketförsöksanstalt vid Peenemünde på Usedom. Men raketprogrammet hade dock uppenbarligen inte upphört därmed.

Undersökningen av raketbomben startade den fjärde juli vid försvarets forskningsanstalt i Ulvsunda strax utanför Stockholm. Ett preliminärt sammanträde hade hållits hos flygförvaltningen den 26 juni där riktlinjer för undersökningen dragits upp. Professor Boestad vid KTH knöts även till undersökningen.⁶ Medverkade gjorde även två brittiska experter varav den ena från Air Ministry's försöksanläggning i Farnborough. Tester och prov pågick i två veckor, bland annat beräknades detonationshöjden genom att metallföremål släpptes från Tranebergsbron i Stockholm som experiment varvid falltiden uppmättes.⁷

De brittiska myndigheterna reagerade hastigt, särskilt som raketerna föreföll radiostyrd. Önskemålet var att erhålla vrakdelarna och frakta dessa till Farnborough i England för analys där. Churchill skrev även brev till Stalin angående tillträde för brittiska experter till staden Blizna i Polen när denna enligt beräkningar inom kort skulle falla för Röda Armén. Den 12:e juli instruerades den brittiske stockholmsambassadören, Sir Victor Mallet, att söka övertala den svenska regeringen att lämna ifrån sig raketresterna. För att nå framgång i ärendet var den brittiska militärledningen redo att ”give urgent consideration of any reasonable demand” för något i ett eventuellt utbyte om det skulle underlätta. Vid ett första möte med den svenske utrikesministern Christian Günther i frågan misslyckades dock Victor Mallet få loss raketdelarna. Den svenske utrike-

⁴ Ibid.

⁵ tNA, AIR40/2452, Cable A351 refererad i Leifland (1995), s140

⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MUH 411:1, FF till professor Boestad, 28/6 1944

⁷ KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Försvarsberedskapshistorik: Flygvapnet, Ö1, D. Aktsamling, Band Flyg X:B Bil 44:271, Utdr ur CLR(FF/MR) ank H-nr RM 1/1944, återgivandes Fld H. Kjellsons rapport 21/7 1944 ang ”Bäckebotorpeden”, stycke 8 samt upplysningar lämnade av fld Kjellson till beredskapshistoriken den 25/2 1953

sministern hade varit "rather upset at the idea and said that he did not quite see how to square it with his policy of strict neutrality."⁸

Några dagar senare gör Mallet ett nytt försök. Denna gång under en resa tillsammans med Günther till Sigtuna där det brittiska konsulatet höll en mottagning för svenska studenter. På tillbakavägen hade Günther reflekterat något, mjuknat och enligt Mallet "[...] decided that it would not be right for him to deprive us of the opportunity of counteracting such a devilish weapon, which might be used to destroy thousands of innocent British civilian lives."⁹

Därefter träffades en överenskommelse mellan den svenska flygvapenchefen Bengt G. Nordenskiöld och den brittiske flygattachén Richard Maycock; efter initiala analyser i Sverige skulle britterna erhålla raketresterna och få möjlighet att ta dem ur landet.

*

Vad som mer exakt fick den svenske utrikesministern att svänga i frågan är inte helt klarlagt, men det tycks ha varit just hans och inte hela regeringens beslut. Att orsaken till detsamma skulle ha varit en särskild omsorg om brittiska civila, vilket Mallets rader indikerar, får anses uteslutet. Däremot är en bytesaffär tänkbar, dvs att svenskarna fått något i utbyte mot vrakdelarna. Det har argumenterats för att utbytet bestod i att Sverige fick införskaffa radarstationer av senaste modell från England, men dessa var redan framförhandlade och leveransklara när raketerna landade. Det skulle också kunna vara så att någon specifik bytesaffär inte utmejlades vid tillfället men att det noterades att Sverige hade tjänster/byten inestående.

Den 20 juli presenterades två förskottsmeddelanden till haverirapport HU-161 för flygstyrelsen. Dagen efter presenterade flygdirektör Kjellson en preliminär rapport. Det konstaterades kortfattat att raketerna bestod av fem huvuddelar om vardera ca 1,5 meter, bombrummet var bepansrat med 5mm pansarplåt. Raketerna var radiostyrda och radioutrymmet var fanerat med träfanér med en tjocklek av 10-12mm. Den var turbindriven med en citronformad brännare och bränslevikten uppskattades till fyra ton. Detta bränsle tillfördes brännaren genom 4264 bränslekanaler och konsumerades på uppskattningsvis 60 sekunder. Distansen som raketerna färdats från Luftwaffes teststation vid Peenemünde på ön Usedom i en rak linje över danska Bornholm där målområdet fanns till Bäckebo var 350km. Att med endast 60 sekunders bränntid kunna tillryggelägga denna distans kräver en höjd på raketbanan på hela 120 000 meter. Det var flytande bränsle som användes och detta bestod av två vätskor. Rester i turbinbrännaren kunde identifieras som troligtvis kaliumpermanganat [potassium permanganate], och utifrån att trädet svets vid nedslagsplatsen för den citronformade brännaren utan att några spår av eld kunde skönjas drogs slutsatsen att den andra vätskan var koncentrerad väteperoxid [hydrogen peroxide].

⁸ Ur Sir Victor Mallets opublicerade memoarer, citerade i Leifland (1995), s134

⁹ Ibid., s135

När dessa två vätskor blandas uppstår en stark reaktion med en mycket kraftig gasutveckling.¹⁰

Den 24 juli 1944 skickade det svenska flygtekniska försökslaboratoriet i Ulvsunda tolv boxar med raketrester till Fallenius Godstrafik AB, Södermälarsstrand 5.¹¹ Den vidare transporten till Storbritannien gick med ett brittiskt flygplan. Då V2:ans storlek var betydande, även i delar, krävdes ett stort flygplan såsom C-47 Dakota, och det enda tillgängliga planet i England – enligt den fantasifulla berättelse som spreds i pressen efter kriget – var en gammal kärra för taxiflygningar med smeknamnet ”Bug”. För uppdraget enrullades en veteranflygare, överste Allen, som i sin tur samlade ihop en besättning frivilliga för den farofyllda resan från Skottland, över Nordsjön och Norge till Sverige, utan bränslemarginaler.¹² Även flygdirektör Henry Kjellson följde med planet med vrakresterna till England.¹³

Väl i Storbritannien blev de brittiska experterna som undersökte raketresterna stressade över den radioutrustning som återfanns däri. Var det kanske möjligt att precisionsstyra bomben via radio? Motmedel började genast övervägas. Ett uppslag var radiostörning från luften på sträckan mellan det tyska kontrollcentret och det troliga målet, London. Ett annat var direkt radioövervakning av det tyska kontroll och testcentret i Peenemünde. Men för att lyckas med det behövdes en avlyssningsplats nära ön Userdom där Peenemünde ligger. Svenska Öland är den enda icke tyskkontrollerade plats som har dessa förutsättningar. London reagerar snabbt. Den 20 augusti ges Mallet instruktioner att approacha den svenska regeringen i frågan. Redan natten den 25:e kan han rapportera tillbaka till London att svenska regeringen gått med på att en brittisk radiopejlingsstation upprättas vid Ottenby på södra Öland. Stationen inrymdes i ett litet rött hus och bemannades av fyra brittiska officerare med instruktion att inte fraternisera med befolkningen på orten. Som täckmantel inför svenska militärer på lokal nivå meddelades dessa att stationen var en ny svensk radarstation av brittisk tillverkning och att de brittiska officerarna var där för att installera och testa densamma. Verksamheten fortsatte till mars 1945 då Sovjetiska trupper intog Peenemünde och anläggningen där.

Dock var radioutrustningen i raketerna inte något som kom till användning när V2 bombardemanget mot London inleddes i september 1944. Istället användes mekaniskt självstyrande [inertial] navigation då tyskarna ständigt misstänkte att radiostyrning skulle störas av britterna.

¹⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MUH 411:3, Flygtekniska försöksanstalten till FF, 21/7 1944, bilagda Förskottsmeddelande nr 1 och 2 till rapport HU-161, 20/7 1944

¹¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MUH 411:6, Flygtekniska försöksanstalten till FF, 24/7 1944, samt bilagda förteckning över innehåll samt fraktse-del

¹² KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Försvarsberedskapshistorik: Flygvapnet, Ö1, D. Akt-samling, Band Flyg X:B Bil 44:271, återgivandes delar av artikeln ”Den flygande vikingen” ur tidningen *Looping*, nr 15/1951

¹³ SFF, Nils Söderbergs Arkiv, ”lådan”, Opublicerad biografi över Henry Werner Kjellson, sammanställd av dennes släkt för privat bruk, tillsänd Söderberg 1986-02-10, sid 51

2.

Ovan nämndes hypotesen att Sverige fått radarstationer, eller möjligheten att köpa dylika av avancerad modell, i utbyte mot den landade V2:an, men att hypotesen får avskrivras då dessa radarstationer redan var framförhandlade och deras leverans på väg när raketerna landade. Uppgifterna om ett byte V2a mot radarstationer tycks härröra ifrån den krigsdagboksvitbok som utgavs strax efter kriget.¹⁴ Men radarstationerna var även de objekt i en byteshandel, men en där Sverige givit annat i utbyte.

Att krigslyckan vände under år 1943 och definitivt tippade till de allierades favör 1944 kunde avläsas i antalet i Sverige nödlandade flygplan från de olika krigsförande länderna. 1943 landade 5 tyska, 8 engelska och 10 amerikanska plan och antalet internerade flygare var i december 33, 48 respektive 70 personer. En dramatisk ökning äger rum under 1944. Totalt skall 975 briter och amerikaner, 121 ryssar, 20 polacker, 328 tyskar och 20 tyska flygplan ha släppts under året enligt en skrivelse som brittiska legationen erhöll från svenska myndigheter.¹⁵

Det stora antalet till Sverige kommande flygarna i kombination med att de var från båda krigsförande parter, om än betydligt fler från de allierade vilka också hade krigslyckan på sin sida, gjorde att ett kvittningssystem växte fram. Göran Andolf som skrivit om nödlandning, internering och frisläppande av flygare från de krigsförande länderna i Sverige under kriget redogör dels för principer som han menar utvecklades för kvittandet av internerade från de olika parterna, och dels om direkta utbytesaffärer Sverige inlätit sig i. Kvittningsprinciperna som utvecklades från och med 1943 innebar att, förutom en tysk mot en allierad, även att mot varje tyskt flygplan – vilka mestadels var något bedagade skol- och spaningsplan – släppa tio allierade flygare. Detta skedde utan tyskarnas, men med briterernas och amerikanernas, vetskap. När så antalet allierade flygare blev än större och inte ens landade tyska plan räckte menar Andolf att allierade flygare släpptes mot förskottskreditering, dvs att om och när tyskar eventuellt kom så skulle dessa ha inestående ”släppningsrätt”.¹⁶

Med britererna har det också förekommit direkt byteshandel. Den 13 juni 1944 omtalar UD tjänstemannen Sven Grafström i sin dagbok att man från svenskt håll erhållit 50 radaranläggningar mot att 75 allierade flygare släppts. Grafström konstaterar:

¹⁴ KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Försvarsberedskapshistorik: Flygvapnet, Ö1, D. Akt-samling, Band Flyg X:B Bil 44:271, ”Tablå över i Sverige under värkrisen 1944 nedfallna eller iakttagna tyska robotvapen av V1- och V-typ.”, s439, ”[...] Aug 1944 flygledes förd med brittiskt tpfpl till Storbritannien. Såsom kompensation och i utbyte häremot utlämnade (försålde) västmakterna brittisk luftbevradar (ER typ III) till Sverige.”

¹⁵ Ur Andolf, Göran, ”Internering av briter och tyskar 1943-1944” i *Vårstormar: 1944 – krigsslutet skönjes*, (1995), s235f: RA, UD 1920, HP 1106, Grafström till GP Labouchere Esq, 3/1 1945

¹⁶ Andolf, Göran, ”Internering av briter och tyskar 1943-1944” i *Vårstormar: 1944 – krigsslutet skönjes*, (1995), passim

Att frige piloter på detta sätt är naturligtvis inte i överensstämmelse med folkrätten, men vad skall en fattig flicka göra? Utan dessa apparater är vårt skydd mot flygangrepp ytterst otillfredsställande.¹⁷

Däremot har regeringen inte velat medge byte av flygare mot möjlighet till inköp av jaktplan vid den här tidpunkten som det svenska flygvapnet med sin chef Nordenskiöld velat. Denne har uppsökt Grafström i frågan och just den 13 juni hade frågan varit uppe i samband med en militär föredragningen för regeringen. Vad som enligt Grafström var regeringens mening att:

[...] radiopejlingsapparaterna kunna komma in tämligen obemärkt. Skulle vi emellertid få jaktplan från de allierade så måste tyskarna få den uppfattningen att vi praktiskt taget gått med på de allierades sida i kriget. Det kanske ligger någonting i detta.¹⁸

3.

Redan innan kriget bröt ut, 1939, var behovet av jaktplan skriande för svenska flygvapnet. Några jaktplan tillverkades vid tidpunkten inte av den svenska flygindustrin, inte ens förbereddes någon tillverkning. De modernaste jaktflygplan som fanns i Sverige var tre divisioner, ca 50 plan, brittiska Gloster *Gladiator* med svensk beteckning J8. Ett biplan konstruerat 1934 och inskaffat till Sverige 1936, redan då närmast åldrigt. I mars 1939, i samband med tyskarnas ockupation av rest-Tjeckoslovakien, blir det fart på de svenska ansträngningarna att anskaffa jaktplan sedan tvekan från politiskt håll minskat. Redan tidigare har flygförvaltningen undersökt möjligheterna att köpa plan i USA, och förutom därifrån är det Holland och Italien UD helst ser att man handlar från. I april 1939 råkar också den ryskfödde amerikanske flygaren och flygplanskonstruktören Alexander de Seversky vara på Stockholmsbesök i samband med en uppvisning. En beställning hos denne lades på 15 plan av typ Seversky P-35 med option på ytterligare 45. I samband med att beställningen formellt godkändes erhöll planet svensk beteckning J9. Även 60 exemplar av en tvåsitsig variant av planet diskuterades med Severskys representant, och flygförvaltningen hade på eget bevåg låtit reservera dem hos firman.¹⁹ Men USAs flygindustrier hade en flaskhals på motorsidan. Många olika plan använde Pratt & Whitneys Twin Wasp motor, med följd att ett slags ransoneringssystem uppsattes. Leveranstiderna för planen till Sverige blev därför relativt långa.²⁰ När kriget så bröt ut i september 1939 blev önskan att bygga ut jaktflyget i Sverige påtagligt större från både militärt och politiskt håll. Men samma tendens märktes inte bara i Sverige utan i stora delar av Europa och även i andra delar av världen. I ett slag blev det säljarens marknad. En del av de svenska flygplansbeställningar som redan placerats i utlandet annullerades omgående vid krigsutbrottet. Bland annat drabbades den beställning på en division av det franska fjärrspanings-

¹⁷ Grafström, Sven, *Anteckningar*, 13/6 1944

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid., s239ff

²⁰ Ibid., s261f

planet Bréguet 694, men även annan utrustning.²¹ Från och med nu gjordes ansträngningar åt alla håll att försöka köpa in så många jaktplan det bara gick för flygvapnets räkning. Både briter, tyskar och amerikaner uppvaktades men det var endast i USA man lyckades lägga några order. 144 jaktplan av typen Vultee 48C beställdes i januari 1940 tänkta för två nya jaktflottiljer som skulle sättas upp under året.²² Totalt uppgick de svenska beställningarna i USA till 316 flygplan och option på ytterligare 36. Leveranserna fick dock ett abrupt slut genom president Roosevelts proklamation den 2 juli 1940 om exportförbud av krigsmateriel. Då hade endast 60 plan hunnit levererats till Sverige. Möjligheterna att få fram jaktplan var nu starkt begränsade. I december besökte Nils Söderberg mfl från flygförvaltningen Italien. Tidigare hade flygplansinförskaffning därifrån ratats då Italien inte ansetts tillverka förstklassig materiel.²³ Nu när alternativen sinat placerades i november 1940 beställning på 60st jaktplan typ Reggiane Re 2000 *Falco* samt även på 84st spaningsplan typ Caproni Ca 313 från augusti 1940 till april 1941.²⁴ Därtill fortsatte man en febril jakt på bättre utländska jaktplanskonstruktioner som skulle kunna licenstillverkas i Sverige för att snabbt nå tillverkningsstadiet. Då detta inte heller gav något fastnade man för att försöka sig på ett nödprojekt. Ett snabbkonstruerat enkelt jaktplan som kunde byggas i flygvapnets egna verkstäder samt hos industrier som inte var delar av den befintliga flygindustrin, vilken inte skulle störas.²⁵

Planen från Italien var man från flygvapnet och flygförvaltningens sida inte helt nöjd med i modernitets, prestanda och kvalitetshänseende. Därtill var de för få då man mer och mer kom att inse behovet av just jaktplan i den moderna flygkrigföringen och när det främst var jaktplan som skötte den krävande neutralitetsvakten. Den egna konstruktionen, som kom att benämnas J22, skulle inte komma att börjas levereras förrän andra halvan av år 1943 trots en mycket forcerad utveckling.²⁶ Så behov och önskemål att direkt köpa in något av de krigförande ländernas främsta jaktplan, och kanske allra främst det brittiska, sedan slaget om Storbritannien legendariska, Spitfireplanet, fanns under hela kriget.

4.

Svenska flygstaben hade vid två tillfällen, november 1941 och i april 1943 enligt brittiska källor, gjort hemliga underhandsförfrågningar via svenske flygattachén i London till brittiska Air Ministry om vilket flygunderstöd Sverige skulle kunna påräkna i händelse av ett tyskt anfall. I dessa förfrågningar låg förutom önskan om hjälp från brittiska förband även en vilja att erhålla brittisk materiel. I september 1943 gjordes en direkt förfrågan om möjligheten att få inköpa Spitfire-

²¹ Söderberg (1971), s255

²² Ibid., s259ff

²³ Ibid., s286ff

²⁴ Widfeldt, Bo och Hall, Åke, *Svenskt militärflyg – svenska militära flygplan och helikoptrar 1911-2005*, (2005), s95 och s122

²⁵ Söderberg, (1971), s305

²⁶ Söderberg, (1971), s315

jaktplan. Britterna hade inte gått svenskarna till mötes men inte heller avvisat dem helt, utan hållit diskussionen och förhoppningarna vid liv. Beträffande förskottsbesked om hjälp krävde man i så fall tillgång till den svenska krigspleneringen och flygplansleveranser höll man inne med hänvisning till det egna krigsbehovet och för att använda som bytesobjekt mot framtida önskade svenska eftergifter. I mars 1944 när nya svenska påstötningar om Spitfireleveranser ägt rum dryftades ämnet på nytt. Engelsmännen trodde sig vid detta tillfälle ha en del Spitfirejaktplan att undvara och hade även presenterat en lista om fem önskemål till svenskarna. Den främsta och sista punkten var avslutande av kullagerleveranser till Tyskland, ett krav som blivit allt viktigare då de uppfattade att de allierade bombräderna satt mycket av tyskarnas egen kullagerproduktion ur spel. Just denna punkt trode sig britterna ha svårt att få svenskt gehör för, särskilt utan quid pro quo. Det var främst där planen kommer in. Andra mycket betydelsefulla punkter var önskemål om att få sätta upp flygnavigeringsutrustning i södra Sverige för de allierade bombföretagen mot Tyskland och att allierade nödländade flygplansbesättningar återkommande skall frisläppas en masse och inte styckevis kvittas mot dito tyskar. De Spitfireplan engelsmännen tänkte sig avvara var heller inte av senaste modell utan något föråldrade.²⁷

I expect that the Swedes will stick out for the latest model of Spitfire, and that the Air Ministry will firmly refuse even to listen to such a suggestion. However, I gather that the Air Ministry might consider releasing a Spitfire Mark V if a sufficient number are available or if production is still feasible (there are four later types – consequently Mark V is approaching obsolescence in our eyes).²⁸

Under krigets första år var det svenska intresset av jaktplan som störst men kvarstod ändå för de modernaste och mest avancerade planen kriget ut, om än i något minskad omfattning i takt med framväxande egen produktion. Om England hade något som svenskarna ville ha i form av både bland annat jaktplan och radaranläggningar så var det mindre av det omvända, dvs något betydelsefullt som britterna kunde tänka sig i gengäld. En sak var visserligen att få med Sverige i kriget på allierad sida men detta var knappast ett föremål för byteshandel. När krigslyckan vände 1943 så började också förhållandena beträffande bytesvärden att ändras. Dels var de brittiska egna behoven av jaktplan inte fullt ut lika totala tack vare ökad produktion och minskat tyskt hot. I och med att bombkriget mot Tyskland tilltog och amerikanerna drogs in mer och mer förändrades saker. Med fler bombföretag lyckades (eller trodde sig i varje fall) de allierade strypa den tyska krigsindustrin i vissa delar. För att bibehålla verkan av detta blev det än viktigare att svensk export till Tyskland av ersättningsprodukter, specialståler och kullager upphörde eller i varje fall minskade.²⁹ Genom teknikutvecklingen blev möjligheter att dirigera bombförband och göra målbestämningar bättre varför britterna önskade upprätta navigationsstationer

²⁷ tNA, FO 371/43520, N1543, skrivet 3/3 1944, hela dokumentet daterat 13/3 1944

²⁸ tNA, FO 371/43520, N1543, tillskrivet 6/3 1944

²⁹ tNA, FO 371/43520, N1543, skrivet 3/3 1944, hela dokumentet daterat 13/3 1944

i södra Sverige som låg på rätt avstånd från målen i Berlin. Och genom de intensifierade flygningarna tvingades fler och fler plan att nödlanda i Sverige på hemväg från uppdrag över Tyskland.³⁰ Därmed fanns det mer att förhandla om.

5.

Ett dokument i brittiska Foreign Office arkiv kastar ett visst ljus över principer för tjänster och byteshandel mellan briter och svenskar. Dokumentet, N7867 i FO 371/43546, daterat den 16 december 1944, säger apropå just jaktflygplan till Sverige att "we see no reason to depart from our policy of only giving favours to the swedes against some quid pro quo."³¹ *Quid pro quo*, latin för avtalsmässigt; något för något annat, likvärdigt värdefullt. Det var alltså så att ingenting skulle ges till Sverige utan att få något motsvarande i utbyte. Av detta torde man kunna dra slutsatsen att om Sverige erhållit något så har det skett efter att annat erbjudits från svenskt håll som motprestation. Frågan är om man kan dra slutsatsen att även det motsatta förhållandet förelåg, dvs att alla tjänster Sverige gjorde briterna medförde någon form av motprestation. I en intern brittisk diskussion beträffande svenska önskemål om information om radiokommunikation och även om utrustning från sommarskiftet 1945, när kriget i Europa just var över, framskymtar vad svenska flygvapnet och Sverige bistått med. Det är i en *minute, ett kortare inlägg*, från 3 juni 1945 där policy sidan konstaterade saker som briterna var skyldiga svenskarna stort tack för; att landet tåligt stått ut med brittiska bomber släppta i misstag; underrättelseinformation beträffande tyska missilvapen, V-vapen; ett vänligt bemötande av brittiska flygare samt att Sverige tillåtit uppsättandet av en brittisk signalspanningsstation riktad mot det tyska raketprogrammet vid Östersjökusten. De här favörerna tycks från svenskt håll helt givna utan tanke på motprestation, men olika engelska tjänstemän tyckte själva att de förtjänade att återgäldas på något sätt.³²

6.

Åter så till de svenska önskemålen om leverans av Spitfirejaktplan och de brittiska om avbruten svensk kullagerleverans till tyskarna och uppsättandet av brittiska navigationsstationer i södra Sverige, blev det någon överenskommelse? Redan den 10 mars hade vissa dystrare tecken från brittisk horisont beträffande svenskarnas vilja att gå engelska önskemål till mötes inregistrerats från den brittiske Stockholmsambassadören:

Mallet tells us that the Swedes will find very great difficulty in derogating from their strict obligations under the latest Swedo-German Trade Agreement. It may be therefore, that satisfaction in regard to ball-bearing

³⁰ tNA, FO 371/43520, 10/3 1944, Brev från Sir Orme Sargent to Mr Foot, Esq., Min of Economic Warfare

³¹ tNA, FO 371/43546, N7867, 16/12 1944, Minute av Mr Warr

³² tNA, AIR 20/6072, 3/6 1945, Minute 13, D. Policy (G) till A.S.P.1

exports to Germany is all that we could get from the Swedes in return for Spitfires and that to ask for more might be overloading our demands.³³

I och för sig verkar britterna ha tyckt att ett upphörande av den svenska kullagerexporten till Tyskland i utbyte mot försäljning av Spitfirejaktplan skulle kunna vara en rimlig ”affär”, givet att detta var det enda sättet att uppnå detta på. De önskade sig även navigationsstationerna, men både-och, tycks som citerat ovan indikerar, ha varit svårt att uppnå. Frågan om flygplan till Sverige, liksom frågan om upphörande av svensk kullagerexport, handlades båda av brittiska Foreign Office och sågs som handelsärenden. Frisläppande av flygare och navigationsstationer däremot låg på brittiska Air Ministrys bord, vilket gjorde att frågorna inte kunde ”bytas” hur som helst. En svensk trevare från UD:s sida hade också gjorts om massfrisläppande av allierade flygare, i utbyte mot jaktplan men hade därefter återtagits. I juni hade amerikanerna erbjudit jaktplan mot att få utnyttja svenska flygbaser för sitt bombflyg, vilket varit otänkbart från svensk horisont. Nils Söderberg vid flygförvaltningen hade framhållit till den brittiske flygattachén i Stockholm, Maycock, att Sverige ”[...] would go a long way to agree to any proposal, in exchange for fighters, which did not absolutely break down their policy of neutrality.”³⁴

Den 8 juli 1944 var det definitivt över för denna gång med någon brittisk – svensk ”bytesaffär”. Från brittisk sida hade krigsutvecklingen sedan landstigningen i Normandie gjort de egna behoven något större och därmed värdet på planen högre från deras horisont.

To begin with, Overlord has created new operational requirements which mortgage all our fighter strength. If Spitfires are to be released to the Swedes, therefore, it will only be in return for, or as an inducement to, a major concession on their part. The need of fighters on the battle fronts precludes any possibility of their being offered as a bonus for good behaviour, and the more we appear to press them on to the Swedes the less value they will have as a bargaining counter if the time comes to use them as such. This is our view, and I feel sure that, when it came to the point of releasing aircraft, it would prove to be that of the Americans too. As you know, the Service Departments in Washington are inclined to become almost hysterical at the least suggestion of a gift or concession being made to the Swedes. Higgs of State Department (who, as you probably know, has just been posted to the legation in Stockholm) told me on his way through London that the authorities in Washington were literally furious at the Swedish (?) suggestion of an exchange of fighters for interned airmen.

It is clearly very relevant, too, that though the Swedish air staff have for long been angling for Spitfires, the Swedish Government have never openly backed them and have now definitely refused to consider an offer (your telegram No. 687 of the 13th June).

It is obviously wrong tactics that we should appear quite keen for the Swedes to have the fighters. It suggests that we think they may need them against Germany, which reinforces the favourite Swedish argument that

³³ tNA, FO 371/43520, N1543, 23/6 1944

³⁴ Ibid.

they cannot make concessions to us because they are still in danger from Germany – a thesis which we have disputed for over a year.

The position is that we would only give Spitfires if at all in order to get a really big concession that they are not “on offer” unless a decision to offer them in return for the concession of some specific demand is taken in London.

The Air Ministry are therefore instructing Maycock to refrain from suggesting to the Swedes in any context that we might be prepared to supply fighter aircraft.³⁵

7.

Britterna hade dock inte givit upp sina planer på att få installera navigationsstationer i södra Sverige för att bättre kunna genomföra sina bombuppdrag. I december 1944 tyckte de sig se en ny öppning:

The proposal was raised so long ago as last May between Mr. Pollock and M. Grafstrom, Air Commodore Maycock and M. Boheman, and Sir V. Mallet and M. Boheman. The proposal then was that the Swedes should agree to radar equipment being installed in the British Consulates at Malmo and Kalmar in return for the supply of fifty radar sets to the Swedish Government. In the end, the Swedish Government obtained their radar sets in return for the release of seventy-five interned Allied Airmen, M. Boheman having told Sir V. Mallet that “there can be no question of our obtaining the navigational facilities requested in southern Sweden either now or in the future” (for full account see N3467/G and N3476/G) In view of the completely changed military situation since May, when the last discussions took place, Sir V. Mallet now thinks there is a reasonable chance of the Swedish Government agreeing to our request, though they may try to obtain certain radar sets in return. It would be for the Air Ministry representative to deal with such requests, and to propose Spitfires instead.³⁶

Här framgick tydligt vad det var som skaffade fram de radarstationer som vissa påstått erhöles i utbyte mot den nedfallna V2an som omtalats tidigare. Formuleringen på slutet om att föreslå Spitfireflygplan istället för radarstationer fordrar en viss utläggning.

Till skillnad från britterna flög amerikanerna inte sina bombräder på natten utan dagtid. Med sina större och bättre defensivt beväpnade bombplan ansåg de att detta skulle vara möjligt och dessutom mer givande då man därigenom kunde bekämpa mindre och mer direkt militära mål såsom krigsviktiga industrier vilka var svårlokaliserade nattetid. Att amerikanerna flög dagtid gjorde att de i händelse av att planen blev skadade också hade helt andra möjligheter att nödlända, exempelvis i Sverige. Britterna däremot övergav som regel sina skadade bombflygplan medelst fallskärm varefter planen kraschade i marken och totalförstördes och/eller fattade eld och brann upp fullständigt. Följaktligen ansamlades det efterhand fler och fler amerikanska plan i Sverige som ofta var

³⁵ tNA, FO 371/43520, N1543, 8/7 1944

³⁶ Ur tNA, FO371/43546 (N7720/G) (11 dec 1944)

lindrigt skadade och enkelt kunde repareras till fullgott skick, men närmast inga brittiska flygplan. Under 1944 nödlandade totalt ca 120 amerikanska plan i Sverige varav 110 fyrmotoriga bombplan. Ett tiotal havererade vid landningen, det dubbla antalet, ca 20, skrotades i Sverige ytterligare några övertogs av svenska ABA efter ombyggnad till civila passagerarplan.

Först och främst gjordes framstötningar från amerikanskt och brittiskt håll om att piloterna och flygplansbesättningarna från de nödlandade planen skulle frigges och tillåtas återvända till Storbritannien för återinträde i tjänst. Ett otal förslag och propåer framställdes, och flygarna frisläpptes innan krigsslutet som vi sett ovan dels genom ett kvittningsssystem men också genom vad som får betecknas som direkt bytesshandel med svenskarna, vilket citatet ovan indikerade. Men när bombplanen i Sverige blev allt fler och kriget drog ut på tiden så tilltog de amerikanska önskemålen om att återfå själva flygplanen för att på nytt kunna sätta in dem i striderna.

I november-december 1944 tycks amerikanerna träffat en överenskommelse med svenskarna bakom ryggen på sin allierade England då sistnämndas intresse för köpslående kring själva flygplanen var mindre. Överenskommelsen med svenskarna hade karaktären av en bytesaffär där USA fick tillbaka sina nödlandade tunga bombplan från Sverige som i utbyte fick köpa Mustangjaktplan. En affär britten inte informerades om och inte blev helt glada åt då den kom till deras kännedom. Orsaken till missnöjet var främst att de inte ville att amerikanerna skulle få in en fot på den svenska flygplansmarknaden, som kunde tänkas bli värdefull efter krigsslutet. Men det de anförde var är att utlovade amerikanska leveranser av jaktplan till britten inte helt uppfyllts. Då britten hade som centralt önskemål att få etablera navigationsstationer i södra Sverige såg de en öppning, då de nu kände till amerikanernas uppgörelse med svenskarna, att "kasta med" sina egna önskemål. Eller att de istället själva skulle genomföra en egen affär med svenskarna, nu när amerikanerna hade släppt spärrarna och involverat jaktplan i uppgörelser, vilket de båda allierade har haft ett samförstånd om att vara restriktiva med.³⁷

Britten hade uppfattat signaler om att svenskarna ville ha radaranläggningar för marinen i utbyte, men själva ville de hellre erbjuda engelska Spitfireplan just för att komma i samma position som amerikanerna beträffande efterkrigsmarknaden i Sverige för flygplan, men även då de såg dessa som mindre värdefulla än radaranläggningarna. Ärendet hade i december sökt sig hela vägen till brittiske utrikesministern.³⁸ Britterna tänkte sig även möjligheten att om de träffade en gemensam uppgörelse med amerikanerna visavi svenskarna så skulle det istället kunna vara Spitfireplan och inte Mustangplan som erbjöds. De argumenterade för detta utifrån att den gemensamma allierade

³⁷ tNA, FO 371/43546, Mallet Stockholm till Foreign Office, extract from a minute of the AA to his Legation d Nov 9th, 14/11 1944, tNA, FO 371/43509, N7663, 7/12 1944, Cypher telegram från Victor Mallet Ambassaden i Stockholm till Foreign Office, samt N7961, 16/12 1944 Air Ministry Whitehall till RAFDEL, Washington DC

³⁸ tNA, FO371/43546, N7720, brev från Assistant Chief of Air Staff, Policy, ACAS(P), till CFA Warner Esq., vid Foreign Office, Whitehall, 10/12 1944

krigsansträngningen tjänade på att själva behålla Mustangplanen pga deras längre flygsträcka.³⁹

Redan i slutet av oktober 1944 hade engelsmännen, då de förstått att något var i görningen mellan svenskarna och amerikanerna och att jaktplan av typ *Mustang* var inblandade, börjat förhöra sig inför alternativa bytesupplägg, då de, särskilt brittiska Bomber Command, var väldigt angelägna om navigationsstationerna i södra Sverige. Det föresvävade även ett annat eventuellt möjligt bytesobjekt. Något som svenskarna själva uttryckt önskemål om:

3. The Swedes were anxious to manufacture certain aircraft engines under license in Sweden. The Air Ministry were already considering this request, but it had occurred to them that it might be a good idea to relate it to the matter mentioned at (2.) above. [radarstationerna i södra Sverige] Mr. Warner was of the opinion that, since this was not an inter-governmental affair and only amounted to permission to approach the companies in this country we had no grounds for asking the Air Ministry to withhold their consent if they thought fit to give it themselves. I informed Wing Commander Peveler, who thought, on reflection, that it might be better to keep this question entirely separate from that of obtaining Radar facilities.⁴⁰

Dessa licensönskemål rörde med stor sannolikhet Rolls Royce Griffonmotorn som flygförvaltningen visade intresse för som ett alternativ till Mx, den svenska konstruktion SFA arbetade med under 1944. Återigen är det ansvarsområdesgränser inom den brittiska förvaltningen som gör att motorlicenser inte hur som helst kan sammankopplas med navigationsstationer. Dock visar stycket på att motorlicenser dragits in i diskussioner och möjliga bytesprocesser. De överenskommelser som till slut träffas lyser i uttrycklig form som regel med sin frånvaro i dokumenten.

Så hur blev det då? Ja, några Supermarine Spitfireplan kom aldrig till svenska flygvapnet under krigsåren. Däremot genomfördes under våren 1945 uppgörelsen med amerikanerna om att få köpa 50 stycken North American P-51 Mustangplan mot att de amerikanska bombplanen släpptes och kunde återinsättas i kriget. Dåvarande chefen för flygförvaltningen Nils Söderberg friserade dock något historien i sina memoarer och skrev endast om Mustanginköpet att:

Detta hände strax före krigets slut i Europa, då de allierade hade överflöd av jaktplan. Denna gång hade utrikesministern intet att invända – vi behövde inte frukta några tillrättavisningar från det lemlästade Tyskland.⁴¹

³⁹ tNA, FO371/43546, N7417, brev från Assistant Chief of Air Staff, Policy, ACAS(P), till CFA Warner Esq., vid Foreign Office, Whitehall, 24/11 1944

⁴⁰ tNA, FO 371/43509, N6729, 26/10 1944

⁴¹ Söderberg (1971), s327

En frisering som har fortsatt att reproduceras i historieverk över området.⁴² Charles Silva har också berört denna flygplansaffär med USA i samband med att radarutrustning till planen var svår att erhålla tre år senare. Denne har i amerikanska arkiv funnit uttryck för amerikanerna 1948 uttryckt att affären var en "hush-hush transaction" som emellertid skulle ha gjorts för att de ville stärka svenskarna 1945 mer än att sistnämnda skulle ha velat ha planen.⁴³ Att även sådana motiv skulle ha funnits från amerikansk sida är möjligt, men kan också vara något av en efterhandskonstruktion från 1948. Däremot är det direkt felaktigt att svenska flygvapnet inte skulle velat ha Mustangplanen våren 1945.

*

Flygvapnet och flygförvaltningen hade under krigsåren byggt upp goda relationer till Storbritannien och Amerikas Förenta stater och deras respektive flygetablissemang. Främst i förstnämnda land hade ett nätverk skapats. Intressant att notera är vilken rivalitet som uppvisades inom marknadsområdet för flygmateriel mellan de två västmakterna, kanske mest från brittiskt håll, och detta under brinnande krig om en potentiell framtid. Det att den svenska framtida marknaden för militära flygplan värderdes så pass högt som materialet indikerar är även det något uppseendeväckande. En viss oro från den svenska flygplansindustrins sida om de efterkrigstida försäljningsmöjligheterna förefaller mycket berättigade.

reaktionsdrift

1.

När tyskarna i slutet på juni 1944 fick ut jaktplanet Messerschmitt Me 262 på förband kom det inte som någon total överraskning för den svenska flygförvaltningen som genom sin underrättelseverksamhet från både öppna och mindre öppna källor tagit del av information. I de månatliga rapporter i serien 'Underrättelser från flygstaben' återfinns i novembernumret 1943 utdrag från flygtidskriften *Itav* som den 30/10 skrivit om att "Jaktplan med nya framdrivningsanordningar komma försöksvis att tagas i bruk".⁴⁴ Det liknar vad Nils Söderberg erinrar sig:

Rykten började cirkulera om den utveckling som pågick utomlands och hösten 1943 tog de fastare form. Jag fick uppgifter om vad som var i görningen och sammankallade därför representanter för svenska företag som var berörda – SFA, STAL och ALÅ. Först då fick vi veta vilka bety-

⁴² Se exempelvis Annerfalk, Anders, *Flygvapnet 1926-1996: från Dronten till Gripen*, (1996), s 115

⁴³ Silva, (1999), s 252 som hänvisar till "Sweden file, Blaisdell Papers, Truman Library".

⁴⁴ KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Hemliga arkivet, Underrättelser från Flygstaben, B4, 1943

dande pionjärinsatser som gjorts av svenska företag och ingenjörer på de områden som direkt berörde reaktionsdriften – turbiner, kompressorer, brännkammare och värmehållfasta material.

[...]

Det var beklagligt att vi inte tidigare fått information om vad som utträttats på dessa områden. Mycken tid hade gått förlorad. Men vi var ändå optimistiska och ansåg att det fanns goda förutsättningar för en självständig svensk utveckling av reaktionsmotorer. (Hur mycken tid vi i själva verket försuttit visste jag inte vid denna tidpunkt. Och industrin kunde inte lastas. Långt efteråt fick jag nämligen reda på att ALÅ redan ett par år innan vi satte igång utvecklingsarbetet utarbetat ett förslag till jetdrift som framlagts för ett par av flygförvaltningens specialister men av dessa avvisats såsom orealistiskt – utan att de ens informerats sina chefer. Kanske vi hade kunnat komma igång ett par år tidigare. Det är lönlöst att spekulera över vad detta hade kunnat betyda.)⁴⁵

Den 15 mars 1944 begärde flygförvaltningen in förslag på motorer från firmorna Svenska Flygmotor AB, SFA, och AB Ljungströms Ångturbin, ALÅ, sedan man förgäves försökt förmå dem till ett utvecklingssamarbete. Senare ges även STAL, Svenska Turbinaktiebolaget Ljungström, samma uppdrag. Det var förslag på motorer i storleksklasserna 750, 1500 och 3000 kg dragningskraft som önskades.

Det har i vissa framställningar förefallit som att flygförvaltningen relativt tidigt fick upp ögonen för jetdrift, men det var 10-15 år efter att de militärtekniskt ledande stormakterna Tyskland och Storbritannien inlett arbete på jetdrift⁴⁶ och 2-4 år efter det att dessa provflugit jetplan. Man var alltså fortfarande det där steget efter. En sak som emellertid mildrade effekten något, skulle det visa sig, var utgången av kriget och att de verkliga militära giganterna därefter, USA och Sovjetunionen, inte heller var de mest framstående länderna inom den nya tekniken. Vid den här tidpunkten, mars 1944, var bilden av inom vilken framtid dylika plan skall tas i drift vid svenska flygvapnet något dimmig hos flygförvaltningen.

Litet mer säker var man i augusti 1944. I det årliga anslagsäskandet som av flygförvaltningen tillställs Konungen, dvs regeringen, för ”flygvapnets medels-

⁴⁵ Söderberg, (1971), s336-337

⁴⁶ I Storbritannien påbörjade Frank Whittle sitt arbete mot jetmotorn 1929/30. först 1937 var man Air Ministrys sida villig att göra satsningar och samma år startade Whittle bolaget Power Jets. Många turer senare flög Glosters Power Jetsmotorutrustade plan för första gången 15 maj 1941, ett plan som kom att bli Gloster *Meteor*. Parallellt med utvecklingen i Storbritannien, men helt oberoende, pågick verksamhet i Tyskland som också syftade mot jetdrift. Inte bara en verksamhet utan tre olika, också varandra oberoende, uppfinnare arbetade på var sitt projekt; Hans von Ohain vid Heinkel, Herbert Wagner vid Junkers och Helmut Schelp vid *Reichluftfahrtministerium* (RLM). I Tyskland ägde världens första jetmotor drivna flygning rum fyra dagar innan krigets utbrott, den 27 september 1939, med en Heinkel 178 utrustad med von Ohaingruppens aggregat HeS-3B. Ett utmärkande drag är att dessa pionjärer inte själva drev sina jetplansprojekt till fullbordning i form av färdiga flygbara plan för leverans. Istället var det så att efter de initialt mer eller mindre motarbetats, av flygetablissemangen och flygplansindustrierna i deras respektive länder, så fick sistnämnda därefter upp ögonen och tog över stafettpippen i jekplanutvecklingen. Baserat på Constant, Edward W, *The Origins of the Turbojet Revolution*, (1980).

behov för budgetåret 1945/46” i delen ”Anskaffning av flygmateriel” möter vi redan den 24 augusti 1944 konkreta tankar på att nästa generations flygplan skulle vara framdrivna med jetmotorer.⁴⁷ Under rubriken *B. Motorer* och propellerars sjätte punkt *Reaktionsdrift* står att läsa:

Man synes nu uppnå övre gränsen för möjlig flyghastighet vid användandet av motordrivna propellerar för flygplanens framdrivning. Kravet på ytterligare ökad hastighet gör att åstadkommandet av framdrivningsanordningar, arbetandet enligt principer, vilka möjliggöra än högre flyghastigheter, inom olika länder foredras [forceras?]. I första hand sker inriktning härvid å användandet av s k reaktionsdrift för flygplan.

Inom Sverige hava redan tidigare vissa förberedande arbeten utförts inom detta område. Bl a äro en del svenska företag innehavare av viktiga patent avseende anordningar för reaktionsdrift.

För förberedande arbeten för konstruktion av motorer för reaktionsdrift erfordras medel uppgående till 1.000.000 kronor.⁴⁸

Även rubriken *A. Flygplan* upptog under sin sjunde punkt *Reaktionsdrift* upp behovet av medel ”för påbörjandet av konstruktionsarbete på ett flygplan utrustat för reaktionsdrift.”, 2 000 000 kr önskades härför.⁴⁹

I tidigare anslagsäskanden under året, 11/3, 2/6 och 19/8, fanns inte reaktionsdrift upptaget.⁵⁰ I äskandet den 20/10 hade kostnader höjts till 4 000 000 kr respektive 4 000 000 kr för reaktionsmotor. Vid denna tidpunkt var motor Mx nedlagd.⁵¹

Redan i februari 1944 översände flygförvaltningen en ensidig förteckning över som rubriken lyder, *Projekt och konstruktionsuppdrag*, där sju punkter radades upp. Den första löd ”Arbeten i samband med utformning av reaktionsdrift. Direktiv komma senare att lämnas.”⁵²

Någon konkret bekantskap med existerande jetmotorer hade inte svenska flygförvaltningen under år 1944. Men det skulle strax komma att ändras. Under hösten 1944 gjorde flygförvaltningen ansträngningar att få studera reaktionsdrift i England. Den 14 november tillskrevs regeringen beträffande tillstånd för och medel till detta.⁵³ Flygförvaltningen hade dock inte ännu någon officiell inbjudan men skrev:

I denna angelägenhet har flygförvaltningen genom utrikesdepartementet sökt kontakt med engelska myndigheter. Dessa hava härvid under hand meddelat, att en sakkunnig tjänsteman från flygförvaltningen kan få till-

⁴⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MAH 852:8, FF till Konungen, 24/8 1944

⁴⁸ Ibid., s5-6

⁴⁹ Ibid., s3f

⁵⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MAH 852:2, 11/3 1944, MAH 852:5, 2/6 1944, MAH 852:7, 19/8 1944

⁵¹ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1944, Dnr 339, (FFs beteckning: MEH 852:10), FF till Konungen ”Plan för anskaffning av flygmateriel 1942/47”, 20/10 1944

⁵² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1944, MFH 1:1

⁵³ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1944, Dnr 365, (FFs beteckning: MEH 963:11), FF till Konungen ”Tjänsteresa till England”, 14/11 1944

stånd att i England studera hithörande problem, bla frågor om robotbomber. Dylika studier i ett krigförande land kunna förväntas giva för anskaffningen av materiel för svenska flygvapnet synnerligen värdefulla erfarenheter och lärdomar.⁵⁴

Den 22 januari låg en officiell inbjudan från Air Ministry på Nils Söderbergs bord. Flygdirektör Kjellson var välkommen att ta del av forskningsarbete på tyska reaktionsdrivna enheter och V-vapen. Brevet avslutades med: ”May I take this opportunity of again thanking you for all the excellent co-operation extended by you and your Department.”⁵⁵

I februari 1945 bar det av till England för Henry Kjellson. Som värd fungerade den brittiske flygattachén i Stockholm, tidigare nämnde Air Commodore Richard Maycock, som hade sammanställt ett digert program. Under resan gavs Kjellson möjlighet att ta del av den nya motortekniken, jetmotorn om än bara i form av tillvaratagna tyska motorer. Hela studiebesöket var troligen en gentjänst svenska flygvapnet erhöll för sitt tillmötesgående med bland annat vrakdelarna från den störtade V2 raketten och pejlingsstationen på södra Öland. I Kjellsons rapport från månadsskiftet mars-april⁵⁶ framgick det att jetmotorer omgavs av en hel del hemlighetsmakeri:

Det av engelsmännen uppgjorda programmet för min vistelse upptog i huvudsak V1 och V2-studier under det att några studier av reaktionsdrift till att börja med ej skulle kunna medgivas. Det lyckades mig emellertid senare att erhålla tillstånd att taga del även av reaktionsdriftserfarenheter dock endast betr det tyska aggregatet Jumo 004 använt i flygplanet Me 262.

[...]

Det meddelades mig i detta hänseende, att jag var den ende, som beviljats sådant tillstånd och att alla attachéframställningar från varje annat håll även från allierad sida konsekvent avslagits; samt att medgivandet var ett led i den tacksamhet engelsmännen känner för den hjälp vi givit dem vid V2-rekonstruktionen.⁵⁷

Rapporten fortsätter med ingående redogörelser över tekniska detaljer interfolierade med utförliga skisser beträffande mestadels jetmotorer, vilka poängterades vara det mest utmärkande draget hos morgondagens flygplan.⁵⁸ Kjellson lyckades även få med sig ett turbinblad från den tyska Junkers Jumo 004 motorn, enligt många den främsta jetmotorn vid tidpunkten.

Från påteckningar på det exemplar av Kjellsons rapport som återfinns i krigsarkivet så levererades kopior av densamma omedelbart till STAL (Svenska Tur-

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid., bilaga till Dnr 365, Assistant AA Wing Comander DH Fleet till Överste N Söderberg, 22 januari 1945

⁵⁶ Så daterad.

⁵⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MUH 722:1, ”Rapport över studier till England” av Henry Kjellson, Stockholm mars-april 1945, s1

⁵⁸ Ibid.

bin Aktiebolaget Ljungströms), SFA (Svenska Flygmotor AB) and to ALÅ (AB Ljungströms Ångturbin).⁵⁹

2.

Samtidigt som flygdirektör Henry Kjellson företog sin studieresa till England lämnade flygförvaltningen in en skrivelse till regeringen med sitt uppgjorda förslag till utvecklingsprogram för flygmateriel. Den sexsidiga skrivelsen lämnades in den 9 februari 1945, godkändes den 16 mars, och illustrerar hur flygvapnet tre månader innan krigsslutet tänkte sig den kommande materielutvecklingen.⁶⁰

Ett angeläget ärende för flygförvaltningen var att peka på motsättningen mellan flygvapnets materielanskaffningssituation och de femåriga försvarsbesluten. Vad man tycktes vilja från flygvapnet och flygförvaltningens sida var att redan nu sträcka sig in i nästa femårsperiod. Man inledde litet försiktigt och korrekt med att konstatera de rådande principerna för flygmaterielanskaffningen; successiv materielförnyelse, sjuårig livslängd för flygplan och långsiktig planläggning. Då det nu endast återstod två och ett halvt år av den 5 åriga försvarsbeslutsperioden 1942-47, och det skulle ta minst tre fyra år från beställning till leverans av ett nytt flygplan så borde nya beställningar redan ha placerats hos flygindustrin. Särskilt ”med hänsyn till kontinuerlig drift vid flygindustrin”. Men då det även var ”angeläget att tillförsäkra sig de senaste vunna erfarenheterna” så var det bra att vänta in i det sista med att fatta beslut om hur ett nytt plan skulle utformas. Därtill hade det ”heller icke varit möjligt för flygledningen att i vissa väsentliga avseenden skaffa de för en modern nykonstruktion erforderliga underlagen”.⁶¹ Sista meningen väcker onekligen intresse. Vad var det som åsyftades?

Därefter kom resonemang om motorns betydelse för moderna flygplan. Motorns styrka var helt avgörande för att åstadkomma ett modernt jaktplan, och de motorer som tillverkades i Sverige var med sina 1500 hästkrafter för små i förhållande till motsvarande i utlandet om 2000 hk. I sammanhanget ska nämnas att en etablerad uppfattning var att även tyskarna, tack vare Versaillesfredens bestämmelser, aldrig lyckades komma ikapp kolvmotorutvecklingen och således under hela kriget hade motorer som gav mindre effekt per kilogram flygmotorvikt. Sedan 1941 hade man dock låtit Svenska Flygmotor AB arbeta på en betydligt starkare motor om 2200 hästkrafter, kallad Mx. Efter diverse förseningar beräknades den vara klar för leverans 1950. Hur det än var så hade motorer som drev propellrar sina begränsningar, vilka beräknades till en maxfart om 800 km i timmen.⁶² Utvecklingen höll dock på att ta ett nytt steg:

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 48, (FFs beteckning: MEH 852:3), FF till Konungen, 9/2 1945

⁶¹ Ibid.,s1

⁶² Ibid.,s2

Emellertid har på sista tiden från de båda krigförande sidorna inkommit uppgifter angående reaktionsdrivna flygplan. [...] Vid tillämpning av reaktionsdrift förefinnes icke denna begränsning.⁶³

Det var flygledningens uppfattning att reaktionsdriften, jetmotorn, var framtidens melodi. Det var en av flygvapnets viktigaste uppgifter att så fort som möjligt ta till sig jetdriften och därtill:

[...] skapa möjligheter att utveckla reaktionsdriften och därmed göra det möjligt att inom landet framställa flygplan, fullt jämförbara med utländska konstruktioner. Det bör i detta sammanhang framhållas, att möjligheterna inom landet framkomma med flygmotorkonstruktioner, vilka vid varje tidpunkt stå i paritet med motsvarande konstruktioner utomlands, äro mycket små.

På reaktionsdriftens område synes däremot förutsättningarna vara för handen, att vårt land skall komma att hävda sig, bla på grund av förefintligheten av ett flertal med hithörande frågor väl förtrogna tekniker. Det bör även framhållas att för reaktionsdriften fundamentala patent innehavas av svenska firmor.⁶⁴

Flygförvaltningen konstaterade att möjligheterna att hålla jämna steg med utvecklingen utomlands, och då underförstått hos stormakterna som närmast uteslutande var de som tillverkar flygplan och motorer, var ”mycket små”. I nästa mening sade de sig tro att jetdriften möjligen skulle kunna vara ett tillfälle, kanske det tillfället, att kliva ikapp den tekniska utvecklingen med hänvisning till goda svenska ingenjörer och konstruktörer samt vissa patent.⁶⁵ En ambition att försöka lyfta svensk flygplansindustri kom här till uttryck.

Om nu jetplan var framtidens melodi, när skulle denna framtid infinna sig? Flygvapnet såg många nya problem med jetdrivna flygplan, bland annat i samband med de nya höga hastigheterna, och trodde att det skulle komma att ta sex till sju år innan serieleverans av ”reaplan” kunde äga rum. Därmed fanns ett problem i vilken materiel som skulle utgöra förnyelse fram till dess reaktionsflygplan blev aktuella. Det rörde sig om tre till fyra flottiljer om vardera 60 plan som stod i tur att byta flygplan under perioden. Flygförvaltningen tänkte sig att de skulle utrustas med ett nytt, modernare propellerplan. Till ett sådant behövdes en ny starkare motor, men då det rörde sig om endast 180-240 plan tvekade man inför ovannämnda Mx motor. Styckkostnaderna skulle bli allt för höga. Istället hade man fått indikationer på att den nu vid SFA licenstillverkade motorn Daimler-Benz 605 även kunde tillverkas i ett kraftfullare utförande kallat 605 E. Det var en licens för den motorn man tänkte sig, och att det var i flygplan typ 21 den skulle inmonteras, som i det nya utförandet fick heta 21B. Men ”ett visst osäkerhetsmoment i detta program förefinnes dock därigenom att flygplan typ 21 ännu inte prövats vid tjänst å flottilj”. Denna osäkerhet gjorde att flygledningen ville att ett reservprojekt skulle projekteras samtidigt. Reservprojektet skulle även kunna vara reserv till jetplansprojektet om det drog ut på tiden.

⁶³ Ibid.,s2

⁶⁴ Ibid.,s2f

⁶⁵ Ibid.

Två varianter tänktes; dels ett flygplan med en ännu modernare propellermotor, vilken skulle köpas in från utlandet, dels ett bombjaktplan med två motorer DB 605 E. Sistnämnda alternativ var bättre för SFAs sysselsättning men flygvapnet förespråkade ändå alternativ ett, då man bland annat ville ha ett rent jaktplan. Här kan inflikas att ett bombjaktplan med två motorer också skulle ha blivit relativt likt det för drygt ett år sedan nedlagda projekt 24, ett projekt som dock inte behandlas vidare i flygförvaltningens skrivelse.⁶⁶

*

Sammanfattningsvis så ville flygförvaltningen i februari 1945 lägga ner Mx motorprojektet, förvärva licens för DB 605 E, omkonstruera flygplan 21 för den motorn, starta konstruktionsarbete för ett reservprojekt, fortsätta utvecklingen av ett svenskt jetmotoraggregat hos tre tillverkare; STAL, SFA och ALÅ samt påbörja projekt- och konstruktionsarbete för ett jetflygplansprojekt. Den sista punkten har beräknats till 2 miljoner kronor under femårsperioden.⁶⁷ Därefter, närmast sist hade ytterligare ett påstående klämts in:

På senare tid ha emellertid ytterligare underlag erhållits, varigenom konstruktionsarbetet kan påbörjas tidigare. Kostnaderna för projekt- och konstruktionsarbetet under 5-årsperioden beräknas nu till 4 milj kronor.⁶⁸

Möjligen syftade dessa ”underlag” på den information kring jetmotorer som flygdirektör Henry Kjellson samlat in på sin studieresa till England.

3.

Det svenska flygvapnet och flygförvaltningen väntade på att kriget skulle ta slut för att kunna ge sig ut och i en betydligt större omfattning än under krigsåren ta del av krigserfarenheter samt av den tekniska utvecklingen, inte minst inom jetdriftens område.⁶⁹ Tanken var att utan ett brinnande krig så skulle öppenheten vara större och sekretessen mindre. Den 22 augusti 1945 besökte flygvapenchef Bengt G Nordenskiöld överbefälhavare Helge Jung och meddelade att han erhållit ”inbjudning till England och USA”⁷⁰.

⁶⁶ Ibid.,s3f

⁶⁷ Ibid.,s5f

⁶⁸ Ibid.,s6

⁶⁹ Se exempelvis Söderberg, (1971), s.338

⁷⁰ KrA, Helge Jungs arkiv, dagbok i avskrift, 22/8 1945. Hädanefter endast refererad till som Helge Jung, dagbok i avskrift, varefter datum, år och eventuell i dagboken angiven veckodag förs in.



Vid flygvapnet och flygförvaltningens besök i England under september 1945 besökte man de Havilland Aircraft Company. Här syns Bengt G Nordenskiöld, Geoffrey de Havilland, Nils Söderberg och C.C. Walker framför Crox Easter Church.

Under september och oktober 1945, den 17/9-10/10,⁷¹ företog en delegation från flygvapnet och flygförvaltningen en fyra veckor lång studieresa i USA. Dessförinnan hade man även besökt England. Chefen för flygvapnet, Bengt G Nordenskiöld, ledde själv delegationen och från flygförvaltningen medverkade Söderberg, Thunberg, Kjellson och Westergård.⁷² Med i USA var även biträdande flygattachén kapten Joel Pettersson.⁷³ Dessutom var en flygmedicinsk grupp med Gustaf Adolf Westring i spetsen även med. I USA besökte man bland annat flygplansfabriker såsom Lockheed, North American och Douglas. Resans "huvudmål" var Lockheeds P-80 *Shooting Star* "det färskaste jaktflygplanet", men detta var dock något av en besvikelse.⁷⁴ Nordenskiöld berättade själv entusiastiskt efter hemkomsten för DN:s reporter:

– Vi mottogs med en älskvärdhet som gränsade till det otroliga, säger general Nordenskiöld efter hemkomsten. Vi har fått se så mycket vi någonsin orkat med, och det vi sett har varit mycket imponerande. Särskilt

⁷¹ SFF, Nils Söderbergs Arkiv, "lådan", Opublicerad biografi över Henry Werner Kjellson, sammanställd av dennes släkt för privat bruk, tillsänd Söderberg 1986-02-10, sid 22

⁷² KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 649/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Air Commodore F. West, 5/10 1945

⁷³ SFF, Nils Söderbergs Arkiv, dels i vol 4, "En Dakota-story", dels i "lådan", Opublicerad biografi över Henry Werner Kjellson, sammanställd av dennes släkt för privat bruk, tillsänd Söderberg 1986-02-10, sid 22

⁷⁴ SFF, Nils Söderbergs Arkiv, vol 4, "En Dakota-story" som torde vara ett förarbete till ett avsnitt i Söderbergs memoarbok *Med spaken i näven*.

intressant var att se de oerhörda ansträngningar det amerikanska flyget lägger ned på forsknings- och försöksverksamheten. Med de lärdomar vi vunnit där över hoppas jag att vi i framtiden kan spara många av våra flygares liv.⁷⁵

Den 15 oktober kom Nordenskiöld hem till Sverige och redogjorde för resans resultat och de intryck han fått till ÖB Helge Jung. Med på det mötet var även stabschef Carl August Ehrensvärd och souschef Nils Swedlund. Det framkom att det fanns politisk spänning mellan USA och Sovjet, samt att Nordenskiöld "misslyckats skaffa modell för reaktionsdrivet plan". Man hoppades att "Söderberg skulle lyckas därmed nu i England". En del av delegationen hade genast fortsatt till England efter återkomsten från USA. Vidare rapporterade Nordenskiöld om att "ofantlig forsknings och försöksverksamhet pågick i USA på flygets område", samt att atombomben inte hindrade att man projekterade bomber av konventionellt slag.⁷⁶



Vid flygvapnets studieresa till England och USA under hösten 1945 besökte man Douglas Aircraft Company. Från vänster syns kapten Joel Pettersson överstelöjtnant Lage Thunberg, amerikansk eskortofficer, general Bengt G. Nordenskiöld, general Nils Söderberg, flygdirektör Henry Kjellson, flygdirektör Bengt Westergård, amerikansk eskorterande officer, samt löjtnanten i reserven Kjell Nordenskiöld.

⁷⁵ DN, 16/10 1945

⁷⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 15/101945

Enligt en annan resenär, flygförvaltningschef Nils Söderberg i sin på 1960-talet författade memoarbok, så klarnade handlingslinjerna under resan. Nu skulle flygförvaltningens tacklande av jetproblematiken ske i tre steg: för det första skulle man köpa in ett färdigt jetjaktplan i väntan på J21R för att så snabbt som möjligt erhålla erfarenheter av jetdrift. Det andra steget var att köpa in licens för en motor till J21R och det tredje ”val av motor för SAAB:s kommande jaktplan”. Därtill borde den sistnämnda motorn vara ”en utveckling av den förstnämnda”, dvs en större och modernare version, ”och denna i sin tur borde vara av samma typ som i det inköpta jaktplanet”. Poängen med detta upplägg var enligt Söderberg att man skulle ”få tid på oss för utveckling av inhemska motorer och vi skulle spara flera år för framtagning av 21R – ett mycket svårt sysselsättningsproblem hos SAAB skulle bli löst”.⁷⁷

Om Söderbergs minnesbild i memoarboken är en efterhandskonstruktion eller om man faktiskt lyckades utkristallisera och helt förverkliga en handlingslinje redan under resan ska vara osagt, men de tre steg som beskrivs kom också att förverkligas.

Utan att säga det rakt ut, som i flygförvaltningens skrivelse till regeringen den 19 december 1945 undertecknad av flygvapenchef Nordenskiöld,⁷⁸ så lät Söderberg indirekt förstå att de amerikanska produkterna valde man från svensk sida bort. Det antydda skälet var bland annat att de inte hade någon jetmotor utvecklad i USA:

Amerikanarna hade inte någon egen utvecklad jetmotor, men General Electric hade börjat tillverkning baserad på Welland (J-16) och Nene (J-40) med vilka den från kolymotordrift utvecklade Bell Airacomet respektive den överreklamerade Shooting Star var utrustade och fanns tillgängliga i några exemplar vid vårt studiebesök.⁷⁹

Den 13 oktober 1945 anlände flygförvaltningens chef Söderberg med sina medarbetare Kjellson, Thunberg och Westergård till England för andra gången denna höst med avsikten att på nytt studera och försöka inköpa jetplan. En vecka tidigare hade svenske flygattachén i London, major Frank Cervell, tillskrivit Air Commodore West på Air Ministry för att förbereda ett program med besök hos, i nämnd ordning; de Havilland, Rolls-Royce, Gloster Aircraft, Armstrong Siddley Motors samt, vad som förefaller vara, för säkerhets skull ”other factories for jets”.⁸⁰

Nu var det Ministry of Supply and Aircraft Production och minister John Wilmot som Söderberg ”hade att förhandla och träffa avtal om exporttillstånd och leveranstider” med. Söderberg gav dock inga skildringar av dessa eventuella förhandlingar utan tillhandahöll endast två anekdoter från Englandsbesöket.⁸¹

⁷⁷ Söderberg, (1971), s338-340

⁷⁸ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 272, FF till Konungen, ”Flygförvaltningen angående anskaffning av flygmateriel”, undert. BG Nordenskiöld och B Jacobsson, 19/12 1945, s2

⁷⁹ Söderberg, (1971), s340

⁸⁰ KfA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 649/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Air Commodore F. West, 5/10 1945

⁸¹ Söderberg, (1971), s340

Därefter går han direkt till leveransen av planen till Sverige och menar att den snabba leveransen av Vampire till Sverige kunde ske:

[...] tack vare en igångsatt krigstillverkning som efter krigets slut måste skäras ned. Detta skapade besvärliga sociala problem [för engelsmännen] och man var tacksam för att nedskärningstakten kunde dämpas till följd av våra beställningar.⁸²

De fyra från flygförvaltningen stannade något olika länge i England. Söderberg lämnade först, Thunberg och Westergård något senare och Kjellson sist efter att ha besökt flygmässan i Farnborough där engelsmännen visade upp en hel del tysk materiel som påträffats.⁸³

Hemma i Sverige hade studieresorna medfört vissa gryende neutralitetspolitiska problem. ÖB Helge Jung hade den 11 oktober 1945 haft besök av kabinetssekreterare Westman. Det framkom då att UD mottagit indikationer på att Nordenskiölds och flygförvaltningens Englands och USA resor väckt irritation hos ryssarna. Westman hoppades på ”stopp med resor väster ut en tid”, medan Jung istället kontrade med önskemål om ”studier öster ut”.⁸⁴ Just det med att i någon slags balanserande syfte även resa, eller säga sig vilja resa, österut tycks bli försvarsledningens och militärernas argumentationslinje för undvikande av neutralitetspolitiska komplikationer och i förlängningen eventuellt skulle kunna äventyra militärmaterielinköp. Flygvapenchef Bengt G Nordenskiöld ger också uttryck för argumentet i ovannämnda DN intervju, publicerad den 16 oktober men genomförd dagen innan, samma dag han träffade Jung⁸⁵:

Besöket i USA och förra månadens resa i England har varit ofantligt intressanta och givande, och efter dessa studier skulle det vara mycket värdefullt att också få göra en resa till den tredje stormakten, Sovjetryssland, slutar generalen.⁸⁶

4.

De Havillands aerodynamikchef och vice chefsingenjör Clarkson intresserade sig relativt tidigt för jetdrift och dess hastighetspotential. 1940 förde han djupgående samtal med Royal Aircraft Establishments (RAE) experter vid Farnborough. I april 1941 inledde Sir Henry Tizard, ordförande för Aeronautical Research Council, samtal med de Havilland om utvecklandet av en flygplanskropp till en jetmotor som höll på att utvecklas av den talangfulle motordesignern

⁸² Ibid., s341

⁸³ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 772/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 14/11 1945

⁸⁴ Helge Jungs dagbok i avskrift, 1945 11/10

⁸⁵ Troligtvis är Nordenskiölds yttrande tillkommet närmast på direkt instruktion av Jung som hade en medvetenhet om hur media skulle kunna användas i egna syften. Se exempelvis Jungs dagbok om hur han ombesörjer att norske försvarsministerns uttalande om att Sverige genom inrättande av en fredstida ÖB institution varit något av föregångare, ska komma till svensk press kännedom.

⁸⁶ DN, 16/10 1945

Frank Halford. Halford hade ett par månader tidigare, i januari, av samme Tizard fått i uppdrag att utvecklingsanpassa en jetmotor men själv istället valt att utveckla en helt ny. Arbete på plan och motor igångsattes därefter som ett växelspel där de båda produkterna utvecklades avpassade till varandra. Ett visst avbrott i verksamheten uppstod när Mr Rowe, chef för teknisk utveckling vid Ministry of Aircraft Production (MAP), intervenerade och ifrågasatte om inte flygplanstillverkaren Hawker var mer lämpad då det rörde sig om ett jaktplan. Då Hawker var fullt sysselsatta med andra arbeten, bland annat med en jetdriven höghastighetsbombare, fick de Havilland förtroende att fortsätta. Den första specifikationen som de Havilland skickade till MAP i juni 1941 omtalade att det projekterade planet, då kallat DH 99, skulle vara ett enmotorigt plan med ett maxfart om 445 mph vid havsnivån och 469 mph vid 15.000 meters höjd. Den 11 april 1942 placerade MAP en order på två provplan hos de Havilland, utökad till tre plan tre dagar senare. Projektet hade dock vissa faror hängande över sig, såsom andra konkurrerande projekt hos företaget, men när arbetet på efterträdaren till Mosquito avbröts gavs ökad prioritet åt projektet, vilket troligtvis räddade både plan och Halfords motor vilken inte var påtänkt för andra plan.⁸⁷

Ett av de initiala problemen som konfronterades vid konstruktionsarbetet var att få ett väl tilltaget luftintag och ett relativt kort genomlopp för minimerad friktion. Man satsade därför på att låta planet få ett delat stjärtparti, något som inte tidigare varit särskilt omtyckt då bland annat vikten kunde bli för stor eller stjärten inte tillräckligt stabil. Men genom en genomtänkt utformning och materialval kom man över dylika svårigheter. Stjärtpartierna gjordes smala och liksom vingarna av aluminium emedan stora delar av flygkroppen i övrigt, särskilt runt förarpartiet, tillverkades av tunn plywood som fungerade som ett skinn på både in och utsida samt var fylldes av balsaträ för stabilisering.⁸⁸

Den första provflygningen med en prototyp till de Havillands jetjaktplan byggd utifrån specifikation E.6/41, där sista siffran anger projekteringsåret, och med projektnamnet *Spider Crab*, ägde rum 29 september 1943 vid Hatfield i England. Flygförare var Geoffrey de Havilland Jr.⁸⁹ I april 1944 ändrades namnet till *Vampire* och den 24 maj började planet serietillverkas. Den 13 maj lades också den första ordern på 120 maskiner av typen F. Mk.I av Royal Air Force. För att korta leveranstiden beslutades att de första 50 planen skulle byggas utan tryckkabin.⁹⁰ Den 20 april 1945 kunde det första serietillverkade planet, betecknat TG 274/G och tillverkat vid English Electric's fabrik i Preston, lyfta från ett flygfält i Salmesbury.⁹¹ Leveranserna till RAF påbörjades först i mars 1946. Den 7 maj 1945 beställdes ytterligare en serie om 120 flygplan, och i augusti 60 till. Men efter krigsslutet kom demobilisering och då kom den andra beställ-

⁸⁷ Watkins, David, *De Havilland Vampire – The Complete History*, (1996), s1ff

⁸⁸ *Ibid.*, s3f

⁸⁹ *Ibid.*, s6

⁹⁰ *Ibid.*, s9f

⁹¹ *Ibid.*, s11

ningen att reducerades från 120 till endast 34 plan och den tredje beställningen helt att utgå i september 1945.⁹²

Möjligt är att den brittiska regeringens avbeställande av 146 plan gjorde de Havilland något mer benägen att hitta utländska köpare och troligt är att det möjliggjorde en så pass tidig leverans av de sedermera beställda planen. Brittiska myndigheters frisläppande till försäljning av ett stridsflygplan av senaste utförande var dock något mycket anmärkningsvärt. Orsakerna till, och resone-mang kring, det förs och behandlas i anslutning till avsnittet om projekt 1001 nedan.

5.

I en mycket utförlig skrivelse från flygattaché Frank Cervell till flygförvaltningens chef Nils Söderberg redogjorde förstnämnda för sitt besök den 12 november 1945 hos De Havilland. Avsikten med besöket var att infordra anbud på Vampireplanet, och Cervell mötte Mr Thom och Mr Buckingham, två representanter från de Havilland.⁹³

Redan den 6 november, hade överbefälhavare Helge Jung informerats och samtyckt till att flygförvaltningen ”infordrade anbud på Vampire-planet och Goblinmotorn. Denne senare skulle även kunna apteras på J21.”⁹⁴

Angående det anbud på Vampireplan som flygförvaltningen infordrar lade Cervell ut texten, som det verkar, framförallt för att få ett fördelaktigt pris men även för att få de Havilland att arbeta med att förmå Ministry of Aircraft Productions, M.A.P., att lämna tillstånd till att exportera planet till Sverige.⁹⁵ Med Frank Cervells egna ord:

Jag framhöll för dem

- a) reklamsynpunkt,
- b) Shooting Star och Rolls-Royce äro ännu icke ur räkningen men ingenting göres med dem förrän vi fått se de Havillands förslag,
- c) ett högt anbud från de Havillands kommer den svenska regeringen aldrig att lämna pengar till,
- d) som en följd av a) kommer säkerligen de många länder som nu äro intresserade att få en tankeställare om de Havillands är först på marknaden,
- e) för ett gott utbyte i framtiden torde de börja med låga priser,
- f) för gammal vänskaps skull etc.⁹⁶

⁹² Ibid., s12

⁹³ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 772/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 14/11 1945

⁹⁴ Helge Jungs dagbok i avskrift, 6/111945. Att det just står Gobbinmotorn och inte Goblinmotor (goblin – troll) som den egentligen hette är visserligen endast en lustig detalj, men möjligen hänger den samman med att överbefälhavaren vid denna tid enligt dagboksanteckningarna ansträngde sig för att lära sig engelska som han inte sedan tidigare behärskade.

⁹⁵ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 772/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 14/11 1945

⁹⁶ Ibid., s 3

Cervell trodde att de Havilland skulle komma att göra påtryckningar på M.A.P., men han tänkte även försöka påverka myndigheten genom Air Marshal Ralph Sorley som var Controller of Research and Development vid Aircraft Supply Council under MAP⁹⁷, vilken Cervell kände och som även flygvapenchef Nordenskiöld var bekant med.⁹⁸

Av brevet framgick vidare att Mr Thom på de Havilland meddelat att det inte var med honom och de Havilland man skulle träffa överenskommelser om flygplansköp utan med English Electric, vilka även byggde en del av Vampireplanen. Detta såg Cervell som en direkt förhandlingstaktik. Beträffande motorer så meddelade Mr Buckingham att den version av *Goblin*motorn som var aktuell i *Vampire*planen inte kunde åsättas med exakt modellnummer då det rörde sig om en något förbättrad version av *Goblin 2* som dock inte skulle heta *Goblin 3*. Istället fick den specificeras genom sin aktuella motoreffekt.⁹⁹ Än mer intressant beträffande dessa jetmotorer var det som sedan följer om utvecklingen, den ett steg större versionen av *Goblin*motorn, redan då kallad *Ghost*:

Ghost är ännu icke frigiven av M.A.P. Man väntar att detta skall ske inom omkr 2 månader (jfr Nene) men försöker på alla sätt att få den frigiven omedelbart. Jag skall även tala med Sorley om detta. Ghost kommer därför säkerligen ej med i första förslaget.¹⁰⁰

*Ghost*motorn fick alltså inte exporteras vid denna tidpunkt, vilket dock de Havilland önskade och ville försöka hjälpa till att åstadkomma. Om de två månaderna till trolig frigivning var något som kunde förväntas eller om det endast var ett sätt för företaget att behålla svenskarnas intresse genom att förstärka deras förhoppningar skall vara osagt.

I den näst sista punkten i brevet till Söderberg den 14 november framkom att de Havilland kontaktats av Rolls Royce vilka önskade göra upp om försäljningspriserna till Sverige. Enligt uppgift kan detta sammanhånga med att Ministry of Aircraft Production helst ville att Gloster *Meteor* utrustad med Rolls Roycemotor skulle säljas till Sverige. De Havilland hade inte svarat på propån utan skulle hellre ha velat fungera på en slags frilansbasis.¹⁰¹

Sorley kom på middag till Cervell den 16 november 1945. Det framkom då bland annat att två *Vampire*plan skulle ha exploderat i luften. En uppgift som vid närmare kontroll dagen efter, med personer på de Havilland, visade sig något överdriven. Ett plan hade störtat för en längre tid sedan och ett annat fått förarhuven krossad pga att en inspektionslucka vid flygplansnosen lossnat. Samma dag, den 17, mottog Cervell även bud om att ”M.A.P. vill icke släppa Ghost f.n.”.¹⁰²

⁹⁷ Enligt uppgift i *The British Imperial Calendar and Civil Service List, 1945*

⁹⁸ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 772/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 14/11 1945, s 3

⁹⁹ *Ibid.*, s 3f

¹⁰⁰ *Ibid.*, s 4

¹⁰¹ *Ibid.*, s 4

¹⁰² KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 778/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 17/11 1945

Den 22 november 1945 skrev flygattaché Cervell till Squadron Leader Sutton vid M.A.P med en lista över information rörande flygteknisk utveckling vilken önskades av de olika personerna ur flygförvaltningens delegation, som i oktober besökt England. Informationen var vid besöket inte omedelbart tillgänglig utan delegationsdeltagare fick vaga löften om densamma. Av de nio punkterna på listan skall de första citeras och resten refereras:

- 1/ Information about Meteor and Vampire (Mr. Johnson).
- 2/ Information about Goblin and Nene (Mr. Schlotel)
- 3/ German reports about sweep back.
Requests for 1/, 2/ and 3/ have been made by Major Westergård.
- 4/ A power jet report regarding Jumo 004.
 - a/ Variable jet servo motor (report and drawing JFM 5445 and JFM 5454).
 - b/ All speed governor (drawing JFM 5413).The above mentioned drawings were shown Colonel Kjellson at the Farnborough exhibition.¹⁰³

Den tredje punkten tilldrar sig onekligen det största intresset. ”German reports about sweep back” kan inte röra sig om annat än pilvinge utformning. Att denna pilvinge som kommer att bli en av huvudnycklarna till Saab 29:s framgång omnämns nu här i England i slutet av november 1945 är mycket intressant. Tidigare har pilvingens väg till Sverige och Saab antagits gå från Schweiz där kopior på tyska testprotokoll erhållits via en privatperson, vilka Frid Wänström, konstruktör vid Saab skulle ha hembringat från en studieresa dit just i slutet av november 1945¹⁰⁴. Möjligen har även andra vägar funnits till kännedom om pilvingen.

Det detaljerade intresset för den tyska jetmotorn Jumo 004, uppbyggd enligt axialprincipen till skillnad från samtida brittiska motorer, är märkbart. Att just Henry Kjellson intresserar sig, som redan i januari-februari samma år under brinnande krig besökt England och sökt skaffa information huvudsakligen kring denna motor, kanske inte är förvånande. Den femte punkten tar också upp Jumomotorn då det kommit till svenskarnas kännedom att sådana motorer varit i experimentell drift i England, samt att det kanske finns en möjlighet för svenska flygförvaltningen att erhålla en dylik. Cervell framställde en underhandsförfrågan om möjligheterna till just detta. Punkt sex och sju behandlade kulsprute- respektive kanonsikten, åtta raketer och nio VHF samt radioapparater.¹⁰⁵ I ett andra brev samma dag, den 22:a, till Nils Söderberg, sökte Cervell få det bekräftat om det var en helt officiell framställning om att flygförvaltningen

¹⁰³ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 805/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Squadron Leader Sutton, Ministry of Aircraft Production, 22/11 1945

¹⁰⁴ Söderberg, (1971), s 351 och Brising, Lars, ”Hur Tunnan kom till – Från tanke till Tunna”, i *Flygande Tunnan – en antologi*, red Lennart Berns, (1996), s 14

¹⁰⁵ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 805/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Squadron Leader Sutton, Ministry of Aircraft Production, 22/11 1945

önskade ett Jumo 004 aggregat. Vidare meddelades bland annat att de Havilland arbetade ”för högtryck” med en offert för *Vampire* och *Goblin*.¹⁰⁶

Under dessa sista dagar när de Havilland filade på offerten meddelade Hawker Siddley Aircraft och även Rolls Royce flygattaché Cervell att de fått M.A.P:s tillstånd att sälja *Meteor* till vissa länder. Därefter kom försäljningspitchen: ”De fråga om vi äro intresserade, emedan de f n underhandla på skilda håll men önska giva oss en snabb leverans.” skrivet av Cervell hem till flygförvaltningen den 26 november. Rolls Royce erbjöd sig också att omgående översända en representant till Sverige.¹⁰⁷

Den 30 november 1945 var så en offert klar ställd till ”THE SWEDISH AIR BOARD”:

Gentlemen,

We are now in a position to reply to the kind enquiry, which you have made through your Air Attaché in London, for the supply of Vampire Aircraft. These Aircraft will be fitted with Goblin Engines of the latest type being supplied to the British Air Ministry at the time of delivery.¹⁰⁸

Därefter följde prisuppgifter. Om man från svensk sida beställde 60 plan blev styckpriset £16.900, men om dubbelt så många önskades, 120 stycken, så minskade priset till £16.600 eller strax under 2% rabatt. Skrivningarna om Goblin-motorerna, att dessa skulle vara av senaste typ som just vid leveranstillfället levereras till RAF, är litet lustig. Man vill inte specificera modellnummer men vill med hänvisningen till senaste modell som även RAF skulle få lämna någon slags försäkran att det inte är omoderna motorer som utbjuds.¹⁰⁹

Leveranstiden i offerten av den 30 november anges till en eller två i månaden från juli 1946, och efter några månader i högre och högre takt.¹¹⁰ I ett telegram, med diarienumret efter offertens i flygförvaltningens arkiv, daterat den 18 december 1945 från Mr St. Barbe ur de Havillands ledning till General Soderberg utlovades fem ”standard royal air force vampires” redan i slutet av mars 1946, och sedan fortsatt leverans från juli 1946 som i offerten.¹¹¹

I samband med anbudens översändande till flygförvaltningen skrev även Frank Cervell ett följebrev till Nils Söderberg den 1 december 1945. Redan i andra meningen kommenterade Cervell priset, vilket han tyckte såg ”ganska hyfsat ut” beträffande Vampireplanen. Men ”licensen för motorerna tycker jag är väl kraftig, och jag liksom har en känsla av att vi med den betala något av flygplanen”. Som redogjorts ovan så staplade Cervell upp massa argument för att få ett bra

¹⁰⁶ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 802/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 22/11 1945

¹⁰⁷ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, 820/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Flygförvaltningen, 26/11 1945

¹⁰⁸ KrA, Flygförvaltningen, Materielavd. Heml. Ark. F1, MAH 33:14, 30/11 1945, De Havilland till The Swedish Air Board, Påskrift på KrAs ex: ”Bil. Tillh. Flatt avg skr nr 844/1945 till FF.”

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MAH 33:15, 18/12 1945, telegram från St Barbe, de Havilland till ‘General Soderberg Swedish Air Board Stkm’

pris redan vid anbudets infordrande vilket gick fram. Mr Thom på de Havilland som förklarar anbudet för Cervell berättade även att han pressat priset hos English Electric vilket för bara ”några dagar sedan” stod i £18.000. siffran blev sedan £16.900 vid köp av 120 plan vilket Thom litet på en höft minskat med £300 för att få en mängdrabattskillnad mellan 120 och 60 plan.¹¹²

En annan sak med offerten som Cervell diskuterat med Thom är förhållandet att endast Goblin motorer av ospecifik typ anges i offerten. Thom har då meddelat att de Havillands ledning nu tänkte skicka över Buckingham, en annan av sina representanter, till Sverige och flygförvaltningen för att förklara vissa ”motortekniska detaljer”. Cervell gjorde vissa invändningar mot en snabb dylik försäljningsresa då han dels satt stopp för Rolls Royce att göra försäljningsresor och dels ville ge flygförvaltningen tid till analys. Men tydligen insisterade de Havilland på resan och flygattachén spekulerade i att de ”vill förmodligen att FF skall ledas in på deras tankar redan från början angående motorerna”.¹¹³ Även leveranstiderna var uppe för diskussion, och de låg i svenska flygförvaltningens ögon något väl långt bort i tid. Thom meddelade då att:

[...] om FF alvarligt reflekterar, han i så fall kommer att taga upp saken med Ministry of Supply – Cripps, som är mycket ivrig att affären kommer till stånd. Thom skall i så fall begära att fpl, som skola levereras till R.A.F. lämnas oss i stället, vilket han tror att Cripps kommer att medge.¹¹⁴

Cripps, som nämns, var Sir Stafford Cripps, labourpolitiker och Minister of Aircraft Production under kriget och från juli 1945 handelsminister i Clement Attlees Labourregering, samt dessutom en inflytelserik person i regeringens inre krets.¹¹⁵

Den 3 januari 1946 svarade flygförvaltningens Sune Reuterwall i ett brev direkt till de Havilland Hatfield på offerten. Flygförvaltningen meddelade att de stod i begrepp att köpa plan och licenser förutsatt att ”we can agree on prices, terms etc”, samt föreslog att förhandlingar snarast skulle komma till stånd. Som en utgångspunkt bad förvaltningen de Havilland att formulera två kontrakt; ett för Vampireplanen och ett för Goblinlicenserna. Sistnämnda skulle därtill få tillverkas av två industrier i Sverige samt att de Havilland skall bistå med stöd samt tillåta svenska tekniker följa tillverkning i England vilka därigenom snabbt ska kunna tillgodogöra sig tillverkningsprocedurer. Just detta med två kontrakt föreföll även tjäna syftet att få bättre villkor för motorlicensen och inte som ovan indikerats med den även betala på planen.¹¹⁶ Av ett brev den 8 januari från flygattaché Cervell till souschefen vid flygförvaltningen Söderberg framgick

¹¹² KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 844/1945, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 1/12 1945

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Ibid., s3

¹¹⁵ Clarke, Peter, *The Cripps Version – the life of Sir Stafford Cripps 1889-1952*, (2002), s. 374-386

¹¹⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MAH 36:1, 3/1 1946, S Reuterwall, flygförvaltningen till The De Havilland Aircraft Co Ltd., Påskrift på KrAs ex: ”Överlämnas Flatt, London”

att de Havilland dagarna närmast innan tagit fram kontrakt. Motorkontraktet skulle Maycock, tidigare brittisk flygattaché i Stockholm men numera de Havillandanställd tagit ”med sig”, vilket får förmodas vara på resa till Stockholm och flygförvaltningen. Vampireplankontraktet hade Cervell dagen innan meddelat Thom att flygförvaltningen ”omedelbart” var tvungen att ha, varefter denne ”tillverkade [det] i går kväll” och det bifogades brevet. Cervell avslutade framställningen i brevet med: ”Jag säger givetvis ingenting till de Havilland om hur långt saken har avancerat hemma.”, något som kan förstås som att man från svensk sida helt bestämt sig och fått anslagsäskanden beviljade.¹¹⁷

Den 16 januari skrev Cervell till Air Commander Merer på Air Ministry om leveranstakten och uttryckte önskemål om 30st Vampireplan under 1946¹¹⁸ och den 23 januari 1946 skrivs kontrakt mellan flygförvaltningen och de Havilland Aircraft Company om leverans av 70 Vampireplan.¹¹⁹

Den 25 januari 1946 skrevs ett andra kontrakt med de Havilland Engine Company om licens beträffande tillverkning och försäljning i Sverige av Goblinmotorn¹²⁰ och ett tredje kontrakt om leverans av 60 färdigbyggda Goblinmotorer.

6.

Det nya tänk för hur svenska flygvapnets skulle utrustas med jetflygplan som vuxit fram under hösten 1945, bland annat i samband med studiebesöken utomlands, presenterades för statsmakten i en skrivelse den 19 december 1945 undertecknad av flygvapenchefen själv.¹²¹ En knapp vecka tidigare, den 13 december, hade man dragit ärendet för ÖB.¹²² Vad flygförvaltningen nu ville var att köpa in färdiga plan, köpa en licens för jetmotortillverkning men även möjligen köpa in licens för nästa jetflygplan.¹²³ Vid den här tiden tycks man från flygvapnets sida ha varit betydligt mer inriktad på att göra sina inköp i utlandet.

*

¹¹⁷ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 34/1946, Brev från Flygattaché F. Cervell till Generalmajor Nils Söderberg, 8/1 1946

¹¹⁸ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 83/1946, Brev från Flygattaché F. Cervell till Air Commodore JWF Merer, Air Ministry, 16/1 1946

¹¹⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MAH 28:4, 23/1 1946, Contract, Between the Kungl Flygförvaltningen och the de Havilland Aircraft Co Ltd

¹²⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MAH 28:7, 25/1 1946, Contract, Between the Kungl Flygförvaltningen och the de Havilland Engine Co Ltd

¹²¹ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 272, FF till Konungen, ”Flygförvaltningen angående anskaffning av flygmateriel”, undert. BG Nordenskiöld och B Jacobsson, 19/12 1945

¹²² Helge Jungs dagbok i avskrift, 13 december 1945. Besök av chefen för flygvapnet och chefen för flygförvaltningen ”Föredragning av båda rörande anskaffning av reaktionsdrivna flygplan och därav betingade ändringar i hittillsvarande planläggning.”

¹²³ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 272, FF till Konungen, ”Flygförvaltningen angående anskaffning av flygmateriel”, undert. BG Nordenskiöld och B Jacobsson, 19/12 1945, s3ff

Efter att inledningsvis påtalat att mycket förändrats sedan skrivelsen den 9 februari 1945 avfattades gick flygförvaltningen vidare med att konstatera att det föregående utvecklingsprogrammet ”var grundat på den förutsättningen att utvecklingen av reaktionsdrift skulle ske genom huvudsakligen inom landet bedrivet utvecklingsarbete”. Just det förhållandet gjorde att man enligt beräkningarna skulle få vänta ända till 1951 innan man skulle få jetplan. Redan nu serietillverkades reaktionsdrivna plan i England och USA.¹²⁴ Enligt skrivelsen så skulle snart alla jaktförband där vara utrustade med jetplan, varpå man utbrast:

Det är därför ett livsvillkor för flygvapnet att snarast möjligt kunna utrusta åtminstone en del av flygförbanden med sådana flygplan.¹²⁵

Om denna stegrade ton var ett medvetet retoriskt grepp för att plöja vägen för vad som komma skulle i argumentationen eller om patetiken var upplevd är svårt att säga. Men i nästa stycke meddelades att man under studieresorna redan hade undersökt möjligheten att direkt från utlandet köpa in både reaktionsmotorer och hela reaktionsmotorutrustade flygplan, något man från flygförvaltningens sida gjort på eget initiativ. Man hade funnit att amerikansk materiel ”ännu icke befinner sig på ett sådant utvecklingsstadium att anskaffning” kunde anses lämplig, men att motsvarande engelska materiel för närvarande var ”mer utvecklad och i hög grad driftsäker samt lämplig för anskaffning”.¹²⁶ Huruvida möjligheten att få inköpa materiel från USA och England var likvärdig sågs dock inget om. Flygförvaltningen fortsatte:

På grund härav ha offerter på reaktionsflygplan och -motorer jämte tillverkningslicens för sådana motorer infordras från den engelska firman De Havilland Aircraft Comp Ltd såsom tillverkare av den materiel, som för vårt flygvapen synes lämpligast. Dessa offerter ha nu ingått efter av engelska flygministeriet lämnat samtycke.¹²⁷

Därefter började flygförvaltningen utifrån ”de möjligheter som sålunda öppnat” presentera en närmast helt ny plan för materielanskaffning som sträckte sig till och förbi femårsperiodens slut 1947. För att ytterligare understryka behovet av att snabbt få inköpa färdiga utländska plan levererades först en lätt dramatiserad beskrivning av konsekvenserna för flygvapnet av den metall- eller verkstadsstrejk som hade pågått i Sverige mellan februari och juni 1945.

Vid uppgörande av detta förslag har hänsyn tagits till det svaghetstillstånd i materiellt avseende flygvapnet befinner sig i på grund av uteblivna leveranser. Till följd av verkstadsstrejken ha nämligen en försening uppstått i flygplansleveranser på över 6 månader, svarande emot två jaktflottiljers

¹²⁴ Ibid., s2

¹²⁵ Ibid., s2

¹²⁶ Ibid., s2

¹²⁷ Ibid., s2

flygplansbestånd. Möjlighet att taga igen denna försening under de närmaste 2–3 åren genom inhemsk tillverkning förefinnes ej.¹²⁸

I fem punkter, benämnda A till E, beskriver sedan flygförvaltningen sin nya materielplan. Första punkten var att man vill inköpa en flottilj färdiga brittiska *Vampireplan*. Egentligen skulle plan till ovan omnämnda två flottiljer behöva införskaffas men ekonomins ramar gjorde att man hellre ville prioritera uppsättningen av en nattjaksflottilj.¹²⁹

Den andra punkten, B, var att man ville montera in jetmotorn *Goblin*, som man tycktes kunna få köpa och få licenstillverka, i det Saabbyggda jaktplan 21. Enligt gjorda undersökningar av Saab i samråd med de Havilland borde detta gå bra. Det rörde sig om två flottiljer, inte fler av kostnads- och prestandaskäl. Visserligen beräknades J21R bli 150 km/h snabbare än J21 men dess prestanda skulle inte bli som ett från början jetmotorkonstruerat plan. Bytet till Goblinmotorn istället för som tidigare tänkt DB605E motorn skulle komma att försena slutleveranserna 3-4 år men detta bedömdes ”äro ur fredsövningssynpunkt icke av allvarlig art”. Goblinmotorerna som man tänkte sig bygga in i J21 var samma motorer som används i Vampireflygplanet. De första 50 motorerna tänkte man köpa in direkt från England för att snabbt komma igång och sedan tänkte man sig erhålla en licens och licenstillverka resten, vilket behandlas under punkten D.¹³⁰

Det kan här inflikas att bytet till en jetmotor istället för en större propellermotor, såsom DB605E, inte nödvändigt enbart varit en följd av att man uppfattat sig ha möjlighet att få tillgång till Goblinmotorn efter studieresorna. Det var mer ett slags principiellt ställningstagande från flygledningens sida att nu inte fortsätta med propellerplan, vilket även framgår i avsnittet om Saab och projekt fpl 27. För redan den 10 september 1945 utgick en skrivelse från flygförvaltningen till Saab vari man förtydligade att man ändrat projektarbetet till att vara en omkonstruktion av flygplan 21 för:

[...] införande av reaktionsmotor typ SFA eller STAL alternativt motor typ DB605B. Sistnämnda motortyp anses böra införas å ett mindre antal fpl till en början för utprovning av själva fpl och dess utrustning, innan reaktionsmotorn kan inmonteras.¹³¹

Flygförvaltningen hade alltså ändrat sig till ett jetmotorinförande tidigare, och tycktes också rimligen ändrat sig i sin bedömning av när en svenskkonstruerad jetmotor skulle kunna bli färdig för leverans. I skrivelsen den 9 februari 1945 omtalades visserligen ingen specifik tidsåtgång för utvecklandet av motorer men för det nya jetplanet inklusive motorer omtalades 6½ – 7 år.¹³² Om det var så

¹²⁸ Ibid., s2f

¹²⁹ Ibid., s3ff

¹³⁰ Ibid., s4-6

¹³¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MAH 21:103, 10/9 1945, FF till Saab ”Ändrat projektarbete för fpl 21 B”

¹³² RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 48, (FFs beteckning: MEH 852:3), FF till Konungen, 9/2 1945, s3

att man redan i september trodde på en snabbare jetmotorutveckling i Sverige, i varje fall av en enklare förstagenerationsjetmotor, eller trodde sig få tillgång till utländska motorer tidigt är en öppen fråga.

För att återvända till 19 decemberskrivelsen så var kanske den mest intressanta punkten den tredje; ”C. Nytt fplprojekt.” Här tog man upp det redan i utvecklingsplanen av den 9 februari behandlade projektet för ett svensktillverkat jetplan, men nu utifrån en något förändrad situation, och avslöjade diverse intentioner. Men flygförvaltningen lade även fram mer långsiktiga idéer för den svenska flygindustrin.¹³³

Inledningsvis erinrade man om att när man tidigare beräknat leveranstid av ett svenskt nytt jetplan så skulle det med en svenskutvecklad jetmotor inte vara möjligt förrän 1951. Men nu med inköpta och licenstillverkade motorer så satte endast ”flygplansindustriens möjligheter” gränserna. Och då räknade man med att det skulle bli möjligt att få igång serieleverans till 1949.¹³⁴ Det medförde att Saab skulle ha fyra år på sig istället för sex och flygförvaltningen verkade inte övertygad om att bolaget skulle klara av att föra ett nytt projekt ända till serietillverkning inom den tiden, vilket nästa mening indikerar:

Flygförvaltningen har därvid övervägt alternativet att förvärva tillverkningslicens för utländsk flygplanstyp.¹³⁵

Istället för att bara ta in och licenstillverka en jetmotor så höll man även öppet för möjligheten att licenstillverka hela planet. Här hade dock Saab rutit ifrån relativt ordentligt, se annat avsnitt, varför flygförvaltningen fortsatte med att trots att detta förfaringsätt vore möjligt så hade man efter samråd med Saab kommit fram till att ”alltför stora olägenheter medfölja detta alternativ”. Sedan räknades en del av olägenheterna upp såsom införandet av nya normer, ny engelsk måttstandard, tidsförskjutningen¹³⁶ och att den inhemska konstruktionsverksamheten skulle bli eftersatt.¹³⁷

Flygförvaltningen var dock väldigt angelägen om att svensk flygindustri skulle komma ikapp den utländska hos stormakterna. Eller i varje fall minska gapet till dessa. Ett par tre förslag levererades för att åstadkomma detta. Ett var att genom att etablera utbyte och samarbete med utländska firmor tillgodogöra sig erfarenheter. I första hand tänkte man sig detta ”mellan Svenska Aeroplan A/B och en eller två utländska flygindustrier, i första hand De Havilland”¹³⁸, vilket här behandlats under egen rubrik.

¹³³ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 272, FF till Konungen, ”Flygförvaltningen angående anskaffning av flygmateriel”, undert. BG Nordenskiöld och B Jacobsson, 19/12 1945, s4f

¹³⁴ Ibid., s5

¹³⁵ Ibid., s5

¹³⁶ Dvs att licenstillverkningen skulle komma igång så mycket senare än orginaltillverkningen i ursprungslandet att planen kunde befaras vara obsoleta när de skulle levereras.

¹³⁷ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 272, FF till Konungen, ”Flygförvaltningen angående anskaffning av flygmateriel”, undert. BG Nordenskiöld och B Jacobsson, 19/12 1945, s5

¹³⁸ Ibid., s5

De andra förslagen presenteras sammanhängande:

För att ytterligare skapa möjligheter att komma upp i nivå med utlandet anser flygförvaltningen nödvändigt att lägga upp konstruktionsverksamheten på bredare bas samt att forsknings och högskoleutbildning på det flyg- och motortekniska området erhåller ökat stöd.¹³⁹

Med bredare bas avsågs konkret att Saab gavs i uppdrag att för det nya jetflygplansprojektet som punkten C handlar om, lägga upp två parallella projekt. Dessutom tillverka hela fem provflygplan. Forskningen, som var den andra här framhållna saken, bad flygförvaltningen att få återkomma till i en separat skrivelse.¹⁴⁰ Flygledningens hade uppenbarligen inspirerats ordentligt av det man kommit i kontakt med på studieresan, särskilt i USA, beträffande forskning och utveckling vilket även flygvapenchef Nordenskiöld uttalat sig om i den på annat ställe relaterade artikeln i DN. Händelseutvecklingen framöver skulle också komma att ge vissa särskilda möjligheter för att stärka forskning och utveckling, vilket vi kommer att återkomma till.

Den femte och sista punkten E var en uppställning av det tidigare i skrivelsen redovisade mot bakgrund av vad som beslutats den 16 mars utifrån skrivelsen den 9 februari. I korthet rörde det sig om att licensen för motorn DB 605 E slopades, Mx hade lagts ned, konstruktionsarbetet på en svensk jetmotor fortsattes, men trots bibehållet anslag, endast av de två firmor som kommit igång, SFA och STAL. Inriktningen skulle vara mot en kraftfullare motor som inte behövde kunna levereras förrän 1951. Omkonstruktionen av flygplan 21 till 21B blev istället till 21R dvs inte till en större propellermotor utan istället till reaktionsmotordrift. Det reservprojekt som det talats om den 9 februari utgick, vilket får uttydas som flygplansprojekt 27. Konstruktionsarbetet på ett nytt reaktionsflygplan inriktades nu på att två parallella projekt sattes igång. Därefter behandlades finansieringen och även något det praktiska genomförandet av de uppskissade förslagen. Flygförvaltningen hade ”vissa medel till förfogande inom den nuvarande 5-årsperiodens kostnadsram”. Det rörde sig om 50 miljoner kronor som var avsedda för slutbetalning av redan beställda saker, vilka dock pga leveransföreningen först skulle komma att levereras efter periodens utgång. Dessa medel hade man tänkt använda med en gång för att med kommande medel betala de utstående beställningarna när de levererades. Flygförvaltningen påminde här om att man genom en skrivelse, nr 368/1945, redan fått regeringens löfte att utlägga beställningar på flygmateriel ”som avsetts belasta anslagen för tiden efter utgången av löpande femårsperiod”. Det rörde sig om maximalt 47 miljoner kronor.¹⁴¹

*

¹³⁹ Ibid., s5

¹⁴⁰ Ibid., s5

¹⁴¹ Ibid., s6ff

Ett antal tendenser med möjliga implikationer för den svenska flygindustrin går att identifiera i flygvapnets tänkande mot slutet av 1945. En är att flygvapnet helt och fullt nu har inriktat sig på jetdrivna flygplan. De tycks också ha erhållit en bättre uppfattning om vad som krävs i form av forskning och utveckling för att en flygplansindustri ska kunna åstadkomma konstruktioner som är absolut moderna. Studieresorerna till England och USA spelade onekligen en roll härför, särskilt det att flygvapenchefen själv var med och kom i direkt kontakt med flygplanstillverkarna i respektive länder. Det här var rimligtvis ingenting som automatiskt var en fördel för den svenska industrin då en inblick i de oerhörda resurser som fanns exempelvis i USA även kan ha väckt klara tvivel om möjligheterna att åstadkomma förstklassiga konstruktioner i Sverige. En tredje sak är att man valt att fortsätta beträda licenstillverningens väg. Saab har ställt sig tveksamt till detta beträffande flygplan men flygförvaltningen har valt att använda sig av utländska motorer istället för att invänta svenska konstruktioner. Om det i detta fanns ett mått av kalkylerad realism, det att en avgörande förutsättning för att överhuvudtaget bygga plan i Sverige var att snabbt få tillgång till en färdig motor av rätt styrka, skall vara osagt men är långt från otroligt. Möjligen kan det huvudsakligen ha varit dikterat av tillgången. En sak skall slutligen uppmärksammas, flygvapnet väljer här England. Genom att placera så pass betydande beställningar av både flygplan och motorer samt licenser för desamma med möjligheter till ytterligare licenser, är att i handling träffa ett val som skulle kunna innebära så mycket mer; ett fastläggande av relationer vilka kan bli till bestående bindningar.

flygvapnet och dess materiel inför krigsslutet

När beredskapen upphörde den 1 juli 1945 var det ett annat svenskt flygvapen som inträdde i fredstiden än det flygvapen som existerat vid världskrigets utbrott sex år tidigare. Nu bestod flygvapnet av 15 jaktdivisioner utrustade dels med de mer omoderna Seversky P-35 (J9) och Reggiane Falco (J20), 48 respektive 60 st och dels med 180 st av det mer men knappast fullt moderna J22, flygförvaltningens i egen regi konstruerade och tillverkade plan. Därtill hade det som vi sett ovan tillkommit 50 st amerikanska P-51D Mustang plan (J26), genom byteshandel mot krigets slut. Från Saab hade man bara lyckats leverera två J21 innan krigsslutet. Fram till januari 1951 skulle emellertid 296 J21or levereras var det tänkt, men då skulle de knappast vara helt moderna längre.

Flygvapnets andra stora del var bombdivisionerna som var lika många till antalet som jaktdivisionerna, 15 stycken. De var mestadels utrustade med Saabplanen B17 och B18, samt även det av Saab dessförinnan licensbyggda B5, vilka hade byggts i 322, 80 respektive 102 stycken under krigsåren. Alla planen var relativt klart omoderna, särskilt det först- och sistnämnda. B18 var trots sin något bristande modernitet inte ens färdiglevererat vid krigsslutet. B5 planen hade dock i många fall tagits ur krigstjänst i första linjen och användes för annat som exempelvis målbojsering. Därtill kom tre torpeddivisioner och ett antal spaningsdivisioner fördelade på arméspaning, marinspaning och fjärrspaning.

Totalt under beredskapen hade 328 krigsflygplan importerats och 702 tillverkats inom landet varav 118 på licens. Till detta kom ca 300 skolflygplan, varav ca 250 byggts inom landet och av dessa 120 stycken Bücker Bü 181 *Bestmann* på licens hos Hägglund och söner.

Det var ett större flygvapen med betydligt fler flottiljer, men med till större delen något omodern materiel, undantaget de Mustangplan som inköpts mot krigsslutet. Flygvapnet hade också ändrat karaktär från att primärt ha bestått av bombplan för indirekt luftförsvar, dvs bombning av fientliga flygfält, till ett flygvapen mer inriktat på jaktförsvar som kunde dirigeras med utgångspunkt från radarluftbevakning. Vid krigsslutet var det inte några nya flygplansprojekt som rullade inom den svenska flygplansindustrin. Därigenom satt man å andra sidan inte heller fast i något som var kostnadskrävande och riskerade att vara föråldrat när det slutfördes. På motorsidan rullade visserligen några försöksprojekt för jetmotorer på, men det tycks som att man från flygvapnets sida var inriktade på att ge sig ut på den internationella marknaden, till England och USA, efter krigsslutet för att finna fullt modern materiel.

V. Saab efter krigsslutet

Vid årsskiftet 1943-44, när bolagets framtid såg mörk ut efter nedläggande av flygplansprojekt 24 och inga nya militära flygplansprojekt i sikte, skissade Saab på tre vägar framåt. Företaget skulle försöka få fram ett nytt ramavtal med flygförvaltningen efter att det nuvarande löpte ut för att garantera en grundnivå av fortsatta militära beställningar. En andra väg var att undersöka möjligheterna för tillverkning av civila produkter, främst flygplan men även annat. För det tredje skulle företaget försöka erhålla statligt stöd i en eller annan form, något styrelsens ordförande före detta statsrådet Torsten Nothin, förfäktade.

bilprojektet och trollhättefabriken

När det hade blivit 1945 och Saab ännu, mer än ett år efter att projekt 24 lagts ned, stod utan något nytt militärt flygplansprojekt började det bli ett verkligt problem vad man skulle göra med fabriken i Trollhättan efter det att tillverkningen av flygplan 21 skulle vara slutförd 1947. Som tidigare nämnts lade bolagets ledning på styrelsemötet den 14 juni 1945 fram idén om att börja med biltillverkning.¹

Funderingar på utvidgad civilproduktion hade funnits ett tag inom företaget och diskuterats i styrelsen. Marcus Wallenberg hade dock i december 1944² uttryckt vissa funderingar runt civil tillverkning i ett brev till Saabs VD Ragnar Wahrgren:

[...] jag [vill] framhäva det tveeggade i den ifrågasatta omläggningen av Trollhättan vid en alltför tidig tidpunkt, enär statsmakterna lätt kunna förledas tro att industriens anpassningsförmåga är för stor från krigs- till civiltillverkning och vice versa.

[...]

Jag ville bara med detta säga, att en snar överflyttning av flygplanstillverkningen från Trollhättan till Linköping riskerar att bli en bumerang, som kommer att uppmuntra sorglösheten hos de bestämmande herrarna och deras sparsamhetsiver beträffande försvarsanslag, fångna som de äro i sin oskyldiga ovetskap om de tidskrävande svårigheterna att igångsätta en komplicerad flygplanstillverkning.³

Om staten alltså trodde att Saab skulle överleva utan militära beställningar så skulle det leda till mer gehör för besparingsförslag och det i sin tur till minskade flygvapenbeställningar. Men att det var dumt att skylta med en omställning till

¹ Protokoll nr 39, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 14 juni 1945., §5, s2f

² Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, M. Wallenberg Jr. till Ragnar Wahrgren, 23 december 1944

³ Ibid.

civil produktion betydde inte att omställningen i sig var fel eller borde skjutas upp. Wallenberg fortsätter:

Detta hindrar ju icke oss att mycket försiktigt och tystlåtet preparera oss i god tid för en civil tillverkning i Trollhättan, tvärtom, det torde vara mycket nödvändigt.⁴

Efter att Saabedningen 14 juni informerat styrelsen om bilplanerna hade Sven Wingquist sökt upp Assar Gabrielsson vid Volvo och för denne presenterat Saabs bilidé. Gabrielsson hade ”för sin del aldrig tänkt taga upp tillverkning av en sådan bil”, en småbil. Istället rekommenderade han Saab att ta kontakt med Philipsons vilka själva ska ha funderat på att sätta igång tillverkning av den tyska DKW bilen⁵ i Sverige. Wingquist meddelade brevlades Saabs VD Wahrgren allt detta tämligen omgående. På bolaget kände man redan till Philipsons tankar och planerade att så småningom ta vidare kontakt när idéerna klarnat och projektet blivit mer konkret.⁶

I september 1945 meddelade Saabedningen att konstruktionsarbetet på bilprojektet gick planenligt och att en provbil beräknades vara klar till början av 1946.⁷ På Saabs styrelsemöte den 16 januari 1946, då bilprojektet presenterades mer i detalj, hade tidpunkten för när en provbil skulle vara klar framskjutits till försommaren. En modell av bilen visades dock upp för styrelsen. Bilen var tänkt att bli framhjulsdreven med en tvåcylindrig tvåtaktsmotor med 25hk, maxfart 100 km/timmen och stålkaross som ”hade utformats med hänsyn tagen till bolagets erfarenheter på det aerodynamiska området”. Jämfört med den tyska förkrigsbilen DKW, som utgjort förebild, så skulle den gå snabbare, ha bättre acceleration, bättre backtagningsförmåga samt ha bättre utrymmen.⁸

De 200 000 kronorna som anslagits i juni för konstruktion var nu slut. För att fortsätta konstruktionsarbetet och bygga en provbil behövdes ytterligare 500 000 kr. Därefter ytterligare 1,75 miljoner för nästa etapp som innefattade ytterligare provbilar och verktyg för serietillverkning. För att sätta igång tillverkning behövdes så maskiner för ytterligare 4 miljoner och då var inte plåtpressningsanläggningen inräknad, vilken skulle gå på ca 1 – 1,5 miljoner. Alltså totalt 7,5 – 8 miljoner kronor. Med ett styckpris på 3 900 kr och en årsförsäljning på 4 – 5.000 bilar skulle man på knappa två år, efter 8.000 bilar, få igen startkostnaderna. Men plåtpressningsmaskinerna hade långa leveranstider så beslut om inköp av dessa behövdes fattas redan under sommaren 1946. Efter

⁴ Ibid.

⁵ Akronymen DKW kan utläsas som Dampfkraftwagen, men är dock något omtvistad, och bolaget var ett av de fyra företag som under 1930-talet gick samman i den nybildade tyska bilkoncernen Auto Union. Företaget grundades på 1910-talet av den danske industrimannen Jörgen Skafte Rasmussen. DKW tillverkade under 1930-talet billiga småbilar med ett karosseri delvis av trä och utrustade med en tvåtaktsmotor vilka var väldigt populära, inte minst i Sverige.

⁶ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Ragnar Wahrgren till M. Wallenberg Jr., 21 juni 1945,

⁷ Protokoll nr 40, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 25 september 1945., §8, s3

⁸ Protokoll nr 42, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 16 januari 1946., §3, s1ff

viss diskussion kom styrelsen fram till att inte nu fatta beslut. Istället skulle företagsledningen i detalj dra ärendet med kalkyler och ritningar för bolagets vice styrelseordförande Sven Wingquist, vilken skulle få godkänna ett eventuellt fortsättande av projektet. Om han inte gjorde det skulle frågan åter till styrelsen. Även beslut om man skulle gå vidare efter provbilen skulle avgöras i styrelsen.⁹ Saab kom att gå vidare med ett prototypbygge under sommaren 1946.

Bilprojektets fortsättning och Trollhättefabrikens framtid dök sedan upp igen i styrelsen den 10 juli 1946 och då litet grann bakvägen. Bolagets VD Wahrgren tog upp att Saab fått förfrågningar om man kunde tänka sig utföra vissa plåtpressningsarbeten åt SFA vid tillverkningen av reaktionsmotorer. För att göra detta skulle företaget behöva plåtpressningsmaskiner. Om man skulle införskaffa sådana fanns två alternativ; brittiska något äldre för 500 000 kr med lång leveranstid eller amerikanska moderna för 2,5 miljoner och med kort leveranstid. Sistnämnda var överkvalificerade för arbetena på jetmotorerna men kunde även användas i bilprojektet. Därmed var man över i frågan om bilprojektets framtid. Liksom vid alternativet; att lägga ner fabriken i Trollhättan. Till saken hörde att varken Sven Wingquist eller Marcus Wallenberg var närvarande vid det här styrelsemötet, de personer som kan ses som de ledande för västkust respektive stockholmsfalangen av ägandet. Ewert Wijkander meddelade dock omgående att han visste att Sven Wingquist ”var bestämt mot ett fortsättande av bilprojektet” en uppfattning han själv delade. I den böljande diskussionen framkom att man borde ha en permanent verksamhet i Trollhättefabriken om man skulle ha den kvar, att om de amerikanska plåtpressarna köptes så behövdes även verktygsmaskiner för ytterligare 600 000 kr och ordförande Torsten Nothin föreslog att man borde uppvakta regeringen och få till en överenskommelse om att staten skulle ge garantier om Saab höll igång Trollhättefabriken, vilken kunde ha ett beredskapsintresse. Garantierna tänkte han som så att staten antingen garanterade viss avkastning på biltillverkningen eller gav bolaget kompensation för den risk man tog. Till slut fattades beslut om att köpa in de amerikanska plåtpressningsmaskinerna liksom verktygsmaskinerna. Därtill satsades ytterligare 800 000 kr för fortsättning på bilprojektet.¹⁰

Till nästa styrelsemöte hade Dr. Sven Wingquist skriftligt meddelat att han önskade avgå ur styrelsen från och med den 10 juli, dvs tidpunkten för förra styrelsesammanträdet där beslutet om plåtpressningsmaskinerna fattats. Det är svårt att inte tolka detta som att Wingquist beslutat sig för att lämna Saab som en följd av det fortsatta bilprojektet samt det kupppartade sätt som företagsledningen och andra delar av styrelsen via plåtpressningsmaskinerna drivit igenom detta beslut på. Vid styrelsemötet den 6 september drog även Ewert Wijkander fram att han ”i viss mån missuppfattat det framlagda förslaget om maskinanskaffning”. När han sett specifikationerna hade han upptäckt att de pressar som beställts inte ens skulle kunna användas till jetmotortillverkning men däremot till bilkarosstillverkning. Företagsledningen gick inte riktigt med på den

⁹ Ibid., §3, s2-3

¹⁰ Protokoll nr 44, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 10 juli 1946., §5, s2ff

beskrivningen, då pressarna även kunde användas till motortillverkningen med tillstod att visst var de onödigt stora för enbart jetmotortillverkning. Dock hade beställningen inte placerats i USA än så det var fullt möjligt att ändra beslutet, men styrelsen lät enhälligt det tidigare beslutet ligga fast. Därmed skulle man kunna tro att bilprojektet nu var helt igång.¹¹ En utveckling här är att Wingqvist lämnade styrelsen skulle kunna sägas vara något av ett formativt moment för Saabs ägande. Bolaget var sedan det fötts ur AFF strukturen varit delat mellan två industriella sfärer: Boforsgruppen och ASJ:gruppen, sistnämnda knutna till Enskilda banken och därmed Wallenbergssfären. Ett avtal från 1944 reglerade också styret av bolaget mellan sfärerna. Exempelvis så utsågs tre av de 9 styrelseledamöterna i Saab var av respektive sfär. VD var självskrivnen i styrelsen och sfärerna eller grupperna utsåg ordföranden och den sista ledamoten gemensamt. Grupperna fick inte avyttra sitt aktieinnehav utan samråd med den andra sfären.¹² Med Wingqvist avgång kom emellertid Saab att alltmer glida över i ASJ:gruppen och Wallenbergssfärens händer utan att Boforsssfären omedelbart drog sig ur bolaget.

I december 1946 meddelade dock ordförande Torsten Nothin att Svenska Flygmotor AB underhand hört av sig om de till bokfört värde skulle kunna få köpa Trollhättefabriken, eller rättare sagt byggnaderna utom hangaren och en större del av maskinerna. Därefter hade Nothin hört sig för hos regeringen och flygvapnet om vad de tyckte om Trollhättefabrikens framtid och hur Saab skulle förhålla sig till SFA:s propå. Regeringen ville inte "lämna några direktiv" utan ansåg att Saab borde "avgöra frågan helt med utgångspunkt från bolagets egna intressen"¹³. Flygförvaltningen däremot såg helst att "bolaget om möjligt" behöll Trollhättefabriken så att man i framtiden vid behov kunde utöka flygplanstillverkningen.¹⁴ Men det var bara en önskan, något för att backa upp den gjordes inte av flygförvaltningen.

Styrelseledamot Gustaf Sahlin, som även satt i SFA:s styrelse och som framfört budet på Trollhättefabriken tog till orda och förtydligade vad SFA ville med sitt bud. Det Flygmotor ville var att få option på att köpa anläggningen fram till och med april 1947 till ett fastställt pris. Tanken var att i Trollhättan tillverka gruvlok åt Sovjetunionen inom den så kallade rysskreditens ram. Men någon definitiv beställning hade inte kommit än. Priset SFA kunde tänka sig betala var 4 kanske även 4,5 miljoner kronor. Dessutom även att köpa maskinerna som nu beställts för bilprojektet. Det var alltså en lösning där man kunde slopa bilprojektet och avyttra Trollhättefabriken utan förlust. Sahlin själv, som stött

¹¹ Protokoll nr 45, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 6 september 1946.

¹² Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, "Avtal Mellan Aktiebolaget Bofors, Aktiebolaget Ars, Finansaktiebolaget Svetro och Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken, här dedan kallad Bofors-gruppen, å ena sidan, samt Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna, här nedan kallat ASJA, å andra sidan [...]", Stockholm den 3 juli 1944.

¹³ Protokoll nr 47, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 13 december 1946.

¹⁴ Ibid.

bilprojektet, tyckte att den här lösningen var värd att överväga och närmast bättre då bilprojektet innehöll osäkerhet och risker. Diskussion följde.¹⁵

Det som kom upp i diskussionen mot en försäljning var bland annat att det skulle bli en kraftig reavinstskatt om man sålde Trollhättefabriken, att man dessutom skulle bli helt beroende av flygförvaltningen då deras beställningar närmast skulle fylla Linköpingsanläggningen, att ett nedläggande av bilprojektet skulle vara skadligt för andan hos personalen. Mot den föreslagna optionen anfördes att en sådan skulle tvinga Saab att fortsätta med bilprojektet och satsa ytterligare medel under optionstiden för att sedan kanske abrupt tvingas lägga ned projektet. Om dessutom information om optionen läckte ut till dem som arbetade med bilprojektet skulle detta verka klart demoraliserande. En eventuell köpare borde även enligt Ragnar Wahrgren köpa hela anläggningen i Trollhättan så att Saab inte stod kvar med flygfältet, hangaren och vissa maskiner. De flesta argumenten mot optionsidén framfördes just av företagsledningen. Förutom argument mot en försäljning drog vice VD Sven Otterbeck fram att Philipsons Automobil AB erbjudit sig att under tre år köpa 8 – 10.000 bilar på acceptabla villkor. Beslutet i styrelsen blev att avböja SFA:s propå. Gustaf Sahlin sade också nej till optionsidén men reserverade sig för att man borde överväga en försäljning av fabriken innan årets slut på ungefär de villkor som nämnts. Dock var inte bilprojektets och Trollhättefabrikens öde helt utklarat med detta.¹⁶

Även vid nästa styrelsemöte, den 27 februari 1947, ägnades frågan stor uppmärksamhet. Styrelsen fattade till sist beslut om att satsa på biltillverkning och behålla Trollhättefabriken. Ett beslut som fattades först efter omfattande debatt i styrelsen där Boforssidans representanter var de mest tveksamma och företagsledningen var de drivande för bilprojektet. Den här gången förtydligades argumentationen ytterligare. Redan från start slog man fast att bilprojektet dykt upp som det ”enda tänkbara projektet” för att behålla personal och kompetens i Trollhättan då beställningarna från flygförvaltningen skulle ”väsentligen minskas” efter att flygvapnet var färdigutbyggt. Men det man trycker på är att om det inte blir bilar och Trollhättan säljs så kommer Saab att vara utlämnat åt flygvapnet och att flygvapnet då skulle ”utnyttja den starkare ställning gentemot bolaget” man då får. Och ”det goda samarbetet i viss utsträckning bleve lidande”. Därtill sade man sig befara att försäljningen av Trollhätteanläggningen skulle medföra vissa problem för flygplanstillverkningen. Förutom för den kvarvarande tillverkningen i Trollhättan vilken beräknades pågå till augusti 1948, kunde problem förväntas i Linköping då en allmän turbulens, som bland annat innebar att folk som lämnade bolaget riskerade att sätta hela verksamheten i svaj. Ännu ett resonemang landade i att Flygvapnet skulle dra öronen åt sig; för utan Trollhättan inga plåtpressningsmaskiner och då kunde man inte hjälpa till med reaktionsmotordelar. Dessa skulle istället få köpas in direkt från England. Något som i sin tur skulle leda till att det ”inom Flygförvaltningen funnes personer, som förordade anskaffning av flygmateriel från utlandet” vilka då

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

skulle få vatten på sin kvarn. Och ”utvecklingen för flygindustrin i Sverige i sin helhet bliva mycket allvarlig, om ytterligare förvärv från utlandet nödvändiggjordes”.¹⁷

Som positiva argument för biltillverkning anfördes att konkurrensen från USA inte skulle bli stor då ”amerikanerna icke tycktes vilja tillverka så små bilar, som här vore ifråga”. Dock skulle visserligen Frankrike, Italien och England tillverka små bilar men det låg längre fram i tiden. Så mot bakgrund av tre negativa argument och ett positivt fattade Saabs styrelse beslut om att fullfölja bilprojektet och sätta igång förhandlingar med Philipsons beträffande avtal om bilförsäljning. Dock sköts ett litet förbehåll in; att om ett konkret anbud på Trollhättefabriken skulle inkomma innan något kontrakt skrivits med Philipsons så skulle styrelsen ta upp anbudet till behandling. Mot beslutet reserverade sig Sahlin och Wijkander som ville att Saab borde göra ett erbjudande, en offert, till SFA om att få köpa hela anläggningen.¹⁸ I sak inte så stor skillnad mot det fattade beslutet kan tyckas.

*

Sammanfattningsvis så tycks Saab ha satt ingång biltillverkning huvudsakligen av två sammanhängande anledningar. Dels för att anläggningen i Trollhättan blev utan verksamhet. Men också för att bolaget inte ville hamna i ett närmast totalt beroende av flygvapnets beställningar, något man menade skulle ske med enbart fabriken i Linköping där stridsflygplansproduktionen ägde rum. Det var företagsledningen som drev frågan men styrelsen i övrigt, både Stockholmssfären runt Wallenberg och den Västsvenska sfären runt Bofors, var inte direkt negativt inställda till biltillverkning, om än att de senare hade något fler dubier. Det förekommer uppgifter om att Marcus Wallenberg till ledande militärer uttryckt att han egentligen inte ville ha biltillverkning utan hellre såg fortsatt flygplanstillverkning i Trollhättan.¹⁹ Dylika uttryck skulle kunna vara av strategisk natur för att betyga sin lojalitet till militär tillverkning samt påverka militären till ökat stöd. Men de kan även tolkas som en tveksamhet inför bilprojektet i kombination med en vilja att behålla Trollhätteanläggningen, en inre motstridighet. Alternativt att båda förhållandena samtidigt var giltiga hos Wallenberg. Jan Glete har i *Ägande och industriell omvandling* kort berört Saabs upptagande av biltillverkning. Han menar att Saab vid krigsslutet valde att diversifiera in på den civila marknaden genom att ta upp personbilstillverkning. Glete fortsätter:

Det var en utveckling som uppenbarligen inte skulle ha ägt rum ifall företaget helt eller delvis stannat inom den göteborgska ägarkrets som redan hade nära band till Volvo. Inte heller i Wallenberggruppen var emellertid SAAB det företag som låg helt naturligt till för att bli personbilstillverkare. Scania-Vabis kunde här tyckas ha varit den naturliga kandidaten

¹⁷ Protokoll nr 48, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 27 februari 1947., §2

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Helge Jungs dagbok i avskrift

och i sinom tid skulle den gemensamma bilverksamheten leda till fusion (1968).²⁰

Utifrån det ovan återgivna blir Gletes karaktäristik att Saab skulle ha valt att diversifiera sig mot bilar något tveksam, då bilar snarare valdes för att det var något tillräckligt omfattande för att fylla fabriken i Trollhättan vilken riskerade att stå tom. Likaså den underförstådda premissen att det västsvenska kapitalet inte skulle ha kunnat tänka sig biltillverkning då det innebar att man konkur-



Torsten Nothin besöker Saab och inspekterar bilen.

²⁰ Glete, (1987), s279

rerade med Volvo. Visserligen var de västsvenska eller Boforsanknutna ledamöterna i Saab mindre entusiastiska till biltillverkningen men detta tycks inte ha haft med Volvo att göra. Det var, som ovan nämnts, trots allt Sven Wingquist som stämt av småbilsidén med Volvos Assar Gabrielsson vilken meddelat att småbilar inte var något inom Volvos verksamhetsområde och istället hade han givit tips och råd, exempelvis om Philipsons. Glete fortsätter med att peka ut de han tror låg bakom Saabs bilprojekt:

Man kan här bara ställa frågan var initiativet och det reella avgörandet fanns, hos ägaren eller hos företagsledningarna. De sistnämndas förmåga till självständigt agerande ska inte underskattas ens i relation till en uppenbart stark ägare som Marcus Wallenberg Jr.²¹

Glete sätter fingret på något och visst var såsom framgått företagsledningen drivande i bilprojektet, men avgörandet låg till syvende-og-sidst hos styrelsen vill jag hävda. Visserligen fattades det första plåtpressningsanskaffningsbeslutet på ett styrelsemöte med en decimerad ägarnärvaro men beslutet bekräftades vid påföljande möte. Det kan argumenteras för att företagsledningen, där både VD och vice VD hängt på gårdsgården ett par år tidigare, torde ha varit mindre stark. Bilbeslutet var kanske inget som applåderades av de ägarrepresenterande styrelseledamöterna men beslutet var inte ett separat beslut skilt från den övriga verksamheten, utan det var, som ovan framgått, ett beslut taget mer av negativa skäl för att undvika att försätta bolaget i en alltför beroende position i förhållande till sin i så fall ende och mycket starke kund flygvapnets flygförvaltning.

Saab och Flygvapnets flygplansköp i utlandet

1.

Saab och den svenska flygplansindustrin hade genom ramavtalen tillförsäkrat sig en viss mängd beställningar på flygmateriel och dessutom rätten till att få lämna anbud på svenska flygvapnets samtliga stridsflygbeställningar. Flygvapnet å andra sidan ville ha så bra flygplan som det bara var möjligt, så hastigt som möjligt i förhållande till den tekniska utvecklingen för att moderniteten skulle vara hög. Under kriget blev behovet av flygmateriel större och möjligheterna att införskaffa den utomlands ifrån mycket begränsade. Händelseutvecklingen runt flygförvaltningens beställande hos Saab och det avbrutna projektet fpl 24 ställde Saab i en besvärlig sits. Det är därför av intresse att se hur bolaget ställde sig till de införskaffningar av flygplan som flygvapnet gör utomlands mot slutet av, och strax efter, andra världskrigets slut, samt även hur flygvapnet och flygförvaltningen agerar.

Under vintern 1944-1945 lyckades till slut flygförvaltningen och flygvapnet få köpa in en flottalj amerikanska jaktplan, i en något ljuskänslig affär, behandlad ovan beträffande västmaktsrelationer.

²¹ Ibid.

Den 26 februari 1945 presenterade Saabs VD Ragnar Wahrgren uppgifter om affären för Saabs styrelse. Enligt Wahrgren hade chefen för flygvapnet hört sig för med Saab om hur bolaget ställde sig till att man tänkte köpa in 50 stycken amerikanska jaktflygplan. Flygvapnet hade anfört att avsikten var att ersätta en flottilj tidigare inköpta italienska flygplan vilka man varit mindre nöjd med. På styrelsemötet togs frågan upp till behandling och Saabs styrelse kom till synes enkelt fram till att godkänna inköpet och meddela flygvapnet att ”bolaget på grund av försvarsberedskapsskäl icke önskade motsätta sig inköpet av en flottilj amerikanska jaktplan”.²²

En något annan version gavs i ett brev samme Wahrgren skrev till Marcus Wallenberg redan den 11 januari 1945. Där framgick att Flygvapnet redan skulle ha köpt in 60st Republic P-47 *Thunderbolt* plan och att detta hade gjorts med extraanslag från statsmakten. Just sistnämnda gjorde att Wahrgren konstaterade att ”någon inverkan på våra beställningar blir det alltså icke”. Sedan fortsatte Wahrgren med en längre jämförelse mellan det amerikanska planet och Saabs J21, vilken i slutändan utföll till J21s fördel.²³

Man kan undra vissa saker. Vilket var skälet till att Saab inte tycks ha haft några synpunkter alls på affären? Såg man inte faran på litet längre sikt i att flygvapnet nu började skaffa sig modern utländsk materiel? Och varför skiljde sig Wahrgrens framställningar åt?

Därtill kan man fråga sig varför Wahrgren bad styrelsen ta ställning till affären om flygvapnet redan genomfört densamma, då det i så fall var svårt att påverka. Det hela har troligtvis sin förklaring i att denna affär, som belysts i avsnittet om västmaktsrelationer, drog ut på tiden med ständigt återkommande förhandlingar, och att flygvapnet trodde sig ha en uppgörelse om Thunderboltplan i januari vilket därefter visade sig inte vara fallet.

När det gäller frågan om Saabs synpunkter på affären så förefaller det dock som att företagsledning och styrelse inte sett någon större fara på sikt med affären. Där skiljde sig bolaget mycket åt från britterna som med mycket oroliga ögon såg att amerikanerna fick in en fot på den svenska marknaden, jämför ovan. Ett par andra faktorer än ignorans kanske kan förklara Saabs agerande, eller brist på agerande, även om man uppfattat en fara. Dels ägde inköpet från västmakterna rum under brinnande krig, vid en tidpunkt där kriget klart led mot sitt slut, om än med fara för otrevliga överraskningsmoment för Sverige, varvid man kan ha ansett att det inte var ett lämpligt tillfälle att protestera. Samtidigt pågick också den så kallade verkstadsstrejken vilken lamslog svensk industri i månader under 1945 och som gjorde att bolaget inte var i stånd att leverera några plan alls till flygvapnet. Att då komma med erinringar kan helt enkelt ha uppfattats som svårt.

I och med att kriget tog slut skulle helt andra möjligheter för svenska flygvapnet öppna sig för materielanskaffning. En sådan utveckling var från Saabs

²² Protokoll nr 38, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Trollhättan den 26 februari 1945., §6, s3f

²³ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev i avskrift från Ragnar Wahrgren till Marcus Wallenberg Jr., Linköping 11 januari 1945

sida delvis befarad. En passus i ett brev från Marcus Wallenberg till ASEAs chef Thorsten Ericson i samband med Saabs aktieemission, där förstnämnde ville få ASEA att bli en garantitecknare, avslöjar att redan i januari 1943 fanns en medvetenhet om en annan konkurrenssituation efter kriget. Men också idéer om att riskerna för Saab skulle ha gränser.

Men, kanske invänder Du, när kriget är över, kan den utländska konkurrensen bli övermäktig genom de onekligen enorma resurser på flygplansproduktion, som de krigförande skaffat sig. Att Tyskland skulle få behålla sin flygindustri är ju föga sannolikt. England och USA kunna däremot bli svåra, både leveranskraftiga och billiga. Men ändock betvivlar jag, att de svenska statsmakterna skulle tillåta ett utkonkurrerande av den svenska flygindustrin med ty åtföljande risker för vår nationella oberoende.

[...]

Betydelsen för Sverige av egna vapensmedjor är uppenbar för varje tänkande svensk, och varje svensk efter Norges öde tänker i hithörande stycken. Dessutom vill jag tillägga, att enligt 1939 års avtal (som jag förresten låg och skrev i sängen på Arnöberg) har staten förbundet sig att ge oss chans på varje förfrågan på materiel och skydd mot utländsk dumpning.²⁴

Wallenberg menade alltså dels att regeringen i slutändan inte skulle komma att låta den svenska flygindustrin gå under och påpekade även att ramavtalet gav skydd mot dumpning och rätt för Saab att lägga bud på alla kontrakt. Men, och det här är en tolkning, Wallenberg tycks ha trott mer på regeringen och det nationella argumentet än på avtalet om vi ska döma av hur mycket utrymme det gavs argumentationsmässigt. Ramavtalet stacks in på slutet; det fanns där och sade en viss sak men var kanske inte något hundra procentigt skydd ifall andra omständigheter skulle dyka upp. Sedan var det också som så att hela brevet var en argumentation för emissionen, brevet måste uttrycka tro på bolaget och dess framtid. Men emissionen, som beskrivits på annat håll, var ju också i sig tänkt som ett skydd för bolaget med ett bredare ägande och därmed fler intressenter, vilket gjorde att man från politiskt håll i något högre grad måste beakta företagets framtid. Därtill minskade de gamla ägarna också sin del och då även risk.

2.

I januari 1946 ville flygvapnet köpa in två flottiljer, 120 plan, de Havilland DH 100 *Vampire* från England. I februari 1946 erbjöds svenska flygvapnet överskottsplan av amerikanerna av typ North American P-51 *Mustang*, vilka man till en början vill köpa in ungefär en flottilj, 50-60st, av och eventuellt fler senare. En underhandsförfrågan kom i september 1946 in till Saab från flygförvaltningen om bolaget "hade något att erinra mot" att flygvapnet köpte in 200st skolplan typ Sk 14, North American NA 16-4M. De planen var även de överskottsmaskiner, fabriksnya, som erbjöds till ett oerhört bra pris.²⁵

²⁴ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev Marcus Wallenberg Jr till dir Thorsten Ericson, ASEA i Västerås, 2 januari 1943, s2f, i

²⁵ Protokoll nr 45, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 6 september 1946., §9, s3

Vampireplanen sade Saabs styrelse inget alls om. Något som kan ha berott på att samtidigt med planeringen av inköpen av dem så placerades även en preliminär beställning på två serier J21 ombyggda till reaktionsdrift hos Saab. I samband med överskottsaffären med Mustangplan sökte flygvapenchef Nordenskiöld själv upp Wahrgren och uttryckte att en dylik affär ”endast kunde ske efter vänskaplig överenskommelse mellan Flygvapnet och den svenska flygindustrin”. Därtill ville han annullera beställningen av ett antal J21 plan, maximalt 240st, som skulle ”levereras först längre fram” för att möjliggöra affären, dvs få ekonomi i affären och dessutom inte stå med för många plan ur samma generation i slutändan. Mot en så stor avbeställning reagerade Ragnar Wahrgren direkt och svarade att då skulle Trollhättefabriken måsta läggas ner om sex månader. Men Wahrgren meddelade Nordenskiöld att Saab skulle kunna undersöka hur stort antal plan som skulle kunna avbeställas utan att bolaget led skada. Dessutom kunde Saab enligt Wahrgren tänka sig att minska leveranstakten genom att inte öka antal arbetare så att samma slutleveranstidpunkt som tidigare skulle kunna gälla.²⁶

Vid styrelsemötet 20 februari 1946 framhölls att en annullering av en flottilj om 62 plan av typen B 21 skulle kunna tänkas under förutsättning att flygförvaltningen stod för materialkostnader, overheadkostnader och att ursprunglig beräknad vinst fick behållas. Av de 8.875.000 kr flottiljen skulle kostat sparade flygvapnet 3.250.000 kr. Styrelsen bemyndigade bolagsledningen att träffa en uppgörelse utifrån de riktlinjerna.²⁷

När det gällde de 200 skolplan flygvapnet ville köpa in till överskottspriser menade Saabstyrelsen att det var svårt att neka en så fördelaktig affär men att: ”beställningarna från Flygvapnet nedgått i sådan utsträckning, att det inom kort vore fråga om huruvida driften vid bolagets fabriker kunde upprätthållas”. Man gav VD i uppdrag att förhålla det hela genom att framföra till flygförvaltningen att bolaget inte kunde ta ställning då det inte inkommit någon ”skriftlig framställning med fullständiga uppgifter”. Styrelseordförande Torsten Nothin tyckte även att då ramavtalet var träffat med regeringen så borde man höra med den när man frångick bestämmelser.²⁸ Frågan dök upp igen i oktober 1946 vid nästa sammanträde. Återigen höll Nothin fram sin mening att frågan borde tas upp med regeringen och fick den här gången visst gehör. Man beslutade meddela flygförvaltningen att: ”bolaget principiellt icke hade något att erinra mot att det förmånliga erbjudandet från Amerika utnyttjades, förutsatt att bolaget erhöll annan beställning av motsvarande storleksordning.” Dock med förbehållet att frågan först behandlas med regeringen.²⁹

Hur gick det med ovanstående? I allt väsentligt ägde det ovan omtalade rum ungefär som förutskickat. För Vampireplanen tecknade flygförvaltningen kon-

²⁶ Protokoll nr 43, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 20 februari 1946., §3, s1f

²⁷ Ibid., §3, s2

²⁸ Protokoll nr 45, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 6 september 1946., §9, s3

²⁹ Protokoll nr 46, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 16 oktober 1946., §4

trakt med de Havilland den 23 januari 1946 om köp av 70 stycken plan Mk I, med leveransstart redan samma vår.³⁰ Det blev endast en flottilj plus ett antal reservplan och inte de två flottiljer, eller 120 plan, som flygförvaltningen omtalat med Saab. Det kan förefalla litet underligt varför flygförvaltningen omtalade 120 plan i januari med Saab då statsrådsprotokollet från den 31 december 1945, varigenom inköpet bemyndigas, omtalar att det är 70 plan flygvapnet önskade och godkänns.³¹ Möjligen kan det ha varit så att flygvapnets kontakt med Saab i ärendet ägde rum redan i december innan regeringsbeslutet och att man då från förvaltningens sida verkligen haft som avsikt att köpa in två flottiljer, men att detta av någon anledning ändrats. På offerten från de Havilland i slutet av november nämns priset för 60 respektive 120 plan, där sistnämnda antal skulle bli ca 2% billigare per styck.³² Men kanske är nämnda 120 plan istället en försöksballong från flygvapnets sida visavi Saab, vilka skulle gå att förhandla ner till 70 plan ifall Saab reagerade väl negativt mot de utländska beställningarna.

Den 15 mars 1946 fattade regeringen beslut i fråga om flygförvaltningens önskan att köpa in North American P-51 *Mustang*plan från ”den s.k. surplusmarknaden”³³, behandlat under rubriken ”Ang. vissa ytterligare jämkningar i gällande planer för anskaffning av flygmateriel”³⁴. ÖB hade en vecka tidigare inlämnat en skrivelse från flygförvaltningen. Det intressanta var inte att man gav grönt ljus för inköp av 90 Mustangplan, eller att man godkände avbeställning av en flottilj J21, utan de inbesparade medlens användning. Av ca 3,5 miljoner så skulle på flygvapnets förslag 3 miljoner kronor användas för att ”projekteringsarbetet hos Svenska Aeroplan Aktiebolaget läggas på en bredare basis med betydligt större möjligheter att inom avsedd tid kunna få fram en inhemsk reaktionsflygplanskonstruktion fullt jämförbar med utlandets”³⁵. Därtill även placera en beställning hos Saab på 10 stycken flygplan modell Saab-91 (Safir) då ”detsamma syntes ändamålsenligt som sambandsflygplan för flygvapnet och då firmans initiativ syntes värt uppmuntran”³⁶. Besparingen plöjs alltså tillbaka i Saab som extra forsknings- och utvecklingspengar för att bättre möjliggöra konstruktionen av ett jetplan. Flygplanskonstruktionen som avses är det projekt som sedermera kom att bli J29, och betydelsen av denna satsning skall analyseras och diskuteras längre fram i framställningen.

³⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MAH 28:4, CONTRACT between the Kungl Flygförvaltningen Stockholm and The De Havilland Aircraft Co. Ltd. Hatfield, 23 januari 1946

³¹ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, A. Statsrådsprotokoll 1945, 31 december 1945, 3:0

³² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MAH 33:14, Offert de Havilland till The Swedish Air Board, 30 november 1945

³³ RA, Försvarsdepartementet, Hemliga arkivet, A. Statsrådsprotokoll, Protokoll över försvarsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms Slott den 15 mars 1946, HD Nr 36

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.

Vid Saabs styrelsemöte den 20 februari 1946, då avbeställningsvillkoren för J21 fastställdes nämndes inget om kompensationsbeställningar.³⁷ Däremot i oktober när Saab uttalade sig om nästa överskottsköp, de 200 skolplanen, så togs frågan om kompensationsbeställningar direkt upp som ett villkor för att acceptera affären.³⁸ Det är visserligen inte många observationer men något som ser ut som ett mönster växer fram; Saab visar sig flexibelt, godkänner flygvapnets utlandsbeställningar men kräver någon annan beställning i gengäld. Konsekvensen blir, sannolikt oplanerat, att antalet projekt går ner men blir istället större avseende medel satsade.

3.

På Saabs styrelsemöte den 28 april 1947 presenterades styrelsen tre uppgifter om bolagets fortsatta militärflygplanstillverkning av VD Ragnar Wahrgren. Den första var att flygförvaltningen lämnat beställning på flygplan typ 21 med reaktionsmotor. Men det var den andra uppgiften som kanske var den mest intressanta; ”avsikten är vidare att bolaget skall tillverka flygplan av typ Vampire på licens”³⁹. Flygvapnet hade tecknat licenskontrakt med de Havilland och hade tänkt låta licenstillverka ca 180-200 plan med leveransstart i slutet av 1949. Beställningen skulle röra sig om 30-35 miljoner kronor. Problemet som Saabledningen såg hängde ihop med den tredje uppgiften, nämligen att bolaget arbetade med ”konstruktion av ett nytt flygplan typ 29”, och dess leveransstart som var planerad till tidigt år 1950. Om Saab skulle få licensproduktionen av Vampireplanen att fungera såg de gärna att de fick skjuta något på leveransen av flygplan 29, samt att vissa delar till planet som skulle importeras från England levererades tidigare. Vid styrelsemötet fem månader senare, den 5 september, meddelades att licenstillverkningsprojektet hade fått falla då Flygvapnet inte hade beviljat något uppskov med leveranser av flygplan 29, och då Saab inte skulle kunna klara de konkreta kraven på leverans av 120 Vampireplan till 1 juli 1950. Flygvapnet skulle istället beställa Vampireplanen direkt från de Havilland i England.⁴⁰

*

Nu blev inte den tilltänkta licenstillverkningen av Vampireplan av. Men ponera att den hade det. Saabs styrelse var inte direkt komplett avvisande, inte heller bolagsledningen. Det är ett kontrafaktiskt scenario, men ett relativt betydelsefullt sådant. Och det kan vara värt viss spekulation.

³⁷ Protokoll nr 43, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 20 februari 1946.,

³⁸ Protokoll nr 46, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 16 oktober 1946., §4

³⁹ Protokoll nr 49, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 28 april 1947, §5

⁴⁰ Protokoll nr 50, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 5 september 1947, §12

En första sak är att Saab då skulle ha varit tillbaka i den situation som rådde 1939 och tidigare då inga egna flygplanskonstruktioner förekom. Men från och med flygplan typ 17 hade bolaget enbart tillverkat stridsflygplan av egen konstruktion; förutom typ 17 även typ 18 och 21. Just att tillverka plan som man konstruerat inom företaget var något man framhållit som verkligen eftersträvarsvärt, bland annat med hänsyn till exportmöjligheter. Att då återfalla till licensproduktion, vilket diskuterats fram och tillbaka under kriget från flygförvaltningens sida, hade knappast varit positivt för ambitionen, självkänslan och moralen inom bolaget, särskilt inte vid konstruktionskontoret.

Dessutom skulle det förmodligen ha funnits en påtaglig risk att Saab fastnat i licenstillverkning då bolagets egna konstruktioner kunde ha satts på undantag. Exempelvis om leveransprogrammet för J29 hade blivit försenat. Ett inte otroligt scenario skulle ha kunnat vara att när projektet dragit ut på tiden, i kombination med det stora antal "barnsjukdomar" ett helt nytt flygplansprojekt riskerade att drabbas av, så skulle intresset hos flygförvaltningen svalnat och projektet inte fullföljts. Särskilt som andra, nya utländska alternativ, kunde ha börjat dyka upp. Vi kan jämföra med utvecklingen av flygplansprojekt 24, vilket när det försenades tedde sig än mindre attraktivt.

*

Saabs agerande i samband med att flygvapnet ville köpa in flygplan skulle kunna karaktäriseras som att bolaget som regel inte direkt motsatte sig beställningarna, men att de krävde någon form av kompensation. När det gällde avbeställningar var man däremot mer restriktiv och försökte att hålla emot, dock utan att motsätta sig helt. Var detta en strategi? Fanns det en intention bakom handlandet? Eller gjordes inget motstånd på grund av att det här var någonstans vad man förväntade sig? Eller för att verksamheten vid Saab fungerade något bristfälligt, med förseningar och dylikt, särskilt i samband med verkstadsstrejken, samt att man därför inte var i stånd att fullt ut hävda sin rätt och hålla fast vid principer?

En sak var att det ramavtal företaget hade med flygförvaltningen och ytterst med regeringen angav en viss storlek på beställningarna, ett antalet plan som skulle levereras. När de beställningarna genomförts så var det rimligtvis något svårare att kräva att få alla andra beställningar, särskilt sådana som man från Saabs sida knappast mäktade med. Därtill kom att det gamla ramavtalet löpte ut 1947 och att flygförvaltningen förhöll sig kallsinnigt till att starta förhandlingar om ett nytt. Ett nytt avtal drog därför ut på tiden.

Det är svårt att säga något säkert om intentionaliteten bakom Saabs acceptering av Flygvapnets utlandsbeställningar. Däremot kanske något om dess konsekvenser. För man höll Flygvapnet på ett relativt gott humör och man fick kompensation, bland annat i form av att de inbesparade medlen vid avbeställningen av en flottilj J21 plöjdes tillbaka i Saab i form av ökade forskningsmedel för projekt 1001. Överhuvudtaget ledde accepterandet av utlandsbeställningarna och situationen där man inte blev licenstillverkare av Vampire, till att Saabs resurser koncentrerades, och då främst till projekt 1001.

den civila flygplanstillverkningens fortsättning 1945-47

Utvecklingsarbetet med passagerarplanet Saab 90 fortskred under 1945, 1946 och 1947. Uppgifterna om var break-even för projektet skulle ligga försköts dock hela tiden mot fler och fler plan. Positivt intresse för planet rapporterades återkommande, även om konkreta beställningar lät vänta på sig.

I juni 1945 meddelades styrelsen av företagsledningen att intresset för planet ökat då den amerikanska flygplansindustrin enligt uppgift endast skulle inrikta sig på leverans av fyrmotoriga civila plan. Prognosen var att det "kanske var möjligt att sälja 8 st. passagerarplan år 1947". ABA "reflekterade" på 5 plan 1947 och lika många 1948 och Skandinaviska Aero AB på totalt 3 plan. Även armén hade visat intresse. Vid sex levererade plan skulle Saabs rörliga kostnader för projektet täckas samt ett par hundra tusen av de fasta kostnaderna. Till och med maj 1945 var de upparbetade kostnaderna för projektet 490 000 kronor sedan Flygvapnets stödpengar för tomgången räknats ifrån. Fortsatt arbete på projektet godkändes av styrelsen, liksom tillverkning av ett provplan.⁴¹ I september 1945 meddelade företagsledningen att arbetet på planet fortsätter samt att:

[...] utsikterna för avsättning av sådana plan nu vore ljusare än tidigare med hänsyn till att chefen för flygvapnet föreslagit, att armén skulle anskaffa 50 stycken transportflygplan ⁴²

En fantastisk optimism, då även Saabedningen visste att flygvapnets åsikter om vad de andra vapenslagen skulle göra eller köpa knappast hade någon större inverkan på dessas agerande.

Den 25 september 1945 upplöstes styrelsen även om att intresset för sportplanet, Saab-91, var stort och att ett provplan inom kort skulle ta en första flygtur. Företagsledningen föreslog att en första serie om 16 plan skulle tillverkas. Om de planen såldes skulle projektet ekonomiskt gå ihop, om inget såldes skulle en förlust på 500 000 kronor uppstå. Styrelsen gick på ledningens linje och beslutade enhälligt om den första serien.⁴³

I januari 1946 meddelades styrelsen att man köpt in en typ av Twin Wasp motorer från Pratt & Whitney i USA med större effekt. Tanken var att Saab-90 skulle provflygas under sensommaren 1946.⁴⁴ Den 10 juli 1946 meddelas att ABA gjort en preliminär beställning av 10 plan, men att en kommission där även Luftfartsstyrelsen och Saab ingick definitivt skulle avgöra köpet, och det först sedan provplanet flugit.⁴⁵

⁴¹ Protokoll nr 39, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 14 juni 1945., §5, s2f

⁴² Protokoll nr 40, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 25 september 1945., §8, s3

⁴³ Ibid., §7, s3

⁴⁴ Protokoll nr 42, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 16 januari 1946., §7, s4

⁴⁵ Protokoll nr 44, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 10 juli 1946., §3, s1f

Jungfruflygningen av Saab-90 ägde rum den 16 november 1946. En orsak till att det drog ut på tiden lär ha varit att man ville möta det amerikanska kvalitetskriteriesystemet Civil Airworthiness Rules, CAR 04, vilket krävde en omfattande utprovningssamhet⁴⁶, en annan möjlig orsak var att planet var större än något plan Saab tidigare konstruerat.

I februari 1947 kan Ragnar Wahrgren meddela styrelsen att ABA nu meddelat att de ville köpa 3 plan av den första versionen och 15 plan av den senare versionen som skulle utrustas med tryckkabin. Han ville därför att styrelsen skulle fatta beslut om att sätta igång tillverkning av en första serie om 10 plan. Sedan tidigare hade han informerat om att om endast provplanet byggdes så blev bolagets kostnader för projektet 3 000 000 kr, om även 10 plan tillverkades och såldes men därefter inga fler, så blev bolagets kostnader det dubbla, 60 000 000 kr. Break-even för projektet låg vid 40 byggda och sålda plan. Flygvapnet skulle i de olika fallen stå för 1 200 000 kr i så kallade tomgångskostnader vid konstruktionskontoret mm. Saabledningen meddelade att även norska, danska, schweiziska, holländska och belgiska flygbolag var intresserade, men att de avvaktade en rapport från Luftfartsverket om planet.⁴⁷ I september samma år pratade ABA om 5 stycken av första versionen av Saab 90 Scandia och ytterligare 15 av den senare versionen med tryckkabin, men fortfarande inga lagda beställningar.⁴⁸ Först i april 1948 var en konkret beställning om 10 plan av första versionen till ABA med leverans mellan augusti 1949 och februari 1950 på tal och nära kontraktsskrivande.⁴⁹

samarbete med utländsk tillverkare?

Efter de studieresor som ledningen för flygvapnet och flygförvaltningen företagit till främst USA och England under hösten 1945 dök idéer upp inom flygvapnet och flygförvaltningen om att den svenska flygindustrin kanske skulle kunna inleda samarbeten med utländska tillverkare. Tanken var att man därigenom relativt snabbt skulle kunna tillgodogöra sig erfarenheter och teknologiska framsteg för att förbättra sin förmåga att tillverka moderna stridsflygplan. Möjligen var det det varma mottagande med öppna armar som flygvapnets representanter erhållit hos västmakterna som väckt idén. Därtill var det nu fredstid med allt vad det innebar av ökad öppenhet och mindre hårt bundna allianser. Även någon Saabmedarbetare hade efter kriget beretts tillfälle att besöka Engelska flygindustrier.

⁴⁶ Exempelvis krävdes att frontrutorna skulle tåla en kollision med en fyrapunds fågel, vilket renderade en ingenjör att ta sig ner till Linköpings torg och införskaffa ett antal hönor. Dessa sköts sedan med hög hastighet mot rutorna i Saabs experimentverkstad. Till en början lär glaset ha yrt omkring, men efter förbättringar mött kriteriet och förblivit hela.

⁴⁷ Protokoll nr 48, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 27 februari 1947., §3

⁴⁸ Protokoll nr 50, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 5 september 1947, §12

⁴⁹ Protokoll nr 53, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 14 april 1948, §5

Flygvapnet föreslog i sin skrivelse den 19 december till statsmakten att ett samarbete borde etableras mellan Saab och ”en eller två utländska flygindustrier, i första hand De Havilland”.⁵⁰

Även hos Saabedningen hade liknande idéer fått fotfäste, med största sannolikhet efter kontakt med flygvapenledningen. I ett brev den 22 november 1945 från Ragnar Wahrgren till Marcus Wallenberg tog brevskrivaren upp egna planer på att resa till USA ”för att få närmare kontakt med flygindustrin där”.⁵¹ Där tänkte sig Wahrgren försöka få till stånd samarbete med en amerikansk flygplanstillverkare:

En sak som under en sådan resa bör tagas upp från vår sida är samarbete med åtminstone en amerikansk flygplanstillverkare, så att vi snabbt kunna tillgodogöra oss de hittills gjorda erfarenheterna och få ständig kontakt med den snabba utvecklingen. Det kanske icke blir så lätt och det kanske kommer att kosta en del pengar, men jag tror att det i så fall blir väl använda pengar. Vilket företag man i första hand skulle samarbeta med, är icke helt lätt att säga, men jag har faktiskt tänkt på Republic, som nog åtminstone för närvarande ligger väl framme i utvecklingen. Kan du ge några tips i denna fråga?⁵²

Wahrgren tänkte sig alltså samarbete med en amerikansk tillverkare medan flygförvaltningen förespråkade engelska de Havilland. Låg det någon motsättning här? Det är möjligt men inte säkert. Wahrgrens tankar var levererade en månad tidigare, och han kan dels ha tagit intryck från mellanperioden då flygvapenchef Nordenskiöld var hemkommen från USA men då den förnyade flygvapendelegationen till England inte var hemkommen eller i varje fall deras intryck inte var färdiganalyserade. Då hade inte flygvapnet fattat beslut om var de tänkte försöka köpa in jetplan ifrån. Därtill hade Saab erfarenhet av samarbete med amerikanska ingenjörer som rekryterades till bolaget 1939-40. Men den sista meningen i citatet ovan, när Wahrgren frågar efter tips, indikerade en viss brist på överblick över utvecklingen och omvärlden hos Saabedningen.

Emellertid tycks flygvapenchef Nordenskiöld haft något mer storstilade planer för flygindustrin samt dess samarbeten och han tog vissa initiativ. Den 16 november 1945 underrättade den brittiske flygattachén i Stockholm, Maycock, vice flygvapenchefen för underrättelsearbete (ACAS(I)), Elmhirst, om att han inofficiellt kontaktats av flygvapenchef Nordenskiöld med en underhandsförfrågan om ett samarbete mellan den svenska flygindustrin och den brittiska. Antingen då med Society of British Aircraft Constructors, (SBAC), eller med Ministry of Aircraft Production, (MAP). Uppslaget hade växt fram när svenska flygvapnet och flygförvaltningen insett vilka enormt kostsamma forskningsinsatser som krävdes för att åstadkomma moderna flygplanskonstruktioner, och dessutom att det i Sverige fanns en begränsad mängd kvalificerad personal att

⁵⁰ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1945, Dnr 272, FF till Konungen ”Angående anskaffning av flygmateriel”, 19/12 1945, s5

⁵¹ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aeroplan AB, Brev i avskrift från Ragnar Wahrgren, Linköping 22 november 1945, till Marcus Wallenberg Jr., på resande fot med adress The Carlton, Washington D.C., s1

⁵² Ibid., s1-2

tillgå. I utbyte mot hjälp med de svenska konstruktionerna erbjöd Nordenskiöld att all annan flygmateriel som behövdes i Sverige, förutom den militära så även den civila, skulle införskaffas från England genom SBAC.⁵³ Ett par veckor tidigare, den 2 november, hade flygattaché Maycock kunnat meddela att general Nordenskiöld avslöjat planer på att försöka få till en standardisering av flygmaterielen mellan de skandinaviska flygvapnen. Han hade därför bjudit in sina norska och danska motsvarigheter till Stockholm, vilket utåt hade kamouflerats som artighetsvisiter.⁵⁴ Den 9 november hade flygvapenchefen utvecklat sina tankar något och uttryckt att han skulle övertyga sina skandinaviska kollegor om att göra sina inköp i Storbritannien.⁵⁵ I brevet den 16:e föreslog Maycock att förslaget till samarbete mellan flygindustrierna hängde ihop med tankarna på en skandinavisk materielstandardisering; att svenskarna såg en möjlighet att bygga upp sin egen flygindustri samt att i framtiden ha kontroll över hela nordens flygindustriella spörsmål. Maycock undrade också om han skulle gå vidare och följa upp ärendet, om mer detaljerade förslag fanns att ta ställning till.⁵⁶

Först i slutet på februari 1946 erhöll flygattaché Maycock svar från London. De beklagade fördröjningen med svaret men uttryckte att "M.A.P. are deeply interested in the proposal. Would you please obtain further details."⁵⁷ Den 2 april kunde Maycock meddela att svenskarna förberedde "a general plan for discussion" samt gjorde upp en preliminär förteckning över saker de intresserade sig för inkluderande vetenskapliga- och tekniska data. Maycock avslutade med att särskilt be vice flygvapenchefen för underrättelsearbete, (ACAS(I)), överväga hela frågan utifrån Air Ministrys hemliga direktiv 74/AI1.⁵⁸ I mitten av april kom ett längre brev från Ministry of Supply till Foreign Office och ambassadör Frederick Robert Hoyer Millar, topptjänsteman som sedermera var den som skrev under Atlantpaktfördraget för Storbritanniens räkning. I brevet konstaterades att varken MAP eller Air Ministry riktigt hade kunnat ta ställning till samarbetsplanerna då de hittills varit alltför otydliga, men från Ministry of Supply såg man många fördelar. Emellertid behövdes Foreign Office bedömning av ärendet för att man ska kunna gå vidare med detsamma.⁵⁹ Det var främst tre fördelar som uppfattades, vilka här ska återges in extenso:

- a) It would give our aircraft industry a complete monopoly, free from all U.S. and Russian competition, of the Swedish aircraft market
- b) It would, assuming that the Swedes pay for the technical information and assistance they receive, provide a substantial

⁵³ tNA, FO 371/56954, 16/11 1945, Från AA Stockholm till Assistant Chief of Air Staff (Intelligence), Air Ministry, rubrik: "Co-operation between S.B.A.C. & S.A.A.B. Sweden."

⁵⁴ tNA, FO 371/56954, 2/11 1945, Från AA Stockholm till H.M. Minister.

⁵⁵ tNA, FO 371/56954, 9/11 1945, Från AA Stockholm

⁵⁶ tNA, FO 371/56954, 16/11 1945, Från AA Stockholm till Assistant Chief of Air Staff (Intelligence), Air Ministry, rubrik: "Co-operation between S.B.A.C. & S.A.A.B. Sweden."

⁵⁷ tNA, FO 371/56954, 26/2 1946, Från Air Ministry, London till AA, Stockholm.

⁵⁸ tNA, FO 371/56954, 2/4 1946, Från AA, Stockholm till Air Ministry, London.

⁵⁹ tNA, FO 371/56954, 15/4 1946, Från E.Haynes, Ministry of Supply, till F.R. Hoyer Millar, Foreign Office

contribution towards the design and development expenses of the British industry and thus partially relieve the British taxpayer from the cost of essential aeronautical research

- c) General Nordenskiöld (the Swedish Chief of Air Staff) has plans for the standardisation of the Danish, Norwegian and Swedish Air Forces and if these succeed the Scandinavian air forces would be dependent on the U.K. with consequent strategic advantages. In any case from the strategic point of view it would seem advantageous to have the Swedish Air Force dependent upon Britain.⁶⁰

Det var indirekt inga höga tankar som uttrycks om den svenska flygplansindustrin när samarbetstanken uttolkas som ledandes till ett brittiskt monopol på den svenska marknaden. Att dessutom rysk försäljning uttalas som en möjlighet får närmast uppfattas som bristande kontakt med den svenska verkligheten. Tanken att ett tekniskt utbyte i form av svensk medfinansiering, vilket torde vara själva kärnan i svenska flygvapnets förslag, var något för bägge parter gynnsamt, i varje fall inte negativt för Storbritannien, är intressant. Den sista punkten, om att ett beroende uppstod hos svenska flygvapnet och att detta var strategiskt fördelaktigt för England, får betecknas som smått sensationellt och är just vad olika neutralitetsresonemang brukar framhålla fast ur den motsatta synvinkeln. I filen med dokumenten, som är en Foreign Office fil, finns ett par påteckningar gjorda efter att brevet från Ministry of Supply ankommit. Den 24 april menade W.J. Ewart att det fanns risker att ett samarbete skulle väcka Sovjetisk misstänksamhet, men att klartecken borde ges till flygattaché Maycock om att fortsätta inhämta information från svenskarna dock utan att göra några egna utfästelser. Den 27 april menade Curell att "it is not clear that the proposal offer the 3 fascinating advantages mentioned by Mr Haynes", och tycktes sätta frågetecken för dessa men meddelar även att DCOS, Deputy Chiefs of Staff committee – brittiska försvarsstaben "incidentally" hade uppgraderat Sverige till kategori C, så landet kunde nu få del av klassificerad information. Därefter upphörde informationen i ärendet.⁶¹

*

Efter dessa lämningar av uppgifter om tankar på ett samarbete, så finns inga fler spår om detsamma. Något mer strukturerat samarbete tycks inte ha blivit av. Däremot införskaffades licenser av flygförvaltningen hos de Havilland. Först motorlicens för Goblinmotorn, som skulle tillverkas hos SFA, och därefter även för dess större släkting Ghostmotorn, vilken i och för sig var avgörande för det kommande projektet 1001 och som skall utförligt behandlas senare. Flygförvaltningen skaffade även licens för tillverkning av Vampireplanet i Sverige, vilken aldrig kom att äga rum. En del testningsarbete och även vissa forskningsprojekt ägde rum i England och USA på flygförvaltningens initiativ och en del rapporter erhöles av engelsmännen, men som sagt blev inget samarbete av för

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ tNA, FO 371/56954, N5223/893/42, påteckningar den 24/4 och 27/4 1946

Saabs del så som det var tänkt enligt ovan. Åtminstone inte officiellt. Man kan fråga sig varför? Man kan även spekulera i vad som hade blivit följden om ett dylikt kommit till stånd.

ett nytt ramavtal?

En fråga som gav upphov till en hel del grubbleri i Saabs styrelse under 1946 och 1947 var om biltillverkning verkligen skulle påbörjas. Utan att definitivt ta beslut i biltillverkningsfrågan fattades dock i juli 1946, såsom ovan nämnts, beslut om att från USA införskaffa avancerad plåtpressningsutrustning. I samband med det beslutet kom styrelsen även fram till att den skulle försöka få staten att utställa en garanti för biltillverkningen eller en särskild ekonomisk kompensation till bolaget för att man höll igång Trollhätteanläggningen, vilket borde vara av beredskapsintresse⁶². Redan vid nästa styrelsesammanträde, den 6 september, fanns det de i styrelsen som känt sig litet förda bakom ljuset med anledning av beslutet i juli om plåtpressarna. Detta då de visat sig att dessa var särskilt lämpade för karosstillverkning men överdimensionerade för annan påtänkt tillverkning, såsom bland annat av jetmotordelar. Därigenom hade man ”blivit ett steg närmare biltillverkningen” än vad som önskats. Dock kvarstod beslutet efter viss diskussion, där de mest drivande för biltillverkningen var företagsledningen med VD Ragnar Wahrgren och särskilt vice VD Sven Otterbeck.⁶³

Turerna kring bilprojektet fortsatte hela hösten 1946, såsom tidigare avhandlats, och först i februari 1947 fattades ett definitivt beslut om att påbörja biltillverkning. En betydelsefull faktor som spelade in vid beslutet var att Saab därigenom inte skulle vara helt beroende av flygvapnet och flygförvaltningens beställningar.

1.

Vid Saabs styrelsemöte den 28 april 1947 aktualiserade Marcus Wallenberg frågan om ett nytt ramavtal mellan flygplansindustrin och flygförvaltningen.

I samband med redogörelsen för de pågående arbetena ifrågasatte herr Wallenberg om det icke vore en lämplig tidpunkt att nu söka teckna ett nytt ramavtal med flygvapnet. Med hänsyn till att bolaget beslutat upptaga biltillverkning vore det möjligt, att flygvapnet hade intresse av att få ett nytt kontrakt tecknat med bolaget för kommande flygplansleveranser. Det framhölls, att det sannolikt vore svårt att få något nytt avtal träffat, innan den pågående försvarsutredningen framlagts, men herr Wahrgren skulle beakta saken samt närmare undersöka den.⁶⁴

⁶² Protokoll nr 44, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Linköping den 10 juli 1946.,

⁶³ Protokoll nr 45, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 6 september 1946.,

⁶⁴ Protokoll nr 49, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 28 april 1947, §5

Saab hade alltsedan 1944 velat inleda förhandlingar med flygförvaltningen om ett nytt ramavtal att följa på det gamla som skulle gå ut med 1946 års utgång. Flygförvaltningen hade emellertid ställt sig kallsinnig, bland annat med hänvisning till osäkerhet om framtida motorer, och skjutit på frågan.⁶⁵ Saab hade återkommit gång på gång men ingenting hände. Nu i april 1947 när det gamla avtalet gått ut kanske det var ett bättre läge för frågan, särskilt när bolaget skulle påbörja biltillverkning och därmed få en avsevärd del civil verksamhet.

Den 3 september 1947 hölls ett första sammanträde i Stockholm om ett nytt ramavtal mellan flygförvaltningen och Saab samt Svenska flygmotor. Överdirektör Reuterwall vid flygförvaltningen inledde mötet genom att meddela att Saab ”med kort varsel sagt upp ramavtalet från den 30/6 1947 och att Saab och SFA hade kallats, sedan intresse anmälts för ett nytt avtal, till förhandlingar om ett sådant.”⁶⁶

Man enades därefter om formerna för förhandlingarna; sammanträden skulle hållas ungefär med 10 dagars mellanrum, ett av flygförvaltningen utformat preliminärt avtalsförslag skulle fungera som underlag för förhandlingarna och man skulle börja med alla frågor som inte primärt rörde prissättning eller ekonomi. Det avtal man förhandlade och filade på skulle vara det som gällde mellan flygförvaltningen och Saab. Därefter skulle avtalet omformuleras för att kunna användas även mellan flygförvaltningen och SFA.⁶⁷

Redan innan sammanträdet lämnat formfrågorna drog Reuterwall upp en sak beträffande ett kommande avtals innehåll:

FF skulle i samband med tecknande av ett nytt avtal kräva, att den mellan FF och Saab gällande överenskommelsen beträffande FF rätt att inköpa flygplan från utlandet häves.⁶⁸

Att just de utlandsbeställningar som flygförvaltningen alltmer placerat och det därmed sammanhängande ständiga lovfrågandet hos Saab hade givit upphov till en viss irritation hos förvaltningen är föga förvånande. Saabrepresentanterna Wahrgren och Otterbeck reste vid detta tillfälle inga invändningar mot detta utfall från flygförvaltningens sida. Istället tycks flygförvaltningens avtalsutkast lugnt och systematiskt ha översiktligt genomgått paragraf för paragraf varpå detta första ramavtalssammanträde avslutades.⁶⁹

Ett andra sammanträde hölls den 1 oktober 1947, återigen hos flygförvaltningen i Stockholm. Förutom att vissa preciseringar gjordes av i avtalet använda uttryck och vad som avsågs med olika saker, såsom med skiftarbete eller med stridsflygplan, så uppstod även en smärre kontrovers under sammanträdet runt

⁶⁵ Protokoll nr 37, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 20 december 1944., §7, s3

⁶⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MAH 865:4, Konferensprotokoll 1 -3.9.47, såsom bilaga till brev 13/9 1947, s1

⁶⁷ Ibid., s2f

⁶⁸ Ibid., s2

⁶⁹ Ibid., passim

§2 i avtalet som är belysande. Det gällde inte direkt frågan om avbeställningar utan mer om vad som skulle kunna betecknas som ickebeställningar.⁷⁰

Direktörerna Wahrgren och Otterbeck framhöll, att de icke ansåg det rimligt, att leveransprogrammet enligt bilaga 1 till avtalsförslaget skulle kunna nedskäras, därest KFF icke kunde godtaga SAAB konstruktion av beställd flygplanstyp, då det i så fall kunde bli ett ensidigt bedömande från KFF sida utan att ett direkt misslyckande förelåg från SAAB sida.⁷¹

Det Saabedningen befarade var att flygförvaltningen skulle ges utrymme att efter gjorda satsningar från bolagets sida ändå inte beställa något och därigenom äventyra hela företagets framtid.

Härpå genmålde överdirektör Reuterwall, att KFF, med hänsyn till KFF anslag och nödvändigheten att få materielen levererad enligt planerna, icke kunde binda sig att i så fall lämna SAAB annat arbete för att utfylla deras sysselsättning.⁷²

Svaret fångar relativt väl hela den svenska militära flygsektorns dilemma; en leverantör helt beroende av en kund, flygvapnet, som i sin tur hade högst begränsade resurser till sitt förfogande och därför inte hade råd att köpa fel saker eller bedriva välgörenhet. Man enades denna gång om att försöka utarbeta en lösning på dilemman och finna en formulering så att bägge parter intressen skulle tillvaratas.⁷³

Även vid det kommande sammanträdet, den 27 oktober, hamnade §2 i fokus. Från Saabs sida menade man, beträffande formuleringarna om flygförvaltningens begränsande av sina åtaganden vid beställningar till att enbart gälla ifall inte leveransförseningar uppstår, att ömsesidighet härvidlag skall råda.⁷⁴

[...] måste överenskommelse träffas beträffande de förseningar, som på grund av påfordrade ändringar från KFF sida borde undandragas från Saab leveransförseningar.⁷⁵

Det man åsyftade från Saabs sida var flygförvaltningens åtagande att åstadkomma den mängd sysselsättning som de avtalade beställningarna borde ge, mätt i antal arbetstimmar, även om beställningarna skulle förändras. Paragrafen villkorade detta till de beställningar som levereras i tid, medan man från Saabs sida menade att flygförvaltningen ofta krävde förändringar med kort varsel vilket ledde till förseningar. Överhuvudtaget var upprätthållandet av en viss mängd

⁷⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MAH 865:9, Konferensprotokoll 2 -1.10.47, såsom bilaga till brev 18/10 1947, s2

⁷¹ Ibid., s3

⁷² Ibid., s3

⁷³ Ibid., s3

⁷⁴ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MAH 865:12, Konferensprotokoll 3 -27.10.47, s2

⁷⁵ Ibid., s2

sysselsättning, och att denna helst skulle vara jämnt utsmetad över tiden, ett av de mest framträdande kraven från Saabs sida i hela avtalsförhandlingen.⁷⁶

Nya sammankomster eller konferenser om ramavtalet hölls den 5 november, 13 november och 26 november 1947 samt den 29 januari 1948.⁷⁷ Både den 26 november och den 29 januari var det mestadels pris och vinstfrågor under avtalets paragraf 5 som diskuterades. Från Saabs sida ansåg man den 26 november att det var obalans mellan parterna i avtalet vilken bland annat negativt påverkade Saabs möjliga lönsamhet:

[...] ramavtalsförslaget inrymma alltför många reservationer för KFF del, varigenom risk föreläge att Saabs vinstmöjligheter skulle kunna starkt beskäras. Med den formulering avtalsförslaget fått, föreläge ansåg Saab, risk att en fplkonstruktion skulle, därest en kostnadsram från början fastställdes, kunna bli föremål för annullering på grund av att kostnaderna bedömdes för höga.⁷⁸

Avtalet klassificerade beställningsarbete i fem kategorier; 1) forskningsarbete, 2) flygplanskonstruktionsarbete, 3) andra konstruktionsarbeten, 4) serietillverkning och 5) reparations- och servicearbete. Av dessa fem kategorier arbeten skulle de tre senaste ske till på förhand beräknat fast pris, det första helt på bok och räkning, det andra delvis. På forskningsarbete fick enligt flygförvaltningens avtalsförslag inget vinstpålägg påföras. Skulle något faktureras på bok och räkning skulle dels en maximikostnad finnas och dels skulle KFF och dess revisorer kunna granska bokföringen. Förutom detta ställdes detaljerade normer upp för hur olika typer av arbete och material ska prissättas, hur avskrivningar får ske, att KFF skulle kunna prisgranska Saabs underleverantörer etc, etc. Saab och SFA reserverade sig den 26 november i ett flertal fall emot att diverse arbeten inte skulle få vinstbeläggas, liksom mot avskrivningsreglerna och att ramavtalets bestämmelser skulle utsträckas till att gälla beställningar från alla statliga verk och myndigheter. Man överenskom avslutningsvis att Saab och SFA skulle inkomma med egna förslag till paragraf 5s utformning, beaktandes flygförvaltningens ståndpunkter.⁷⁹

Den 29 januari 1948 kom parterna, genom ömsesidiga jämkningar, närmare en gemensam accepterad formulering av prisparagrafen, §5. I en hel del frågor sköts det på avgörandet till dess att Saab vidtagit vissa beräkningar såsom om etappsteg i typarbetet, fördelning av fasta kostnader, garantikostnaders storlek

⁷⁶ Se KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947 och 1948, hela MAH 865:X serien

⁷⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MAH 865:14, Konferensprotokoll 4 -5.11.47 och 5 -13.11.47, såsom bilagor till brev 15/11 1947, samt F1, 1948, MAH 865:1, Konferensprotokoll 6 -26.11.47, såsom bilaga till brev 8/1 1948, och , MAH 865:3, Konferensprotokoll 7 -29.1.48, såsom bilaga till brev 4/2 1948

⁷⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:1, Konferensprotokoll 6 -26.11.47, såsom bilaga till brev 8/1 1948, s2

⁷⁹ Ibid., 2f

mm. Huruvida detta var en särskild taktik från bolagets sida för att främja sina ståndpunkter skall vara osagt.⁸⁰

Den 9 och 23-24 februari 1948 hölls de sista konferenserna kring ramavtalet. De flesta större stötestenar hade då avhandlats ett flertal gånger och mer detaljerade formuleringsfrågor dominerade istället dessa sammanträden. Några procentsatser diskuterades ännu, såsom de 5 % för garanti- och typutvecklingskostnader under §5 som flygförvaltningen ville ge där Saab krävde åtminstone 6½%. Men Saab hade fått igenom sitt krav på 7½ % avskrivningssats för flygfältsanläggningar under §5, och under §9 rätt att ta ut mer än 50% i förskott, närmare bestämt 66 %, vilket var vad Saab sade sig behöva. Paragrafen om garantier för levererad materiel, §12, berördes också något. Parterna låg dock nära varandra och viljan att komma överens och göra vissa eftergifter framskymtar tydligt.⁸¹

Protokollet från den 23-24 februari är mycket kortfattat, knappt en halv sida text, och innehåller inga referat av konkreta diskussioner. Det heter endast att paragraferna till avtalet återigen gått igenom och att ”Det framkom därvid Saab i huvudsak var införstådd med formuleringarna av avtalet men önskade närmare granska protokollsanteckningarna.”⁸²

2.

Vid styrelsemötet hos Saab den 14 april 1948 genomgicks det numera mer eller mindre färdiga förslaget till ramavtal som arbetats fram under nio avtalskonferenser. Man var i Saabs styrelse av den uppfattningen att ett ramavtal som ”tryggade sysselsättningen under en följd av år” var av största vikt. Detta:

[...] även om villkoren icke vore särdeles fördelaktiga. Avtalet finge dock icke givas en sådan avfattning, att det pålade bolaget betydande ekonomiska risker.⁸³

Så en säkerställd stabil verksamhet om än med låga marginaler var att föredra givet att det inte inrymdes latent risker som skulle kunna äventyra Saabs framtid. En relativt defensiv inställning således. Styrelsen gav VD Ragnar Wahrgren i uppdrag att slutföra förhandlingarna med flygförvaltningen och sluta ett avtal, givet att man fick gehör för vissa smärre ändringsförslag.⁸⁴ Dessa ändringsförslag föranleddes av att flygförvaltningen bara några dagar innan Saabs styrelsemöte själva i brev skrivit och närmast föreskrivit några ändringar, som man

⁸⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:3, Konferensprotokoll 7 -29.1.48, såsom bilaga till brev 4/2 1948, s2ff

⁸¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:15, Konferensprotokoll 8 -9.2.48 och 9 -24.2.48.

⁸² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:7, FF till Saab, SFA och Revisor Olsson, 12/3 1948, som bilaga: Konferensprotokoll 9 -24.2.48, s1

⁸³ Protokoll nr 53, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 14 april 1948, §4

⁸⁴ Ibid.

från förvaltningens sida tyckte huvudsakligen var, ”av formell art”.⁸⁵ Så såg dock inte Saab på saken.

Efter några smärre turer kunde dock flygförvaltningen och Saab enas om en avtalstext och den 12 maj 1948 undertecknade de ett nytt ramavtal. Avtalet skulle träda i kraft den 1 juli 1948 förutsatt att det godkändes av regeringen, Kungl. Maj:t. Detta var också vad VD Wahrgren meddelade Saabs styrelse vid sammanträdet den 20 september.⁸⁶ Den 14 maj skrev också flygförvaltningen till regeringen och bad om ett godkännande.⁸⁷

I samband med 1948 års försvarsbeslut hade emellertid flygvapenchefens förslag om en flygvapenutbyggnad i sitt remissvar till FK45s betänkande fått visst gehör hos regeringen. Leveransplanen som var bilagd ramavtalet började därför bli inaktuell. I en skrivelse till Saab den 11 september 1948 tog flygförvaltningen upp tillverkningsprogrammet med hänvisning till att flygvapenchefen ”på anmodan av försvarsministern” skulle ”framlägga en plan för flygvapnets förstärkning” före den 1 november. De presenterar därefter två alternativa tillverkningsprogram och bad om Saabs utlåtande om dem.⁸⁸ Ett sammanträde hölls mellan bolaget och förvaltningen den 7 oktober och den 12 samma månad inkom Saab med sitt svar. Det mindre alternativ 1, bestående av 300st J29, 330st projekt 1100 och 481st projekt 1200, mötte inga större praktiska problem. Alternativ 2, bestående av 510st J29, 390st projekt 1100 och 481st projekt 1200, skulle komma att kräva viss utbyggnad av maskinparken och hangarerna men framför allt ett ökat antal arbetare. När det gällde arbetarna var det bostäder som var den trånga sektorn och Saab uppskattade att de behövde uppbringa ca 900 lägenheter i Linköping och även 100 i Trollhättan.⁸⁹

Vid Saabs styrelsemöte den 28 februari 1949 meddelade Ragnar Wahrgren styrelsen att ramavtalet ”icke trätt i kraft när det ej godkänts av Kungl. Maj:t före den 1 juli 1948”. Det var just situationen att leveransprogrammet inte var klart, till följd av planer på en utbyggnad av flygvapnet, som fördröjt avtalets godkännande. Enligt uppgifter Wahrgren erhållit hade flygvapenchef Norden-skiöld begärt av försvarsminister Vougt att få beställa 610st flygplan typ 29. Det flygförvaltningen hittills konkret beställt var 300st J29 och material för ytterligare 210st, samt ”beställning på typarbeten för utförande av ett plan betecknat 1150”. Wahrgren meddelade också att han på senare tid mottagit ett nytt förslag till ramavtal från förvaltningen men att bolaget inte ”närmare gått in på förslaget” då det enligt hans mening ”icke vore ändamålsenligt att träffa

⁸⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:15, brev från Sune Reuterwall, FF till Ragnar Wahrgren, Saab, 8/4 1948, s1

⁸⁶ Protokoll nr 54, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 20 september 1948, §5

⁸⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:11, Skrivelse från FF till Konungen betr godkännande av ramavtal med Svenska aeroplan aktiebolaget och Svenska Flygmotor aktiebolaget, 14/5 1948

⁸⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:23, från FF till Saab, 11/9 1948

⁸⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MAH 865:26, från Saab till FF, 12/10 1948

ett ramavtal innan KFF:s anskaffningsprogram antagit fastare form”.⁹⁰ I september 1949 var det emellertid klart, ca ett och ett halvt år efter att avtalstexten blivit färdig, och Saab undertecknar avtalet den 23:e följt av flygförvaltningen den 10 oktober.

3.

Om det nya ramavtalet i sitt färdiga skick ska jämföras med det gamla finns skillnader, även om likheterna dominerade. Första paragrafen behandlar vad Saab skulle leverera, vilket i båda avtalen främst var det som stipuleras i den som bilaga medlagda leveransplanen. Det nya avtalet rymmer dock åtta underpunkter mot det äldres fyra, men dessa ägnades främst åt att specificera diverse tilläggsleveranser såsom verktygssatser och flygplanshandböcker. Det gamla avtalet omtalar också relativt utförligt de utvidgningar av anläggningarna i Linköping som var aktuella 1940. Paragraf 2, som berör flygförvaltningens beställande, är mycket kortfattad i det gamla avtalet där det bara heter att förvaltningen ”åtager sig att av bolaget beställa flygplan i enlighet med omnämnda leveransplan”.⁹¹ I det nya avtalet förs däremot även ett utförligt resonemang om begränsande villkor i flygförvaltningens beställningsskyldighet. Runt dessa skrivningar hade det, som ovan nämnts, stridits under förhandlingens gång. Avtalet stipulerar nu att anskaffningen enligt leveransplanen skulle kunna ändras under avtalstiden. Om det bara var flygförvaltningen som önskade en minskning av beställningarna så skulle de kompensera Saab med andra beställningar som gav ”ungefär” samma sysselsättning. Om däremot Saab konstruerat ett plan som inte var tekniskt eller ekonomiskt tillfredsställande, eller om planets leveranstid skulle bli mer än sex månader försenad hade förvaltningen rätt att köpa in plan från annat håll utan kompensation för Saab, som istället fick reducera sysselsättningen enligt leveransplanen. Bolaget som under förhandlingarna tyckt att flygförvaltningens rätt att avbeställa utan kostnad riskerade att bli för stor, hade fått in ett par begränsande formuleringar. Dels så skulle önskade specifikationsändringar i ett plan under konstruktion beställas särskilt av förvaltningen och detta skulle dessutom bekräftas skriftligen av Saab där även effekterna detta fick på planets tekniska prestanda, pris och leveranstid skulle preciseras. Dels hade Saab fått in en definition på när en flygplanstyp var ”tekniskt godtagbar”, vilket den var om den följde de fastställda värdena i typspecifikationen och/eller hade godtagbara flygegenskaper för sin användning samt var tillfredsställande ur flygsäkerhetssynpunkt.⁹²

⁹⁰ Protokoll nr 56, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 28 februari 1949, §3

⁹¹ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1940, Dnr 106, Ramavtal, 26.11.1940, undertecknat av Ragnar Wahrgren, Saab, i Linköping den 3/12 1940 och av Torsten Friis, KFF, i Stockholm den 12/12 1940, §2, s1

⁹² RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1940, Dnr 106, Ramavtal, 26.11.1940, undertecknat av Ragnar Wahrgren, Saab, i Linköping den 3/12 1940 och av Torsten Friis, KFF, i Stockholm den 12/12 1940, och KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1950, MEH 865:4, AVTAL Mellan KFF och Saab, undertecknat av Ragnar Wahrgren, Saab, i Linköping den 23/9 1949 och av Bengt G Nordenskiöld, KFF, i Stockholm den 10/10 1949

I det gamla avtalet behandlades inte direkt några begränsningar i flygförvaltningens beställningsskyldighet. Däremot meddelade §5 att förvaltningen hade rätt att ”utbyta de i leveransplanen angivna flygplanstyperna mot andra typer” bara antalet arbetstimmar inte blev mindre. Samma paragraf inleddes även med fastsländet att ”varje beställning bör omfatta så stort antal plan, att serietillverkning kan genomföras”.⁹³

Ytterligare en sak som skiljer de två avtalen åt är att det i nya §3 omtalades att om någon i leveransplanen omtalad flygplanstyp inte ”kommer till utförande” pga av leveransförsening, teknisk undermålighet eller dylikt, så skulle Saab istället åta sig licenstillverkning av utländsk typ om flygförvaltningen så önskade. Dessutom förband sig bolaget i samma paragraf att ”hålla kompetent personal i tillräcklig omfattning” vid alla utvecklingsavdelningar för att kunna åstadkomma konstruktioner av flygplan.⁹⁴

Hur rena avbeställningar skulle ske avtalades under §10 i både det gamla och nya avtalet som är närmast likalydande. Vid nedskärning av beställningar som ”påkallas av utrikespolitiska förhållanden” skulle flygförvaltningen lämna ”gottgörelse” för verkstadssjälvkostnader vid pågående arbeten, Saabs direkta kostnader för produktionens avveckling samt för bolagets fasta kostnader. Om förvaltningen ville skära ner kostnaderna av andra skäl skulle Saab även erhålla ersättning för avskrivningar enligt bilaga om de inte täckts av andra beställningar plus vinst- och kapitalränta på de verkstadssjälvkostnader som nedlagts.⁹⁵

En jämförelse mellan ett par tre andra bestämmelser i de två avtalen förtjänar att göras. När det gäller konstruktioner sägs i båda avtalen att de som är beställda och betalade av flygförvaltningen också är förvaltningens egendom. Däremot omtalar det nya avtalet att standarddetaljer ”fram tom apparater, vilka icke äro speciellt konstruerade för viss flygplanstyp utan användbara för olika typer” var Saabs egendom.⁹⁶ Beträffande det projektunderlag som flygförvaltningen ansvarade för utformningen av vid en ny flygplanskonstruktion skulle i det gamla avtalet levereras till Saab 33 månader innan serieleverans, vilket i det nya förlängts till 4 år eller 48 månader. Den utökade tiden motsvarade dock knappast mer än vad flygplanens komplexitet ökat under de nio åren som gått mellan avtalen. Däremot gavs i det nya avtalet den uttalade möjligheten för flygförvaltningen att beställa de fyra etappstegen⁹⁷ vid en konstruktions tillblivelse var för sig eller alla på en gång. När det gällde de priser som skulle gälla mellan Saab och flygförvaltningen uppställdes beräkningsprinciper som i mycket överensstämde mellan de två ramavtalen. Exempelvis kvarstod det vinstpålägg på 10% som Saab fick ta ut på självkostnaderna. I det nya avtalet hade emellertid vissa saker tillkommit. Främst var det i föregående avtals omnämnda uppdel-

⁹³ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1940, Dnr 106, Ramavtal, 26.11.1940, §5, s2

⁹⁴ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1950, MEH 865:4, AVTAL Mellan KFF och Saab, §3, s2

⁹⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1950, MEH 865:4, AVTAL Mellan KFF och Saab, §10, s7f och RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1940, Dnr 106, Ramavtal, 26.11.1940, §10, s5

⁹⁶ Ibid., §6, s6

⁹⁷ Projektering, konstruktion, provflygplan och serieunderlag.

ning av Saabs arbete i olika grupper som typarbeten, konstruktionsarbeten, serietillverkning, annan tillverkning samt service och reparationer. Uppdelningen var ett led i flygförvaltningens strävan efter att kontrollera kostnaderna vid ett flygplansprojekt. Målet var att så mycket som möjligt, så många moment som möjligt skulle genomföras till ett offererat fast pris och så litet som möjligt på löpande bok och räkning. Även skrivningar om indexering av övriga omkostnader hade tillkommit i det nya avtalet.⁹⁸

Vad garanterade då det nya ramavtalet Saab? Tillsammans med den bilagda leveransplanen så var det beställningar på totalt 1201 flygplan fram till 30 juni 1960 som ställdes i utsikt, fördelade på 481st J29, 330st projekt 1150 och 390st projekt 1200. Därtill stipulerades i leveransplanen om utökad leverans, ”i händelse av riksdagsbeslut om fortsatt förstärkning av flygvapnet”, om att i så fall istället kunna leverera 601st J29, 390st projekt 1150 och 390st projekt 1200, eller totalt 1381 flygplan. De första avtalsenliga leveranserna var garanterade givet att bolaget inte blev försenade eller att planen blev tekniskt eller ekonomiskt otillfredsställande, vilket kunde vara osäkert beträffande de två projektplanen men mindre osäkert beträffande det för ett år sedan provflugna J29.

Bestämmelserna om Saabs rätt att lägga bud på alla flygplansbeställningar från flygförvaltningen var inte något som det stipulerades om i gamla ramavtalet utan i tilläggsavtal tillkomna redan i oktober 1939 och då mellan regeringen och bolaget. Avtalet eller överenskommelsen som den ensidiga texten uttrycker det, tillkom i samband med att Saab gick med på att bygga ut sina anläggningar i Linköping med 50%, vilket flygförvaltningen önskat.⁹⁹ Det var den här överenskommelsen som flygförvaltningen sa ifrån om redan i förhandlingsstarten till det nya ramavtalet i början av september 1947, att någon liknande princip inte skulle accepteras av förvaltningen för framtiden, se ovan. Några sådana bestämmelser återfinns inte heller i det nya ramavtalet. Överhuvudtaget var inte flygförvaltningen tvungna att placera fler beställningar hos Saab än de som stipuleras i leveransplanen. Och kanske inte ens de om bolaget inte förmådde åstadkomma kvalitativa konstruktioner på utsatt tid.

⁹⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1950, MEH 865:4, AVTAL Mellan KFF och Saab, §5, s3ff och RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI 1940, Dnr 106, Ramavtal, 26.11.1940, §6, s2ff

⁹⁹ Förslag till överenskommelse, undertecknad av Ragnar Wahrgren, Linköping 18 september 1939, samt Försvarsminister Per Edvin Skölds godkännande, Stockholm 6 oktober 1939, tillställt FE, i avskrift i RA, Försvarsdepartementet, Hemliga arkivet. Se även Böhme (1982), s 153. Överenskommelsen eller avtalet skulle gälla i tio år från undertecknandet dvs till hösten 1949. Den består av tre huvudpunkter:

1) Svenska tillverkare skola beredas tillfälle att avgiva anbud på alla beställningar från svenska flygvapnet. Beställningarna skola i största möjliga utsträckning placeras hos svenska tillverkare såvitt skäligen priser erbjudas. Utländska anbud, som avgivas till uppenbara dumpningspriser skola icke komma under bedömande i konkurrens med svenska anbud.

2) Vid tävlan om beställningar skola endast bonafidebud från seriösa och leveransgilla tillverkare ifrågakomma.

3) Bolaget ska kunna påräkna sig utförelsetillstånd för tillverkad flygmateriel i princip enligt samma grunder, som hittills tillämpats inom svenska vapenindustrin.

Varför valde då flygförvaltningen att gå in i förhandlingar 1947 om, och 1949 sluta ett, nytt ramavtal? Vad gjorde att de inte ville detsamma åren dessförinnan? Sätter man detta i samband med flygförvaltningens införskaffning under åren 1945 till 1949 och till skrivningar i avtalet är det svårt att inte se det som att förvaltningen vid krigsslutet såg en världsmarknad öppna sig, från vilken de troligen skulle kunna erhålla bättre produkter men att något därefter inträffat. Flygförvaltningen lyckades också införskaffa ett betydande antal brittiska de Havilland Vampireplan som blev flygvapnets första jetjakt. 1947 däremot hade Saab kommit relativt långt med vad som ursprungligen var projekt 1001, flygplan typ 29. Planet var lovande och flygförvaltningen hade i mars 1947 även fått skriftligt licenskontrakt på tillverkning av den kraftfullare de Havilland Ghost jetmotorn med vilken planet skulle framdrivas. Innan avtalet slöts hade det även provflugit och närmat sig leveransmöjlighet ytterligare samtidigt som motsvarande plan inte fanns att införskaffa i England. Likaså tedde sig Saabs civila planer och projekt som allt mer livskraftiga. Att i detta läge försäkra sig om leveranser från Saab bör ha tett sig mer önskvärt än tidigare. Dessutom utformades avtalet så att flygförvaltningen garderade sig mot eventuella tillkortakommanden hos Saab; dels genom att beställningskraven villkoras till tekniskt och ekonomiskt tillfredsställande konstruktioner och även genom de därmed sammanhängande licenstillverkningsskrivningarna. Däremot gavs en något annan motivering i en PM från den 12 mars 1948 skriven av flygförvaltningen, betitlad "PM angående ramavtal med SAAB", och med trolig adressat försvarsministern och regeringen. Där hänvisades till 1945 års försvarskommittés skrivningar om "flygindustrins fortbestånd" som varandes ett "livsvillkor för försvaret". Vidare hänvisades till att försämringar av den utrikespolitiska situationen kan göra leveranser från utlandet svåra, liksom att en eventuell utländsk tillverkare kanske inte vill leverera sin senaste materiel till svenska flygvapnet. Därefter övergår promemorian till att diskutera den gamla frågan om en eller flera svenska flygplanstillverkande företag och fastnar för att ordningen med koncentration till Saab som den bästa. Överhuvudtaget är denna PMs resonemang emellertid losskopplade från vad som förekommer och förekommit i flygförvaltningens agerande under de senaste åren, såsom de omfattande brittiska beställningarna, och den upplevs mer hemmahörande bland de skrivelser av liknande art som förekommit inför tidigare avtal och beslut i dessa frågor under 1940-talets tidiga år.¹⁰⁰

¹⁰⁰ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI, 1948?, HD nr xxx?, "PM angående ramavtal med SAAB", Stockholm 12 mars 1948,

VI. Projekt ”tusen och en natt”

projekt 1001:s initiering

1.

I flygförvaltningens skrivelse till statsmakten den 9 februari 1945 omnämndes för första gången det projekt som efter olika turer och omtänk skulle bli flygplan 29. Skrivelsen uppehöll sig mycket vid frågan om flygmotorer i allmänhet, om dess stora betydelse för ett flygplansprojekt, och om jetmotorer. Flygförvaltningen hade startat utvecklingen av ett svenskt jetmotoraggregat hos tre tillverkare; STAL, SFA och ALÅ och ville fortsätta med det arbetet. Förutom att lägga ner Mx motorn, istället satsa på licens för DB 605 E till J21 så ville flygförvaltningen också att ett ”Projekt- och konstruktionsarbete för reaktionsflygplan igångsättes. Kostnaderna under 5-årsperioden härför hade tidigare beräknats till 2 milj kronor.”¹

Under våren och sommaren 1945 började flygförvaltningen och Saab diskutera och delvis projektera ett jetplan. I en skrivelse från Saab till flygförvaltningen den 30 april föreslog bolaget vindtunneltest vid KTH:s flyglabb av två flygplansmodeller. Skrivelsen var ett svar på ett brev från flygförvaltningen två veckor tidigare. Den ena modellen skulle se ut ungefär som flygplan 21 och den andra som det tyska jetplanet Messerschmitt Me 262, alltså ett enmotorigt plan med luftintag på sidorna och ett tvåmotorigt plan med motorer under vingarna. Det är möjligt att även kännedom om det brittiska planet de Havilland *Vampire* existens funnits, trots att detta inte insatts i kriget, vilket kan ha bidragit till utformningen av det första modellplanet för test. Ett par problem för att genomföra vindtunneltesten fanns dock. Det ena var att verkstadsstrejken som utbrutit gjorde det svårt för Saab att bygga modellerna. Det andra var att det var bråttom då professor Luthander vid KTH tänkte bygga om vindtunnelanläggningen under sommaren 1945.²

I slutet på maj hade Saab och flygförvaltningen enats om att jetflygplansprojektet skulle sikta på ett mindre enmotorigt jetjaktplan. Planet skulle ha en beväpning bestående av fyra 20mm kulsprutor.³ Den 6 juli hade flygplansidén fått litet mer fast form. Saab hade visat upp modeller på olika utkast där förslagen haft olika luftintag, olika stjärtpartier samt varit hög och lågvingade. Det beslöts att huvudalternativet skulle vara ett flygplan med en hel kropp med ett invändigt helt motorrör, närmast som Saabs förslag nr 512047. Planet skulle

¹ RA, Försvarsdep, Heml arkivet, CI, 1945, D nr48, FF till Konungen, 9/2 1945, (MEH 852:3), s5

² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945 MFH 46:13, Saab till FF, 30 april 1945

³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945 MFH 46:21, Saab till FF, 9 juli 1945

ha genomgående flaps eller vingklaffar,⁴ vingbelastning på 230kg/kvm, samt att alla de tre jetmotorer som var under konstruktion hos de tre olika firmorna skulle var för sig gå att montera in i planet. Men man skulle även testa alternativet med två stjärtbommar i vindtunnel.⁵

Den 21 juni 1945 hölls en smärre konferens mellan flygförvaltningen, STAL och Saab om projekt R 101. Vid den här tidpunkten var tanken att utrusta ett nykonstruerat jetplan med en även nykonstruerad svensk jetmotor. Mötet ägnades främst åt STAL:s dittills utformade aggregat som presenteras, därefter listades och diskuterades saker som det rådde oklarhet runt. Det var exempelvis startmotorer och pumpar, samt gränsdragningsfrågor mellan vad som tillhörde motorn och vad som tillhörde flygplanskonstruktionen. Därefter gick Saab igenom utkast till två enmotoriga jetplan. Första veckan i juli skulle förslagen framläggas mer detaljerat för flygförvaltningen.⁶ Den 14 juli skickade Saab också två orderbekräftelser till flygförvaltningen; den ena gällde konstruktionsarbeten inklusive forskning och experiment för att ta fram jetplanskonstruktioner, den andra gällde konstruktionsförslag för inbyggnad av STAL:s och SFA:s jetaggregat i flygplan typ 18 och 21. Båda arbetena skulle resultera i ritningar och båda skulle kostnadsdebiteras flygförvaltningen var fjärde vecka. Saab fick i juli 1945 i uppdrag att börja undersöka inmontage av jetmotorer i flygplan 18 och 21, de två befintliga flygplanskonstruktioner som fortfarande var i produktion.⁷

Projektplanet R101, som i april kallats Rx,⁸ liknade i sin utformning under våren och sommaren 1945 Lockheeds P-80 *Shooting Star*. Lars Brising, som vid mitten av året gått från flygprovavdelningen till projektkontoret på Saab, drog sig vid ett senare tillfälle till minnes:

Just som vi skulle överlämna projektförslaget till FF så publicerades för första gången bilder och andra uppgifter om den då redan flygande *Shooting Star*. Vi blev --på en gång stolta och litet snopna, [...] ⁹

Någon gång under senvåren eller försommaren 1945¹⁰ fick, enligt Frid Wänström, Elis Nordquist ”av sina vänner i England nys om de Havillands

⁴ Flaps är det engelska, och internationella, uttrycket för vingklaffar, den vanligtvis rörliga del av ett flygplans vinge som används för att dämpa hastigheten och/eller för att öka lyftkraften. Flaps, som finns i många olika utföranden, sitter i vingens bakkant. Sitter de istället i framkant kallas de slats. Sistnämnda konstruerades för första gången av Handley Page i Storbritannien 1919.

⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945 MFH 46:21, Saab till FF, 9 juli 1945

⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945 MFH 46:23, Kr – Rapport Diskussion angående projekt R 101, R 101-001, 21 juni 1945

⁷ Se även Saab till FF, 10 juli 1945, KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MFH 46:22

⁸ KrA Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MAH 1:10, Saab, skrivelse till Flygförvaltningen den 16 april 1945

⁹ Brising, (1996), s 12

¹⁰ KrA Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MAH 1:10. I Saabs skrivelse till Flygförvaltningen den 16 april 1945 beträffande programmet 1947-53 så nämns inget om jetmotor i J21. Däremot nämns arbete med ”inbyggnad av reaktionsaggregat i fpl 18”, så tidpunkten bör ha varit efter detta.

reamotor Goblin”.¹¹ Då man som ovan omtalats arbetade med inmontage i flygplan 18 och 21 av de under konstruktion varande svenska jetmotorprojekten låg det nära till hands att nu istället prova den färdiga engelska motorn.¹² Som en följd av detta skickades Lars Brising till England och de Havilland för att studera jetteknik. När Brising var där i augusti 1945 gjorde han även en förfrågan om motorer med centralt luftintag, i motsats till det delade luftintag som Goblinmotorn till *Vampire* hade. Brising var nämligen, tillsammans med aerodynamikerna på Saab överens om att ”det idealiska vore ett rakt, relativt kort centralt luftintag som bäst kunde utnyttja rammtrycket för motorn och inbespara långvariga prov och modifieringar”. Däremot var inte folk vid de Havilland lika entusiastiska enligt Brising:

Motorfirman var helt ointresserad av att göra en version [av Goblin] med centralt, cirkulärt luftintag och undrade varför sådant kunde vara av intresse, när det gällde ett enmotorigt jaktflygplan, då man ”ju” måste ha delade luftintag. Det kom emellertid fram under de många diskussionerna och vid mina besök i experimentverkstaden, att man hade på gång en annan motor, som alternativt kunde förses med centralt luftintag. Det var DH Ghost, som utvecklades både för den enmotoriga DH Venom och för den fyrmotoriga DH Comet. Både flygplan och motor var belagda med stor sekretess och jag fick resa hem ganska missbelåten [...]¹³

Idén om ett centralt luftintag för ett nykonstruerat jetplan fanns alltså före augusti 1945. Det var i England i augusti 1945 som Lars Brising först kom i kontakt med Ghostmotorn. Väl hemkommen skall Brising ha föreslagit flygförvaltningen att de skulle försöka få loss installationsritningar från de Havilland.¹⁴ Enligt Frid Wänström skulle en del personer vid Saab, inklusive Brising, Bjurströmer och Otterbeck velat lägga ned hela projekt J21R och enbart satsa på det nya planet, utrustat med Ghostmotor.¹⁵ Brising fick däremot med sig installationsunderlaget till Goblinmotorn från England.¹⁶ Den fortsatta projekteringen av installationen av Goblinmotorn i flygplan 21, arbetet på det som skulle bli J21R, togs över av Ragnar Hårdmark vid Saab. Brising skulle mot slutet av hösten 1945 istället koncentrera sig på utvecklandet av det nya jetplanet.¹⁷

En förteckning över de tekniska problem i samband med jettflygplan som enligt Saab måste lösas översändes den 10 augusti 1945. Problemen är klas-

¹¹ Frid Wänström ”Konstruktionsverksamheten vid Saab omkring 1940” i Saab minnen Del 7, Linköping: Veteranklubben Saab, (1996)

¹² Gunnar Samuelsson ”Curriculum Vitae 6.10.83 om Lars Brising” i Saab minnen nr7 omtalar det som så att Nordquist vid kännedom om den engelska motorn då fick idén att ”slänga in” den i J21, till synes utan att man arbetade på ett dylikt projekt redan.

¹³ Brising, (1996) s 13

¹⁴ Samuelsson, (1996)

¹⁵ Wänström, (1996)

¹⁶ Brising, (1996) s 13

¹⁷ Ibid., s 14

sificerade i tre grupper utifrån hur de skulle attackeras; teoretiska utredningar, vindtunnelprov och flygprov. I viss utsträckning hade arbete redan påbörjats.¹⁸

De teoretiska utredningarna omfattar fyra huvudpunkter; vingprofil, flygplanets grundgeometri, roderstorlek och roderbalansering samt tänkbara möjligheter för bibehållande av manöverförmåga om stjärtstyrverket inte kunde hållas utanför stötluften. Den andra gruppen, vindtunnelprov, upptar sex huvudpunkter; vingprofil, stötluftens utbredning bakom vingen, utformning av luftintag, överstegringsegenskaper och sammanbyggnadsproblem, utformning av flygplanet med hänsyn till hög hastighet samt balansering av roder, speciellt invändig tryckbalansering. För det tredje var det fyra flygprov Saab ansågs skulle utföras; vingprofil – jämförelser vindtunnel och fullskaleprov, manöverprov vid normal hastighet, manöverprov vid höga machtal samt stabilitetsprov. Som synes är den första punkten i varje grupp vingprofilen och överhuvudtaget ägnas stort intresse frågan om höga hastigheter och följderna av detta bland annat stabilitet. Med just vingprofilen hade man också från Saabs sida satt igång en del arbeten. Beträffande den teoretiska utredningen om vingprofilen skrev man att ”arbetet härmed har pågått sedan lång tid tillbaka och vingen till fpl 27 har kunnat inpassas som ett led i utvecklingsarbetet”.¹⁹ Ett annat dokument, en skrivelse från Saab till flygförvaltningen den 23 april 1945, beträffande ’försöksinstrument för profilforskning’ indikerar att konferenser hållits vid flygvapnets försöksanstalt, FFA, med representanter för flygförvaltningen och Saab i januari och april om utprovningsarbetet för ”lämplig vingprofil för snabba fpl.”. Det kan beskrivas som så att vingens utformning var ett centralt problem vid arbetet med det nya jetflygplansprojektet. Samt att man för det nya jetplanet i augusti 1945 närmast var inne på något som liknade vingen till projekt 27, vilket då fortfarande var igång.²⁰

Den 9 augusti 1945 hölls ett sammanträde hos flygförvaltningen mellan denna och Saab beträffande jetflygplansprojektet, vilket nu benämndes RJ101 (ReaktionsJakt). Då ett jetplan av den kapacitet man tänkte sig skulle komma att ha helt andra hastigheter än tidigare, över 900 km/h jämfört med de runt 500 km/h som var en vanlig hastighet för jaktplan under kriget, så blev de teoretiska regel- och beräkningssamlingarna för flygplanskonstruktion inte längre helt giltiga. Saab skulle därför försöka att komplettera de äldre tyska *Bauvorschriften für Flugzeuge*²¹ man fortfarande använde sig av i olika avseenden. Den 13 augusti skickade företaget en bekräftelse på det överenskomna och meddelade att de även tänkte anlita flygtekniska försöksanstalten, FFA, för att få ett så fullständigt resultat som möjligt.²²

¹⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MFH 46:29, Saab till FF, 10 augusti 1945, Betr. Program för forskning i samband med reaktionsfpl.

¹⁹ Ibid.

²⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MFH 81:1, Saab till FF, 23 april 1945, Betr. Försöksutrustning för profilforskning.

²¹ En konstruktionsregelsamling grundad i praktisk erfarenhet av befintliga plan.

²² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MFH 46:30, Saab till FF, 13 aug 1945

Konferens hölls hos Saab den 19 september 1945 angående jetflygplansprojektet. Från Saabs sida deltog tre personer; Bjurströmer, Wänström och Brising. Man konstaterade att ”SAAB hade lämnat Vampire-versionen och inriktade sig på en typ enligt Shooting Star”,²³ alltså ett plan med motorn inbyggd i en hel flygkropp med en stjärt med fenor och inte en delad stjärt med två stjärtbommar som på Saab 21 eller de Havillands plan *Vampire*.

Efter att flygvapnets delegation med flygvapenchef Bengt Nordenskiöld i spetsen återkommit från studieresorna till England och USA vid mitten av oktober 1945 gavs ökad prioritet åt jetplansfrågan. Enligt Saabs VD Ragnar Wahrgren hade flygvapenchefen själv framhållit till honom att ”reaktionsdrivna flygplan borde snarast tillverkas”²⁴.

2.

Den 2 november 1945 hölls en konferens hos flygförvaltningen i Stockholm mellan förvaltningen och Saab. Ämnet var flygplan med reaktionsmotorer. Från flygförvaltningen medverkade hela åtta personer; förutom förvaltningens sous-chef Söderberg så även Jacobsson, Sparre, af Geijerstam, Westergård, Edlén, Reuterwall och Norlin. Från Saab deltog VD Wahrgren, vice VD Otterbeck, major Nordquist och ingenjör Wänström. Lars Brising var alltså inte med men däremot Frid Wänström, konstruktören med det konkurrerande projektet.²⁵

Chefen för flygförvaltningen Söderberg inledde konferensen med att konstatera att flygplan 21A planerades slutlevereras i början av 1948. För fortsatt tillverkning av jaktplan vid Saab därefter fanns tre alternativ:

- I. Fpl typ 21 med reaktionsmotor.
- II. Fpl av SAAB egen nykonstruktion med reaktionsmotor.
- III. Licenstillverkning av fpl med reaktionsmotor.²⁶

Det tredje alternativet ska noteras, att man åtminstone från flygförvaltningens sida överväger att låta tillverka ett helt plan på licens. Licensproduktion av stridsflygplan hade inte förekommit under flera år, det sista var lätta bombplanet B5 som var Northrop/Douglas 8A-1or. Vissa tankar och diskussioner rörande licenstillverkning av något av de främsta av stormakternas jaktplan hade dock förekommit under kriget.

Söderberg fortsatte med att oavsett vilket av ovanstående alternativ man fortsatte med så skulle planet planeras för en utländsk jetmotor och allra troligast de Havillands motor *Goblin*. Orsaken var att möjligheterna att få igång serietillverkning av en eventuell svenskkonstruerad jetmotor bedömdes som små.²⁷

Vad man därefter kom fram till under konferensen var att:

²³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1945, MFH 46:33

²⁴ Protokoll nr 41, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 25 oktober 1945

²⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:2, bilaga, Konferensprotokoll nr MF-16-45 över konferens vid FF den 2/11-45, Beträffande Fpl med reaktionsmotor

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

Med hänsyn till SAAB arbetsbelastning samt erforderlig tid för att genomföra en nykonstruktion synes nödvändigt att taga alt I som nödlösning före nästa typ enl alt II eller III. SAAB representanter delade denna uppfattning.²⁸

Man valde alltså två av de ovan presenterade alternativen för att hålla Saabs produktionsband sysselsatt, men uttryckte samtidigt tydligt att projektet enligt alternativ I var en nödlösning. Sedan presenterade Saab preliminära specifikationer över hur flygplan 21 skulle kunna utrustas med en jetmotor. Specifikationerna diskuterades och det framkom att Saabs tekniker ansåg att de generella kodifierade konstruktionsregler för flygplan som fanns, som exempelvis de tyska *Bauvorschriften*, inte var helt tillämpliga för jetplan med dess höga hastigheter. När det gällde batterier menade Saabs tekniker att mer kraftfulla sådana skulle behövas vilka skulle öka planets vikt, och därmed ge sämre prestanda. Flygförvaltningen replikerade att det nu fanns specialbatterier kallade *Exide* i USA som hade stor kapacitet trots litet format och att de skulle försöka införskaffa sådana. Man enades också om att göra minsta möjliga förändringar mot propellerversionen 21A även om det gick ut över prestanda för att vinna tid och pressa kostnader.²⁹

Sedan kom diskussionen in på frågan om en ny typ av flygplan drivet med jetmotor. Saabföreträdarna gav sig direkt in och utvecklade en utförlig argumentation utifrån flera olika linjer om varför ett eget, av Saab konstruerat flygplan var den bästa lösningen och inte en licensproduktion.³⁰

Till att börja med anförde Saabföreträdarna ett negativt argument, nämligen att det enda plan för licenstillverkning som kunde förväntas vara tillgängligt var de Havilland *Vampire* och att det skulle vara föråldrat redan när produktionen kom igång. Sedan utlovade man att Saab snabbt skulle kunna komma igång med serieleveranser av ett nykonstruerat eget plan, redan 1949. Det som skulle kunna pressa ner tiden var att man tillverkade flera provflygplan parallellt, ca 4-5 st, och dels om man fick bättre tillgång till reservmotorer. Dessa två önskemål eller synpunkter var också riktade mot flygförvaltningen som direkt stod för tillförsel av försöksmotorer samt också beställde och betalade för antalet provflygplan. Därtill anförde Saab att man istället för licensavtal skulle vilja ha ett samarbete med en utländsk firma:

[...] t ex på basis av sådant avtal att denna firma fortlöpande ställer sina senaste erfarenheter till SAAB förfogande.³¹

Det, som det kan tyckas, något fantastiska önskemålet om att ett utländskt företag, en konkurrent skulle släppa ifrån sig utvecklingsresultat emanerade

²⁸ Ibid.

²⁹ Det visade sig dock enligt flera av de inblandade vara enklare sagt än gjort. Mot kalkylerade 5% förändringar blev det 25%. Se exempelvis Wänström, (1996), Söderberg, (1971), Brising, (1996).

³⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1,1946, MFH 100:2, bilaga, Konferensprotokoll nr MF-16-45 över konferens vid FF den 2/11-45, Beträffande Fpl med reaktionsmotor, s4f

³¹ Ibid., s4

troligen från flygvapenchefen som hade fått idén i samband med den större studieresa till USA och England som företogs av flygvapnet och flygförvaltningen i september och oktober 1945. Det hela har behandlats mer utförligt på annan plats i framställningen.

Söderberg och flygförvaltningen såg förslaget om ett sådant samarbete med en utländsk firma som ”synnerligen lämpligt”. Även förslaget om flera provflygplan föll i god jord.³² Man skulle kunna uppfatta detta möte som en viss vändpunkt, där man från flygvapenledningens sida insåg att större satsningar på utveckling behövdes för att åstadkomma de plan man önskade. Och att man var beredd att göra sådana satsningar. Det hela sammanhängde med studieresorna och besöken vid de stora forskningsanläggningarna i USA, vilka omtalats av flygvapenchefen som tidigare relaterats.

Sedan omtalas den tilltänkta motortypen *Goblin*, någon av de senare versionerna såg man som mest trolig. Flygförvaltningen ville även att Saab höll dörren öppen för den större motorn *Ghost* och tog till utrymme i planet, om den skulle bli möjlig att erhålla licens för.³³

Till sist diskuterades vilken typ av flygplan det kommande projektet ska bli. I protokollet sammanfattas diskussionen kortfattat:

För- och nackdelar med på Shooting Star-typen resp Vampire-typen diskuterades på grundval av från utlandet erhållna uppgifter. Särskilt framhölls brandfaran och därmed följande risker vid utförande enl Shooting Star med utloppsroret helt inuti flygkroppen. SAAB och FF skola var för sig närmare överväga frågan. SAAB skall snarast delgiva FF resultatet av sin undersökning härom.³⁴

Shooting Star-typen får anses avse konstruktioner med motorutlopp undertill i en central kropp/stjärt och Vampire-typen en konstruktion med två stjärtbommar, båda typer med luftintag på sidorna.

Enligt Lars Brisings skulle två projektteam på Saab ha arbetat med två jetplansprojekt samtidigt – ”Glada änkan” under Frid Wänströms ledning och ”Tunnan” under Brisings, båda presenterades i november för flygförvaltningen som fick ta ställning. Enligt Lars Brisings minnesbild så gavs det ”klart förord för Tunnan” när de båda projekten presenterades för flygförvaltningen.³⁵ Möjligen avsågs med Vampire-typen i konferensprotokollet den 2 november ”Glada änkan” projektet, som hade en delad stjärt, och Shooting star typen skulle då ha varit ”Tunnan”. Men utifrån protokollen så tycks det mest som att Brisings blandat ihop flygplansprojekten, tideerna och konferenserna. Vid sammanträdet 2 november stod Shooting star typen mot Vampire, vilket skulle kunna ha varit glada änkan, men något klart företräde för något av projekten gavs inte

³² Ibid., s5

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

³⁵ Brisings, (1996) s 14

även om det lutade mot Shooting star typen.³⁶ Vid nästa sammanträde, den 18 december, stod däremot ”Tunnan” mot ”Cigarren” och då gavs klart förord för ”Tunnan”.³⁷ Vid det sistnämnda sammanträdet uppvisades skisser vilket inte behöver ha varit fallet vid det första.

*

En intressant sak med konferensen den 2 november var att det som diskuterades redan avhandlats i möten och konferenser mellan bolaget och flygförvaltningen flera månader tidigare, men då på en lägre tjänstemannanivå. Exempelvis var det dels klart redan den 9 augusti att de så kallade *Bauvorschriften* skulle kompletteras av Saab då de inte var fullt tillämpbara vid de höga hastighetsområden som jetdrift skulle medföra. Likaså hade man den 19 september kommit överens om att det nya jetplanet skulle inriktas mot en ”Shooting star” typ och inte mot en ”Vampire” typ, som ovan också omnämnts. Mötet hade litet karaktären av uppsamlingsheat då ju ett stort antal ledande företrädare för flygförvaltningen och flygvapnet varit ute på studieresor utomlands under hösten 1945.

Det som flygledningen kanske mest tydligt tagit med sig från utlandsvistelserna var att man helt gick in för en utländsk motor inte bara till konverteringsprojektet, flygplan 21, utan även till det nya jetplanet. Om vi ser *Goblin*motorn som första generationens jetmotor så var dess utvecklade storebror, *Ghost*, andra generationens jetmotor. De svenska jetmotorkonstruktionsanstängningarna var också inriktade mot en andra generationsmotor. Men nu var flygförvaltningens avsikt att motorföretagen istället skulle inrikta sig mot den tredje generationens jetmotor i konstruktionsarbetet, inte att det skulle läggas ner.

3.

En ny konferens hölls mellan flygförvaltningen och Saab i Stockholm den 18 december 1945. Deltagarlistan var likartad med den av den 2 november men flygförvaltningsdelegationen var utsvälld med en man och några byrådirektörer var utbytta mot ingenjörer.³⁸

Vid det här sammanträdet lämnade Saab över preliminära specifikationer samt vissa ritningar på projekt R 1001 ”Tunnan”, som det uttrycktes. Ritningarna bestod av en typritning nr 512807, en statisk uppbyggnad samt en ritning av ett längdsnitt – i klartext avbildad framifrån, ovanifrån och från sidan. Redan här på ritningen, men inte i protokollets text, har planet bakåtsvepta så kallade pilvingar. Dessutom presenterades muntliga uppgifter om ett parallellprojekt kallat ”Cigarren” i mycket påminnandes om det amerikanska Shooting

³⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1,1946, MFH 100:2, bilaga, Konferensprotokoll nr MF-16-45 över konferens vid FF den 2/11-45, Beträffande Fpl med reaktionsmotor

³⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1,1946, MFH 100:2, bilaga, Konferensprotokoll nr MF-19-45 över konferens vid FF den 18/12-45 beträffande Fpl med reaktionsmotor, SAAB projekt R 1001

³⁸ Ibid.

Star. Sistnämnda förslag fanns bara som modell i sinnevärlden. Båda projekten var dessutom konstruerade för de Havillands motor *Ghost*.³⁹

Alla planets delar diskuterades; flygvikt, vingyta, vingbelastning, vinge, skevklaff, kropp, motorinstallation, bränslesystem, förarrum, tryckkabin, landställ, radio och hållfasthet. Beträffande vingarna diskuterades att utföra flygprov med en J20, flygvapnets under kriget i Italien inköpta Reggiane Re 2000 *Falco* 1 plan, som då skulle byggas om och som flygvapnet var beredda att ställa till Saabs förfogande. Det är ”problemen i samband med kombinerad klaff och skevroder” som man sade sig närmare vilja studera. Flygförvaltningen åtog sig också en hel del anskaffning av moderna detaljer; uppgifter om fönsterrutor erhållna från USA, nyare typer av radiostationer med lägre vikt och uppgifter om hållfasthetsfordringar.⁴⁰

Sammanträdet avslutades med konstaterandet att Saab ska fortsätta projekt R 1001 ”i huvudsak enligt det framlagda förslaget”. Flygförvaltningen skulle å sin sida så snabbt som möjligt skaffa fram uppgifter om hållfasthet samt ”övriga utlovade uppgifter” till Saab. Ett nytt sammanträde planerades till januari, då Saab kunde förväntas ”ytterligare bearbetat projektet”.⁴¹ Något sammanträde i januari blev det dock inte. Däremot en skriftväxling till vilken vi återkommer nedan.

projektets fortsättning – att pressa tid

Den 3 januari 1946 skickade Saab en längre skrivelse till flygförvaltningen beträffande programmet 1947-1953. Det som behandlades var främst projekt RJ 1001, men även flygplan 21R. Bolaget rekapitulerade vad som överenskommit vid sammanträde 4 december 1945 och slog fast att 1001 skulle konstrueras för de Havillands motor *Ghost* men då den ”kanske icke kan erhållas till provfl och kanske icke heller till början av serien, skall den då föreliggande bästa utvecklingen av Goblin aggregatet kunna inmonteras”.⁴²

En mycket betydelsefull komponent i projektet var att det från skiss till produktion inte skulle ta alltför lång tid så att planet riskerade att bli omodernt redan när det nådde förband. Vid sammanträdet i december hade Saab ansett sig ”kunna få fram ett nytt projekt till serietillverkning på ca 3 år”, förutsatt att man fick beställningen omgående. Man underströk från Saabs sida att man inte trodde sig kunna komma ”ännu längre i en förkortning av tiden”. Men, meddelar Saab, för att lyckas pressa konstruktionstiderna så måste man bygga ut konstruktionsavdelningen med 40%. Utbyggnaden måste dessutom ske under våren 1946, vilket kunde bli svårt då det var svårt att få fram dugliga medarbetare, men ”på grund av den stora betydelse som det har för vårt företag, komma

³⁹ Ibid., s1

⁴⁰ Ibid., s2-3

⁴¹ Ibid., s3

⁴² KfA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:2, Saab till FF, 3 jan 1946, Betr. Programmet 1947-1953, s 1

vi naturligtvis göra allt vad som står i vår makt för att uppnå bästa möjliga resultat även i detta avseende”.⁴³

Länge fram i skrivelsen, på sidan fyra, hade de 3 åren i genomloppstid från första sidan blivit 38 månader, något som vållat kraftiga understrykningar och marginalanteckningar i flygförvaltningens exemplar av skrivelsen. Den tiden gällde förutsatt att ”efter det att fullständiga specifikationer och underlag för motor och andra väsentliga installationer erhållits”. Uppenbarligen räknade man inte med att bygga ut konstruktionsavdelningen.⁴⁴

För att tidsschemat skulle hålla var det även viktigt att de fyra förutsättningar som uppställdes redan 2 november 1945 blev uppfyllda. De upprepas nu i skrivelsen:

- 1) Fyra st provflygplan i stället för som hittills två böra tillverkas samtidigt för att möjliggöra snabbare typprovflygning.-
- 2) Tillfredsställande tillgång på motorer och instrument i reserv för provfpl måste finnas;
- 3) God service för motorerna och instrumenten i form av kunskap om installationerna och betingelserna för desamma fullgoda funktion måste presteras av motor- och instrumentleverantörerna.
- 4) Specifikationen för projektet måste forceras betydligt i förhållande till vad som hittills varit fallet och får icke i väsentliga hänseenden ändras under projekttidens gång.⁴⁵

Förutom fördubblingen av antalet provplan så var det två saker som följdaktligen var betydelsefulla för att på kort tid gå från skiss till serieproduktion; att motor och installationsunderlag för densamma hastigt gjordes tillgängligt och att arbetet med specifikationerna för hela flygplansprojektet forcerades. Om det förverkligades borde konstruktionskontoret kunna börja utarbeta detaljer redan efter sex månader.⁴⁶ Dessa två delar av det fortsatta arbetet skall nedan följas mer i detalj.

Dessutom ville Saab få den beställning från flygförvaltningen, MAH 46:18, som låg till grund för arbetet kompletterad så att bolaget inte riskerade att inte få betalt för utfört arbete. Från Saabs sida framhölls vidare att kostnaderna för projektet ännu var svåra att beräkna. Man räknade med att de i ett brev den 23 mars 1945 beräknade kostnaderna för projektarbetet på 1.200.000 kr borde kunna hållas för etapp 0 och etapp 1. Dessa två etapper är forsknings- och projektarbete, vilka skulle pågå under våren 1946.⁴⁷

specifikationen och dess utveckling

Utarbetandet av specifikationerna för hur flygplan 1001 skulle se ut började med konferenserna den 2 november och 18 december 1945. Saab utlovade vid

⁴³ Ibid., s 1-2

⁴⁴ Ibid., s 4

⁴⁵ Ibid., s 2

⁴⁶ Ibid., s 3

⁴⁷ Ibid., s3-4

sistnämnda tillfälle att en närmare genomgång av projektet skulle ske under januari 1946, vilken dock inte tycks ha blivit av.⁴⁸

Det plan som översiktligt specificerades den 18 december 1945 var ett enmotorigt, mittvingat helmetallplan med en mans besättning. Startvikten beräknades till 4,9 ton som i december befarades öka, bland annat pga extra bränsletankar. För att minska vingbelastningen skulle vingytan ökas från först föreslagna 22 m² till 23 m². Beträffande hållfastheten krävde flygförvaltningen en brottsbelastningsfaktor n_{Tr} på minst 12 vid upptagning. Planet skulle utrustas med tryckkabin och få skottsäkra rutor med 35° lutning. Flygförvaltningen ställde sig något frågande till sikten då avståndet mellan flygförarens ansikte och rutan blev väl långt. Förvaltningen skulle meddela Saab uppgifter man erhållit från USA om sikt genom rutor av olika tjocklek och vinkel, samt önskade snar utprovning med hjälp av en attrapp. Landningsställen skulle utföras med följeläge av amerikansk standardmodell och man tänkte sig även noshjul med jazzdämpning. Hög tillförlitlighet hos bromsarna var ett krav liksom invändiga radioantennar vars mer exakta utformning senare skulle specificeras.⁴⁹

Den 2 mars 1946 lämnade Saab en preliminär specifikation för flygplanet, enligt uppgift efter upprepade påstötningar.⁵⁰ I specifikationen hade man ställt upp två prestandatabeller; en för Ghostmotorn och en för Goblinmotorn. Man räknade med Ghostmotorn. Goblinmotoralternativet sågs enbart som "ett provisorium, som möjligen skulle kunna komma ifråga för provfpl och måhända ett fåtal fpl i seriens början", alltså samma syn som i januari.⁵¹

I Saabs första preliminära specifikation från den 1 mars, undertecknad av Lars Brisning, så hade plan 1001s startvikt ökat till 5150 kg och vingytan till 24 m². Vingbelastningen vid start var 215 kg per m². Hållfastheten har brottsbelastningsfaktor 12, såsom önskat, vid den angivna startvikten. Flygplanskroppen var av skalkonstruktion i lättmetall, uppbyggd kring ett centralt luftintag. Det "inrymmer framifrån räknat: beväpning, (ekoradio), förrum, bränsletankar, reaktionsmotor. Förrarummet trycktätt med pansarskydd framför och bakom föraren. Vindruta skottsäker, kastbar plexiglashuv. Förarstol med utskjutningsanordning." Landningsställen bestod av huvudstall och nosstall som alla var infällbara i kroppen. Noshjulet var tänkt att utrustas med stötdämpare av typen 'levered suspension' alternativt teleskopstötdämpare av utrymmesskäl. Dess hjul skulle få punkterfri slang och däck med jazzdämpande vulster. Eventuellt skulle noshjulet även göras styrbart. Stjärtpartiet bars upp av en enkel bom som var fäst vid kroppen, en enkel fena som bar upp en ställbar stabilisator. Rodren var plåtklädda. De 25° pilformade vingarna, vars mittdel innehöll bränsletan-

⁴⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:4, Saab till FF, 20 juli 1946, bilaga: Tidsschema för uppgörande av specifikationen för fpl typ 1001

⁴⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:2, bilaga, Konferensprotokoll nr MF-19-45 över konferens vid FF den 18/12-45 beträffande Fpl med reaktionsmotor, SAAB projekt R 1001, s2f

⁵⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:4, Saab till FF, 20 juli 1946, bilaga: Tidsschema för uppgörande av specifikationen för fpl typ 1001

⁵¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:12, Saab till FF, 2 mars 1946, Betr. Specifikationer på fpl typ 21 R och RJ 1001, s1

kar, var försedda med landningsklaffar och dykbromsar. Ytterligare inbyggda tankar fanns i form av två övre kroppstankar och en undre. Total volym för de invändiga tankarna var 1400 liter. Beväpningen bestod av fyra stycken 20 mm Bofors automatkanoner, och det gick att montera utvändiga bombställ under vingarna. Tjänstetopphöjden var 15 km och flygtiden på 10 km höjd var två timmar. Motsvarande med extratankar på totalt 600 liter var 13,5 km respektive 3 timmar.⁵²

Några dagar senare gick flygdirektör Westergård muntligen igenom de synpunkter och anmärkningar man från flygförvaltningen hade mot specifikationen. Det här skedde vid Saab och direkt med Lars Brisning. Den 19 mars lämnade flygförvaltningen även över protokoll mm till Saab som tillkommit vid interna konferenser i flygledningen och som specificerade en del önskemål från flygvapnets sida med flygplan 1001. Ett slags svar på, och förfrågningar om förtydliganden levererades av Saab den 15 april.⁵³

Den 25 april 1946 skickade flygförvaltningen officiellt över anmärkningar och synpunkter till Saab på specifikationen från den 1 mars. Detta skedde sedan man inte kunnat finna något lämpligt tillfälle för en konferens i frågan.⁵⁴

Flygförvaltningen ville att som beväpning även skulle ingå installation av raker under vingarna. Och dessa skulle kunna medföras samtidigt med kastbara bränsletankar. Bombinstallationen utgick dock. Dessutom skulle gyrosiktet Mark II D användas, eller möjligen skulle istället ett sikte med radaravståndsmätning användas, men i så fall tog förvaltningen fram ett sådant som rymdes på samma utrymme som färdigstälts för Mark II D siktet. Flygplan 1001 skulle även kunna förses med startraketer. Flygförvaltningen föreslog att en konferens "rörande tryckkabin" snarast hölls hos dem. En del nödutrustning togs även upp: "Ryggfallskärm förutsattes. Plats skulle finnas i förarstolens sits för livbåt resp förpackning av snöskor." När det gällde styrsystemet såg flygförvaltningen att Saab köpte in servostyrningssystem från USA "oavsett egna försök till nykonstruktion". Dessutom önskade förvaltningen se dubbla styrlinor för samtliga roder. Höjdstyrverken ville flygförvaltningen se alternativ till den av bolaget planerade som föreföll vara för låg. Vingkonstruktionen hade redan diskuterats underhand och beträffande motorn så var önskemålet från flygförvaltningen att dess inklädnad skulle vara lätt avtagbar så att två man "utan risk att skada" planet skulle kunna montera på och av densamma, så att motorn blev tillgänglig. Därtill kom en mängd synpunkter på mindre tillbehör, som i en hel del fall var personlig utrustning för piloten och som sådan faller inom flygförvaltningens direkta ansvarsområde.⁵⁵

⁵² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:12, Saab till FF, 2 mars 1946, Betr. Specifikationer på fpl typ 21 R och RJ 1001 bilaga Preliminär specifikation för fpl typ R 1001, 1/3 1946

⁵³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:4, Saab till FF, 20 juli 1946, bilaga: Tidsschema för uppgörande av specifikationen för fpl typ 1001

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:22, 25/4 1946, Projekt RJ 1001. Specifikation.

Den 29 april hölls den ovan föreslagna konferensen hos flygförvaltningen om tryckkabinen där man fastställde hur den skulle se ut. Man överenskom att flygplan 1001s kabin från 3000 meters höjd skulle hålla ett konstant tryck tills ”övertrycket blir 0,162 atö (2,3 psi i övertryck erhålls vid ca 5000 meter), varefter vid strid detta övertryck hålles konstant”. Man enades även om att tryckkabinen i det ”mest kritiska fallet skulle dimensioneras för en minimifordran 0,246 atö övertryck (3,5 psi)” med säkerhetsfaktorn 1,5.⁵⁶

Saab skickade den 15 maj sitt yttrande över flygförvaltningens ändringsförslag till specifikationen från den 22 april. Beträffande samtidig användning av raketprojektiler och kastbara bränsletankar pågick utredning som beräknades bli klar inom ett par veckor, och beträffande verktygsförpackning föreslog Saab samma som i flygplan 21. När det gällde radarutrustning och tryckkabin hänvisade bolaget till de konferenser som hållits i frågorna. Saab önskade uppgifter från förvaltningen om automatkanonernas avfyrningsalternativ, landningsstrålkastarnas inställningsvinklar, styrautomatens dimension, vikt och effektbehov, luftbehovet hos ”g-suit” samt resultaten av prov med inbyggd antenn som behövdes nu när fenan skulle konstrueras. Bolaget föreslog slutligen konferens i slutet av maj för att klara ut de sista bitarna av specifikationen innan den slutgiltiga versionen skrevs ut.⁵⁷ Flygförvaltningens svar med de efterfrågade uppgifterna kom en knapp vecka senare, den 21 maj. De tänkte sig bara ett avfyrningsalternativ för automatkanonerna; alla fyra samtidigt. För inställningsvinklar för landningsstrålkastare hänvisades till försökscentralen och för styrautomaten till AGA. Till ”g-suiten” behövs en vaccumpump med reglerventil som skulle inköpas i USA och beträffande antennproven så hade de blivit försenade och var inte klara förrän i början av juni. Förvaltningen såg även gärna en konferens 31 maj.⁵⁸ Konferensen blev inte av, istället erhöll flygdirektör Westergård ändrade specifikationer från Saab under hand i slutet av maj. Likaledes underhand återlämnades specifikationen med vissa nya anmärkningar 4 juni.⁵⁹ En konferens för besiktning av en attrapp hölls dock 3 juni⁶⁰ och den 12 juni skickade Saab en slutlig specifikation till flygförvaltningen⁶¹ som tio dagar senare meddelade att den godkänts med vissa anmärkningar.⁶² Därmed hade en del av etapp 1 tillryggagats för projekt 1001 strax innan juni månads utgång år 1946.

⁵⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, MFH 100:31, 1946, bilaga, Konferensprotokoll nr MF-5-1946

⁵⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:31, 15 maj 1946

⁵⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:32, 21 maj 1946

⁵⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:4, 1946

⁶⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:40, 4 juni 1946

⁶¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:37, 12 juni 1946

⁶² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:39, 22 juni 1946

vingarna

Enligt Lars Brising, flygplanetns konstruktör, så ritade han planet, gjorde dess "idéskiss", "någon gång i oktober 1945". Planet byggdes i sin helhet upp kring kombinationen "motor och centralt luftintag". Då både Goblin och Ghostmotorn hade en relativt stor diameter bestämde detta i stor utsträckning flygplanetns form och helt dess tvärsnitt, och gav även upphov till namnet 'tunnan'. De bakåt böjda vingarna, de så kallade pilvingarna har en tillfällig och plötslig tillkomsthistoria omgiven av viss mystik, även om som ovan framgått man från Saabs sida hade en medvetenhet om problematiken kring vingar och hög fart. Enligt Lars Brising var det Frid Wänström som fick tag på vingkonstruktionen åt Saab:

I slutet av november 1945 kom Frid Wänström tillbaka från en studieresa i det neutrala Schweiz. Där hade han bland annat fått en del svårlästa kopior av tyska forskningsrapporter som de allierade lagt beslag på och som på något svårförklarligt sätt även kopierats av en privatperson i Schweiz.

De amerikanska underrättelseofficerarna kunde nog inte läsa vetenskaplig text på tyska så bra och hade samlat ett oöverskådligt material. Det är därför knappast förvånande att denna rapport inte väckte uppmärksamhet i USA:s flygindustri förrän något senare. De svårlästa kopiorna visade sig vid närmare undersökning innehålla en del uppseendeväckande vindtunnelresultat med bakåtsvepta, pilformade vingar.

Tydligen uppnådde man med pilform en avsevärd motståndsminskning i de fartområden som närmade sig ljudets hastighet, mer än som kunnat förklaras med dittills gängse teorier.⁶³

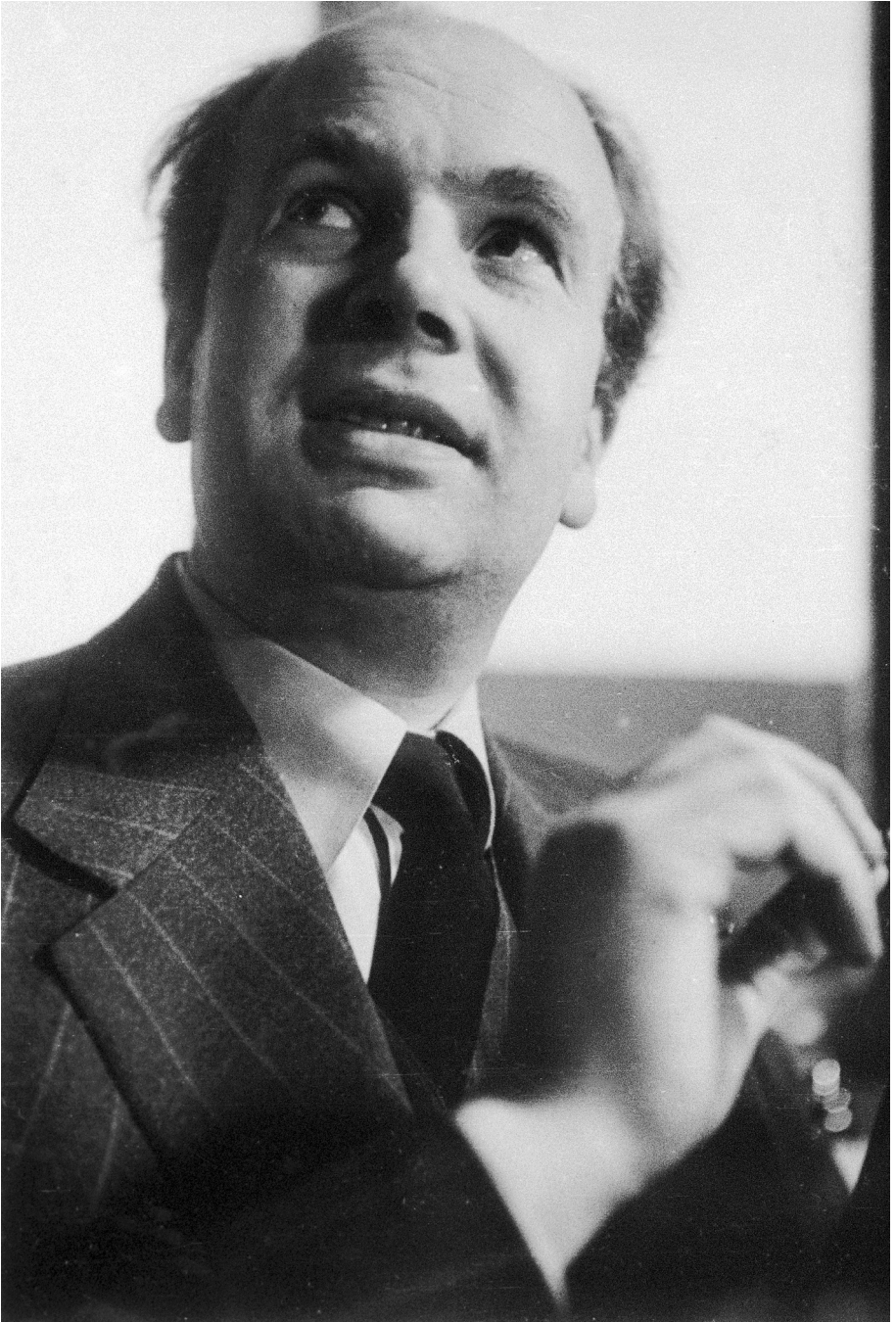
Även Frid Wänström bekräftar i skrift att han var den som fick tag på vingkonstruktionen:

Det var i allra sista konstruktionsstadiet som jag genom schweiziska vänner fick nys om tyskarnas vindtunnelförsök på pilvingar och beslöt ändra den då raka vingen till en 25-gradig pilform. Tyskarna hade visserligen provat 30° (35°?) men jag vågade ej rekommendera mer än 25° m h t risken för tipstall.⁶⁴

Wänström talar om 'vänner' vilket får tolkas som befintliga kontakter och drar inte fram att ritningarna skall ha gått via de allierade. Uppgifterna om att kunskapen kom via Schweiz, att det var tyska vindtunnelförsök samt att Wänström var den förmedlande länken till Sverige är de båda Saabmedarbetarna överens om. Båda uppgiftslämnarna är dock tämligen förtegnade om de närmare omständigheterna kring anskaffningen av de tyska forskningsresultaten som var av verkligt stor betydelse för projekt 1001.

⁶³ Brising, (1996), s 16f

⁶⁴ Wänström, (1996)



Frid Wänström, chefskonstruktör vid Saab och den som förde forskningsresultaten om pilvingar till Sverige.

Det finns dock uppgifter om vissa ärenden Frid Wänström tidigare haft till Schweiz. Under mars och april 1940 lät Saab genomföra vindtunnelförsök med sitt projekt L11, som sedermera blev flygplan 18, med en större modell i Zürich. Undersökningarna skedde under svensk ledning av just Wänström.

Läggs uppgifterna samman framstår det inte som omöjligt att Wänström vid sina besök vid vindtunnelslaboratoriet i Zürich upparbetat kontakter.⁶⁵ Och då detta laboratorium åtagit sig arbetsuppgifter från firmor i andra länder såsom Sverige så det är inte otroligt att de även kommit i kontakt med, och inblandats i tyskarnas pilvingeförsök fem år senare.

Enligt Krister Karling, i artikeln ”Aerodynamik, konfiguration och luftintag”, så skall Wänström ha fått pilvingeresultatet av sina kontakter vid EHT i Zürich bland annat genom A. Greinacher, vilken skall ha varit inblandad i de tyska vindtunnelförsöken.⁶⁶ I en opublicerad biografi över flygdirektör Henry Kjellson vid flygförvaltningen presenterades uppgiften att även Kjellson skall ha varit på studieresa till Schweiz i november 1945, just för att besöka vindtunnlar:

[...] i november reser han som ledare för en teknisk studiekommision till Schweiz. Avsikten var bl.a. att studera verksamheten vid en schweizisk vindtunnel, men Henry passar på att få ett samtal med den schweiziske atomfysikern professor Scherrer.⁶⁷

Om samtalet med professor Scherrer skrev Kjellson i ett brev till sin hustru Tina, vilket även torde utgöra en källa till Schweizresan. Vid samtalet med Scherrer inhämtades diverse insikter om atombomben. Kjellson hade 1945 också knutits på deltid till FOA, Försvarets forskningsanstalt.⁶⁸ Det tycks alltså som att kunskapsinhämtandet i Schweiz var en gemensam angelägenhet mellan flygförvaltningen, möjligen FOA, och Saab.

I arkiven från den svenske flygattachén i Schweiz finns inga spår av pilvingen, inte heller i flygförvaltningens arkiv eller hos försvarsdepartementets arkiv i riksarkivet finns spår av hur pilvingen kom till Sverige.

Uppgifterna om den absolut första tillkomstfasen och särskilt om pilvingen är inte bara knapphändiga i flygförvaltningen, materialavdelningens arkiv, utan i viss utsträckning närmast skymda. Exempelvis så återfinns inte protokollen från sammanträdena den 2 november och 18 december 1945 där de ska i serien, utan de exemplar som återfunnits var i form av bilagor till en skrivelse från

⁶⁵ Något som bekräftas vid samtal med framlidne Frid Wänströms son Thomas Wänström, som också är Saabanställd, efter titt i faderns sparade kalendrar. Dessa gav dock inga vidare uppslag. I samtal med författaren.

⁶⁶ Karling, Krister, ”Aerodynamik, konfiguration och luftintag” i Flygteknik under 100 år – Den flygtekniska utvecklingen 1903-2003, (2003), s 64, Karling är fd aerodynamisk ingenjör vid Saab i Linköping.

⁶⁷ SFF, Nils Söderbergs Arkiv, ”lådan”, Opublicerad biografi över Henry Werner Kjellson, sammanställd av dennes släkt för privat bruk, tillsänd Söderberg 1986-02-10, s 22

⁶⁸ Ibid.

Saab till flygförvaltningen i januari 1946, och då för att de återsändes i justerat skick.⁶⁹

Det är dock inte bara ifrån Schweiz information om pilformiga vingar samlats in. Redan i januari 1946, den 14:e, gör den svenska flygattachén i London, Frank Cervell, förfrågningar till Ministry of Aircraft Production om rapporter från Aeronautical Research Committee. Bland annat efterfrågas, utifrån önskemål av major Nordquist vid Saabs, ARC. 7322 Ae.2395 *Calculations of aerodynamic loading on a swept-back wing*, ARC.7786 Ae2541 *The effect of sweepback on the aerodynamic loading on a V-Wing* och ARC.7446 Ae.2436 *Comparison of the simple calculated characteristics of four sweptback wings*.⁷⁰

*

Vingens konfiguration i övrigt är också mycket intressant. Flygförvaltningen hade som tidigare berörts ställt höga prestandakrav på det nya flygplanet; hastighetsmässigt tänkte man sig ett machtal på 0.85-86 och i svängförmåga önskades 8g. Pilvingen bidrog till att höja det kritiska machtalet. Men med höga hastigheter kom nya problem. Risken för stall, abrupt förlorad lyftkraft, vid låga hastigheter var något man behövde kontra. Saab valde här till projekt 1001 en mycket okonventionell lösning, man gjorde vingen tjockare mot vingspetsarna, tvärt om mot det brukliga. Vingen var därtill den dittills tunnaste vinge som förekommit på något svenskt plan.⁷¹

Då Saab ville förenkla tillverkningen, och även förenkla vingens geometri, lät företaget bli att tordera vingen, dvs att vingen successivt smalnar av ute vid spetsen (inte tjocklek). Det här fick dock litet olyckliga konsekvenser; dels ökades det lyftkraftsinducerade motståndet och dels försämrades stallgenskaperna.⁷²

Pilvingen var en stor nymodighet så både Saab och flygförvaltningen ville vara riktigt säkra på dess egenskaper, inte minst vid låga hastigheter. Det genomfördes därför en mängd vindtunnelundersökningar, både i Sverige, som relativt nyligen även fått en höghastighetstunnel klar vid flygtekniska försöksanstalten, FFA, och utomlands. Och dels byggdes ett provplan, ett mindre propellerplan försågs med pilformade vingar av samma form som tänkta för projektet. Det blev en Saab *Safir* som ombyggdes och den kom att kallas Saab 201.⁷³

⁶⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:2, 3 januari 1946, Saab till FF, Betr. programmet 1947-1953, som bilaga: Protokoll MF-16-45 (2/11 1945) och MF-19-45 (18/12 1945)

⁷⁰ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén till Storbritannien, Utgående handlingar, No 60/1946, Brev från Flygattaché F. Cervell till Squadron Leader Hulton, ändrat till Haughton, Ministry of Aircraft Production, 14/1 1946, till dokumentet tillhör papper med frågor daterat 9/1 1946

⁷¹ Karling, (2002), s 10

⁷² Ibid.

⁷³ Ibid., s 9f

motorn

1.

En helt avgörande faktor för konstruktionen av ett nytt stridsflygplan var den motor planet skulle kunna utrustas med. Den uppfattningen underströk flygförvaltningen vid upprepade tillfällen i sina skrivelser till statsmakten. Likaså att en egen, inhemsk, konstruktionsverksamhet av motorer i nivå med omvärldens var nödvändig för att få tillgång till motorer som var av sådan prestanda att de skulle kunna betecknas som state-of-the-art i utvecklingshänseende vid tidpunkten då planen serietillverkas och levereras till förband. Om man i Sverige istället för att konstruera motorer inom landet valde att teckna licenskontrakt med utländska motorfirmor så skulle man alltid få tillgång till motorer som var enbart nästan moderna. Man skulle inte få kännedom om dem förrän de närmast var i produktion, och då var det för sent. Och om man fick kännedom om dem litet tidigare så skulle myndigheterna i det land de kom ifrån vägra att frisläppa motorer av sådan modernitet för licenstillverkning i utlandet av militärstrategiska skäl. Flygmotorer hade närmast alltid utvecklats med hjälp av statliga, militära medel och en stor del av idén var att genom att ligga steget före i utvecklingen vinna fördelar mot omvärlden. Detta var vedertagna uppfattningar.

I samband med Saabs projekt 1001 så hade man från svensk sida på ett relativt tidigt stadium fått kännedom om en utländsk motor under utveckling. En motor som inte var klar men som i färdigt skick skulle få en större styrka än de vid tidpunkten för den svenska kännedomen redan existerande. Därtill skulle det visa sig att de brittiska myndigheterna faktiskt kom att frisläppa de Havillands jetmotor *Ghost* för licenstillverkning i Sverige innan den vare sig var helt utvecklad eller hade börjat serietillverkas i England. Man kan med fog fråga sig varför och hur gick det till? Det ter sig onekligen som något av ett mysterium.

2.

Bakgrunden för tillkomsten av de Havillands motor *Ghost* skulle kanske kunna ge vissa fingervisningar om möjliga anledningar till att motorn frigavs för licensproduktion i Sverige, men äger under alla omständigheter ändå sitt intresse. Tillkomsthistorien såg i grova drag ut som följer.

En överenskommelse träffades 1942 mellan USA och England om en uppdelning av ansvarsområden inom flygplanskonstruktion; amerikanerna skulle koncentrera sig på transportplan och engelsmännen på tunga bombplan. Engelsmännen kom snart på det klara med att detta var mindre bra för deras del. Det öppnade upp oroande perspektiv för den brittiska flygindustrin efter kriget, då civila flygplan kunde förväntas bli den mest efterfrågade produkten. En kommitté under Lord Brabazon av Tara, som skulle utreda de framtida behoven hos den brittiska civila flygmarknaden, började sammanträda i februari 1943. Kommittén blev känd som Brabazon kommittén. När kommittén avlämnade sin rapport, eller sina rapporter för att vara korrekt, så hade den identifierat fyra typer av plan som skulle vara lämpliga för framtida efterkrigstillverkning.

Den första typen var ett stort lyxigt passagerarplan för längre distanser såsom transatlantiska flygningar, nästa typ var ett något mindre standardplan för kortare distanser, en europaskyttel. Typ tre var ett relativt stort mellandistansplan för flygningar inom det brittiska imperiet och den fjärde typen slutligen var ett avancerat jetdrivet passagerarplan med plats för ca 100 passagerare. Typ fyra lades till listan på direkt förslag av Geoffrey de Havilland, ägare till de Havilland, som satt med i kommittén. 1943 startades arbetet på ett civilt jetplansprojekt vid de Havilland.

Flygmotorkonstruktören Frank Halford hade under kriget börjat intressera sig för jetmotorer och utarbetat en egen förenklad version av Whittles motor, kallad Halford 1 eller H-1 vilket berörts ovan under avsnittet 'reaktionsdrift'. När de Havilland köpte upp Halfords konsultfirma 1944 fick H-1 istället namnet *Goblin*.⁷⁴ För att få fram en motor till jetpassagerarplansprojektet, som kom att kallas de Havilland *Comet*, så konstruerade Frank Halford en förstora version av H-1 kallad H-2. Motorn fick namnet *Ghost* vid de Havillands övertagande av Halfords firma då prototypen faktiskt redan var under byggnad. Den provkördes 1944 och flög 1945. Det var dock ett bra tag innan *Comet*planet var klart för testflygningar. Motorn var alltså utvecklad i första hand för civilt bruk i England och var dessutom en relativt hastigt framtagen förstoring av en redan befintlig motor.

*

Den brittiska policyn när det gällde hemlighållande och frisläppande av information rörande avancerad flygmateriel inklusive flygmotorer var vid krigsslutet klar och tydlig. Materiel som ansågs skyddsvärd klassificerades som hemlig ('secret') eller topphemlig ('top secret') under design- och utvecklingsstadierna. Dess eventuella nedgradering till begränsat hemlig ('restricted'), kontrollerades av Ministry of Aircraft Production (MAP). MAP, flygplansproduktionsministeriet, var ett regeringsdepartement som 1940 satts upp av premiärminister Churchill för att handha den enorma produktion och produktionsökning av stridsflygplan som ägde rum i samband med slaget om Storbritannien. Departementet leddes av en regeringsledamot som följdriktigt titulerades Minister of Aircraft Production. MAP konsulterade dock Directorate of Operational Requirements, D.O.R., vid Air Ministry och även Directorate of Intelligence (Security), D. of I.(S), i varje enskilt fall av nedgradering. Förslag om frisläppande av någon produkt till en utländsk regering underställdes D. of I.(S) för säkerhetsprövning och frisläppande av information till pressen underställdes en särskild kommitté, Release of Technical Information Committée, R.T.I., som dock var under D. of I.(S) ledarskap.⁷⁵

Efter kriget började emellertid en omorganisering av den brittiska myndighetsstrukturen rörande flygmaterielfrågor. I augusti 1945 utsågs en gemensam

⁷⁴ Watkins, (1996), s 25

⁷⁵ tNA, FO 371/56812, 17 juni 1946, Skrivelse av G.S. Whittuck, privat sekreterare till flygminister (Secretary of State for Air) Viscount Stansgate - William Wedgwood Benn, till VCAS, vice flygvapenchef, Sir Douglas Evill.

minister för Ministry of Aircraft Production (MAP), flygplansproduktionsministeriet, och Ministry of Supply. Första april 1946 slogs de båda ministerierna ihop helt. Den 23 augusti 1945 tillskrev Controller of Research and Development, CRD, Sir Ralph Sorley den brittiske flygvapenchefen, Chief of Air Staff, C.A.S., flygmarskalk Sir Charles Portal med krav på att säkerhetsrestriktionerna när det gällde flygmateriel skulle sänkas så mycket som möjligt. Detta av främst två skäl; dels för att intressera utländska kunder för brittiska produkter men även för att pressen bättre skulle kunna göra rättvisa åt brittiska framsteg gjorda inom det aeronautiska området under kriget. Ledningen för brittiska flygvapnet, RAF, kallad Air Staff, ställde sig positiv till förslaget varefter CRD höll ett möte med Air Ministry.⁷⁶ Mötet, som ägde rum den 6 september 1945 och där även den assisterande flygvapenchefen för teknisk forskning, A.C.A.S.(TR) samt D.of I. (S) medverkade, kom fram till två saker. Dels fattades beslut om att provisoriskt nedgradera säkerhetsklassifikationen för ett antal flygplanmotorer och andra flygprodukter. Dels kom man fram till att en ny kommitté som skulle handha tekniska säkerhetsklassifikationer skulle sättas upp under CRDs ordförandeskap, en kommitté som skulle ta över den tidigare R.T.Is göromål. Vid mötet framhölls även skillnader mellan att lämna ut information till pressen och till ett främmande land när det låg i brittiska intressen att förfara på det viset. CRD menade också att bara för att ett föremål förflyttades till den öppna listan så betydde inte det med automatik att det var fritt fram för andra länder att köpa föremålet eller licenstillverka detsamma.⁷⁷

Dagen efter, den 7 september 1945, skickade den assisterande flygvapenchefen för underrättelsearbete, A.C.A.S.(I), runt ett memo med förslag till framtida riktlinjer för frigivande av information, till CRD och flygvapenledningen. Dessa riktlinjer innebar bland annat att Air Ministry, flygministeriets, samtycke skulle inhämtas före preliminära förhandlingar om det som stod på 'part publication list' inleddes samt före det att förhandlingar inleddes rörande det som stod på 'open list'. Det var alltså ett system med tre säkerhetsnivåer och listor som hade diskuterats; secret (hemlig), part publication (begränsade) och open (öppna) listan.⁷⁸

Den 21 september 1945 kommenterade CRD memorandumet från den 7 september och menade att frågor om försäljningsförhandlingar med främmande makt var ett specifikt problem vilket denne inte ansåg att den nya kommitté som höll på att formeras skulle syssla med. Därefter upphörde diskussionen tills vidare om formerna för hur licens- och exportfrågor för flygmateriel ska se ut. Först den 7 februari 1946 sammanträdde den nyuppsatta *Technical Grading*

⁷⁶ The Air Ministry skulle kunna översättas med flygvapenministeriet och var det departement som handhade RAFs ärenden på samma sätt som the War Office och the Admiralty handhade den brittiska arméns respektive marinens ärenden. De fungerade som tre separata försvarsdepartement fram till 1964 då de slogs samman till ett enda försvarsdepartement, the Ministry of Defence. En av de främsta saker Air Ministry sysslade med var att utfärda specifikationer för flygplan som skulle konstrueras och byggas. Därefter fick brittiska flygplansindustrier bygga prototyper efter dessa, vilka sedan Air Ministry granskade och därefter eventuellt beställde och då också vanligtvis namngavs.

⁷⁷ tNA, FO 371/56812, 17 juni 1946, Skrivelse av G.S. Whittuck.

⁷⁸ Ibid.

Committee för första gången. Den upprättade då vissa enkla förhållningsregler om att kommittén återkommande skulle granska och säkerhetsklassificera ny utrustning och ompröva gamla bedömningar, liksom att frisläppa information för publicering. Sex subkommittéer sattes dessutom upp för olika typer av utrustning. CRD ville dessutom till protokollet tillägga att:

[...] the Sub-Committees in their grading and re-grading work should at all times allocate the lowest safe security grading for each item in order to benefit foreign sales.⁷⁹

En hel del omgradering hade då redan ägt rum sedan kriget. Även sedan de provisoriska besluten 6 september 1945 hade nya nedgraderingar gjorts, beslutade av berörda parter på Air Ministry och MAP i samförstånd. Exempelvis den 21 december då en hel rad gasturbinmotorer, jetmotorer, bland andra Rolls Royce *Nene* och de Havillands *Goblin*, sattes på öppna listan. En närmast samtida uttolkning var att:

The M.A.P. appear to have proceeded on the assumption that, once an engine had been placed on the Open List, there was no restriction on re-release of information about it to foreign countries, and that the firm were free to negotiate sales of licence to manufacture.⁸⁰

Men MAP kunde finna visst stöd i en skrivelse från Chiefs of Staff Committé, den högsta militärledningen med en representant från vardera försvarsslag, av den 10 november 1945 där olika länder delades in i de tre kategorierna A, B och C vilka gav tillgång till hemlig information i olika utsträckning. Kategori A fick reda på allt, kategori B fick tillgång till begränsat hemlig information och C slutligen till ingen klassificerad information alls.⁸¹ Det är dock oklart om MAP haft den skrivelsen i åtanke.

När jetmotorerna placerades på den öppna listan så arbetade samtidigt några kineser från det kinesiska flygetablissemangent hos Rolls Royce, vilket gjorde att de omgående fick reda på att motorerna, och då även licenser för tillverkning av desamma, frigivits. Och då Kina redan vid tidpunkten var inne i förhandlingar om lämpliga licensobjekt på flygmotorområdet så slöts i januari 1946 kontrakt om både köp av samt licens för tillverkning av *Nenemotorn* med Rolls Royce.⁸²

Slutligen finns G S Whittucks uttolkning av vad som hänt i september 1945. Han menar att regler och principer för frigivning av klassificerat material var relativt klara, men saker ”became blurred in subsequent month” i samband med den långa väntan på att uppsättandet av *the Technical Grading Committee* kom till stånd. Under tiden tvingades MAP och Air Ministry att skötta det hela temporärt och med ett något oklart ansvar, så föll en del mellan stolarna.⁸³

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid.

⁸¹ Ibid.

⁸² tNA, FO 371/56811, N9481, 3 juni 1946

⁸³ tNA, FO 371/56812, 17 juni 1946, Skrivelse av G.S. Whittuck.

Situationen med ett väldigt frikostigt frigivande av mycket avancerad flygteknologi, vilken dessutom inte varit helt genomtänkt och inte heller brett medvetandegjord inom den brittiska militära myndighetsstrukturen, uppdagas under våren 1946. Den blir då föremål för både diskussion och omprövning. Hela uppdagandet hänger även samman med att steg mot vad som sedermera ska bli kalla kriget tas.

Under hela 1946 pågick brittisk-sovjetiska handelsförhandlingar, vilka redan påbörjats under 1945. En sak som ryssarna intresserade sig för var flygplansmotorer. I februari 1946 diskuterades Bristols motor *Centaurus*, en kraftfull kolvmotor för propellerdrift om 3000 hk. Men i intern brittisk utrikesdepartementskorrespondens framförs den 7 februari 1946 den brittiske flygattachén i Moskvas synpunkt att ryssarna kanske inte vill slösa sina pengar på en kolvmotor då jetmotorer starkt är på frammarsch.⁸⁴ I början av mars 1946 diskuteras tillverkningslicens för Rolls Royce motor *Griffon*, också den en stor kolvmotor. Rolls Royce hör sig för hos Ministry of Aircraft Production den 6 mars efter att ha fått en förfrågan från den sovjetiska handelsdelegationen, om de ska fortsätta förhandlingarna just beträffande tillverkningslicenser. Rolls Royce nämner att det rör *Griffon* men även andra av bolagets motorer på den öppna listan; *Merlin* och jetmotorerna *Derwent* och *Nene*.⁸⁵ Mr Haynes på MAP förhör sig vidare med brittiska utrikesdepartementet, F.O., och med Mr Brimelow på Northern Department, varefter de båda ger Rolls Royce klartecken att fortsätta förhandlingarna om alla motorer på den öppna listan.⁸⁶

Relativt snart fick britterna dock kalla fötter när det började gå upp för dem att de hade ett försprång beträffande jetmotorer på ca fem år visavi Sovjet. Såldes de färdiga motorer till ryssarna beräknades försprånget krympa till tre år och såldes tillverkningslicenser så var försprånget bara ett år. Diskussionen gick sedan varm inom brittiska UD och andra berörda myndigheter såsom Deputy Chiefs of Staffs, Air Ministry och Ministry of Supply. Kunde man backa ur förhandlingarna med ryssarna om jetmotorerna? Skulle man? Och hur skulle det gå till?⁸⁷

I april och maj laborerade britterna med tanken att försäljning av motorerna skulle villkoras till ett reciprokt utbyte mot något annat, och då främst annat teknologiskt framstående. Men det sågs som litet opassande att blanda samman kommersiella transaktioner med Sovjetiska favörer. Att bara helt backa och inte sälja vare sig motorer eller tillverkningslicens till Sovjet bedömdes som problematiskt. Dels för att man på brittiskt håll ansåg att det skulle vara underligt och förnärmande att göra åtskillnad på ryssarna och andra och dels för att man me-

⁸⁴ tNA, FO 371/56809, N1763, 7 februari 1946, Från brittiske flygattachén i Moskva till FO i London

⁸⁵ tNA, FO 371/56809, 6 mars 1946, Mr Ormonde Darby Rolls-Royce till MAP och Mr Haynes

⁸⁶ tNA, FO 371/56809, N3427, 11 mars 1946, Mr Haynes, MAP, till Mr Brimlow, FO.

⁸⁷ tNA, FO 371/56811, N9481, minutes från 1 maj och 3 maj 1946, Sistnämnda är ett återgivande av diskussion som hållits vid ett DCOS möte den 1 maj, förstnämnda är riktlinjer för mötet.

nade att sålda licenser till Kina skulle göra att kunskaperna på den vägen ändå skulle kunna överföras till Sovjet. En central sak i hela frågekomplexet var hur man skulle förhålla sig till försäljning av färdigtillverkade motorer respektive till tillverkningslicenser för desamma.⁸⁸

*

Till sist var det Stafford Cripps, vilken varit Minister of Aircraft Production 1942–1945 och efter kriget tagit plats som utrikeshandelsminister i Attlees Labourminister, som gick ryssarna till mötes. I september 1946 slöts avtal om försäljning av 25 *Nenemotorer* och 30 stycken *Derwentmotorer*. Delegationen lyckades till och med få med sig de första motorerna direkt när de begav sig hem och kort därefter var Sovjetisk reverse-engineering och produktion av kopior igång.⁸⁹ Rolls Royce motor *Nene* var mer avancerad än någon av de motorer som vid tidpunkten fanns i brittiska stridsplan under serieproduktion. Ryssarna skulle komma att bygga in motorn i sitt jaktplan MiG 15, ett vid tiden toppmodernt och avancerat plan.

3.

Tecknandet av ett licenstillverkningsavtal mellan de Havilland Engine Company och Kungliga flygförvaltningen för jetmotorn *Goblin* ägde rum den 25 januari 1946.⁹⁰ Från flygförvaltningens sida hade man samtidigt gärna även velat få teckna avtal om den större motorn *Ghost* som var under konstruktion. Men det var inte något de Havilland helt kunde gå med på. Istället lämnades en försäkran, en slags option, i förordet till den skrivelse där licensavtalet presenterades:

As mentioned in the introduction to these proposals, a larger engine than the *Goblin* is already on test, and whilst it is appreciated that the Air Board would like licence proposals also for this engine, it is regretted that, as it is being developed primarily for the British Government, the Company are not, at the moment, in a position to submit such an offer. On the Other hand, it can be confidently anticipated that this engine will be released as soon as it has passed the development stage. Therefore, whilst at the moment no definite offer can be submitted, the Company will be very happy to put forward a proposal immediately release for the engine is obtained, and the terms would be, broadly speaking, similar in character to those proposed for the *Goblin* licence.⁹¹

⁸⁸ Se bla tNA, FO 371/56811, N9481, minute 18 maj 1946 av HA Caccia vid Northern Department, FO, och tNA, FO 371/56812, 29 juli 1946, Brev FO till Mr Musgrave, Ministry of Supply

⁸⁹ Hooker, Sir Stanley, *Not much of an Engineer*, (1984), s98

⁹⁰ Framförhandlandet av avtalet och mer om motorfrisläppandet behandlas i kapitel IV. avsnittet 'reaktionsdrift'.

⁹¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MAH 28:9, 1946

Enligt en uppföljningsrapport den 30 januari 1946 om konstruktionsläget beträffande projekt 1001 hos Saab skrev flygförvaltningens förbindelseingenjör vid Saab i Linköping, Samuelsson, att bolaget i början av januari fått bättre underlag om ”vikter, hållfasthet, dragkraft och installation för reaktionsmotor Ghost II”. Om det sammanhänge med informationen ett stycke längre ner i rapporten om att en representant för de Havilland besökt bolaget under januari är osagt, men troligt. Denne representant hade dessutom meddelat att han funnit ”åtkomligheten till reaktionsmotorn vara betryggande” vilket var av vikt då den fordrade översyn av brännkammaren var 30:de timme. En tid som dock firman avsåg förlänga ”avsevärt”. Uppenbarligen var man vid Saab och flygförvaltningen övertygade om att man i slutändan skulle komma att få tillgång till *Ghost*motorn, då konstruktionsarbetet helt inriktades mot densamma.⁹²

Den 1 mars 1946 fick flygvapenchef Nordenskiöld ett telegram från Sven Blomberg, de Havillands Sverigerepresentant, som meddelade att en ”partial release of ghost engines” var nära förestående. Detta skulle, enligt telegrammet, göra det möjligt att delge flygförvaltningen och Saab så pass mycket information att installationsarbete kunde sättas igång.⁹³

En månad senare, den 2 april 1946, hölls en särskild konferens om motorinstallationen i flygplan R 1001 där inte bara representanter för Saab och flygförvaltningen deltog, utan även installationsingenjör Cullen från de Havilland. Denne överlämnade fem installationsritningar över *Ghost* till Saab. En av dessa var dock närmast en experimentmotor med delat luftintag avsedd för ”provkörning i bock”. Därefter diskuterades motorns och motorinstallationens alla delar såsom brännare, upphängning, bränslesystem och startmotor. Mr Cullen meddelade även att en motorattrapp var disponibel för Saab vid de Havilland i slutet av maj.⁹⁴

Efter Mr Cullens besök hade flygförvaltningen den 8 april 1946 skrivit till de Havilland om en motorattrapp för *Ghost* och om en preliminär leveranstid för två kompletta motorer. Den 24 april kom ett relativt kortfattat svar från de Havilland Engine Co försäljningsdirektör Buckingham. Han lät meddela ”as you know” så var inte motorn fullt frigiven av den brittiska regeringen men att man från företagets sida gjort påståtningar för att få leverera motorattrappen. Även för att kunna sätta leveransdatum för hela motorer så behövde kontakt tas med regeringen.⁹⁵

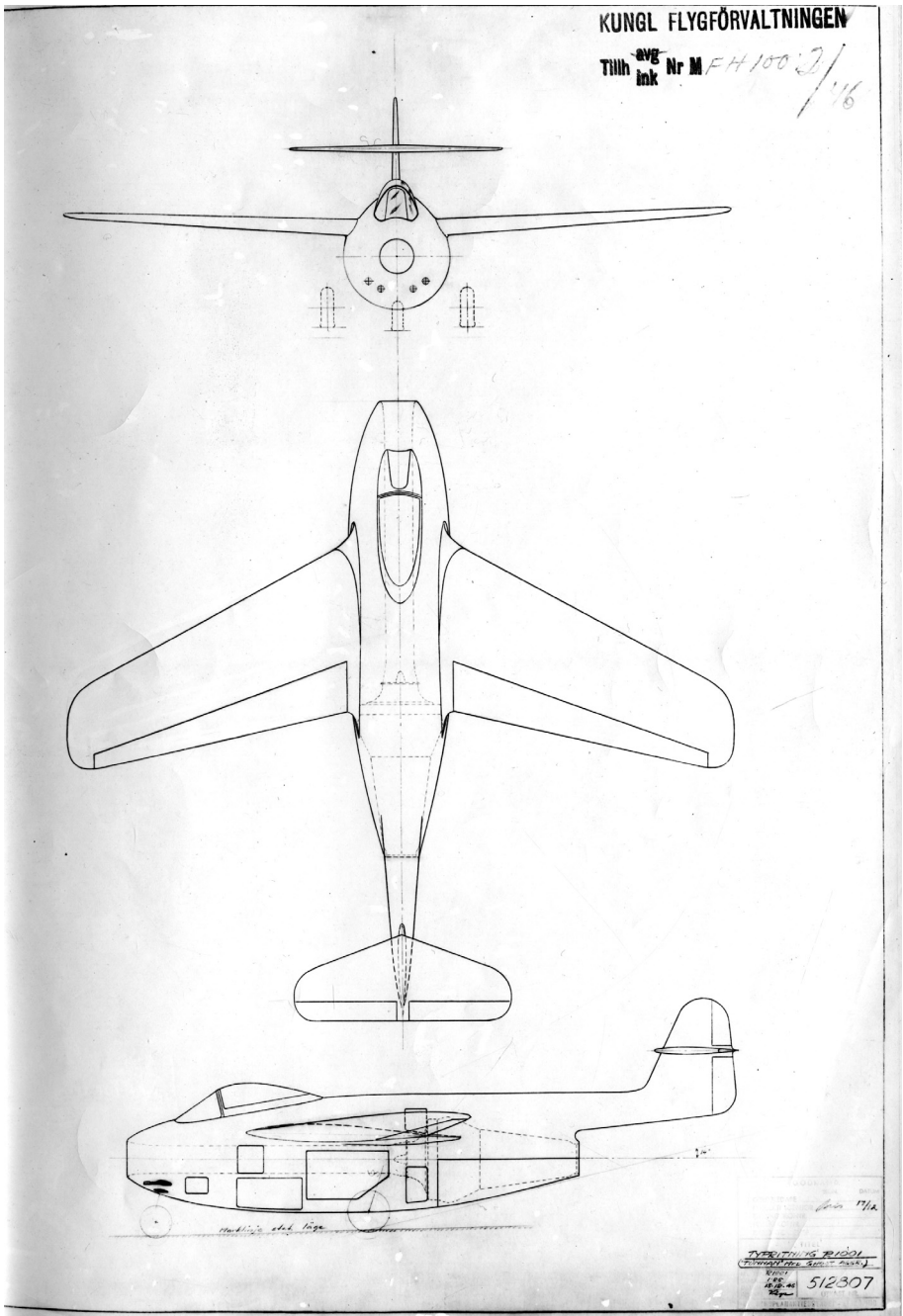
Under Cullens besök i Sverige och på Saab så hade ingenjör Brising ställt ett antal frågor till denne om motorn. Några av dessa frågor tog Cullen med hem till England och de andra medarbetarna på de Havilland Engine. Den 18 april kom svar brevlades till Saab. Första frågan till vilken Cullen hade ett svar rörde

⁹² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:10, 1946, Uppföljning av konstruktionsläge projekt R 1001 den 30 jan 1946

⁹³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MOH 346:15, 1946

⁹⁴ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MOH 100:16, 1946

⁹⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MOH 348:2, 1946, De Havilland till FF 24/4 1946, vari även FFs brev till de Havilland av den 8/4 refereras



Ritning nr 512807 över Saab projekt 1001, påskrift: "typritning R1001".

luftintaget på Ghostmotorn och om detta kunde minskas. De Havillands aerodynamiker hade nu kommit fram till att det kunde minskas i mynningen till 20' för att därefter öka igen till 23' som insidesdiameter. Nästa fråga rörde möjligheterna att använda motorfläkten för att ventilera kabinen. Cullen meddelade att det fanns en baksida med ett dylikt förfaringssätt, nämligen att om man ville använda metanoltillsatser i bränslet vid vissa tillfällen för att få en extra skjuts, tex vid lyft och luftstrid, så riskerade man att få in giftiga ångor i kabinen. Återstående frågor gällde om instrumenteringen i kabinen borde gummimonteras, svaret var nej, när motortrappen kunde erhållas – trolig leverans om två månader samt om motorvikten inkluderade dess stjärtbit, vilket den gjorde.⁹⁶

På Saab hade man hoppats få motortrappen från de Havilland i början av maj 1946, men den anlände först den 18 juni⁹⁷ efter att Saab den 8:e informerats att den samma dag avgick från England med S/S *Suecia*.⁹⁸

I slutet av september 1946 visste Saab mer exakt när de behövde de första kompletta *Ghost*motorerna för prov. En första motor önskade de till 1 maj 1947 för ”kontroll av installationsritningar”. Motorn skulle sedan runt 1 juli 1947 monteras in i det första provplanet. Därefter behövdes en motor i månaden för övriga tre provplan.⁹⁹

projektets vidare etapper

Utvecklingen av ett nytt stridsflygplan innefattade vid 1940-talets mitt sju etapper, åtminstone såg Saab det så. Dessa var etapp noll, forskning, ett, projekt, två, konstruktion och tillverkning av provflygplan, etapp tre, utvärdering och ändringar i provplanet, etapp fyra, serieunderlag, etapp fem, att serieverktyg konstrueras och tillverkas för att påbörjande av serieproduktion kan ske, samt slutligen etapp sex, att apparattillverkning genomförs.¹⁰⁰

Enligt den preliminära planering som Saab tillsammans med flygförvaltningen dragit upp skulle etapp ett ha avslutats till den 1 juli 1946. Emellertid gick inte detta. I ett brev till flygförvaltningen den 20 juli förklarade Sven Otterbeck vid Saab detta utifrån fem faktorer. Den första faktorn var att bolaget skulle ha behövt plöja ner 18.000 timmar på konstruktionsarbete enligt planen men bara lyckats åstadkomma 12.788 timmar till den första juli pga personalbrist. Den andra faktorn var att motortrappen hade anlant en och en halv månad för sent från de Havilland, den tredje att provflygning med det ombyggda Safir-

⁹⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 100:24, de Havilland till Saab, 18 april 1946

⁹⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:4, Saab till FF, 20 juli 1946

⁹⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MOH 100:37, brev Saab till FF 12/6 1946, som bilaga Sven Blomberg (de Havillands representant i Sverige) till Saab i Linköping 8 juni 1946, *Betr. Ghost Mockup*

⁹⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MOH 348:3, Saab till FF, 27 sept 1946, *Fpl 29. Leverans av motor typ de Havilland Ghost II (RM VI)*

¹⁰⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MAH 29:117, Saab till FF, 27 november 1947, *Typkostnader för fpl 29*

planet för pilvingarna, fpl 201, inte skett som beräknat den 20 juni utan skulle äga rum 21 augusti. Därtill var vindtunnelförsöken försenade, faktor fyra, och som en femte faktor tog Otterbeck upp att specifikationen inte godkänts förrän tre veckor för sent, vilket i mycket berott på att ”väsentliga ändringar i förhållande till den preliminära specifikationen införts” av flygförvaltningen. Saab tog alltså mer eller mindre på sig tre av punkterna men lastade även över ansvar för förseningen på de Havilland och flygförvaltningen. Saab pekade också på att vindtunnelproven utvisat att vingen måste förses med slots vilket skulle komma att kräva ytterligare konstruktionstid. De avslutade dock brevet i en mer hoppfull ton med att peka på att vissa saker som tillhörde etapp två hade de redan hunnit påbörja.¹⁰¹ Flygförvaltningens svar lät inte vänta på sig. Två dagar efter att de mottagit brevet svarade de relativt syrligt att de få timmarna Saab lyckats lägga på projektet ”torde bero på fördelningen av konstruktörer mellan Edra egna projekt SAAB 90 och SAAB 91 samt KFF projekt 1001 och 21 R”. Förvaltningen menade också att orsakerna till att specifikationen försenats huvudsakligen låg hos Saab själva hänvisandes till ett bifogat tidsschema, en kronologi, över specifikationens tillkomst. Dessutom skulle inte motorattrappen ha behövts förrän senare. Slotsen Saab talade om fanns hos närmast alla flygplanstyper med pilvingar, de hade funnits med i diskussionerna från början och förvaltningen hade återkommande pekat på att de skulle ingå. Brevet avslutades med att etapp två fick påbörjas den 1 augusti men inte debiteras ”förrän bindande offert föreligger från Eder”. Från och med den här skrivelsen började planet också betecknas som flygplan 29.¹⁰²

I september 1946 hade arbetet på etapp två delvis påbörjats och i oktober inkom Saab med ett försök till kostnadsberäkningar av i huvudsak just den etappen, vilka efterfrågats. Skrivelsen i oktober meddelade att programmet för fortsättningen var pressat, vilket får sägas förutskicka att ytterligare förseningar kunde vara att vänta, och framför att Saab hoppades att det första provplanet typ 29 skulle kunna lyfta vid nyåret 1947-48. Etapp två var nu i oktober i full gång och etapp tre beräknades påbörjas vid mitten av 1947.¹⁰³

Provflygplan 201 som skulle testa pilvingen flög för första gången den 24 augusti 1946, och höll därmed den förskjutna tidtabell Saab angivit i juli.¹⁰⁴ Vindtunnelförsök vid KTH genomfördes också under 1946 och därefter skisade Saab på ett program för test i höghastighetstunnel i England.¹⁰⁵ Bolaget stötte sedan på flygförvaltningen för att ett sådant program skulle genomföras, vilket också syntes bli verklighet hos Royal Aeronautical Societies höghastig-

¹⁰¹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:4, Saab till FF, 20 juli 1946, *Fpl typ R 1001*

¹⁰² KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:7, FF till Saab, 24 juli 1946, *Fpl typ (1001) 29*.

¹⁰³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:19, Saab till FF, 4 september 1946, och MAH 29:35, Saab till FF, 8 oktober 1946 och MAH 29:40, Saab till FF, 15 oktober 1946 och MAH 29:44, Saab till FF, 19 oktober 1946

¹⁰⁴ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 100:48, *Första provflygning fpl 201*

¹⁰⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:78, FF till Saab, 22 november 1946, *Fpl 29*.



Ritkontoret vid Saab i Linköping 1946.

hetsanläggning under 1947. Dock dröjde resultaten och RAE hade inte hörts av i december 1947.¹⁰⁶

Saab kom en bit in i 1947 med ett förslag till flygförvaltningen. Bakgrunden var att flygförvaltningen återigen aktualiserat frågan om tillverkning av de Havillands plan *Vampire* i Sverige för att kunna få flygplansleveranser redan i början av år 1949. Saab genom Sven Otterbeck föreslog nu istället att bolaget skulle tillverka en förenklad version av flygplan 29 kallat 29 A.¹⁰⁷ Brevet fortsätter med vad som får beskrivas som en försäljningsargumentation:

De erfarenheter i konstruktionsarbetet, som vi numera vunnit, ha gjort att vi företagit väsentliga förändringar för genomförande av en nykonstruktion. Dessa nya metoder ha tillämpats vid konstruktionen av vårt fpl 90 Scandia och ha givit mycket gott resultat. Med stöd härav våga vi tro att projektet 29 skall kunna genomföras med ett gott resultat och att sådana förseningar som tidigare förekommit icke behöva uppträda. Vi ha förstärkt vårt beräkningskontor och inrättat en utprovningsavdelning, som förfogar över med reaktionsflygplan förtrogen personal och är utrustad med modernaste mätinstrument.¹⁰⁸

Det som skulle förenklas var skevroderstyrningen, att skevroderautomat utgick, tryckknappsmanövrering av landställ istället fick en äldre variant med spak, enklare kastbara bränsletankar, vanlig antenn, det elaborerade kabintryckssystemet förenklas, raketställen blev fasta och så även att hastigheten fick begrän-

¹⁰⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:128, Fpl 29. Uppföljning den 11 december 1947.

¹⁰⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:23, Saab till FF, 26/2 1947, *Förenklad version av fpl 29, kallad 29 A*.

¹⁰⁸ Ibid.

sas till Mach 0,80 när stabiliteten inte kunde garanteras då flygproven med provplanet inte skulle hinna avslutas innan serietillverkningsunderlaget måste vara klart. Saab önskade få diskutera tillverkning av fpl 29 A med flygförvaltningen utifrån de presenterade tankarna.¹⁰⁹ Någon diskussion blev det inte. I ett kort brev konstaterar flygförvaltningen genom sin chef Nils Söderberg att motorn *Ghost* ännu inte var fullt utprovad hos de Havilland, att man ännu inte heller hade slutit licenstillverkningsavtal med svensk part och att SFA, där den ska tillverkas, inte skulle påbörja serieleverans förrän vid årsskiftet 1949-50.¹¹⁰ Därtill fortsätter förvaltningen:

Vad beträffar i Eder skrivelse anförda synpunkter i övrigt har Ni, enligt FF uppfattning, avsevärt underskattat de med flygplanstypen förenade svårigheterna. [...] FF ifrågasätter även, huruvida de av Eder angivna förklingarna verkligen kunna medföra en sådan minskning av konstruktionsarbetet, att tid kan vinnas.¹¹¹

Flygförvaltningen och Söderberg avslutar brevet med att de med ”hänvisning till ovan angiva förhållanden [...] icke kan godtaga Edert förslag”.¹¹²

Vid slutet av oktober 1946 kunde flygförvaltningens förbindelseingenjör vid Saab i Linköping meddela Stockholm att inget framkommit ”som tyder på att någon allvarlig försening föreligger”, men att vissa problem med att få fram personal för konstruktion, hållfasthetsberäkning och prov verkade finnas.¹¹³ Inte heller i slutet på januari 1947 fanns någon allvarlig försening. Däremot visste förbindelseingenjören nu att meddela att ”hållfasthetsprov och funktionsprov bedömes dock bli försenade 1½ månad pga personalbrist”. Kanske skulle inte tiden för den första provflygningen kunna hållas.¹¹⁴ Vid mitten av mars hade dock ”ytterligare förseningar uppstått”. Proven var nu tre månader försenade och det hade ”återverkat på konstruktionsarbetet, vilket i sin tur fördröjt tillverkningen”. Därtill krånglade leveranserna av bland annat specialmaterial och apparater. En del av det som påverkade personalbristen vilken försenade proven visade sig vara inkallelser till militära rep-månader.¹¹⁵ I maj hade förseningarna ökat ytterligare. Värst var det vid hållfasthetsprov och apparattillverkning där förseningen nu var 3 och 2 månader. Förbindelseingenjören menade att ”därest förseningen icke kan inhämtas inom de närmaste 6 månaderna bli bestämmande för provflygningsdatum”.¹¹⁶ Mot slutet av 1947, i december, räknade man

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:27, FF till Saab, 5/3 1947, *Förenklad version av fpl 29*

¹¹¹ Ibid.

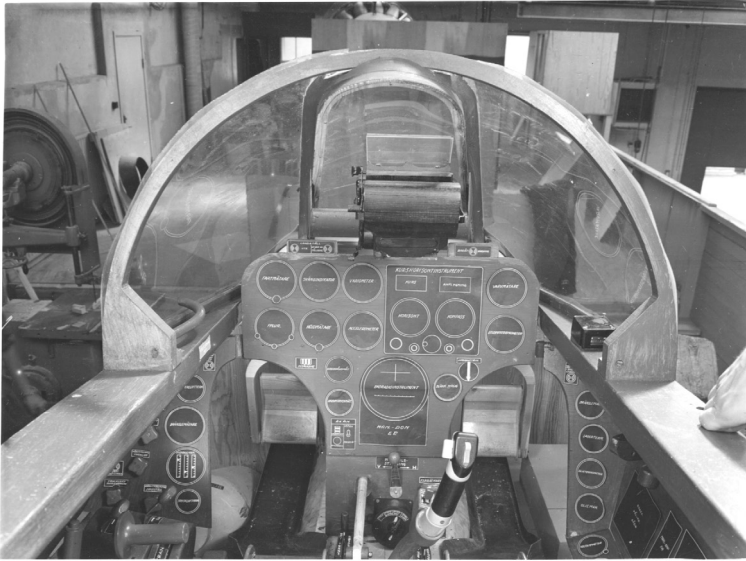
¹¹² Ibid.

¹¹³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MFH 29:53, *Uppföljning, konstruktionsläge fpl 29 den 29.10 1946*

¹¹⁴ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:13, *Fpl 29. Uppföljning den 31 januari 1947.*

¹¹⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:43, *Fpl 29. Uppföljning den 21 mars 1947.*

¹¹⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:59, *Fpl 29. Uppföljning den 23 maj 1947.*



Projektattrapp RJ 1001. Förarrum bakifrån

31369



Projektattrapp RJ 1001. Förarrum H sida

31370

Projektattrappen till förarrummet på projekt 1001 1946.

vid Saab nu med att det första provflygplanet, 29001, skulle kunna överlämnas till flygförvaltningen för besiktning den 15 maj 1948. Bolaget hade däremot inte till följd av förseningarna av provplanet ännu ändrat, förskjutit, det preliminära serieprogrammet.¹¹⁷ Serieleveranserna beräknades påbörjas 1950, och under det året ske med 50 plan för att därefter stegra leveranstakten till 125 plan året efter, allt enligt en i november av Saab översänd leveransplan.¹¹⁸

En del i varför projektet försenas som låg utanför Saabs kontroll var leveransen av *Ghost* motorer för installation i provplanen. Det var flygförvaltningen som framförhandlade leverans av dessa med de Havilland och brittiska myndigheter. Därifrån försenades de. Vid årsskiftet 1946-47 ville flygförvaltningen höra om Saab kunde vänta ytterligare än de tider som gjorts upp om en motor 1/8, en 1/10, en 1/11 och en fjärde 1/12 1947. Bolaget gick delvis med härpå i februari 1947 och konsumerade då en hel del av de mycket knappa marginaler bolaget meddelat sig ha i oktober 1946.¹¹⁹

Kamp stod också återkommande mellan flygförvaltningen och Saab om kostnaderna för utvecklingsarbetet. Från ämbetsverkets sida ville man helst träffa överenskommelser på förhand för de olika tydligt definierade momenten och delarna samt få klara offerter. Därtill ville förvaltningen att diskuterade åtgärder i projektet skulle vidtas tämligen omgående av Saab för att i möjligaste mån förhindra förseningar, utan att beställningar och dylikt skulle inväntas av bolaget. Saab å sin sida ville inte binda sig för saker som de såg som mycket svåra att på förhand beräkna, vilka också tenderade att bli ändrade. Samtidigt ville bolaget ha betalt fortlöpande för de kostnader de upparbetat.¹²⁰

jämförelser

Att Saab såg ut att lyckas konstruera och bygga ett jetjaktflygplan med god prestanda var i sig ingen garanti för att planet skulle beställas av svenska flygvapnet. I varje fall inte i någon större serie. Alla de beställningar av plan typ de Havilland *Vampire* som placerats i England efter kriget visar i handling, liksom en del uttalanden och formuleringar i skrivelser från flygvapnet, en relativt osentimental hållning i förhållande till svensk flygplansindustri. Flygvapnets främsta prioritet var att få så bra materiel som möjligt, och i så stor kvantitet som möjligt kanske ska tilläggas. Stormakternas materiel tenderade också, med

¹¹⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 29:128, *Fpl 29. Uppföljning den 11 december 1947.*

¹¹⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MAH 29:102, Saab till FF, 6/11 1947, *Flygplan typ 29, serieleverans*

¹¹⁹ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MEH 29:9, Saab till FF, 5/2 1947, *Fpl 29. Leveranstider*

¹²⁰ Se exempelvis KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1946, MAH 29:68, Saab till FF, 12 november 1946. Då i november 1946 såg sig Saab ha hittat ett nytt argument. De hade upparbetat interna kostnader på 3,5 miljoner kronor som de ville ha beställningar på. De skriver "Vi vore ytterligt tacksamma att snarast möjligt få beställning på alla hithörande arbeten. Detta är nu så mycket mera aktuellt som det kan komma att visa sig att det nyligen tecknade avtalet med Sovjetunionen kan medföra svårigheter för verkställandet av de arbeten som avsetts för Flygvapnets program."

de stora forskningsresurser som fanns där, att vara mer framstående. Frågan var mest om dylik materiel var tillgänglig, om de behagade sälja den senaste materielen. När det gäller Storbritannien får svaret på den frågan under de närmaste efterkrigsåren betraktas som ett ja. Beträffande USA var det mer tveksamt, där fanns vissa frågetecken av politisk art. Oavsett detta, kan en internationell jämförelse med likvärdiga och någorlunda samtida alternativ till Saab typ 29 vara på sin plats. Av särskilt intresse är då vilka de eventuella brittiska alternativen var, men även att betrakta de produkter som föregick vad vi kan kalla andra generationens jetplan, nämligen tyska experimentplan från krigets slutskede.

1.

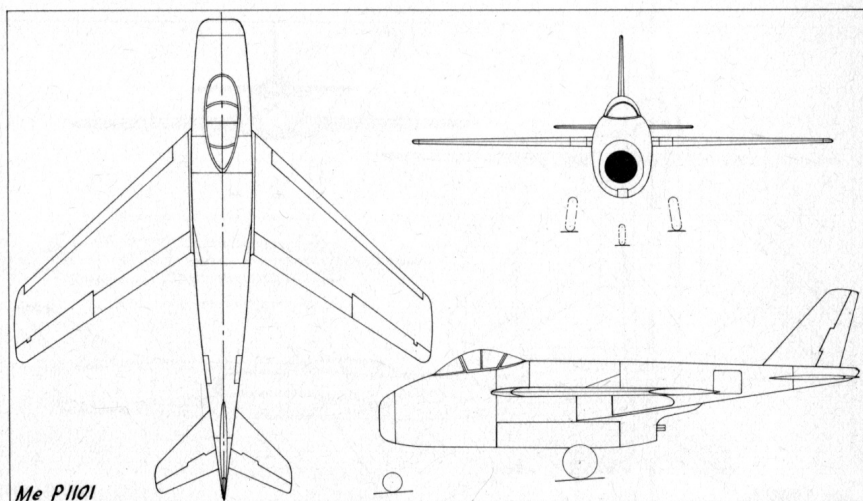
När uppgifter om Heinkel-Hirth turbojetmotor 109-011, en kraftfullare jetmotor av andra generationen, började sippra ut till de andra tyska flygplanstillverkarna blev de intresserade. Både Messerschmitt och Focke-Wulf började 1943 skissera på enmotoriga jaktplan med bättre prestanda än Messerschmitt Me 262. Året efter började problem göra sig gällande med de befintliga jetmotorer som började nå operativ tjänst, särskilt vid flygning på hög höjd. Oberkommando Des Luftwaffes (OKL) menade därför att ett bättre jetjaktplan var av nöden och en tävling initierades mot slutet av 1944 av chefen för de tekniska flygrustningarna, överste Siegfried Kneymeyer. Utgångspunkten i specifikationen var bland annat nämnda Heinkel-Hirth motor, att planet skulle kunna operera upp till 14.000 meters höjd samt ha en hastighet på ca 1000 km/h. I februari 1945 hade åtta projektförslag inkommit från olika firmor. Mest lovande för att sätta i produktion ansågs ett av Focke-Wulfs två projekt vara tätt följt av ett av Messerschmitts tre projekt. I mitten av mars 1945 valdes Focke-Wulf projektet ut för projektering och tillverkning och gavs beteckningen Ta 183.¹²¹ Projektet kom emellertid inte så långt då alla lämpliga fabriker intagits av allierade trupper i april så inget exemplar kom att tillverkas.¹²² Messerschmitt däremot hade på företagets eget initiativ påbörjat konstruktionen av projekt P.1101 redan i juli 1944 vid sin anläggning i Oberammergau. Ett provplan var 80% färdigt när man under våren 1945 var tvungen att evakuera, varvid det togs med till tyrolerbergen.¹²³

Messerschmitt P.1101 hade luftintag i nosen av pitot typ, kroppsformen var något tunnlik med en stjärtbom ovanför motorutblåset och projektet var tänkt att ha en tryckkabin. De något ovan midmonterade vingarna var pilformade med möjlighet att på marken reglera bakåtsvepningen mellan 35° och 45°. Tävlingsförslaget hade en 40 bakåtsvepning. Vingarna var uppbyggda av stålror, träribbor och segelduk. Skyddsplattor skulle ge föraren skydd mot 12.7 mm ammunition framifrån och 20 mm ammunition bakifrån. Den nosmonterade beväpningen bestod av antingen två eller fyra MK 108 automatkanoner. Tre

¹²¹ Smith, J.Richard, och Anthony, L. Kay, *German aircraft of the Second World War*, (1972), s 618

¹²² Ibid., s 626ff

¹²³ Ibid., s 622f



Ritningskiss av Messerschmitts försöksplan P.1101

bränsletankar om totalt 1565 liter var placerade bakom cockpit strax ovan vingarna.¹²⁴

I tyrolerbergen upptäcktes dock provplanet av amerikanerna, vilka monterade ned det och skickade det tillsammans med ett omfattande ritningsmaterial de samtidigt kom över hem till USA. Där levererades det omgående till Bell Aircraft Corporation för undersökningar. Planet kom bland annat att stå modell för Bell X-5.¹²⁵

Då Messerschmitt P.1101 företer många likheter med Saabs projekt R1001, och då planet tidsmässigt föregår Saabs projekt med mer än ett år har en undran väckts om inte man möjligtvis i Sverige kan ha tagit del av det tyska projektet? Funderingarna förstärks av vissa uppgifter flygförvaltningschef Nils Söderbergs presenterar i sin memoarbok. Heinkels försäljningschef Lammerz skulle i samband med det tyska sammanbrottet ha lyckats fly undan de Sovjetiska styrkorna och tagit sig till Sverige, varvid han sökte upp Söderberg i Stockholm. Där skall han ha erbjudit denne ritningar på Heinkel He 162 *Volksjäger* med motor He 011. Motoruppgiften gör det hela än mer intressant då detta inte är den motor He 162 normalt framdrevs med, utan den kraftfullare motor de tyska tävlingsförslagen utformades för. Söderlund avrundar sin korta framställning om detta med att "[a]v hänsyn till ockupationsmakterna kunde vi inte reflektera på erbjudandet."¹²⁶ Förutom dessa relativt lösliga indicier har denna undersökning inte stött på något som indikerar någon som helst kontakt med de tyska experimentplanen och särskilt Messerschmitt P.1101 för svenskt vidkommande. De tyska forskningsresultat rörande pilvingar Frid Wänström fick med hem från Schweiz i november 1945 är den enda dokumenterade insatskomponenten i

¹²⁴ Ibid.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ Söderberg, (1971), s 338

Saabs projekt 1001, om än en oerhört betydelsefull sådan. Det är istället mycket som talar för att orsaken till att projekt 1001 företer likheter med Me P.1101, F86 Sabre och MiG 15 är att givet motors styrka och den aerodynamiska utvecklingen vid tiden så var ett dylikt utseende att föredra. En ytterligare sak som talar för detta är att närmast samtliga av de tyska tävlingsbidragen från februari 1945 är väldigt snarlika. De efterkrigstida planen är heller inte så lika bortsett från det yttre, exempelvis har Saab typ 29 en rak luftkanal genom planet som föraren sitter närmast grensle över, medan *Sabre* och MiG:s luftkanal delar sig runt flygföraren.

2.

F-86 *Sabre* spårar sin historia tillbaka till två amerikanska projekt men även till tyska forskningsresultat. Det ena projektet var för ett hangarfartygsbaserat plan för amerikanska flottan och det andra ett projekt för amerikanska arméns flygvapen, USAAF.

North American Aviation påbörjade projekt XFJ-1 sent under 1944 för ett plan flottan ville ha i samband med invasionen av Japan planerad till maj 1946. Det var ett lågvingat plan med luftintag av pitot typ i nosen för genomgående rak luftström med raka vingar som man skissade på.¹²⁷

North American tecknade i maj 1945 kontrakt med arméflyget om ett dagjaktplan som skulle ha en topphastighet om 660 mph (965 km/h) och kunna nå höga höjder benämnt XP-86, som ska uttydas eXperimental Pursuit, vilket skulle tillverkas i tre prototyper.¹²⁸ För att få upp hastigheten på planet valdes en slimmad flygplanskropp och tunna vingar, sistnämnda tillgrepp ju även Saab. Emellertid lyckades man inte få upp farten dit man önskade.

Vid krigsslutet samlade amerikanska *Air Materiel Command* in data från det besegrade Tysklands flygsektor. Däribland material om pilvingar. Informationen överfördes först till Boeing och därifrån fick North Americans chefsaerodynamiker Ed Horkey kännedom om uppgifterna.¹²⁹ Uppgifter gör även gällande att North American fick ingående kännedom om Messerschmitts avancerade projekt.¹³⁰ I juni 1945 introducerade NA pilvingar som ett parallellt oberoende utvecklingsspår i projekt XP-86 och i augusti, efter att erhållit goda vindtunneltestresultat, så valdes dessa för projektet och USAAF övertygades om konstruktionens fördelar varpå man erhöll särskilt utvecklingsanslag anslag för just pilvingeutvecklande. Övergången till pilvingar skulle fördröja projektet med sex månader, något som dock USAAF var införstådda med. Pilvingen kom att bli 35°. ¹³¹

Den 1 oktober 1947 lyfte XP-86 prototyp 45-59597 för första gången vid Muroc Army Air Field för en provflygning. Den tänkta 10 minuters flygningen

¹²⁷ Curtis, Duncan, *North American F-86 Sabre*, (2000), s 8

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ Ibid., s 8-10

¹³⁰ Loftin, Laurence K., *Quest for performance: the evolution of modern aircraft*, (1985), kap 11.3, s 1

¹³¹ Curtis, (2000), s 8-10

blev till 40 minuter i luften då hjulinfällningen krånglade.¹³² Leverans av den första XF-86¹³³ till det i september 1947 nyuppsatta amerikanska flygvapnet, US Air Force, ägde rum 3 december 1948. När planets serietillverkning påbörjades byttes motorn ut från GEs axialkompressorjetmotor J35, till den kraftfullare J47, också den från GE, som hade samma mått och gav planet en hastighet av 1086km/h. Det 11,4 meter långa planet mätte 11,3 meter mellan vingspetsarna och vägde 5046 kg olastat.¹³⁴

3.

Den sovjetiska flygplansindustrin var även den påverkad av den tyska forskningen genom vid krigsslutet beslagtagna materiel och en del tyska ingenjörer. Bland annat kom man över experimentskisser som Focke-Wulf Ta 183 vilken sägs ha inspirerat men inte kopierats, och experimentprodukter som Heinkels axialkompressormotor HeS-011. Sistnämnda försökte man fullborda utvecklingen av, dock med klen resultat.

Istället kom ryssarna att införskaffa brittiska motorer, såsom ovan berörts i samband med motorn till Saab projekt 1001, sedermera typ 29. Rolls Royce motor *Nene* var den mest avancerade och kraftfulla jetmotorn den sovjetiska handelsdelegationen fick med sig, en centrifugalkompressor med en thrust om 2270kg. Efter reverse-engineering började den tillverkas i Sovjet som Klimov RD-45.

Den 15 april 1947 utfärdade Högsta Sovjet dekret nr 493-192 vari Mikoyan OKB beordrades bygga två prototyper för ett nytt jetjaktplan. Enligt dekretet skulle en första flygning äga rum i december samma år. Då tiden var knapp föll man tillbaka på en tidigare design, MiG 9, vilken man utrustade med den nya *Klimov* jetmotorn (RR *Nene*) och pilvingar. Prototypen, I-310, midvingat plan med 35° pilvingar och en fart om 1040km/h utvärderades mot förslag från andra sovjetiska tillverkare varpå det utvaldes för tillverkning. Ett första tillverkningsexemplar flög i december 1948 och redan året efter kom flygplanet ut på förband som MIG 15. Det 10,1 meter långa planet mätte 10,1 meter mellan vingspetsarna och vägde 3580 kg olastat.¹³⁵ Således något mindre än amerikanska F-86 *Sabre* och även mindre än Saab 29 med sina 11 meter i längd, 10,2 mellan vingspetsarna och 4845 kg tomvikt.

4.

Den brittiska biltillverkaren Rover engagerades 1941 för att tillverka Frank Whittles jetmotor W2. Men redan 1942 stod det klart att Rover hade problem med denna tillverkning och produktionstempot var lågt. Detta fick Air Ministry att som en lösning låta konstruera ett plan för endast en motor till skillnad från Gloster *Meteors* två. Specifikation E.5/42, där E stod för experimental, utfär-

¹³² Ibid., s 11f

¹³³ XF ska uttydas eXperimental Fighter, en beteckning planet erhållit 1 juni 1948.

¹³⁴ Curtis, (2000), s13ff och Gunston, Bill, *Fighter*, (1997), s 56

¹³⁵ Gordon, Yefim, *Mikoyan-Gurevich MiG-15*, (2001), passim

dades. Dock kom motortillverkningen av Whittles W2 att istället övertas av Rolls Royce varför behovet av det enmotoriga planet bortföll. Åtminstone i Air Ministrys ögon. Men Gloster som påbörjat designarbetet på ett dylikt plan, projektet kallat *Gloster GA.1*, fortsatte detta på egen hand med tanken att istället utrusta planet med en motor från de Havilland. 1944 började däremot Air Ministry att planera för en efterträdare till Gloster *Meteor* men utrustad med Rolls Royce nya, större jetmotor *Nene*, och specifikation E.1/44 utfärdades. Gloster omarbetade nu sitt projekt GA.1 för att möta specifikationerna och kom fram med projektet *Gloster GA.2*, för vilka de erhöll kontrakt på att bygga tre prototypplan. Dessa var inte färdiga förrän ett bra tag efter krigsslutet och gjorde en första testflygning i mars 1948. Planet hade delade luftintag i flygkroppen och vingar med rak framkant mot kroppen fram och sluttande bak. När programmet avbröts 1949 hade endast två av de tre prototyperna färdigställts till flygbart skick.

Projektets förutsättningar liknar i mycket Saabs projekt 1001. Projekterat 1944 som ett enmotorigt plan för en kraftfullare jetmotor av den andra generationens serietillverkade dito och likartat i storlek. Men *Gloster GA.2* hade varken ett centralt luftintag eller bakåtsvepta vingar.

En specifikation till ännu ett projekt utfärdades 1944 för konstruerandet av ett jaktplan utrustat med Rolls Royce *Nene* jetmotor, E.10/44. Projektet var avsett som en interimslösning för ovan omtalade ersättaren för Gloster *Meteor*, *Gloster GA.2*. Supermarine tog sig an uppdraget och konstruerade ett plan med utgångspunkt från sitt propellerdrivna jaktplan Supermarine *Spitful* vilket var tänkt som en efterträdare till den berömda *Spitfiren*. Royal Air Force visade sig mycket snart ointresserade av planet som avfärdades. Supermarine vände sig då till brittiska flottan med projektet i en marinanpassad tappning. En prototyp av planet som senare kom att heta Supermarine *Attacker* provflög i juli 1946. Det lågvingade planet med raka vingar led av en massa undermåligheter, bland annat hade man behållit hjulpositionerna från *Spitfiren* med två framhjul och ett stjärthjul för att slippa omarbete verktyg och produktionsprocess, vilket gjorde planet mycket svårt att landa på hangarfartygsdäck. Trots att planet inte var lyckat började det serietillverkas, om än i en begränsad serie med totalt 183 byggda, och introducerades i tjänst i augusti 1951 för att tas ur brittisk tjänst endast tre år senare. Ur Supermarine *Attacker* utvecklade även företaget ett annat jaktplan, men nu med bakåtsvepta vingar. Utifrån specifikation E.41/46 och Supermarine *Attacker* konstruerades först prototyp *Type 510* som provflögs de sista dagarna i december 1948. Litet över ett år senare, i mars 1950, flögs också prototyp *Type 528*, som omarbetades först till *Type 535* och sedan till *Type 541*. I sistnämnda byttes RR *Nenemotorn* ut mot en tidig version av RR *Avon* kallad *AJ.65*, utan att modifiera flygkroppens formen till den nya motorns mindre storlek. Planet, som fått namnet Supermarine *Swift*, omarbetades som synes mycket vilket skulle fortsätta med hela sju produktionsvarianter trots att totalt endast 197 plan byggdes. Planet blev aldrig riktigt lyckat och dess väg

kantades av olyckor, incidenter och tillkortakommanden. När Hawker *Hunter*, som byggdes i tio gånger så många exemplar, introducerades vid förband 1956 drogs *Swift* in som jaktplan vid RAF efter bara två års tjänst. Dock var planet det första med bakåtsvepta pilvingar att tas i tjänst av Royal Air Force.

Under hösten 1944, när information om Rolls Royce nya jetmotor B.41 som kom att bli *Nene* började sippra ut, inledde flygplanstillverkaren Hawker samtal med MAP om att kanske försöka inkorporera den motorn i ett annat redan pågående jaktplansprojekts flygplanskropp. I december inlämnades ett mer detaljerat förslag kallat P.1040 vilket mottogs positivt av Air Staff och även Admiralty och bolaget gick vidare med bland annat motorinstallationsförberedelser tillsammans med Rolls Royce. Projektet rullade vidare in under 1945. I oktober när ett mer färdigt förslag förelåg och det var dags att bygga en prototyp, hade Air Staffs intresse svalnat då tvivel uppstått om planet verkligen var ett steg framåt i jämförelse med Glosters *Meteor* IV. Planet utvecklades därför till att bli enbart ett marinplan efter specifikation N.7/46 vilken utfärdades för detsamma, där N står för Naval. En prototyp av det mellanvingade planet med raka vingar och både delat luftintag och luftutgång vid vingroten flög första gången i september 1948 och ett första seriebyggt plan, då det även sedan en tid namngivits som *Sea Hawk*, flög i november 1951.

Ur projekt P.1040 växte även ett annat projekt fram. I oktober 1945 skickade Hawker in skissen på en variant med bakåtsvepta pilvingar och utrustat med en raketmotor vilken de kallade P.1047 och som kom att mötas med intresse av RAE. Raketmotoridén lades på is pga av brist på raketkandidater men diskussioner fortsatte med de olika flygmyndigheterna vilka resulterade i att specifikation E.38/46 utfärdades i slutet av 1946. Projektförslag för planet, nu kallat P.1052, insändes av bolaget i mars 1947 och godkändes i maj varefter konstruktion av två testplan vidtog. Projektets styrka låg i den bakåtsvepta vingen som beräknades lutas 35° bakåt vilket gjorde att planets hastighet beräknades till att ge 0.86 i Machtal. De prestanda planet verkade komma att erhålla ansågs som så goda och liggandes så framom Gloster *Meteor* att man i oktober 1948 diskuterade att börja serietillverka planet och detta var innan ett testplan ens varit i luften vilket ägde rum månaden efter. Men då flera andra lovande eller möjliga projekt också var under utveckling valde flygmyndigheterna att avstå.¹³⁶

Projekt P.1052 blev utgångspunkten för två andra Hawker projekt, P.1081 och P.1067. P.1081 var ett projekt Hawker utformade utan stöd från brittiska flygmyndigheter men delvis utifrån ett intresse från det australiensiska flygvapnets sida. Tanken var att byta ut RR *Nene* motorn mot Rolls-Royce motor *Tay*, vilken i princip var en *Nene* med efterbrännkammare, och att låta utblåset från motorn istället bli ett enda centralt placerat i planets stjärt. Den ena av de två P.1052 prototyperna byggdes om till en P.1081 prototyp med ett utblåsparti av Supermarine *Attacker* typ, vilken flög för första gången i juni 1950. 10 månader senare kraschade prototypen med dödlig utgång för testpiloten och projektets saga var all.¹³⁷

¹³⁶ Mason, Francis K., *Hawker Aircraft since 1920*, (1961), s 328f

¹³⁷ *Ibid.*, s 333

Det andra projektet, P.1067, utgick från P.1052 men här var tanken att ersätta RR *Nene* motorn med den nya och kraftfullare Rolls Royce motorn A.J.65 som senare fick namnet *Avon*. *Avon* var av axialkompressortyp vilket gav en mindre diameter som möjliggjorde en smärre flygkropp med minskat luftmotstånd. Även här hade arbetet hos företaget igångsatts 1947 utan att den officiella specifikationen utfärdats men med vetskap om att de projekt som påbörjats utifrån de specifikationer som utfärdats 1946 för en ersättare till jaktplanet Gloster *Meteor* fallerat. I mars 1948 utfärdades dock specifikation F.3/48 och i juni erhöll Hawker beställning på tre prototypplan. Från början var planet tänkt att ha ett centralt luftintag i nosen men det övergavs när vissa problem uppstod med radar och vapeninstallation och återigen fick vingroten bli platsen för luftintagen. Ministry of Supply gav order om start för serietillverkning i mars 1950 av P.1067 som då var namngivet Hawker *Hunter*, mer än ett år innan den första prototypen provflögs i juli 1951 på Boscombe Down.

Hawker *Hunter* blev en stor framgång med 1972st byggda plan levererade till ett 20-tal länder. Dock var planet både prestandamässigt och tidsmässigt, med leverans till förband först 1956, av nästa generations jetjaktplan efter F-86 *Sabre*, MiG 15 och Saab 29 *Tunnan*.

Under sitt arbete med *Spider Crab* projektet, jetjaktplanet som kom att bli *Vampire*, och mot bakgrund av de tankar som förekom i brittiska flygkretsar om livet efter kriget, började man hos de Havilland 1943 på allvar överväga ett civilt passagerarjetplan. Litet olika designidéer avlöste varandra varav vissa var mer vågade än det slutliga resultatet, men med den bestående tanken att utrusta planet med ett antal, 3-4, av den jetmotor man arbetade med för jaktplanet. I oktober 1945 var idén att planet skulle ha en, eller närmast bestå av en, bakåtsvept pilvinge och sakna stjärt, ta 24 passagerare och vara utrustad med fyra stycken av den vidareutveckling av Goblinmotorn som senare blev kallad Ghost. Erfarenheterna av bakåtsvepta pilvingar var emellertid mycket begränsade i Storbritannien. De Havilland konstruerade därför ett experimentplan vilket korresponderade mot Air Ministrys specifikation E.1/45 och fick de Havillands beteckning DH 108. Ministry of Supply namngav planet som *Swallow* efter dess utformning men namnet var inte något tillverkningsföretaget anammade. De två prototyper av planet som beställts kom att byggas utifrån två Vampirekroppar som förlängdes och utrustades med den väl tilltagna pilvingen och en roderfena men utan egentlig stjärt och utan stjärtfenevingar. Tanken var att testa både låghastighets- och höghastighetsegenskaper hos den stjärtlösa pilvingeförsedda konstruktionen. Den första prototypen, TG283, hade en 43° bakåtsvepning av vingarna, vilken skulle ökas till 45° grader på nästa provplan, var byggd för låghastighetsprov och gjorde sin första provflygning 15 maj 1946. Den andra prototypen, TG306, var utrustad med en mer kraftfull *Goblin* 3 motor¹³⁸ till för höghastighetstest, möjligen överljudsfart. Planet råkade vid provflygning den 27 september 1946 i samband med dykning hamna i manövreringssvårigheter vilka ledde till en dödskrasch där Geoffrey de Havilland Jr, företagets chefstestpilot och tillika son till bolagets VD, omkom. Även de andra

¹³⁸ Jackson, A J, *De Havilland Aircraft since 1909*, (1987(1962)), s 467

två prototypplanen, det tredje kallat VW120, kom att dödas krascha, båda under 1950. DH 108 blev aldrig mer än ett experimentplan, men satte som sådant både hastighetsrekord såtillvida att det var det första plan med jetdrift att gå igenom ljudbarriären, därtill var det det första brittiska planet med bakåtsvepta vingar och det första utan stjärtparti.¹³⁹

De Havilland konstruerade även ett par andra plan under 1940 talet med bakåtsvepta vingar; D.H. 110 *Sea Vixen* och D.H. 112 *Venom*. Ett första förslag till D.H. 110 presenterades redan 1946 som en allvädersjakt för flottan och även som ett nattjaktplan. Det var ett tvåmotorigt, två RR Avon liggande bredvid varandra, transsoniskt, helmetallplan med dubbla stjärtpartier och med svepvingen från D.H. 108. Först efter att Air Ministry utfärdat specifikation F.4/48 1948 och N.14/49 1949 sköt emellertid detaljerat konstruktionsarbete fart och i september 1951 flög den första av de två beställda prototyperna för första gången. RAF drog sig ur nattjaksdelen av projektet till förmån för Gloster *Javelin* som också konstruerats utifrån specifikation F.4/48, men flottan gick vidare med sin del av projektet och i juli 1959 kunde *Sea Vixen* introduceras i tjänst.¹⁴⁰ De Havillands *Venom* var till utformningen en något kraftfullare variant av *Vampire* där de Havillands större motor *Ghost* kom till utnyttjande, men var av en helt ny design. Planet hade lätt i framkant bakåtsvepta vingar och byggdes som något av en interrimslösning efter *Vampire* i rollen som bombjaktplan efter Air Ministrys specifikation F.15/49. En första prototyp, VV612, flög för första gången i september 1949 och serieproduktion startades inte långt därefter. Introduktion på förband skedde 1952 och en nattjaktversion av planet introducerades 1953. Planet byggdes i närmare 1500 exemplar och gjorde tjänst i åtta flygvapen. Varken *Sea Vixen* eller *Venom* var några rena jaktplan utan större maskiner utformade för andra uppdrag. Tidsmässigt låg de också efter generationen F-86, MiG 15 och J-29 när det gäller introduktion på förband, även om ursprungsskisser och testflygning låg mindre långt efter.

Därtill ska Gloster *Javelin* som omnämndes ovan kort beröras. Projektet utvecklades ur specifikation F.44/46 som nattjaktplan Gloster GA 5 under 1947, tilläggas kan att ur samma specifikation konstruerades även de Havilland DH.110. Specifikationen för vad som kom att bli Gloster *Javelin* omändrades emellertid till F.4/48. En första prototyp flög i november 1951 men utdragna försök gjorde att de första serietillverkade planen först kom ut på förband år 1956. Med sin karakteristiska stora bakåtsvepta stjärtfena blev planet relativt lyckat och byggdes i över 400 exemplar.

*

Vad var det som gjorde att britterna inte hade något plan av samma generation som North American F-86 *Sabre*? Av ovanstående genomgång framträder ett par mönster som möjligen skulle kunna förklara detta.

De jetmotordrivna jaktplan som byggdes enligt specifikationer utfärdade under åren 1942 till och med 1944 var endast ett par-tre stycken, Gloster GA1 och

¹³⁹ Watkins, (1996), s 38ff

¹⁴⁰ Jackson, (1987(1962)), s 470ff

GA2 samt Supermarines *Jet Spiteful* som kom att bli Supermarine *Attacker*, alla av relativ konventionell konstruktion. De var dessutom specificerade som experimentplan, E., och inte jaktplan, F., vilket även var fallet med de Havillands *Vampire* 1941. De konstruerades alla utan bakåtsvepta pilvingar, vilket kanske inte var så förvånande då det främst var den tyska flygindustrin och flygforskningsetablissemang som intresserat sig för dylika, och dess påverkan skulle först aktualiseras i samband med det sista krigsåret och krigsslutet. Intrycket är att den brittiska flygsektorn överhuvudtaget inte prioriterade höghastighetsutvecklingen. Ronald Miller och David Sawers drar i boken *The Technical Development of Modern Aviation*, som visserligen främst är inriktad mot stora civila passagerarplan, en likartad slutsats. De menar att brittiska flygmyndigheter av tradition var mer försiktiga; de ville invänta axialkompressorjetmotorer för större jetplan, förhöll sig avvaktande till bakåtsvepta vingar och var inte inriktade mot höghastighetsplan. De Havilland gick däremot på eget initiativ mot dessa begränsningar med *Comet* projektet, passagerarplan med centrifugalkompressormotorer, och DH 108, experimentplanet med pilvingar.¹⁴¹

Möjligen avtog det brittiska intresset för jaktplansutveckling överhuvudtaget under det sista krigsåret då det inte utfärdades en enda specifikation 1945 för något nytt jaktplan, vilket skulle kunna förklaras av att de allierade närmast hade ett fullständigt luftherravälde och krigsslutet syntes nära samt att det amerikanska krigsengagemanget ökade. Under åren innan, 1942-44, hade jaktplansspecifikationer utfärdats, men för propellerdrivna plan. Däremot utfärdades i slutet av 1945 specifikationerna för det experimentplan som skulle bli de Havilland D.H. 108 av MoS kallad *Swallow*. Ett plan som var försett med en kraftigt bakåtsvept pilvinge för höghastighetsprov. Det planet var redan året efter i sinnevärlden för flygtester, men här tycks tanken aldrig ha varit att ur det något speciella stjärtlösa planet ta fram ett stridsflygplan för praktisk användning. Inte heller kan bolaget ha känt sig uppmuntrade av de tre dödskrascher alla tre byggda prototyper av planet i slutändan råkade ut för, där Geoffrey de Havilland Jr var det första offret.

Vid årsskiftet 1945-46 började två flygplansprojekt ta form hos två olika tillverkare och som korresponderade med Air Ministry specifikationer, vilka båda hade bakåtsvepta pilvingar och var tänkta för höga hastigheter men som emanerade ur tidigare projekt med raka vingar. Supermarine *Swift* ur Supermarine *Attacker*, specifikation E.41/46 och Hawker P.1047 ur P.1040, specifikation E.38/46. *Swift* drog dels ut på tiden och flög först i slutet av 1948 samt drogs med många problem och blev aldrig något helt lyckat plan. När exempelvis RAE genomförde jämförande tester mellan *Swift* och amerikanska F-86 *Sabre* framkom att *Swift* var betydligt långsammare vid låga hastigheter, vilket bland annat attribuerades till det centrala luftintaget på *Sabren*.¹⁴² Hawkers förslag till plan, P.1047, som utgick ifrån P.1040 men fått pilvinge och raketmotor lades som ovan beskrivits fram i oktober 1945. Projektet fick positiva ord men först

¹⁴¹ Miller, Ronald, och Sawers, David, *The Technical Development of Modern Aviation*, (1968), s 173ff

¹⁴² Andrews, C.F. och Morgan, E.B., *Supermarine Aircraft since 1914*, (1987(1981)), sid 280

ett helt år senare presenterade Air Ministry specifikationen E.38/46 som vidareutvecklades till P.1052. Därmed hade en avsevärd tid gått, när förslag P.1052 kom var det redan mars 1947. Förslaget godkändes i maj och sedan tog det närmare ett och ett halvt år att färdigställa ett testplan för provflygning, vilken ägde rum i november 1948. Då hade så lång tid förflutit att den ursprungliga RR *Nene* motorn redan börjat få sin efterträdare i den mer kraftfulla och samtidigt i storleken mindre RR *Avon*. Det låg därför nära till hands att istället omkonstruera planet för denna nya motor vilket skedde. Något som tog än mer tid i anspråk och därigenom var man inne på nästa generations jetplan; resultatet blev Hawker *Hunter*. Just britternas mycket framskjutna position beträffande motorutveckling var en faktor som gjorde att det vid dessa tillfällen under de omedelbara efterkrigsåren fanns goda skäl att återkommande skjuta fram projekten litet till för att nå en än bättre prestanda. Särskilt i kombination med den något mindre framstående aerodynamiska utvecklingsnivå¹⁴³ som brittisk flygindustri befann sig på vilken gjorde att projekten gick i otakt. Lägg därtill att projekten drog ut på tiden under 1945-47 i, som det tycks många gånger, administrativt hänseende. Perioden korresponderar också med en mycket ogynnsam ekonomisk situation för Storbritannien.

sammanfattning

Den 9 februari 1945 omnämns för första gången i officiellt sammanhang att ett från grunden nytt jetplan ska konstrueras med beteckningen JR_x, x såsom ännu okänd. I april är det två utformningar på konceptstadiet som föresvävar Saab och som flygförvaltningen delges. Ett tvåmotorigt plan likt tyska Messerschmitt 262 och ett enmotorigt likt Saabs eget J21 med dubbla stjärtbommar. I maj beslutar bolaget och förvaltningen för att hålla sig till ett enmotorigt plan. Och i början av juni släpps tanken på två stjärtbommar. Planet ser under sommaren 1945 i konceptform ut ungefär som det amerikanska *Shooting star*, med en hel kropp men med delat luftintag till motorn. Man arbetade på Saab även med idén om ett enda centralt luftintag. Bolaget var på det klara med att det fanns en rad problem med ett mycket snabbt jetplan som det som projekterades. Översiktligt så rörde det sig om fyra problem; vingens utformning, rodrens utformning, flygplanets grundgeometri och frågan om manöverförmågan om stjärtens styrroder utsattes för motorns luftutblås. Under hela våren tänkte man sig att det var någon av de närmast samtidigt projekterade svenska jetmotorerna som skulle driva planet. När man i början av sommaren fick kännedom om engelska motorer såsom de Havillands motor *Goblin*, bland annat genom Saabs utvecklingschef Elis Nordquist och dennes brittiska kontakter, så började nya tankar göra sig gällande.

Redan i december 1945 har flygplansprojekt 1001 i stort sett fått sin fasta form; det benämns "Tunnan", har fått pilvingar och var konstruerat för de

¹⁴³ Ibid., s 278. Där det just framhålls att Air Staff möjliga insikt i "how far behind they were in experience with high-speed jet aircraft" troligtvis gjorde att de just 1946 utfärdade specifikationer för ett antal avancerade stridsplan inklusive E.38/46 och E.41/46.

Havillands motor *Ghost*. En och en halv månad tidigare, den 2 november, diskuterades fortfarande ett plan av Shooting star modell, låt vara att det sammanträdet hade något av repris över sig. Det var ett steg från jetflygplan generation 1 eller snarare 1½ till generation 2 som tagits.

I två fall som båda måste beskrivas som tillfälligheternas spel, slumpen, i kombination med utvecklade nätverk erhållöll Saab i Sverige tillgång till spets-teknologi som blev avgörande för projektet. Chefkonstruktörens kontakter i Schweiz gav efter krigsslutet tillgång till tyska forskningsresultat om utformning av vingar vid höga hastigheter. I Storbritannien ledde krigsslutet till att det blev tydligt att landets ekonomi var överansträngd, samtidigt som man skulle ställa om från krigsfot. När det gällde flygmateriel och avancerade aeronautiska produkter försvann kontrollen när myndighetsstrukturen omorganiserades och andra, mer kommersiella prioriteringar gjorde sig gällande. De senaste jetmotorerna, där England vid sidan av Tyskland var ledande, blev plötsligt tillgängliga för utländska spekulanter. Genom Saabs utvecklingschefs nätverk fick bolaget redan direkt i samband med krigsslutet i Europa insyn i och kännedom om de brittiska produkterna. Därtill hade flygförvaltningen mycket goda relationer till sina brittiska motparter, och Saab fick tillgång till en kraftfull brittisk jetmotor samtidigt med övrig brittisk flygplansindustri, de Havilland *Ghost*.

Inför projekt 1001 hade också förutsättningarna inom forskning och utveckling vid flygutveckling förbättrats avsevärt. Dels hade de satsningar som påbörjats under kriget börjat bära frukt. Bland annat stod FFAs höghastighetsvindtunnel klar 1944. Därtill hade ledningen för flygvapnet och flygförvaltningen kommit till insikter om hur oerhört mycket utvecklingsarbete som krävs för att få fram flygplan av bästa prestanda. Vid projekt 1001 anlades därför konstruktionsarbetet på en bredare basis och större satsningar gjordes.

Projektet drogs ändå med de problem som utmärkt Saabs utvecklingsarbeten; ständiga förseningar. Den här gången blev effekten dock något mindre på projektet av Saabs försyndelser då även tillgängliggörandet av motorn från de Havilland drog ut på tiden. Likaså gjorde det större satsandet, liksom att konstruktionen fått sin relativt slutgiltiga form tidigt att förseningarna hölls tillbaka något.

VII. En ny verklighet

krigsfall I bortfaller – strategisk doktrin i omvandling i ljuset av krigserfarenheter, teknisk utveckling och förändringar i geopolitiskt läge

För att förstå svenska flygvapnets, och därmed även flygplansindustrins, utveckling under efterkrigsåren är det av intresse att se om, på vilket sätt och i vilken utsträckning vapnets roll utvecklades i den militärstrategiska doktrinen. Krigsslutet markerade förändring i mer än ett avseende. I det här avsnittet ska den svenska flygdoktrinen och dess förhållande till den övergripande försvarsdoktrinen undersökas liksom att linjerna bakåt ska tecknas så att utvecklingen placeras in i ett sammanhang. Därigenom skulle betydelsen av eventuella doktrinförändringar kunna ställas mot och jämföras med andra förändringar med betydelse för flygvapnets och flygplansindustrins utveckling, såsom exempelvis förändringar i resurstilldelning.

1.

Strategin innebär stridens utnyttjande i krigets syfte. Strategen måste alltså uppställa ett mål för hela kriget, som motsvarar dettas syfte. Med andra ord, strategin utformar krigsplanen och dess mål bestämmer de enskilda stridshandlingar, som skall leda till målet.¹

Så långt Clausewitz. Relationen mellan strategin och en doktrin kan i sin tur sägas vara att en doktrin anger vissa *styrande principer* ur vilka flera alternativa strategier kan härledas. En strategi kan alltså ses som en tillämpning av doktrinen. Dock kan det i praktiken vara svårt att hålla begreppen isär och urskilja var den ena slutar och den andra tar vid.² Ibland finns en uttalad doktrin men många gånger måste man härleda den ur strategin eller ur den krigsplanering som finns eller till och med ur det operativa eller taktiska förberedelsearbete som explicit omtalar förbands utnyttjande och disposition.³

Doktriner kan också finnas i hierarkier. En säkerhetspolitisk doktrin kan sägas innefatta bland annat en utrikespolitisk doktrin och en försvarsdoktrin, och sistnämnda kan innefatta en militär doktrin och kanske en civilförsvarsdoktrin. Den militära doktrinen kan i sin tur få en utformning i varje vapenslag, exem-

¹ von Clausewitz, *Om kriget*, (1991(1832)), s143

² Agrell, Wilhelm, *Alliansfrihet och atombomber: Kontinuitet och förändring i den svenska försvarsdoktrinen 1945-1982* (1985), s 19, som stödjer sig bakåt på Nordal Åkerman, *On the doctrine of Limited War*, (1972).

³ Erixon, Christer, *I avsaknad av en doktrin. På spaning efter flygvapnets doktrin under perioden 1945-1958.*, (1999), s5

pelvis en flyg- eller luftkrigsdoktrin. Ibland omtalas även att doktriner, exempelvis en försvarsdoktrin, består av fler komponenter, i det fallet tre; nämligen världsbilder, hotbilder och handlingsmönster.⁴ Det är dock inte ovanligt att såväl världsbilder som hotbilder är underförstådda och att den uttalade doktrinen enbart består av handlingsmönstren.⁵

2.

Beslutet att bygga Bodens fästning år 1900 markerade ett skifte i svensk militärstrategisk doktrin. Under 1800-talet hade inriktningen varit *centralförsvarstanken*; att då långa mobiliseringstider närmast omöjliggjorde mötandet av fienden vid gränsen skulle man istället koncentrera styrkorna bakåt, inåt landet, där huvudhären kunde organiseras för kraftfulla motanfall i syfte att kasta ut en inkräktare. Uppförandet av Karlsborgs förrådsfästning mellan Vänern och Vätten manifesterar just detta. Vid sekelskiftet ersattes denna försvarsprincip med *periferiförsvaret*; att landet försvaras i stort sett vid sina gränser.⁶

Ytterligare några termer kan användas för att dra upp riktlinjerna för den svenska krigsplaneringen vid första världskrigets utbrott, nämligen att vid direkt angrepp var planen *existensförsvar*. Vidare var försvarsplaneringen *defensiv*, dvs att det inte skulle finnas något expansivt element i densamma, men den skulle verka *krigsavskräckande* för en potentiell angripare utifrån ett *marginal-effektsresonemang*. De strategiska planerna var utarbetade efter olika krigsfall; R, Ryssland, N, Norge och T, Tyskland. Krigsfall Ryssland ansågs mest sannolikt, följt av Norge och Tyskland. Norrmännen förväntades dock inte anfalla isolerat utan istället ”passa på” att hugga Sverige i ryggen vid ett ryskt anfall. Försvaret skulle organiseras i två linjer, dels en gränsnära linje bestående av sämre förband och dels en andra linje en bit in i landet såsom reserv bestående av de bättre rustade och tränade samt därtill rörligare linjeförbanden. Under första världskriget utvecklades dessutom ytterligare ett huvudkrigsfall, nämligen om England skulle medverka i ett anfall på Sverige från Ententens sida, och då i någon konstellation med Norge och Ryssland, kallat fall REN.⁷

Med första världskriget slut förändrades Sveriges säkerhetspolitiska läge till det bättre genom de två närmsta stormakterna, Tyskland och Rysslands, försvagning och geografiska tillbakatryckning. Försvarsbeslutet 1925, präglad av tidens fredsoptimism, innebar stora nedskärningar. Om detta försvarsbeslut också innebar en uttalad doktrinär ambitionsförändring från det rådande *existensförsvaret*, ett försvar med förmåga att slå tillbaka alla angrepp, till ett

⁴ Agrell, (1985), s 24

⁵ Erixon, (1999), s 10

⁶ Cronenberg, Arvid, ”Säkerhetspolitik och krigsplanering. Huvudlinjer i arméns operativa planering 1906-1945”, i Neutralitet och försvar: Perspektiv på svensk säkerhetspolitik 1809-1985, (1986), passim.

⁷ Ibid., s 66-85

neutralitetsförsvar, med en förmåga inskränkt till att avvisa gränskränkningar, är omtvistat.⁸

Inför nästa försvarsbeslut tillsattes 1930 en utredning för att förbereda detta. Ungefär samtidigt gav en grupp yngre officerare runt *Ny Militär Tidskrift*⁹, där major Helge Jung var en ledande person, ut en debattskrift; *Antingen – Eller*. I den hävdades explicit att Sverige antingen i enlighet med Nationernas Förbunds stadgar skulle förbereda ett sanktionsingripande i Finland, dvs hjälp i form av militär samverkan om landet blev angripet. Eller så måste Sverige förbereda ett eget isolerat existensförsvar, vilket skulle kräva en rejäl upprustning, åtminstone till 1914 års härordnings nivå. Något som dock kunde ske med en ökad modernisering istället för återskapandet av samtliga förband.¹⁰ Dessutom, hävdade de yngre officerarna, borde det demokratiska genombrottet accepteras och politikernas övergripande ansvar över krigsmakten och dess finansiering till fullo erkännas. De bröt därmed med högern och det gamla militäretablissemanget. Gruppen kring *Ny Militär Tidskrift* kom också att knytas till försvarsutredningen, vilken tillsatts av socialdemokraterna och liberalerna.

Under de fem år som försvarskommissionen arbetade tilltog hoten i omvärlden, där Hitlers maktövertagande utgjorde en tydlig brytpunkt. I 1936 års försvarsbeslut är det två huvudsakliga krigsfall som landet skall försvaras mot. Krigsfall I är ett tyskt anfall, krigsfall II ett sovjetryskt. Möjligen var numreringen av dem ett taktiskt grepp från försvarsstaben för att bättre sälja in upprustningar till socialdemokraterna. Försvarsbeslutets satsningar är främst av kvalitativ natur; huvudsakliga förändringar är att flyget- samt arméns rörlighet och eldkraft byggs ut.

Med andra världskrigets två första år förändrades Sveriges militärgeografiska läge radikalt. Tyskarnas besättande av Danmark och Norge 1940 skapade ett läge som verkligen inte förutsatts, varken i 1937 års krigsfallsplanläggning, fall IV, eller 1939 års försvarsplan, fall I; dvs att Sverige riskerade landanfall över gränsen från väster.¹¹ Anfallsriktningar som man inte kunnat föreställa sig före kriget, från syd och från väst, beräknades och tillfogades till krigsfall I. Uppläggget av planeringen gick ut på att koncentrera huvuddelen av landstridskrafterna till Värmland och norra Bohuslän. Detta för att kunna slå tillbaka anfall över landgränsen men även kunna avvärja luftlandsättningar på slätterna i Närke, Västergötland och Östergötland. Även motanfall in i Norge mot Oslo och Mo i Rana planlades. Tanken med sistnämnda var också att nå kontakt med västmakterna och därifrån erhålla understöd.

⁸ Ibid., s 81-108. Jämför även Landberg, Mats, *Svensk krigsplanering, teknisk nivå och operativ doktrin under två världskrig – En jämförelse*, (1999).

⁹ Kretsen kring *Ny Militär Tidskrift* var den svenska varianten av de förnyelseivrare runt om i Europa i opposition mot de äldre stabsofficerarnas förlegade militärteoretiska syn. Såsom exempelvis De Gaulle i Frankrike och Fuller i England.

¹⁰ *Antingen – Eller: Freds och försvarsproblemet i saklig belysning*, red. Helge Jung, (1930), passim

¹¹ Cronenberg, (1986), s 127ff

3.

1926 bildas det svenska flygvapnet som ett självständigt vapenslag genom en sammanslagning av arméns och marinens flyg. Sammanslagningen var en del av 1925 års försvarsbeslut och tycks huvudsakligen ha dikterats av besparingsskäl. Marinen och armén hade sedan 1910 intresserat sig för flygstridskrafter och successivt införskaffat flygplan. De hade dock var sin idé om hur flyget skulle användas. Marinflygets huvuduppgift var att med bomber bekämpa fiendens ilastningshamnar på andra sidan Östersjön. Hos armén såg man andra uppgifter för flyget. Man oroade sig för flyganfall mot de egna förbanden, och därtill ville man kunna se fiendens positioner och rörelser på djupet för att bland annat leda artillerield. För dessa uppgifter behövdes jaktflyg och spaningsflyg. De olika användningssätten av flygstridskrafter hade också två luftkrigsteoretiker bakom sig som formulerat var sin flygdoktrin.¹²

Den italienska generalen Giulio Douhet lägger i verket *Il dominio dell'aria* 1921 fram tankar om hur flyget skulle revolutionera krigföring. *Douhetismen* gick i korthet ut på att det moderna kriget skulle vinnas av ett självständigt flygvapen mestadels bestående av bombflyg som snabbt och fritt kunde angripa motståndaren där man behagade. Först skulle motståndarens flyg och flygbaser på marken anfallas varefter man ostört skulle kunna angripa andra krigsviktiga installationer som förråd, fabriker, broar och andra kommunikationsmedel. Därefter kunde även städer med dess civilbefolkning direkt angripas och den allmänna försvarsviljan knäckas. Jaktflyget var satt på undantag i Douhets tankevärld då han ansåg att dess fördelar uteslutande berodde på dess högre hastighet. Bombflygets hastighet skulle dock öka och dess beväpning förbättras siade generalen, resulterande i närmast överlägsenhet över jaktflyget vid luftstrid.¹³ Tysken Hans Ritter gav 1926 ut boken *Der Luftkrieg* som blev mycket inflytelserik och även fick svenska läsare. Där förespråkades en luftkrigsdoktrin i vilken jaktförsvaret framhölls.¹⁴

Det nybildade flygvapnet tillfördes efter sin tillkomst mycket litet medel, varför man fick hålla till godo med den ärvda, relativt disparata materielen. Doktrinfrågan var inte heller behandlad, men företrädare för det nya flygvapnet förespråkade ett jaktförsvaret under 1920-talets sista år. Emellertid skedde en omsvängning i början av 1930-talet. Omsvängningen sammanföll med ett betänkande, framlagt av 1930 års allmänna försvarskommission 1935, vari frågan hur svensk militär skulle agera om Åland, Gotland och/eller danska Bornholm besattes av en fiende som där började anlägga baser behandlades. Ett motmedel var naturligtvis bombflyg.¹⁵ Vid 1930-talets början var det ett antal förhållanden som gjorde att jaktflygets förmåga att lösa försvarsuppgifter ifrågasattes. Om en fientlig bombflotta närmade sig behövdes alarmsystem och dessa var föga utvecklade. Lyckades man ändå få upp jaktplan i luften, hur skulle man

¹² Böhme, Klaus-Richard, *A Small Nation Looking for, Finding and Changing Its Air Defence Doctrine: The Case of Sweden 1910-1980*, (1991)

¹³ Norberg, (1971), s 12ff

¹⁴ Böhme, Klaus-Richard, *Svensk luftförsvarsdoktrin 1919 till 1936*, (1973), s 163

¹⁵ Norberg, (1971), s 23

dirigera dem mot målet? Till detta behövdes lednings- och kommunikations-system vilka inte heller existerade i någon större utsträckning. Dessa oförmågor gjorde att det som kallades det *indirekta luftförsvaret*, initiala bombflygsinsatser mot fiendens flygbaser och dylikt, kom att omhuldas.¹⁶

I den centrala krigsfallplaneringen vid försvarsstaben hade före krigsutbrottet flygvapnets medverkan i krigsfallen I och II inte berörts. Endast för försvar av Ålandstransporter omtalade planläggningen flygstridskrafter. Först den 30 december 1939 utfärdades föreskrifter för flygvapnets deltagande i krigsfall I, krig med Tyskland och krigsfall II, krig med Ryssland. Kortfattat så skulle flygvapnet i det förra fallet baseras i mellersta och södra Sverige i det senare krigsfallet detsamma, men även vid främre baser i Norrland. Under februari 1940 ändrades fall II:s gruppering till att bestå av två alternativ, ett nordligt med basering i Norrbotten och ett sydligt med basering i Mellansverige – Stockholm, Örebro, Trollhättan och Torslanda. Under april ändrades krigsfall I:s basering, förbanden skulle koncentreras till Svealand som utgångsgruppering och framskjutna baser skulle upprättas i Skåne, Västergötland, på Gotland samt i Norrbotten. Den 22 maj, när tyskarna kommit långt in i Norge, ändrades planläggningen för krigsfall I. Huvuduppgifterna var nu att *spana* mot vägar som ledde in i Sverige från Norge, *bekämpa* fientlig luftlandsättning i Sverige samt i samverkan med armén *försvåra* invasion över landgränsen. I andra hand skulle man i samverkan med kustflottan *försvåra* landstigningsföretag mot ostkusten samt *eventuellt anfälla* fientliga flygbaser i Norge samt i samverkan med armén *försvåra* fientlig landstigning i södra och mellersta Sverige. Med dessa förändringar hade den dittillsvarande uppfattningen att det var bekämpande av fientliga flygbaser som var det främsta målet för flygvapnet ställts åt sidan, och därmed också betoningen på bombflyg. Istället kom flygvapnet att inordnas i gemensamma försvarsuppgifter i samverkan med de andra vapenslagen, där jakt- och bomb-jaktflyg spelade en större roll.¹⁷

I den försvarsutredning som tillsattes i juni 1941 för att dra upp riktlinjerna för de kommande fem årens försvar, både dess uppbyggnad och organisation, kodifierades även de flygdoktrinära förändringarna. Nu föreslogs att flygvapnet skulle bestå av lika många jaktflottiljer som bombflottiljer; sex stycken vardera. Man konstaterade också att basbekämpning kunde fungera men att striderna mellan Tyskland och Storbritannien trots båda sidors basbekämpande inte nått något avgörande. Jaktflyget hade också visat sig effektivare än vad som tidigare hade antagits och var i själva verket det effektivaste vapnet mot fientliga flygstridskrafter, inte minst vid hemortsförsvar. Även samverkan med land- och sjöstridskrafter betonades i utredningen och de fördelar i form av bland annat rörlighet och slagstyrka som därmed kunde vinnas.¹⁸

¹⁶ Ibid., s 12-35, Se även Böhme, (1973), passim, och Ericson, Lars, "The Swedish Air Force and the Question of Doctrine, 1934-1945", i *Air Power*, red. Klaus-Richard Böhme och Carl Linton, (1996)

¹⁷ Ibid., s 128-199

¹⁸ Ibid. s 209ff

4.

Försvarsminister Per Edvin Sköld gav den 28 juni 1944 överbefälhavare Helge Jung i uppdrag att utreda försvarets framtida organisation.¹⁹ Som ett led i utredningen överlämnade ÖB den 10 januari 1945 till försvarsgrenscheferna *Strategisk studie rörande Sveriges försvar i det läge som kan bedömas inträda efter det nu pågående krigets slut*. Den hemligstämplade studien, som cheferna endast skulle dela med sina par tre närmaste underlydande, bestod av fem kapitel och ett större antal bilagor.

Det var en rad förändringar och fastlägganden av försvarsdoktrinen som gjordes i studien. Periferiförsvaret avvecklades och istället var det fördröjande djupförsvar med sega gubbar som anmodades med koncentration till ett centralt "motståndsområde" där tid skulle vinnas för att invänta hjälp utifrån. Strid på egen hand var i längden meningslös. Alla former av strategisk offensiv, såsom tidigare tänkts bland annat genom det indirekta luftförsvarets angripande av fiendens flygbaser, avfärdades som självklart omöjligt. Vidare avfärdades även att striden skulle tas upp vid gränsen.

Efter kriget kunde Tyskland förväntas helt upphöra som militär stormakt, vilket gjorde att krigsfall I utgick, samtidigt som Sovjetrysslands maktställning med största sannolikhet skulle komma att öka högst påtagligt, inte minst genom framträngandet till Östersjön. Tanken på att en randstat, vilket Sverige riskerade bli mellan Ryssland²⁰ och västmakterna England-USA efter kriget, behövde ett starkt försvar återkom. Det var den så kallade *vakuumteorin* som föresvävade ÖB, och som ansågs bekräftad av krigserfarenheterna. Tysklans planer på ett angrepp på Danmark och Norge påverkades av dessa länders mycket svaga försvar. Risken att brittena skulle ta sig dit först upplevdes som ett påtagligt hot i Berlin. Studien tog upp dessa fall och menade att både tyska och danska källor hade bekräftat dess riktighet vad gäller Danmark. Det chansartade i det tyska anfallsupplägget mot Norge bevisade i sig, enligt ÖB, att just svaghet och låg beredskap var för handen på norsk sida.

Neutraliteten var inte längre något bergfast fundament utan hjälp utifrån borde redan planeras på förhand i händelse av krig. Även om de båda framtida stormaktsblocken formellt behandlas som både potentiella fiender och bundsförvanter var det klart att Sovjetryssland var den fiende man från försvarsstabens sida räknade med. Beträffande neutraliteten var också det som skulle bli det framtida FN något som ÖB ansåg skulle upphäva neutraliteten i sin dittillsvarande form, en syn en modern betraktare kan uppfatta som klart anmärkningsvärd.

Några andra intryck av studien är att Englands framtida maktställning efter kriget värderas relativt högt, exempelvis rörande Danmark och Norges ställning i händelse av krig, vilket kan förvåna en sentida läsare. Vidare var det landstridskrafterna som framstod som det mest centrala för försvaret i studien.

¹⁹ Vårt framtida försvar – överbefälhavarens förslag, (1947), s 11

²⁰ Genomgående i studier och rapporter från försvarsmakten vid denna tid används beteckningen Ryssland och inte Sovjetunionen. Denna benämning brukar även jag synonymt med Sovjet, Sovjetunionen, också i den egna framställningen och ej enbart vid citat och referat.

Flyget tilldelades rollen av att försvara viktiga orter, områden och förband – särskilt under förflyttning. Flyget behandlas först och mest när ÖB i kapitel två skulle karaktärisera det nutida kriget:

Flygets utveckling är den faktor, som mest av allt givit det nutida kriget dess prägel. [...]

det ger framför allt anfallet en alldeles särskild kraft. [...]

De (flygplan) ha sålunda visat sig kunna sänka även de största och modernaste örlogsfartyg. [...]

Det går ej längre dra en skarp gräns mellan flygkrig och sjö- eller landkrig. [...]

Varje operation till lands eller sjöss måste planläggas och utföras under ständigt hänsynstagande till det egna och fientliga flygets möjligheter.²¹

Likaså konstaterade ÖB att det var säkrast att räkna med att flyget skulle komma att behålla sitt försprång och att faran från luften kunde bli ännu större i framtiden. När det gällde en invasion men även ett mindre företag så:

Erfarenheten från det andra världskriget lär oss att varje anfallskrig kommer att inledas av kraftiga flyganfall [...]²²

Flygets potential var allt annat än osedd. Flygets användning på ett annat sätt är mycket påtagligt uppmärksammat i studien, nämligen vid en fruktan för fientliga lufttrupper. Att dessa skulle kunna ta sig förbi både geografiska hinder och befästningar och sätta all planering ur spel i ett glest befolkat land med stora ytor. Luftlandsättningar tycks också varit starkt bidragande till idén om det koncentrerade försvarsområdet och gränsförsvarets nedtoning. Men avslutningsvis inskräps i studien att all planering skall hållas rörlig och inte under alla förhållanden låsa sig vid den förespråkade försvarskoncentrationen till Mellansverige.

5.

Ett centralt dokument som behandlar flyget, och som utifrån en redogörelse för under kriget vunna erfarenheter pekar ut strategi och doktrin för framtiden, är *Studie över flygstridskrafternas användning i Sveriges försvar*. Studien, författad av flygvapnet och undertecknad av flygvapenchef Bengt G. Nordenskiöld och flygstabschef Axel Ljungdahl, överlämnades till ÖB den 30 april 1945. Den är ett uppföljningsdokument till ÖB:s i avsnittet ovan avhandlade *Strategiska*

²¹ KrA, Försvarsstaben, Arméavdelningen, Övriga handlingar, F IV, vol 28, 1945, ÖB, Strategisk studie rörande Sveriges försvar i det läge som kan bedömas inträda efter det nu pågående krigets slut., 10/1 1945, Kapitel II, s1. Skrivelsen återfinns även i KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Inkomna skrivelser, E1, Vol 42, 1945.

²² Ibid., Kapitel II, s6

studie och en samrådskonferens med försvarsgrenscheferna i Saltsjöbaden 31/1 – 3/2 1945 där överbefälhavarens studie behandlades.²³

I de allmänna synpunkter som inleder studien omtalas den centrala plats fientliga flygstridskrafter intog bland ”de betvingelsemetoder som en stormakt vid en konflikt med Sverige kan tänkas tillgripa”. Det var främst egna flygstridskrafter som utgjorde motmedlet. Därefter gjordes en genomgång av på vilka sätt fientliga flygstridskrafter kunde hota Sverige, till vilka typer av militära aktioner de kunde tänkas användas. Vad som betecknades som huvudfallet var ett invasionsanfall som syftade till total underkastelse och ockupation. Men det var också möjligt att fienden bara ville åstadkomma strategiska fördelar såsom gränsregleringar, eller att få upprätta baser på svenskt område, vilket gjorde att denne tillgrepp enbart luftkrig eller hot om luftkrig enligt flygvapnet. Ännu en militär möjlighet från luften som studien ville flagga för, var kombinationen av flyganfall och luftlandsättning vilken kunde tillgripas med begränsade syften eller som ett inledningsskede till en total invasion, ja kanske till och med i en framtid för hela den totala invasionen. Riskerna för och med alla dessa scenarier ökade vid ett svagt svenskt luftförsvar och minskade givetvis med ett starkt. Studien markerade redan här tydligt vilken inriktning luftförsvaret borde ha: ”Bland luftförsvarsmedlen intager jaktflyget den obestridligt främsta platsen.” Detta konstaterande tydliggjorde den doktrinära förändring som skett under kriget och gick ytterligare ett steg på vägen från det indirekta till det direkta luftförsvaret, även sett mot bakgrund av 1942 års försvarsbeslut.²⁴

Vad konkret var det då flygstridskrafter skulle göra i händelse av krig? Vad uppfattade studien att flyg på det hela taget hade för uppgifter i ett samtida krig? Under avsnittet *Flygstridskrafternas uppgifter i det nutida kriget*, menade studien att fyra huvuduppgifter kunde urskiljas; bekämpning av motståndarens hemort; industrier, befolkningscentra och kommunikationer; av motståndarens landstridskrafter inklusive deras förbindelser; av motståndarens sjöstridskrafter och sjöfart samt bekämpning av motståndarens luftstridskrafter vid dess baser eller i luften. Därtill kom, men inte såsom en huvuduppgift; spaning, samt även olika specialuppdrag såsom exempelvis artillerieldledning, dimläggning, och ubåtsjakt. Sistnämnda sysslor krävde dock som regel luftöverlägsenhet enligt studien, implicerandes att de egentligen inte var aktuella för det svenska flygvapnet. Ytterligare ett verksamhetsområde för flyget påtalades, ett nytt sådant; bekämpning av robotbomber, det vill säga styrda missiler.²⁵

När det gällde det svenska flygvapnet så menade studien i kapitlet, *De svenska flygstridskrafternas uppgifter och sammansättning i stort*, att dess uppgifter måste koncentreras till det som var absolut viktigast. Därtill ville man att uppgifterna av kostnadsskäl skulle gå att lösa av så få flygslag och därmed av så få flygplanstyper som möjligt. Uppgifter som krävde luftherravälde eller tungt bombflyg fick man avsäga sig med hänvisning till den kostnadsram som upp-

²³ KrA, Försvarsstaben, Luftförsvarsavdelningen, Övr. ämnesgrupper, FVI, Vol 5, 1945, Chefen för Flygvapnets skrivelse H109/DnrH161, ”Studie över flygstridskrafternas användning i Sveriges försvar”, 30 april 1945, s 1

²⁴ Ibid., s 1ff

²⁵ Ibid., s 3-10

ställt. Även den tidigare så omhuldade flygbasbekämpningen avvisades nu i det närmaste helt: ”möjlig endast under särskilt gynnsamma omständigheter och endast mot fiendens framskjutna baser”. Ur allt detta kan man konstatera att det återstod tre uppgifter för det svenska flygvapnet nämligen; jaktförsvaret, bekämpning av fiendens land-, sjö-, och luftstridskrafter samt i viss mån flygspaning. Uppgifter som korresponderade mot de tre flygslagen jakt, attack och spaning.²⁶

Det jaktflyget skulle försvara var enligt den övergripande skrivningen, militära mål; såsom samtliga försvarsgrenars stridskrafter, förbindelser och baser, samt civila mål; såsom befolkningscentra, orter och anläggningar. När sedan jaktförsvarets uppgifter skulle specificeras angavs dess huvuduppgift till att försvåra motståndarens anfall under dagtid, vilket kanske kunde förefalla mycket begränsat. Organisatoriskt skulle det hela ske genom ett territoriellt försvar där större delen av landet, de så kallade skyddsvärda områdena, indelades i fem jaktförvarsområden; Sydsverige (Skåne och Blekinge); Smålandskusten; Mellansverige; Norrlandskusten mellan Gävle och Piteå samt Övre Norrland (Gällivare-Kirunaområdet). Ett par problem fanns med områdena. Dels var tre av dem rejält utsträckta i sin form, dels låg som regel skyddsobjekten i områdenas östra delar. Beträffande Mellansverige stämde detta, men även det motsatta var giltigt. Västkusten med Göteborgsområdet i väster var också betydelsefullt så området sönderföll i två delar och krävde därför närmast dubbelt jaktskydd. Hela detta jaktförsvaret skulle enligt flygvapenledningen kräva totalt hela 25 jaktflottiljer och då var inte ens Gotland försvarat. För det skulle man behöva ytterligare ett par flottiljer.²⁷

Då 25 flottiljer var en mycket ansevärd storlek på ett jaktskydd, och därtill enbart mot flyganfall dagtid, så började flygvapenledningen direkt argumentera för hur eventuella minskningar av ekonomiska skäl skulle kunna genomföras. Det man inte ville var att tunna ut över hela linjen. Istället ville man koncentrera sig på försvar av Sydsverige, Mellansverige och Övre Norrland. Det skulle egentligen kräva 15 flottiljer men medlen som anvisats räckte endast till 10, vilket enligt studien dock betydde att jaktförsvaret blev ”avsevärt svagare”. Därtill skulle inte marinens styrkor, ens i Hårsfjärden eller Saxarfjärden nära Stockholm, kunna få som det heter ett ”fullgott jaktskydd”.²⁸

Marinen önskade sig eskortskydd för sina fartygsoperationer ute på Östersjön, särskilt i Gotska sjön, Ålands hav och Bottenhavet, något som flygvapnet behagar benämna *Jaktflygets uppgifter utom ramen för det territoriella jaktförsvaret*. Det var inget som flygvapnet riktigt ansåg sig ha resurser till överhuvudtaget. Dessutom passade man på att med beräkningar visa att flottans fartygs låga hastighet i förhållande till flygets plan, särskilt när operationers varaktighet utsträcktes över två timmar, gjorde att dubbla antalet plan krävdes för att nå samma skydd på kontinuerlig basis. Mot den bakgrunden avböjde man vänligt men bestämt skydd till sjöss. Hellre eskorterade jaktflyget attackflyg vid ope-

²⁶ Ibid., s 10f

²⁷ Ibid., s 11ff

²⁸ Ibid., s 13

rationer mot sjömål, argumenterandes att samtidighet då bättre skulle kunna åstadkommas. Givetvis var man dock beredd att göra undantag ”om rikets försvar står på spel”.²⁹

Därefter redogjordes för det omvända förhållandet, det vill säga vad fienden behövde för jakteskort vid anfallsföretag mot Sverige. Ju mer avlägsna fiendens baser befann sig desto större mängd jaktflyg behövde denne för samma skydd åt sina bombplan. En infogad tabell illustrerade avståndsskillnader. Med baser i Baltikum 400-500 km bort krävdes sex till sju gånger det antal plan som man hela tiden ville hålla över skyddsobjektet, med baser på Gotland 200-300 km bort reducerades siffran till fyra gånger antalet. I vilket fall som helst fick försvararen, om rätt territoriellt baserad, en närmast hundra procentig utdelning av sitt jaktflyg mot motståndarens 15-25%. Häri låg en av flygvapnets huvudpoängar för att motivera satsningar på jaktförsvaret.³⁰

De mål till lands och sjöss som skulle bekämpas från luften var invasionsfarkoster, överskeppningsfartyg, lättare örlogsfartyg, truppkolonner, pansar- och motorfordon, bivacker, staber, förråd, viktigare byggnader och anläggningar, järnvägs mål, broar samt luftvärn. Således mest punktmål som bäst bekämpades med kanoner och raketer och mer undantagsvis med bomber. ”Flygförband som insättas för dessa uppgifter, böra därför inte benämnas bombflyg, vilket icke anger deras huvuduppgift, nämligen anfall med eldvapen. Benämningen attackflyg är mera täckande.” Därmed hade flygslaget bombflyg i Sverige upphört och ersatts med attackflyg.³¹

Attackflyget tilldelades mer specifika uppgifter vid de olika möjliga anfallsriktningarna för krigsfall II. Vid ett anfall över den östra landgränsen uppe i norr räknade försvarsstaben med att fienden skulle samla stora stridskrafter nära gränsen för att snabbt vid angreppet kunna få det svenska försvaret på fall. Då terrängen gjorde att vägar behövde användas och då dessa var få så skulle de koncentrerade styrkorna komma att utgöra sårbara måltavlor för attackflyg. När fienden anfölls tvingades han att gruppera sig på djupet för att sprida ut sig. Något som i sin tur skulle fördröja angreppet och få ett eftersträvat momentum i operationen att förtas. Attackflyget tilldelades ytterligare försvarsuppgifter varav en var bekämpning av luftlandsättningar och en annan, än mer betydelsefull uppgift, var att i samverkan med marinen och kustartilleriet angripa en fientlig invasionsflotta som närmade sig den svenska kusten.³²

Spaningsflyget var det enda flygslag flygvapenledningen var beredd att dra ned på. Resonemanget gick som så att Sverige var väldigt vidsträckt varför det skulle kräva närmast oändliga resurser för att upprätthålla en komplett flygspaning. Dessutom vore det önskvärt att även kunna spana över möjliga uppmarschområden en fiende kunde ha; exempelvis nordvästra och västra Finland, Baltikum och nordliga delar av Sovjetryssland. Uppgiften blev alltså övermäktig varför man fick inskränka sig till ”korta framstötar mot de viktigaste spaningsmålen, om möjligt i skydd av moln”. Därtill skulle spaningen också omorga-

²⁹ Ibid., s 14f

³⁰ Ibid., s 15f

³¹ Ibid., s 18

³² Ibid., s 18ff

niseras, särskilt beträffande ledning, genom att inrätta en central flygspaningsmyndighet.³³

När det gällde nattjakt så började flygvapenledningen med att uttala en viss skepsis genom att fråga sig vilka skador en motståndare kunde åstadkomma med anfall i mörker och hur pass allvarliga dessa var för det fortsatta motståndet. De mål som under kriget utsatts för nattliga räder hade nästan uteslutande varit stora ytmål som storstäder och utbredda industricentra. Därefter tycks flygvapnets resonemang tvärt byta fot genom att fastslå att det vore bra med två nattjaksflottiljer; en i Mälardalen och en vid Östgötaslätten.³⁴

*

De 25 jaktflottiljer flygvapenchefen föreslagit, vilket han menade kunde uppfattas som väl mycket var inte nog enligt den luftförsvarskommitté som 31 maj 1945 avlämnade sitt preliminära betänkande.³⁵ Kommittén hade tillsatts av ÖB i september 1944 för att utreda hur det svenska luftförsvaret skulle se ut, både till innehåll och organisation. Även luftförsvarskommittén insåg att det kanske inte skulle gå att få fram alla de jaktflottiljer som behövdes för att kunna försvara hela landet, särskilt inte på kort sikt, så man fick försöka sig på att bygga ut jaktförbanden så mycket de ekonomiska ramarna tillät. Däremot borde åtminstone ett nattjaksförband sättas upp snarast. Med begränsade resurser borde man bland annat inrikta sig på att förhindra precisionsanfall och behålla förband intakta som en fiende visste fanns och som denne var tvungen att beakta existensen av vid sina luftkrigsföretag mot landet, det som ofta kallas *fleet-in-being*.³⁶ Finland hade under kriget med framgång tillgripit en liknande taktik mot Sovjetunionens numerärt överlägsna flygstyrkor. Kommittén betonade också behovet av en enhetlig ledning av luftbevakningen och luftförsvaret, närmast till hands låg att koncentrera allt under flygvapnet. Luftbevakningen borde även förbättras och organiseras i fler nivåer som var bättre sammanknutna.³⁷ Luftbevakningskommittén fortsatte att behandla frågorna, särskilt luftbevakningsfrågan, i ytterligare två år.

*

Studie över flygstridskrafternas användning i Sveriges försvar är både att betrakta som ett debattinlägg från flygvapnets sida och som ett doktrindokument. Det här var flygvapnets verklighetsbild och dokumentet presenterade grunderna för vad man kan beteckna som deras *alternativ* i försvarsfrågan. Dessa grunder kom inte att förändras alltför mycket under de kommande åren vilket gör det motiverat att behandla dem utförligt här.

³³ Ibid., s 20ff

³⁴ Ibid., s 16f

³⁵ KrA, Flygstaben, Centralexpeditionen, Ink. skr., E1, Vol 42, Luftförsvarskommittén, "Preliminärt betänkande", 31/5 1945, s 12. Min uttolkning av Luftförvarsskommittén bygger delvis på Wennerholm (2006).

³⁶ Ibid., s 1ff

³⁷ Ibid., s 40f

Doktrinmässigt stakade dokumentet ut att *douhetismen* nu var död. Det indirekta luftförsvaret, som varit kostsamt och närmast oöverstigligt svårt, var ersatt av jaktförsvaret, vilket visat sig fungera under kriget samt förstärkts av den tekniska utvecklingen med radar och bättre stridsledning. En andra uppgift för flygvapnet som betonas var direkt understöd.

Överhuvudtaget ansåg sig flyget kunna hålla en betydligt högre svansföring som en följd av utvecklingen under kriget. Framst var det ett genljud av västmakternas återkommande prisande av sina flygstridskrafterns insatser som hördes.

Som ett debattinlägg och en presentation av ett alternativ i försvarsfrågan lade flygvapnet bland annat fram ett eget marginaleffektsresonemang och/eller tidsdivisions-multiplikations-resonemang. En angripare skulle behöva en betydligt större flyganfallsstyrka än vad ett försvarande svenskt flygvapen behövde mobilisera för att möta detsamma med jämbördig styrka. Flygvapnet ville visa att det var fullt görbart att genom ett utbyggt vapen kanske till och med avskräcka en potentiell fiende som gjorde rationella kalkyler från att angripa.

Vidare skulle verksamheten koncentreras till det som var absolut viktigast. Därtill ville man att uppgifterna av kostnadsskal skulle gå att lösa av så få flygslag och därmed av så få flygplanstyper som möjligt. Något som kan sägas vara ett embryo till utformandet av ett nytt flygvapen efter dylika riktlinjer och det skedde alltså innan studieresorna utomlands under hösten 1945.

Flygvapenchefen såg även möjligheter att förespråka satsningar på sitt vapenslag utifrån resonemang om att det bättre kunde lösa olika försvarsuppgifter. Framst gällde detta visavi marinen, vilket exemplifierats med resonemanget om att jaktflyget hellre eskorterade attackflyg än fartyg vid operationer till sjöss med hänvisning till den bättre samtidigheten. Hänvisningar till flygets kapacitet vid sjömilitära operationer gjordes återkommande, då de hade erhållit erkännande även utanför flygvapnet när även ÖB uttryckt att; ”De (flygplan) ha sålunda visat sig kunna sänka även de största och modernaste örlogsfartyg.”³⁸

6.

Krigsslutet var onekligen, utifrån John Kingdons modell och terminologi, ett *focusing event* i problemströmmen. Men vad innebar det? Vad skulle det innebära, för när de behandlade strategidokumentet författades pågick ännu kriget. Dock gjorde de ledande svenska militärerna rimliga, för att inte säga kusligt säkra prognoser. Dels skulle krigsslutet innebära en omkastning i hot, från två stormakter i Tyskland och Ryssland till bara en i närområdet, från ett varmt krig till någon form av ickekrig.

Skulle det här innebära att ett möjlighetsfönster stängdes eller kanske att ett annat öppnades? Om krigsåren hade givit gehör för närmast alla militära satsningar kunde man befara att krigsslutet skulle ända detta tillstånd. Det fanns därför för militärerna, som för andra revirförsvarande tjänstemän, skal att be-

³⁸ KrA, Försvarsstaben, Arméavdelningen, Övriga handlingar, F IV, vol 28, 1945, ÖB, Strategisk studie rörande Sveriges försvar i det läge som kan bedömas inträda efter det nu pågående krigets slut., 10/1 1945, Kapitel II, s1.

tona de faror som kunde förväntas öka i och med krigets upphörande. Därtill ska inte förnekas att erfarenheterna från krigsutvecklingen, den tekniska utveckling som skett under krigsåren och en ny hotbild gjorde att skäl fanns att förändra doktrinen. Men om ett nytt möjlighetsfönster öppnades var risken stor att detta var ett besparingsfönster och inte ett tillfälle att satsa på nya försvarsmedel, något som också fanns med i tankarna vid igångsättandet av detta utredande inför ett kommande försvarsbeslut.

De alternativ, eller embryon till alternativ, som växte fram i policyprocessen eller processerna hos militären, utgörandes expertkommuniteten på försvarsområdet, under utredningarna var fler än ett. Förutom ÖB:s och försvarsstaben, vilka lade tonvikt på armén men numer även betonade flygvapnet, verkade sistnämnda för något av ett eget alternativ där flygets mångsidighet betonades och närmast målades upp som en lösning på samtliga försvarsproblem.

socialdemokratiska försvarssyner

Den allmänna bild av socialdemokraternas försvars- och utrikespolitik som finns idag, kanske skulle kunna karaktäriseras som något otydlig och dessutom rymmandes en del spänningar. Främst torde socialdemokraterna förknippas med neutralitetspolitiken, men även med betonandet av folkrätten och omhuldandet av FN. Verkande för internationell nedrustning är ytterligare ett av socialdemokraternas ansikten, främst representerat genom ett antal kända kvinnor i partiet. När det gäller Sveriges militära försvar erhålls lätt intrycket att socialdemokraterna ständigt skulle vilja göra vissa besparingar, samtidigt som de försäkrar att Sverige skall ha ett starkt försvar för att backa upp en oberoende alliansfri ställning. Vilken bild är den riktiga? Hur såg socialdemokraterna på försvaret? Och hur kom de fram till sin syn? Socialdemokraterna bildade i juli 1945 egen regering efter att den samlingsregering som suttit under krigsåren, där de även haft en ledande roll, avgått. Vilken agenda hade de då för försvaret? Fanns det någon idémässig process kring försvarsfrågan som skulle kunna bidra till att förklara flygvapnets och flygindustrins utveckling? Då den här studien intresserar sig för de närmaste efterkrigsåren är det av vikt att få en utförlig bild av socialdemokratisk försvarspolitik utseende, av dess rötter och av dess dynamik vid tidpunkten.

1.

År 1897 behandlades för första gången försvarsfrågan på en svensk socialdemokratisk kongress. Partiet var mot all militarism och ville att den militaristiska andan skulle bekämpas. Detta var nyckelsatser i den framväxande socialdemokratiska försvarssynen, likaså vad som skall vara i dess ställe nämligen en folkarmé. Kongressen sammanfattade det så: *Folkbeväpning istället för stående här; skiljedomstolar vid internationella tvister; riksdagen och i yttersta hand folkomröstning avgör om krig och fred.*³⁹

³⁹ Gustavsson, Bengt, Arbetarrörelsen och försvarsfrågan, (1975), s 15

Den försvarssyn kongressen antog var mer partiledningens verk än en underifrån kommande uppfattning i partiet. Åsikterna gick tvärt om isär på samma vis som inom socialiströrelsen i stort. De mer radikala och revolutionära gick i Marx ledband och förfäktade uppfattningar om att arbetaren inte hade något fosterland att försvara. Andra menade likt Bernstein att då arbetarna får det bättre så skapas en gemensamhetskänsla med det egna landet och dess intressen, vilket öppnade upp för att det kanske kunde finnas något gott på statsnationell grund att försvara. Sistnämnda ståndpunkter delades av Hjalmar Branting och flertalet i partiledningen. Men de hade att balansera rent försvarsfientliga partiopinioner och samtidigt göra partiet mer salongsfäihigt i syfte att vinna politiskt inflytande. Det senare genom att inte avvisa alla former av militärt försvar utan att acceptera ett försvar om än i annan form och storlek.⁴⁰ Yrkesmilitären blev ett lämpligt distanseringsobjekt. Förutom att den var en konservativ kärngrupp, sågs den av försvarskritiska socialister som ett potentiellt verktyg mot arbetarklassen i det besuttna, etablerade odemokratiska samhällets tjänst.⁴¹ Istället sa man ja till en milisarmé och såg det schweiziska milissystemet som förebild. Dessutom ville den socialdemokratiska partiledningen knyta samman frågan om värnplikt med den om rösträtt. Senare fördes resonemang om att göra nedrustningskrav avhängiga av socialdemokratins ställning i samhället.⁴²

De mindre framgångar den socialdemokratiska ledningen hade i att få partiet att i någon form acceptera tankar på ett visst begränsat försvar följdes alltid av nya utfall och manifestationer från olika grupper i partiet mot alla former av militär beredskap. Det gick hela tiden i vågor. Den danska *vad skall det tjäna till* retoriken dök upp, som menade att en småstat aldrig kunde få ett realistiskt skydd av sitt militära försvar. En position som omformulerades till förespråkandet av ett *neutralitetsförsvar*; ett försvar som skulle skydda landets gränser vid krig i omvärlden men som inte ens skulle försöka stå emot isolerade angrepp från en stormakt. Efter andrakammarvalen 1911 tog den liberale Karl Staaf över som statsminister och inledde "vänstersamverkan" med socialdemokraterna. En del av denna samverkan var att få med socialdemokratien i försvarspolitik, delvis som ett led i en realitetsanpassning av vänstern för att få den mer ansvarstagande. En försvarsutredning tillträdde där fyra socialdemokrater tog plats och där mötte *marginaleffektsresonemang*, att vid en större europeisk konflikt så skulle stora delar av en fientlig stormakts militärresurser vara bundna på annat håll varför endast en del skulle kunna användas mot Sverige i händelse av ett anfallsföretag, ett resonemang vilket gjorde stort intryck och kom att inkorporeras i socialdemokratins försvarstänkande.⁴³

Vid striderna inom partiet om försvarsfrågan fick partiledningen återkommande använda sig av avgångshot för att få igenom en i sina ögon acceptabel försvarspolitik. De starkt försvarskritiska valde å sin sida, när en för dem oacceptabel politik beträffande försvaret utmejslades, att lämna partiet. 1903

⁴⁰ Ibid., s 15ff

⁴¹ Jämför Gustavsson, (1975), s 15f

⁴² Gustavsson, (1975), s18f

⁴³ Molin, Karl, "Partistrid och partiansvar. En studie i socialdemokratisk försvarsdebatt." i Socialdemokratins samhälle: SAP och Sverige 100 år, (1988), s 313ff

lämnar ungdomsförbundet partiet på försvarsfrågan, det därefter nybildade ungdomsförbundet lämnar ånyo partiet 1917. Det året lämnar även ett antal riksdagsmän och flera medlemmar partiet en vecka efter partikongressen och bildar Sveriges Socialdemokratiska Vänsterparti.⁴⁴

Efter första världskrigets slut tillsatte den liberala regeringen Edén 1919 en parlamentarisk försvarskommitté, kallad försvarsrevision, för att se över försvarsutgifterna. Kommittén arbetade i fyra år och socialdemokraterna representerades av bland annat Ernst Wigforss.⁴⁵ Slutbetänkandet föreslog en anslagsnivå till försvaret om 120 miljoner årligen, vilket var en påtaglig besparing, men företrädarna för de i kommittén ingående partierna var inte eniga. Högern ville ge mer, socialdemokratin mindre och siffran 120 miljoner var ungefär vad mittenpartierna önskade. Därmed hade ett nytt fenomen fötts nämligen *parallellförskjutningen*, det att partierna återkommande placerade sig i förhållande till varandra i ett bestämt mönster. Efter ett val och vissa regeringsbildningsturer kunde en socialdemokratisk regering under Richard Sandler med Ernst Wigforss som finansminister få igenom 1925 års försvarsbeslut med hjälp av liberalerna. Beslutet var ett stort besparingsbeslut där den årliga anslagsnivån bestämdes till 107 miljoner, vilket närmast innebar en halvering av försvaret. Tanken var att försvarets storlek borde, och kunde, gå att anpassa efter den utrikespolitiska konjunkturen, och vid 20-talets mitt såg krig mycket avlägset ut. Det här förhållningssättet kom att kallas *elasticitetsteorin*.⁴⁶ Besparingen tillfredställde dock inte de mer pacifistiskt inriktade inom rörelsen. Men framför allt så hade socialdemokratin nu varit med och fattat ett försvarsbeslut och därmed tagit ansvar för ett militärt försvar. En rörelseprofil uttryckte det som:

Vi diskutera icke längre inom det socialdemokratiska partiet som vi gjort förr i världen, försvar eller icke försvar? Den ståndpunkten är icke aktuell. I och med den politiska inmonteringen av arbetarklassen i det demokratiska samhället finns det en levande känsla av att stå solidariskt ansvariga för landets öden såväl i nutid som framtid.⁴⁷

Partiledningen försökte efter försvarsbeslutet avföra försvarsfrågan från dagordningen. Men det visade sig svårt, då det fanns grupper som ansåg nedrustningsbeslutet för tamt. Vid partikongressen 1928 behandlades återigen motioner som krävde fullständig nedrustning, vilka partiledningen och den nyvalde partiordföranden Per Albin Hansson lyckades avvärja med en argumentation som utgick från partitaktisk och partistrategisk vinkel: folkopinionen, väljarna var inte mogna för avrustning, partiet skulle undergräva sin ställning och parlamentariska trovärdighet genom demonstrationspolitik, kompromisspunkten skulle

⁴⁴ Ibid., s 320

⁴⁵ Johansson, Karl-Axel, Ernst Wigforss och försvarsfrågan (från sekelskiftet till andra världskriget), (1962), s11. De övriga tre (s) representanterna var Johan Nilsson, Viktor Larsson och Per Albin Hansson, varav den siste ibland avlöstes av Arthur Engberg.

⁴⁶ Molin, Karl, Försvaret, folkhemmet och demokratin: socialdemokratisk riksdagspolitik 1939-1945, (1974), s25. Jämför även Danius, Lars, Samhället och försvaret: återblick på svensk försvars politik 1809-1955, (1956), s105-119

⁴⁷ Gustavsson, (1975), s27. Uttalandet gjort av Arthur Engberg.

förskjutas åt höger om man ställde sig bredvid. Andrakammarvalet 1928 blev en svår motgång för socialdemokratin och en motsvarande framgång för högern. Valet som kommit att kallas kosackvalet syftades på de valaffischer med vilka högerns ungdomsförbund målade upp den sovjetiska fara de ansåg låg i 1925 års nedrustningsbeslut, blev en tankeställare för socialdemokratin som än mer kom att lyfta fram samhällsintresset, och en nationell gemenskap, ett folkhem, istället för klass och klasskamp.⁴⁸ I en sådan position var en mer positiv försvarssyn en konsekvent del. Försvarsmotståndarna inom partiet försvann dock inte. Händelserna i Ådalen 1931 skärpte motsättningarna. Vid partikongressen 1932 utbröt ny eskalerad strid i försvarsfrågan, särskilt runt en motion som krävde isolerad svensk avrustning. Uppsplitande debatter resulterade efter uppmaningar om partiansvar i en kompromiss; partiledare Per Albin Hansson skulle tillsammans med en högljudd kritiker, redaktör Arthur Engberg, gemensamt besvara motionen. Försvarsfrågan hänsköts till efter att den 1930 tillträdde försvarskommittén arbetat färdigt och lämnat ifrån sig sitt betänkande.⁴⁹

2.

Vid 1938 års riksdag lade högerpartiet fram en partimotion om extraanslag till försvaret för materialanskaffning, vilken avstyrktes av statsutskottet. Efter att Österrike genom "anschluss" anslöts till och gick upp i det nazistiska Tyskland den 12 mars föreslog statsminister Per Albin Hansson riksdagen den 16:e att återremitera extraanslagsärendet till statsutskottet. En enig riksdag fattade den 1 juni beslut om ett extraanslag på 70 miljoner kronor för materielanskaffning till försvaret. Strax efter Münchenöverenskommelsen i slutet av september lade regeringen Hansson fram förslag om ytterligare extraanslag om 58 miljoner kronor till materielanskaffning. I maj 1939 löd förslaget istället på 70 miljoner och antogs enhälligt i riksdagen den 6 juni. Beslutet följdes av fler och större extraanslag under hösten 1939 då också kriget bröt ut. Med besluten om extraanslag upphörde det ovan omtalade mönstret i svensk försvarspolitik kallat parallellförskjutningen.⁵⁰

Samlingsregeringens inriktning på försvarets område var fortsatt upprustning. Det gällde mer eller mindre att rusta upp så mycket det bara var möjligt. I juni 1942 fattades ett försvarsbeslut med en årlig budget om 515 miljoner som innehöll förstärkningar över hela linjen, men med särskilda satsningar på de moderna vapenslagen flyg och pansar.⁵¹ Enligt Karl Molin hade den försvarspolitiska enigheten under kriget inte bara att göra med att de olika riksdagspartierna nu såg likartat på hotbilden och ville stå samman bakom politiken, utan även på att en försvarsvänlig politik nu kunde förväntas vara det väljarna önskade, att det ur partistrategisk synvinkel var rätt att satsa på försvaret. Men var de satsningar på försvaret som gjordes under krigsåren av en tillfällig och

⁴⁸ Molin, (1989), s 322ff

⁴⁹ Ibid., s 326

⁵⁰ Se bland annat Danius, (1956), s155-166

⁵¹ Böhme, Klaus-Richard, "Huvuddragen i svensk försvarspolitik 1925-1945", i *Neutralitet och försvar: Perspektiv på svensk säkerhetspolitik 1809-1985*, (1986), s 171f

provisorisk karaktär eller var det en mer permanent omorientering? Åren 1939-1940 förekom mycket lite av diskussion inom socialdemokratien om framtidens försvarspolitik. Den 16:e socialdemokratiska partikongressen i juni 1940 uttalade en förmodan om att nedrustningen nu var mycket avlägsen,⁵² kongressen tillsatte även en programrevision för att se över partiprogrammet, och då även försvarspolitikerna.

Frågan om upprustningen var av provisorisk karaktär är ett av få ställen där det går att få syn på försvarspolitiska motsättningar inom arbetarrörelsen under krigsåren. De försvarskritiska socialdemokraterna, vilka traditionellt huvudsakligen återfanns inom tre grupper; norrlänningar, framförallt Västerbottningarna; kristna socialdemokrater inom broderskapsrörelsen samt s-kvinnorna, menade att de olika försvarsförstärkningarna som beslutades, inklusive en väl tilltagen övningstid för värnpliktiga, kunde accepteras nu, under krigstid, men att det endast skulle vara ett provisorium. I april 1942 bemötte Per Albin Hansson dylika synsätt i två liknande anföranden:

Vid lugnare förhållanden få vi ta upp frågan om lättnader i försvarskostnaderna. Men det gäller enligt min mening att icke tillåta en oöverlagd kastning åt andra hållet utan att hålla måttet.⁵³

SSU styrelseprot. 26.4.42

Det gäller för oss att hålla en linje. Vi får inte vackla hit och dit, riva ner och bygga upp.⁵⁴

(s)-partistyreseprot 26.4.42

Partiledningen ville nu avvisa elasticitetsteoretiska resonemang, resonemang som emellertid fått stöd av folkpartiets Bertil Ohlin som menade att pengar visst skulle spenderas under kriget men som inte ville göra utfästelser för framtiden. Per Edvin Sköld bemötte en sådan linje med att konstatera att visst vore det trevligt med nedväxlingar av försvarsbördorna vid ett gynnsammare utrikespolitisk läge men att tiderna förändrats. Det krävdes nu rent praktiskt större hänsyn till teknisk utveckling, vilken fordrade långsiktig planering, än till utrikespolitiska konjunkturen. Något som omöjliggjorde elasticitetsteorins genomförande.⁵⁵

3.

Den programrevision som tillsattes vid SAP:s 16:e partikongress 1940 började inte arbeta förrän 1942. Revisionen som bestod av 24 medlemmar⁵⁶ delades upp i mindre arbetsgrupper som tog tag i olika delar av partiprogrammet.

⁵² Molin (1974), s69ff

⁵³ ARAB, SSU styrelseprotokoll. 24-27.4.42, 26 april 1942, Molin (1974), s 72 har fäst min uppmärksamhet på anförandena, och avsnittet bygger i stor utsträckning på hans resonemang.

⁵⁴ ARAB, SAP, Partistyrelsens protokoll 1944-1947, 26/4 1942,

⁵⁵ Molin, (1974)

⁵⁶ Dessa 24 medlemmar var: KJ Olsson, Bernhard Eriksson, Frans Severin, Olivia Nordgren, Bertil Mogård, Per Emil Brusewitz, Erik Fast, Torsten Gårdlund, Gunnar Lundberg, Gustav Möller, Elof Lundberg, Anders Nilsson, Per Albin Hansson, Hemming Sten, Per Edvin Sköld, Herbert Tingsten, Arthur Engberg, Ragnar Ericsson, Rickard Sandler, Georg Branting [4 saknas. möjl. är tre Ernst Wigforss, Ivar Olsson, Levin]

Några sessioner hölls gemensamt med hela programrevisionen. De arkivspår revisionen efterlämnat är magra, endast protokoll från två möten med hela revisionen finns bevarade.

Vid det första av dessa, startmötet den 11 november 1942, uttryckte ordföranden för revisionen Karl Johan Olsson att partiet hade blivit ett parti för hela folket där klasskampen ersatts med samarbete med andra grupper i samhället, likaså hade partiet intagit en central ställning i och med regeringsmakten.

En självklar följd av denna majoritetsställning är, att partiet mer eller mindre identifierar sig självt med samhället, dvs. med nationen. Detta betyder i viss mån en brytning med det föregående.⁵⁷

Olsson ansåg att socialdemokraterna stod vid ett vägskafl och att det kunde vara dags att genomföra förändringar av partiprogrammet som gjorde att det dels bättre svarade mot verkligheten och de förslag man hade för avsikt att lägga fram samt även gjorde att partiet inte stötte bort potentiella väljare utan kunde växa ännu mer. Alla inom partiet, och inom revisionen, delade inte denna syn. En skiljelinje kunde skönjas mellan ett par grupperingar som vi skulle kunna kalla traditionalister som ville ha kvar det gamla och som var mer socialistiska, och förnyare eller realister vilka bland annat återfinns i partitoppen med statsråd som Sköld, Möller och statsminister Hansson vilka mer ville anpassa partiprogrammet till den politiska situationen, om inte annat av partistategiska skäl.

Försvarsfrågan skymtade endast fram vid ett tillfälle under detta sammanträde och det var i ett inlägg av en av de mer traditionalistiska, Frans Severin:

(...) om det någonsin är möjligt att avskaffa kriget. Wigforss räknar ju i den nya statsverkspropositionen med normala försvarsutgifter på 750 miljoner kronor om året. Jag vet inte, om han tänker sig att man skall fortsätta därmed även efter det nuvarande kriget, men man får närmast den uppfattningen, och det tyder inte på att regeringen tror på någon säker fred ens i framtiden. Men att man i partiprogrammet skall erkänna detta som ett mål att sträva efter, kan jag inte vara med om. Jag tycker tvärtom att vi ovillkorligen måste kanske ännu starkare betona internationalismen, eftersom det är så många andra som betona nationalismen.⁵⁸

Det var dock förnyarna som mest fick fram sin syn i revisionen, så även på försvarets och utrikespolitikens område. I det förslag revisionen lade fram i början av 1944 ersattes den gamla paragraf XVIII om utrikespolitiken, som även inrymde försvarspolitik, av en ny paragraf VI. Partiprogramtexten var av hävd korthuggen, närmast sentensisk, och den gamla och nya paragrafen lydde i sin helhet som följer:

⁵⁷ Återgivet i Molin (1974), s 69ff

⁵⁸ Ibid.

<i>Gamla § XVIII</i>	<i>Nya § VI</i>
Folklig kontroll över utrikespolitiken. Den hemliga diplomatin avskaffas.	Utrikespolitiken inriktas på att bevara landets fred och oberoende. Den stödes av en positiv försvarspolitik.
Ett demokratiskt organiserat folkens förbund.	Sverige medverkar i en internationell politik vars huvudsyfte är att skapa en internationell rättsordning, utövad av ett demokratiskt organiserat folkens förbund, utrustat med internationell ordningsmakt.
Internationell ordningsmakt och avrustning.	Nordisk samverkan.
	Folklig kontroll över utrikespolitiken.

59

Programrevisionen presenterade även en motivering på närmare en sida prosa. Beträffande försvarspolitikern hänvisades det till gjorda erfarenheter:

Betydelsen av att utrikespolitiken i sina ansträngningar haft stödet av en positiv försvarspolitik har för hela folket framstått mera tydligt än tillförne. Såväl utrikespolitikens inriktning som försvarspolitikens samband med densamma synes böra klart anges i partiprogrammet.⁶⁰

Det gamla programmets enda ord om försvarspolitik var *avrustning*. Med detta förstås kanske inte nödvändigtvis att de små länderna skulle gå före och avveckla sina militära försvar, men det är svårt att utläsa annat än att ett militärt försvar i grunden avvisas. Man kan också säga att det inte var en försvarspolitik som presenterades utan istället en brist på en sådan, att någon försvarspolitik inte skulle vara vid handen. Det gamla programmet anvisade heller ingen direkt praktisk väg för svenskt utrikespolitiskt handlande, utan uppställde mer principer och målsättningar. Det nya inledningsstycket ändrade på detta och framlade dessutom en helt ny och annan försvarspolitik. Med första meningen *Utrikespolitiken inriktas på att bevara landets fred och oberoende* anges ett överordnat mål för svensk utrikespolitik som kan tjäna till ledning för politikens och agerandets utformande. Att bevara freden var helt överordnat, vilket även oberoendet var, som skulle förstås som att landet skulle vara alliansfritt. Som ett medel att understödja denna politiska linje angavs att *Den stödes av en positiv försvarspolitik*. Därmed hade närmast en helomvändning gjorts från avrustning till positiv försvarspolitik, förstådd som en satsning på ett fungerande försvar av tillräcklig styrka för att på egen hand backa upp en utrikespolitik som syftade till att hålla landet utanför krig.

*

⁵⁹ ARAB, SAP, Bilagor till partistyrelsens protokoll 1944-1947

⁶⁰ Ibid.

Det utbröt strid om skrivningarna rörande försvaret vid SAPs 17:e partikon- gress som i maj 1944 skulle besluta om förslaget till nytt partiprogram. Inga motioner hade inlämnats till kongressen rörande paragraf VI, däremot ett antal förslag till ändrade formuleringar från enskilda partimedlemmar och arbetar- ekommuner, liksom även ett par reservationer inom partistyrelsen mot formuleringarna under paragrafen.⁶¹

Argumentationen hos de kritiska sönderföll i två delar; varför skulle partiet förordade en positiv försvarspolitik och varför skulle man inte längre ha kvar av- rustningskravet, åtminstone i någon form som en inspirerande idé.

Partistyrelsen som helhet ville anta förslaget till nytt program. Fyra perso- ner ur partitoppen skötte argumentationen för försvarsskrivningarna; Per Al- bin Hansson, Per Edvin Sköld, Gustav Möller och Richard Sandler. Hansson inledde diskussionen om §VI i programförslaget. Han vet att det är satsen om positiv försvarspolitik som väcker invändningar, och börjar med att motivera den i en kontext:

När detta skrivits in i programförslaget, har det skett med anledning av de erfarenheter vi gjort under detta krig. Vi ha lärt oss, att en utrikespolitik, som icke kan mobilisera maktmedel, blir tämligen ineffektiv, liksom även att ett litet land kan med militära maktmedel till sitt förfogande hävda sin ställning. Det är detta vi velat uttrycka genom den andra satsen i första punkten av programförslaget.⁶²

För den positiva försvarspolitikerna talade erfarenheterna från krigsåren. Ett starkt försvar var något av ett både nödvändigt och tillräckligt villkor för att Sverige skulle kunna upprätthålla sin självständiga ställning i förhållande till främmande makt. Som synes hade man nu landat närmast i den motsatta stånd- punkten till *vad skall det tjäna till?*, inställningen från tidigt 1900-tal; den att ett litet land inte skulle kunna försvara sig. Per Albin Hansson ville inte elaborera argumentationen för försvaret och för skrivningarna utan menade att han ”lätt- tare kan motivera förslaget, när man får höra invändningarna”, och sparade sig tills ”opponenterna avslöjat sig”. Formuleringen togs upp som en kastad handske av nästa talare, Karl Mäler, riksdagsman från Sollefteå och medlem av partistyrelsen:

Det har kommit på min lott att avslöja opponenternas mening och den meningen är helt enkelt att denna programpunkt bör stå kvar oförändrad i sin gamla lydelse.⁶³

Därefter böljade debatten. Ett flertal argument begagnades för att avvisa att avrustningskravet skulle kvarstå i partiprogrammet. Vissa likartade argument

⁶¹ Reservanterna var Georg Branting, Per Emil Brusewitz och Olivia Nordengren och samt Karl Mäler och Elof Lindberg.

⁶² ARAB, SAP, Kongressprotokoll, 1944, söndagen den 21 maj, P. Albin Hansson, s200

⁶³ ARAB, SAP, Kongressprotokoll, 1944, söndagen den 21 maj, K. Mäler, s 205

var genom sin gradskillnad utefter samma linje närmast artskilda principiellt sätt.⁶⁴

En linje gick ut på att avrustning först kunde komma på fråga när det rådde ett stabilt internationellt samarbetsklimat. Men hur avgöra när denna tidpunkt förelåg? Att som vid 1920-talet och 1930-talets början mena att små länder skulle gå i spetsen med ensidig avrustning var i ljuset av krigets erfarenheter en rent absurd tanke. Då avrustningens tidpunkt föreföll avlägsen och en positiv försvarssyn skulle skrivas in i partiprogrammet kunde de båda ståndpunkterna sida vid sida ge ett underligt intryck, lätt misstolkas och innebära pedagogiska problem. Därmed kom man över från ett praktiskt argument till ett taktiskt argument, som gick ut på att både oklarhet och ombytlighet var sådant som politiska motståndare lätt skulle kunna exploatera och som valmanskåren skulle ogilla och bestraffa i val.⁶⁵

Beslut fattades slutligen i enlighet med partiledningens och programrevisiörens linje av kongressen. Varningar uttalades dock till partiledningen om att den positiva försvarsviljan inte var total i partiet. Någon månad senare gjorde också de oppositionella sin stämning hörd igen, denna gång i riksdagen i samband med behandlingen av propositionen om ny civilförsvarslag, med krav om att lagen endast skulle bli provisorisk.⁶⁶

*

Försvarsfrågan var i övrigt relativt osynlig hos de socialdemokratiska ledningsorganen; verkställande utskottet och partistyrelsen, vid krigsslutet. En av få gånger försvarsfrågan framskyntade i partistyrelsen var i samband med reformprogrammen efter kriget, efterkrigsprogrammet, och dess finansiering. Den 9 december 1945 fick finansminister Ernst Wigforss ordet och han konstaterade att svårigheter förelåg då statens inkomster var 3,3 miljarder, utgifterna 3,3 miljarder och att därtill kom ökade kostnader hos departementen samt vissa sänkta skatter:

Även om reformprogrammet begränsas till de mest angelägna stora planerna blir det inte möjligt att få plats med utgifterna inom en balanserad budget, såvida inte besparingar på äldre utgifter kan ske i mycket betydande omfattning. De poster, som härvid komma ifråga, äro dels försvarsutgifterna, som inte gärna kunna tänkas stå kvar vid dess nuvarande höjd, dels utgifterna till att göra livsmedlen billigare, vilka synes kunna tas bort om barnbidrag införas och framför allt om omsättningsskatten skulle bortfalla.⁶⁷

Wigforss såg alltså försvarsutgifterna som den första tänkbara besparingskandidaten för att få utrymme för reformprogrammet.

⁶⁴ Molin (1974), s 78ff

⁶⁵ Ibid., s 76ff

⁶⁶ Ibid., s 81

⁶⁷ ARAB, SAP Partistyrelseprotokoll 1944-1947, 9 dec 1945, s 15f

4. Summerande resonemang

Det fanns redan från starten en starkt försvarskritisk inriktning inom socialdemokratin. Den var inte allenarådande, men dominerande. Under tiden före första världskriget var den kritiska synen påtagligt marxistiskt färgad; ett militärt försvar sågs som ett redskap i klassförtryckets tjänst. En annan position intog partiledningen och då delvis av taktiska skäl. Först för att göra partiet mer salongsfäihigt i det omgivande borgerliga samhällets ögon, men allt mer för att inte stöta bort potentiella väljare i mitten. Konflikt uppstod återkommande mellan partiledning och delar av partiet i försvarsfrågan, och nådde en kulmen i partisprängningen 1917. Mot inställningen att ett svenskt försvar inte skulle klara av att försvara landet varför det inte tjänade något till att hålla sig med ett dylikt, tog partiledningen till sig och anförde sk *marginaleffektsresonemang*. Resonemanget gick ut på att en stormakt inte skulle kunna avsätta mer än en del av sin krigsmakt mot Sverige vilket gjorde ett försvar klart verkningsfullt. Under mellankrigstiden utkristalliserades ett parlamentariskt mönster beträffande försvarsfrågan med högern som ville satsa mest, följt av mittenpartierna och därefter socialdemokratin som ville satsa minst på försvaret. Mönstret har kommit att kallas *parallellförskjutningen* och existerade ända fram till andra världskriget. Perioden karaktäriseras i försvarsfrågan av stora besparingar vilka delvis motiverades utifrån *elasticitetsteoretiska* resonemang; att man skulle spara på försvaret när det internationella läget så tillät och upprusta när hoten tornade upp sig. Med andra världskrigets utbrott och samlingsregeringen upphörde parallellförskjutningen såsom omnämnts, och även elasticitetsteorin övergavs då det dels visade sig mer besvärligt än man tänkt sig att rusta upp och dels då den vapentekniska utvecklingens hastighet riskerade att göra startsträckorna ödesdigert långa i tider då begreppet blixtkrig sett dagens ljus. Kriget ansågs också givit stöd åt marginaleffektsresonemanget. Partiledningens moderat försvarsvänliga position blev genom dessa utvecklingstendenser inte enbart dikterad av partitaktiska skäl, utan även grundad i övertygelse. Dessutom kunde de numera tänka sig försvarsutgifter närmast på högerns nivå. Även mer försvarskritiska röster kvarstod och främst av dem finansminister Wigforss som i samband med tillsättandet av 1945 års försvarskommitté signalerade att han räknade med 25-30% lägre försvarsutgifter. Men även bland de kritiska hade en positionsförflyttning skett, de krävde inte längre avrustning utan kunde tänka sig ett försvar om än med minskade försvarsutgifter utifrån elasticitetsteoretiska resonemang. Att hänskjuta försvarsfrågan till en parlamentarisk utredning, vilket åtminstone temporärt förde undan frågan från dagordningen, var något de olika lägren rimligtvis inte hade något emot.

*

En betydelsefull händelse i samband med krigsslutet i politikströmmen var att socialdemokraterna ensamma tog över regeringsansvaret. Regeringsombildningen påverkade dock inte försvarsfrågan särskilt mycket på kort sikt då samlingsregeringen som en av sina sista åtgärder överflyttade frågan till 1945 års försvarskommitté. Däremot gick det att uttrycka sina åsikter i frågan friare utan

att måsta ta hänsyn till den nationella samling som präglat krigsåren och lagt band på mer försvarskritiska röster inom socialdemokratin.

Om militären ville lägga en tolkning av krigsslutet åt ett mer negativt håll med Sverige nu inklämt mellan två stormaktsblock riskerandes att bli en randstat och med Sovjetryssland mer tätt inpå landet, så fanns det de inom socialdemokratin som snarare var benägna att se krigsslutet som öppnandet av ett möjlighetsfönster för att sänka försvarsutgifterna. Exempelvis illustrerar finansminister Wigforss uttalanden detta.

Utifrån den traditionella rationella beslutsmodellen kan man se tillsättandet av en försvarskommitté som ett sätt att få fram alla tänkbara alternativ till ett nytt försvarsbeslut samt utvärdera dessa. Tillsättandet kan även ses, vilket antytts tidigare, såsom ett sätt för den nya socialdemokratiska regeringen att hänskjuta frågan till en annan instans för att slippa befatta sig med densamma. Den socialdemokratiska partiledningen stod inför flera dilemman. Om de skulle vilja förhålla sig följsamt till opinionen, och till vad Kingdon omtalar som *the national mood*, fanns det rimligen ett glapp mellan vad folk önskade på kort sikt och på medellång till lång sikt. Kortsiktigt dominerade fredsoptimismen och önskemål om nedrustning, men på längre sikt hade krigsåren medfört en ökad tolerans för försvarsutgifter på en högre nivå. Det var inte bara partitaktiska önskemål, som styrde tillsättningen av försvarskommittén, eller ens krigsslutets infallande. Försvarsbesluten var femåriga och det förra beslutets period skulle löpa ut 1947, varför beredning dessförinnan låg helt enligt schemat.

1945 års försvarskommitté

Strax efter andra världskrigets slut hänsköts försvarsfrågan till 1945 års parlamentariska försvarskommitté där representanter för riksdagspartierna och arbetsmarknadens parter tillsammans med rådgivande militära företrädare skulle utforma Sveriges framtida försvar. Försvarsfrågan kom att vara kvar hos kommittén i två och ett halvt år. Kommittén har för eftervärlden kommit att framstå som något anonym. Om man vill veta hur försvarsfrågan utvecklades under de här åren, vilka borde ha utgjort en kritisk period med både krigströtthet och ett oklart internationellt läge, så måste försvarskommittén och dess arbete granskas. För den här studien är det naturligtvis av störst intresse att följa vad som hände med flygvapnet och flygplansindustrin, vilka överväganden och val som gjordes, vilka uppfattningar som florerade. Även vad som inte hände är av intresse för att kunna förklara den fortsatta utvecklingen. Också att få en bra bild av utvecklingen för hela försvarsfrågan är av vikt då flygvapnet var en oskiljaktig del av försvaret.

1.

Den 28 juni 1944 mötte överbefälhavare Helge Jung försvarsminister Per Edvin Sköld för en rutinorientering. Men denna dag tog Sköld upp en annan fråga. Han sade sig avse att påbörja arbetet med en ny försvarsordning. Tanken var

att Jung under ett år skulle utarbeta ett förslag som därefter skulle underställas en parlamentarisk kommitté för bearbetning.⁶⁸ Nu, på sommaren 1944, var det många, inte minst i militära kretsar, som ansåg att kriget gick mot sitt slut och att det relativt snart, före årets utgång, skulle vara över i och med Tysklands nederlag. Det var därför läge att smida medan järnet var varmt, tycks försvarsminister Skölds mening ha varit, så att kriget fortfarande skulle vara i färskt minne när ett nytt försvarsbeslut togs. På så sätt skulle frågan inte ge upphov till stora politiska stridigheter och alltför stora försvarsneddragningar.

Händelseutvecklingen i Finland⁶⁹ lade delar av ärendet åt sidan för både försvarsminister och militärledning; Jung påbörjade arbetet med en utredning om försvarets framtida utseende och uppgifter men utformningen av en parlamentarisk kommitté hamnade på is.

Först på det nya året 1945, när kriget trots allt fortsatte, tog Per Edvin Sköld på nytt tag i frågan om försvarets framtid. Försvarsstabschef Carl August Ehrensvärd fick den 10 januari via kontakter reda på att Sköld talat om att han ”avsåg att i vår tillsätta en parlamentarisk försvarsutredning” för att ”klara ut försvaret under nästa femårsperiod”. Senare samma dag fick Ehrensvärd reda på att statssekreterare Rosén vid försvarsdepartementet, Skölds närmaste man, önskade ett möte med honom den 12 januari. Jung och Ehrensvärd kom fram till att orsaken till att mötet inte arrangerades direkt mellan Sköld och Jung var att sistnämnda skulle ha varit tjänstledig och bortrest i två veckor om inte en gipsad arm kommit emellan.⁷⁰

Vid mötet mellan Ehrensvärd och Rosén hamnade man via frågan om den militära representationen i försvarskommittén i frågan om turordningen mellan ÖB:s utredningar och kommitténs arbete. Meningen hade ju varit att ÖB:s utredningar skulle utgöra underlag till de civila parlamentarikerna i kommittén, och den tågordningen önskade militärerna hålla sig till. Men Rosén ”vidhöll att statsrådet tänkte i en tidig proposition till årets riksdag i anledning av vissa av flygförvaltningens äskanden, som gingo in på ’andra femårsplanen’, angiva att han avsåg tillsätta en parlamentarisk utredning på försommaren.”⁷¹

⁶⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, 28/6 1944

⁶⁹ Den 9 juni hade röda armén inlett en fullskaleattack mot Finland på kareliska näset. Dagen efter skedde ett genombrott vid Valkeasaari och en snabb reträtt genomfördes till Vammelsuu-Taipale linjen, vilken efter mycket häftiga strider även den bröts några dagar senare. Först vid Tali och Ihantala lyckades de finska förbanden få stopp på den Sovjetiska framryckningen, och det största militära slaget i nordisk historia utspelade sig där från den 25 juni till den 6 juli 1944. Från svensk sida såg man med stor oro på utvecklingen och befarade ett Finis Finlandia, ett slut på Finland som ett eget land, särskilt när finska regeringen för att söka få stopp på ryssarna vände sig till Tyskland för materiell hjälp. En hjälp som avgörande bidrog till att stoppa de sovjetiska förbanden enligt ovan. Genom ett mycket högt spel från den finska krigsledningens sida lyckades man i september nå vapenvila med Sovjet i utbyte mot bland annat löfte om att jaga ut tyska förband ur landet. Därmed blev kriget i finska Lappland ett faktum när tyska armén under stora förhärjningar drevs ut och retirerade till Nordnorge, med avsevärda flyktingströmmar av finska civila över till norra Sverige som följd.

⁷⁰ Ehrensvärd, Carl August, Dagboksanteckningar, 10/1 1945

⁷¹ Ehrensvärd, Carl August, Dagboksanteckningar, 12/1 1945

Ehrensvärd var orolig att tågordningen med att sätta igång parlamentariker utan att ÖB var klar med ett underlag skulle kunna leda till att ÖB och militären "sattes ur spelet" och helt enkelt skulle förlora kontroll och inflytande över nästa försvarsbeslut. Rosén antydde dock att det vore bra om ÖB Helge Jung snarast möjligt kom i kontakt med Sköld. Så skedde också sedan Jung efter detta hört av sig och möte med Sköld bestämdes till dagen efter, lördagen den 13 januari 1945.⁷²

Klockan 11.30 besökte Helge Jung Per Edvin Sköld som genomgående omnämns P.E. i Jungs dagbok. Jung talade om att han räknade med att ha sin utredning klar den 1 september. Sköld orienterade Jung om:

[...] att han avsåg skaffa sig direkt besked om Riksdagens ställning i försvarsfrågan, han skulle därför förelägga Riksdagen en proposition slutande med att han begärde få tillsätta en försvarsutredning. Grunderna härför vore, att den kommande tiden krävde fortfarande ett starkt för svar. Detta krävde ettårig vpl. samt att den senaste tidens krigserfarenheter kunde omsättas tekniskt och taktiskt;⁷³

Militärledningen tolkade Skölds agerande som att han ville säkra upp det under kriget uppbyggda starka försvaret innan ett fredsslut där motvilja eller ointresse för försvarsfrågor kunde tänkas breda ut sig. Det skulle därför funnits anledning att agera skyndsamt. Stöd för misstanken om att försvarsmotstånd fanns, liksom att Sköld oroades av det, gick att finna i den debatt under hösten 1944 som uppstått kring förslaget om en forskningsanstalt för försvaret. Sköld hade då upprörts och karaktäriserat debatten som "vidrig". Han tycks också ha velat avföra frågan om värnpliktstidens längd genom att låta den vara en förutsättning för utredningen,⁷⁴ något som inte är förvånande då just den frågan vållat ständiga strider mellan partierna och även inom socialdemokratin under melankrisperioden.

Men, och det är ett betydelsefullt men, försvarsminister Sköld såg även att vissa besparingar borde kunna göras. Möjligen ansåg Sköld detta för att han såg det som oundvikligt av politiska skäl, att väljarna, gemene man skulle vara av den uppfattningen, eller i varje fall flertalet socialdemokrater. Han kan dock även själv tyckt att en mer långsiktigt rimlig nivå för försvarsutgifterna var lägre. Sköld ville:

[...] framhålla att besparingar i den nuvarande organisationen sannolikt kunde göras och vidare att det ekonomiska läget vore sämre, än när den nuvarande 5-årsplanen antagits.⁷⁵

Hänvisningen till det ekonomiska läget är intressant, då man från regeringshåll i viss mån befarade en efterkrigsdepression. En uppfattning som utvecklingen

⁷² Ehrensvärd, Carl August, Dagboksanteckningar, 12/1 1945, s240f, Helge Jung, dagbok i avskrift, Fredag 12/1 1945

⁷³ Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 13/1 1945

⁷⁴ Ehrensvärd, Carl August, Dagboksanteckningar, 13/1 1945

⁷⁵ Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 13/1 1945

skulle visa inte stämde. Sköld kunde inte ange besparingarnas storlek, men de förefaller begränsade. Han hade också översiktligt presenterat upplägget med en försvarskommitté för Per Albin Hansson som samtyckt.

”Sedan blir det ovisst hur det går i Riksdagen. Det blir ett f-t rabalder långt utanför den. Jag tror nog att det blir majoritet för förslaget, men jag vill att mitt parti skall sluta upp enhälligt.”⁷⁶

Sköld ville att en ny försvarsordning skulle kunna framläggas 1947, men att det kunde utvecklas så att man fick förlänga ”nuv. ordning eller ta ett provisorium på ett par år”. Vilka som skulle ingå i kommittén var Sköld inte färdig med men han ville ha representanter för försvarsgrenarna och hade tänkt sig ”som de bästa; ’Ehrensvärd, Stig Ericsson och Silfverberg”.⁷⁷ Om de tre skulle ses som representanter för armén, marinen respektive flygvapnet så skulle det saknas en övergripande och samordnande representant för ÖB, och om Ehrensvärd sågs som sådan stod armén utan egen representant. Detta vållade visst huvudbry hos försvarsledningen men man fick i slutändan även en separat armérepresentant. Dock infriades ändå farhågorna om att avsaknaden av en överordnad försvarsrepresentant skulle skapa öppen splittring och motsättning mellan vapenslagen, armé, flyg och marin. Vapenslagens representanter såg inte Ehrensvärd som någon överordnad eller ens samordnande kraft.

Den 29 juni 1945 fattar samlingsregeringen beslut om att tillsätta en ny försvarsutredning kallad 1945 års försvarskommitté. Till ordförande för kommittén utsågs Karl Levinson,⁷⁸ landshövding i Stockholms län, jurist och tidigare opolitiskt konsultativt statsråd i tre av mellankrigstidens socialdemokratiska ministärer.

Till övriga ledamöter i 1945 års försvarskommitté utsågs Elon Andersson, folkpartiet, Enok Bjelle och Knut Ewerlöf, högern, Arne Geijer, LO, Hilding Hagberg, kommunisterna, Erik von Heland, bondeförbundet, David Hall, Algot Törnkvist och Sven Andersson, socialdemokraterna samt Jacob Wallenberg, som näringslivsrepresentant. De fyra militära representanterna blev Ivar Backlund, Carl August Ehrensvärd, Stig Ericsson och Karl Silfverberg, vilka saknade rösträtt i kommittén men hade rätt att ställa förslag samt att reservera sig. Därtill knöts ett antal officerare av mellanrang från de olika vapenslagen till kommittén såsom sakkunniga.⁷⁹

*

Direktiven till 1945 års försvarskommitté var att avpassa försvaret utifrån erfarenheterna från andra världskriget och den ”delvis genomgripande utveckling av krigstekniken” som skett i samband med det. Dock menade direktiven att erfarenheterna inte varit entydiga utan att det gällde att granska och sovra bland

⁷⁶ Citat av Sköld i Jungs dagbok med citattecken redan där runt stycket, Lördagen 13/1 1945.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ SOU 1947:72, s 3

⁷⁹ SOU 1947:72, s 3f

dem utifrån ”vårt lands speciella förhållanden och ekonomiska möjligheter”.⁸⁰ Att det skulle göras besparingar var entydigt. Litet längre ned heter det att:

Vid utredningen måste de ekonomiska synpunkterna noga beaktas. En ingående granskning av organisationen borde ske i avsikt att skära bort alla kostnader, som icke vore strängt nödvändiga, och för att skapa betingelser för större stramhet i medelsanvändningen.

[...]

Det borde vara möjligt att på denna väg, genom en rationaliserad och förenklad organisation, ernå åtskilliga besparingar och påtagligt minska försvarets andel i de totala statsutgifterna.⁸¹

Helst skulle det ske genom att anpassa försvarets organisation och inriktning, samt genom ytterligare effektivisering och modernisering. Kommittén skulle inte heller ”tveka slopa delar av försvarsorganisationen som inte längre har berättigande”. Om man inte lyckades tillräckligt bra med att spara samtidigt som hotbilden inte tedde sig alltför farlig så hotades med att det skulle göras ”justeringar i den organisationsram som genom 1942 års försvarsbeslut avsetts för försvaret”.

Vidare ställdes olika begränsningar upp som kommittén skulle beakta. Bland annat var tanken att alla potentiellt dugliga värnpliktiga skulle tas i anspråk och ges en god utbildning. Dessutom så skulle försvaret inte bli ”i så hög grad beroende av tillförsel från utlandet eller av industriell kapacitet, att den vid avspärning icke kunde effektivt under längre tid fungera”.

Försvarskommittén förväntades också utarbeta ”fullständiga och noggranna beräkningar rörande kostnader för den försvarsorganisation” som den behagade rekommendera, vilket var en krävande uppgift.⁸²

*

Den gängse bilden⁸³ av 1945 års försvarskommittés arbete var att det relativt snart ”körde fast” i någon sorts oenighetens träsk, där de civila parlamentarikerna ville minska försvarets organisation och inte endast spara pengar genom rationaliseringar. Den som skall ha drivit på för att det skulle genomföras besparingar var finansminister Ernst Wigforss. Den här bilden är troligtvis i mycket baserad på källor i form av ett antal memoarböcker. Främst av dessa Ernst Wigforss, *Minnen*, men även Erik von Heland, Stig Ericsson och Carl August Ehrensvärds memoarböcker bör nämnas. Dessa memoarböcker behandlar försvarskommittén och dess arbete samt vederbörandes egna gärningar i samband därmed, men de berör kommittéarbetet i ytterst begränsad omfattning. Det rör sig endast om en eller annan episod. Beträffande Wigforss, som ju inte

⁸⁰ SOU 1947:72, s 9f

⁸¹ SOU 1947:72, s 10f

⁸² SOU 1947:72, s 9-11

⁸³ Se exempelvis Cars et al, *Svensk försvarspolitik under efterkrigstiden*, (1986), s22ff och Wallerfelt, Bengt, ”Den svenska krigsplanläggningen i det kalla krigets inledande fas 1945–1958. Militära och politiska aspekter.” i *Hotet från öster: Svensk säkerhetspolitik, krigsplanläggning och strategi*, (1997), s183ff.

satt i försvarskommittén, är det särskilt två meningar denne skrev i sin bok i avsnittet om den nya regeringen efter kriget varvid han kommer in på försvarsminister Vougt som det främst hänvisas till. Källorna till vad som utspelades i denna försvarskommitté några år på 1940 talet är inte så goda. En källa som det dock går att kontinuerligt följa kommitténs arbete genom är överbefälhavare Helge Jungs dagbok. Denna numera frisläppta källa är mycket kontinuerlig, noggrann och systematisk. Visserligen satt Jung själv inte i kommittén men hade som överbefälhavare ett oerhört intresse av att följa dess arbete, vilket han framförallt kunde göra genom orienteringar från försvarsstabschef Carl August Ehrensvärd som var hans nära medarbetare och militär representant i kommittén. Ehrensvärd och Jung hade närmast daglig kontakt, och tycks ha varit närmast hundra procentigt eniga i allt. Förutom av Ehrensvärd fick Jung dessutom orienteringar av armérepresentanten Backlund samt av sakkunniga officerare i kommittén, samt genom direkta och indirekta kontakter med civila kommittéledamöter. Följande framställning om utvecklingen i 1945 års försvarskommittés och hos dess ledamöter är i stor utsträckning baserad på Helge Jungs dagbok. Kommitténs förda protokoll är naturligtvis också nyttjade men dessa är tyvärr som regel alltför översiktliga.

2.

Redan under de två första månaderna av försvarskommitténs arbete, september och oktober 1945, började det komma in uppgifter om hållningar och uppfattningar hos ett par tre kommittéledamöter till försvarsstaben. Bondeförbundaren Erik von Heland började tala om att basera armén på hemvärnsorganisationen. Det som möjligtvis redan då föresvävade Heland, vilket han skulle återkomma till, var tanken att redan från början förbereda någon slags, om inte partisan-krigföring, så i varje fall decentraliserat försvar. Idéer som ogillades av militärledningen och betraktades som "fiske i grumligt vatten". Algot Törnqvist, socialdemokrat från Blekinge, där som bekant Karlskrona med sin flottbas ligger, hade i regel en positiv inställning till just flottan, och hyste uppfattningen att den skulle återfinnas nere i södra Sverige. Argument och utläggningar för understödjande av detta var något Törnqvist gärna framförde. Tidigt uppstod, särskilt bland militärerna i och kring försvarskommittén, tvivel på kommitténs ordförande Karl Levinson och dennes "slöa sätt att leda förhandlingarna"⁸⁴. Detta skulle i olika former återkomma.

I januari 1946 började uppgifter cirkulera i pressen, men även bland riksdagsledamöter, om att "man i vida kretsar räknar med att" det skulle bli en sänkning av försvarsbudgeten ned till någonstans mellan 500 till 700 miljoner kronor årligen, relativt drastiska sänkningar således på 25-40%.⁸⁵ Enligt marinens representant i försvarskommittén, Stig Ericson, skall alla under vintern 1945-46, från försvarsdepartementet till högerens ledare Frithiof Domö, ha varit inställda på besparingar. Domö skall ha trott på en försvarsbudget om maxi-

⁸⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 13/10 1945, Ehrensvärd rapporterar

⁸⁵ Helge Jung, dagbok i avskrift, Torsdag 24/1 1946

malt 650 miljoner kronor om året men ”det fanns de som trodde på ännu lägre bud. Åtminstone från finansminister Wigforss sida”⁸⁶. Redan den 8 november 1945 hade kommitténs ordförande Levinson lämnat ”vissa upplysningar rörande inom finansdepartementet pågående, kommitténs arbete berörande ekonomiska utredningar”.⁸⁷ De siffror som figurerar upplevs vara oroväckande låga av försvarsledningen och föranleder överbefälhavaren att vilja agera:

Sannolikt därför klokt att jag tar förbindelse med regeringens spetsar, sedan mitt förslag i sin helhet levererats. Om möjligt bör en utåt synlig betydande divergens mellan mig och den pol. ledningen undvikas.⁸⁸

Enligt bondeförbundaren Erik von Heland i dennes memoarer utgick alla ifrån att utvecklingen skulle bli som efter första världskriget med ”krigströtthet, en lång fredsperiod och allmän nedrustning”⁸⁹, vilket säkerligen bidrog till att idéer om större försvarsbesparingar blev utbredda.

När siffror på större besparingar började figurera inställer sig med automatik frågan om *hur* besparingarna skulle ske, *vad* det skulle sparas på. I varje fall hos officerare, och inte minst de knutna till försvarskommittén. Till detta skall nedan återkommas. Första februari besökte Helge Jung försvarsminister Allan Vougt. Jung orienterade i ett flertal frågor och tog sedan upp försvarsfrågan. Betonade att det vore önskvärt med samspel mellan den politiska och militära ledningen, vilket Vougt höll med om. Sedan poängterade Jung att han ”skulle finna det mycket ogynnsamt, om jag plötsligt fick i uppdrag inkomma med ett besparingsförslag”. Jung ville innan han lämnade in sin ”slutavvägning” orientera regeringen om den och olika besparingsnivåer. Vougt trodde dock ”inte på ett nedskrivningsuppdrag nu”. Därefter frågade Vougt Jung var Levinson, försvarskommitténs ordförande, ”stode i försvarsfrågan”. Vougt hade i möten med Levinson försökt få ur denne hans inställning och avsikter men misslyckats. Jung sade sig ha fått uppfattningen att Levinson inte själv visste var han stod eller avsiktligt dolde det. Jung frågade Vougt om det inte fanns en överenskommelse mellan honom och Levinson, något försvarsministern förnekade. På försvarsdepartementet spekulerades det i att Levinson inte visste på vilket ben han skulle stå. Vougt trodde att Levinson var föga road av uppdraget att leda försvarskommittén och att han när som helst kunde komma att lämna kommittén.⁹⁰

Tisdagen den 5 februari hade förslag till arméns utseende, och ÖB:s yttrande om detta, varit uppe till behandling i försvarskommittén efter dragning av försvarsstabschef Ehrensvärd. Denna dag var det von Heland, bondeförbundet som utmärkte sig. Heland opponerade sig direkt mot att ta upp förslaget till behandling innan man fått väntade ”direktiv om försvarets kostnader”. Övriga kommittéledamöter accepterade inte detta resonemang och föredragningen fortsatte. Sedan hade von Heland, med Ehrensvärds ord, på ett ”mycket obe-

⁸⁶ Ericson, Stig, Knopar på logglinan, (1966), s194

⁸⁷ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945.47, Protokoll från FK45, 8/11 1945, §2

⁸⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, Torsdag 24/1 1946

⁸⁹ von Heland, Erik, Optimismen och besvikelsens år 1922-1952, (1969) s198

⁹⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, Fredag 1/2 1946

hagligt sätt framdragit de ogynnsamma konsekvenserna av arméns inkorrekta sätt att 1942 räkna kostnaderna för materielen”.⁹¹ Det som åsyftades var att inför 1942 års försvarsbeslut så skall kostnaden för arméns tunga materiel inte ha medräknats. Orsaken till detta skall ha varit att militärrepresentanter till 1942 års försvarsutskott haft i uppdrag från försvarsminister Sköld att vilseleda utskottet om den nya försvarsorganisationens verkliga kostnader. Detta förhållande att Sköld bar ansvaret meddelade Ehrensvärd nu också 1945 års försvarskommitté. Till och med en skrivelse från Sköld vari han tar på sig ansvaret skall ha presenteras för kommittén.⁹² Hela episoden spred naturligtvis viss misstämning i kommittén.

Efter sammanträdet sprang von Heland ikapp Ehrensvärd och berättade för denne att han dragit fram omständigheten ovan var ”föranlett av ett samtal föreg. dag med Wigforss, där denne framhållit nödvändigheten av att reducera försvarskostnaderna”.⁹³

Episoden förstärker dels uppfattningen om von Heland som en i försvarskommittén relativt hejdlös och inte alltför omdömesfull person, beredd att ge uttryck för det mesta han tänkte. Men episoden avslöjar också något om Per Edvin Sköld och dennes inställning till försvarsfrågan. Därtill ges belägg för att Wigforss vid tidpunkten, februari 1946, var inställd på försvarsbesparingar.

Från samma sammanträde med försvarskommittén har även Ehrensvärd rapporterat till Jung att kommunisternas representant i kommittén, Hilding Hagberg, uttalat att ”det inte var fred ännu och att man vore tvungen hangla sig fram genom ett provisorium”.⁹⁴ Redan från ungefär oktober 1945 började ÖB och försvarsledningen tala och propagera för att någon helt ny försvarsorganisation närmast vore en orimlighet vid denna tidpunkt. Osäkerheten inför framtiden var för stor, man borde istället söka sig fram med mindre justeringar och provisorier. Det ligger nära till hands att se detta som en strategi för att genom ickebeslut⁹⁵ inte riskera större försvarsbesparingar när sådana kunde befaras. Att nu till och med kommunisternas representant, vilken klart skulle kunna befaras vara inne på en ordentlig besparingslinje, anammat provisorielinjen borde av försvarsledning och ÖB ha upplevts som en framgång.

Ett par dagar senare, den 8 februari, meddelar Ehrensvärd att han nu ansåg att den socialdemokratiska kommittéledamoten David Hall var ”för starka nedskrivningar”. Detta skulle även numera gälla socialdemokraternas partisekretäre Sven Andersson.⁹⁶ Efter att taffeln brutits på en middag den 22 februari hos kronprins Gustav Adolf hade Helge Jung ett längre samtal med statsminister Per Albin Hansson där försvarsfrågan dryftades. Den senare ville gärna få föredraget konsekvenserna av olika minskade belopp till försvaret. Hansson var inte

⁹¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 5/2 1946

⁹² Von Heland, Erik Optimismen och besvikelsens år 1922-1952, (1969) s198

⁹³ Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 5/2 1946, vid samtal med Ehrensvärd där denne detaljerat redogör för det passerade.

⁹⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 5/2 1946

⁹⁵ Se under komplext beslutsfattande i inledningskapitlet. Se också Leif Lewin, (1985), sid 22-45

⁹⁶ Uppgifter Carl August Ehrensvärd erhållit vid samtal med bondeförbundaren Erik von Heland vilka han vidarebefordrar till Helge Jung. Helge Jung, dagbok i avskrift, Fredag 8/2 1946

heller ”orolig för sitt parti, att det brådstörtat skulle vilja skriva ned försvarskostnaderna – behövdes icke heller då det sociala programmet krävde pengarna småningom”. Däremot pekade Per Albin Hansson mot bondeförbundet och ”vissa fraktioner bland de frisinna”, folkpartiet, som grupper där ”starkare tendenser” till försvarsbesparingar skulle kunna uppstå. Om de uppstod och började florera fanns risken att besparingsiver även spreds bland socialdemokrater.⁹⁷

Verkligheten i försvarskommittén två månader senare motsvarade dock inte statsministerns analys. När arméns representanter i försvarskommittén, Ehrensvärd, med Bonde och Löfgren som sakkunniga, redogjorde för den syn de uppfattar att kommittéledamöterna hade, en och en, framkommer det att bondeförbundaren von Heland ville spara en del på flottan, inte bygga ut flygvapnet och behålla armén, folkpartiets Elon Andersson varken minska på värnpliktstiden eller organisationen medan socialdemokraten Sven Andersson ville sätta försvarsbudgeten till 700 miljoner årligen och minska värnpliktstiden vilket även LO:s representant Arne Geijer vill. En med försvarskommitténs arbete sammanhörande praktisk fråga började även göra sig gällande i april. Det var frågan om försvarsbudgeten för budgetåret 1947/48 som inom en snar framtid behövde avgöras. Knut Ewerlöf, högerens representant i försvarskommittén, menade i ett samtal med Jung den 30 april att regeringen och ordinarie myndigheter borde göra upp ”budgeten minst för 47/48”. I början av maj framkom det att den uppfattningen delades av flera kommittéledamöter, bland annat av socialdemokraten Algot Törnquist, då insikten infunnit sig inom kommittén att deras arbete skulle komma att dra ut på tiden. Den 9 maj diskuterade försvarskommittén ”sättet för bedrivande” av det fortsatta arbetet och man beslutade att ”underätta statsrådet och chefen för försvarsdepartementet att kommittén ansåge sig icke kunna slutföra sitt uppdrag under hösten 1946”.⁹⁸

I slutet av april träffade överbefälhavare Jung försvarsminister Vougt och läget i försvarskommittén kom att dryftas. Vougt hade kommit fram till att flertalet ledamöter nog var ”av den uppfattningen att pol[itiskt] och tekniskt underlag för ett positivt förslag f.n. saknades”, men att ”flera utvägar tänkbara”. Jung ville att försvarets organisation i stort skulle bevaras. Han kunde dock tänka sig att undersöka besparingar men då ”helst efter dir[ektiv] från regeringen” och att summan ”nedåt helst icke definitivt fixeras”.⁹⁹ Det här blev grunden för uppdraget den 21 juni som gavs från kommittén via försvarsministern, vilken stod som uppdragsgivare, till överbefälhavaren och försvarsstaben; att utreda vilket försvar Sverige skulle få för 650, 750 respektive 900 miljoner kronor om året.

*

Om hösten 1945 och våren 1946 i försvarskommittén skall sammanfattas så kan det konstateras att man tidigt var inriktad på stora besparingar. Besparings-

⁹⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, Fredag 22/2 1946

⁹⁸ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45, 9/5 1946, §4

⁹⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 29/4 1946

viljan emanerade dels ur direktiven till kommittén men den fredsvilja som fanns ute i samhället spelade också in. Att sedan västmakterna USA och England demobiliserade relativt snabbt och omfattande, särskilt efter den över förväntan snabba segern mot Japan, bör också ha spelat in. 600 – 700 miljoner kronor årligen började framskynta som en rimlig nivå på försvarskostnaderna. När möjligheten till så stora besparingar blev kända av försvarsledningen föranledde det motåtgärder. Som en motåtgärd kan man tolka att försvarsledningen med ÖB i spetsen nu riktade in sig på och argumenterade för att det inte skulle införas någon ny försvarsordning. Istället borde endast partiella reformer av den bestående organisationen ske. Ett fenomen känt som *ickebeslut* i beslutsanalys-sammanhang. En annan motåtgärd var att ÖB satte sig i direkt förbindelse med statsministern och ledande regeringsföreträdare för att utröna deras åsikter och söka påverka dem. Vid ett möte med statsminister Per Albin Hansson den 22 februari tog Helge Jung upp sina farhågor. Men Hansson lugnade honom med att det från socialdemokratiskt håll inte skulle ske några överilade nedskärningar på försvaret, särskilt som de sociala reformprogrammen inte krävde så mycket resurser på kort sikt. Ytterligare två förhållanden av större betydelse blev påtagliga under kommitténs första tio månader; att kommittéarbetet skulle dra ut på tiden och att det fanns närmast lika många olika förslag till besparingar som det fanns kommittéledamöter.

3.

Under hösten 1946 gick aktiviteten i försvarskommittén ner efter att man kommit att inse att arbetet skulle komma att dra ut på tiden. Hösten 1946 hade kommittén 18 protokollförda sammanträden mot 33 stycken under våren.¹⁰⁰ Den utdragna tiden gjorde att försvarets budget för 1947/48 fick utformas som ett provisorium, då perioden låg efter den femårsplan som 1942 års försvarsbeslut täckte. I september 1946 meddelade Ivar Backlund, arméns sakkunnige vid kommittén, att han ansåg ”att försvarsfrågan icke kan komma upp i riksdagen förrän hösten 1948”. I anslutning till denna anteckning skrev Jung: ”Stämmer med mina beräkningar; tidigast.”¹⁰¹

Under trycket av befarade påtagliga nedskärningar av försvarsbudgeten började de olika försvarsgrensrepresentanterna se över sina egna delar av de kvarvarande anslagen. Särskilt gällde detta flottan som riskerade att bli den stora förloraren vid nedskärningar, vilket tydligt framkom när ÖB hade samrådsmöten med försvarsgrenscheferna vid utformandet av de tre besparingsalternativen. Den 22 november fick Jung rapport från Samuel Åkerhielm som ”spårar ett systematiskt samgående flotta – flyg” i kommittén.¹⁰² Ungefär samtidigt började flottan också presentera förslag till byggnation av flottbas på Muskö i bergrum, vilka skulle ta bort eller i varje fall kraftigt minska en av de stora svagheterna med marinstridskrafter, risk för anfall från luften.¹⁰³

¹⁰⁰ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45

¹⁰¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 3/9 1946

¹⁰² Helge Jung, dagbok i avskrift, Onsdag 22/11 1946

¹⁰³ Helge Jung, dagbok i avskrift, Torsdag 21/11 1946

Storleken på eventuella nedskärningar av försvarsbudgeten som diskuterades hösten 1946 var inte lika stora som föregående vinter. I slutet av oktober orienterade den till kommittén knutna sakkunnige Holmin ÖB i samband med sitt avsked från densamma att han ”trodde att vänsterpartierna skulle samlas om ett 800 milj.-förslag om högern ginge med därpå”.¹⁰⁴ Något senare, i början av december, hade Carl August Ehrensvärd i förtroende orienterats av Erik Stridsberg, chef för riksräkenskapsverket (en föregångare till riksrevisionen), om ”de växande statsinkomsterna”. Detta gjorde att Stridsberg ansåg att de lägre kostnadsalternativen numera ”lågo utanför praktisk politik”, och därför inte längre var aktuella.¹⁰⁵ Den 12 december höll ÖB ett större sammanträde med försvarsgrenscheferna för att diskutera de olika besparingsalternativen; 650, 750 och 900 miljoner. Då återfanns dock ingen ”lättnad” om att de lägre alternativen skulle ha varit helt inaktuella, men Jung lovade att ”göra allt för att slå ihjäl 650 och 750 miljonersförslagen”.¹⁰⁶ Se vidare under ÖB47. Mot slutet av december, den 23:e sade sig också försvarsminister Vougt vara av den uppfattningen att ”det vore omöjligt att snart lägga fram en ny försvarsordning”,¹⁰⁷ vilket skulle kunna tolkas som att han var klar över att endast mindre förändringar i det bestående försvaret skulle göras medförandes att några större besparingar inte heller var aktuella. Eller att det fordrades mer utredande och längre tid för noggrann bedömning av det som sedan kom att presenteras innan beslut togs.



Flygvapenchef Bengt G Nordenskiöld ger en pressorientering vid flygvapenövningen 1946 ombord på pansarskeppet Oscar II.

¹⁰⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 1946

¹⁰⁵ Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 3/12 1946

¹⁰⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, Torsdag 12/12 1946

¹⁰⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 23/12 1946

Då ÖB och försvarsstaben under hösten 1946 höll på med utredningar om besparingsförslag och då alla föreföll vara överens om att försvarskommitténs arbete skulle dra ut på tiden så gick aktivitetsgraden och tempot i kommitténs arbete ned. Farhågan om större besparingar och försvarsledningens arbete med utformning av de olika besparingsförslagen ledde till konflikter mellan vapenlagen inför öppen ridå i kommittén. Främst var det marinen, vilken riskerade att bli den stora förloraren, som agerade. Besparingsstämningen inom kommittén svängde dock en del under hösten 1946; från nivåer runt 700 miljoner till närmare 800 miljoner som nu var tänkbart för socialdemokrater, kommunister och folkpartister. Om det var den utrikespolitiska situationens något skärpta läge, sedan Churchills tal i Fulton i mars eller det faktum att statsfinanserna förbättrats som bidrog till den delvis förändrade synen är svårt att utröna.

4.

I mitten av januari 1947 besökte Holmin, sakkunnig i försvarskommittén för armén, Jung hemmavid då denne önskade höra Holmins uppfattning rörande kommittén. Holmin recenserade både de parlamentariska ledamöterna och de militära företrädarna. Hans bild bekräftade i stort sett det som tidigare varit känt, med vissa kompletteringar:

Levinson: intet positivt intresse för försvaret. L. ville ha resultat av kommittén, säkerligen gärna med betydande nedskrivning av kostnaderna.

Ewerlöf: allmänt försvarsvänlig. E. håller på flottan.

v. Heland: flygbiten, mot flottan för friv. försvarsr inom armén (i verkligheten nog mot armén).

Andersson – folkfris. – sannolikt för armén.

Sossarna och kommunisten för armén (Törnquist särställning, men ibland kritisk mot flottan).

E[hrensvä]rd utmärkt, men stött en del för huvudet, särskilt de båda Andersson – dessa under samtal kommit överens om att de skulle minnas E:s uppträdande och i framtiden låta honom veta det.

Backlund allt för "lätt", förberedde sig icke tillräckligt; farligare ju längre kommissionen varade [...].

Ericson: vederhäftig, behärskad; stark ställning.

Silfverberg: bluff, stor lögnare, allt mer genomskådad. ¹⁰⁸

Vill man schablonisera bilden ännu mer kan man säga att högern, som var mest försvarsvänlig, var för flottan och vänstern för armén, som bör ses som den värnpliktiga folkarmén. Socialdemokraten Törnquist var ett verkligt undantag med sina sympatier för flottan betingade av hans hemvist i Blekinge. Det kommer att finnas skäl att återkomma till just dennes ställning. Holmins uppfattning om tidtabellen för kommitténs fortsatta arbete var att den skulle vara klar till den 1 november 1947, varefter förslaget skulle gå på remiss till den 15 december, och att därefter skulle en proposition komma, sent men i tid,

¹⁰⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 13/1 1947, i samtal med major Georg Holmin samma dag, knuten såsom expert till försvarskommittén.

vilket avsåg till i början av januari. Han lät vidare meddela att man inom kommittén haft funderingar på vad man skulle göra ”om arbetet icke blev färdigt i tid”, och trodde att kommittén då inte skulle våga komma med ett nytt förslag utan ”möjligen i stället vissa rekommendationer”. Om ÖB låtit sig påverkas av de olika indikationer som under vintern inkommit om att kommitténs arbete skulle få svårt att bli klart i tid eller inte kan helt avgöras, även om mycket talar för detta. Klart är att ÖB i mitten av januari började tala om att ”koncentrera arbetet på att uppskjuta antagandet av en ny försvarsordning”¹⁰⁹ i sina möten med officerare och andra. Sakkunniga knutna till kommittén började också uppfatta vissa uppluckringar i sparbenägenhet och självständighet hos de parlamentariska ledamöterna.¹¹⁰

I början på februari 1947 tog Helge Jung också upp frågan om att någon ny försvarsordning inte borde se dagens ljus med försvarsminister Allan Vougt:

Jag framhöll för Vougt nödvändigheten av att han bibragte Levinson uppfattningen om nödvändigheten av ett modifierat och moderniserat status quo. Vougt sade sig helt vara på den linjen. Jag underströk, att det icke vore klokt av mig att personligen söka påverka Levinson.¹¹¹

Vid ett besök hos Levinson senare samma dag tyckte Jung dock uppfatta det som att denne faktiskt fortfarande trodde på en ny försvarsordning, utan att det sades rätt ut. Högers representant Ewerlöf trodde vid ungefär samma tidpunkt inte på någon ”ny försvarsordning utan en period av successiv anpassning”.¹¹²

Under januari 1947 sysselsatte sig kommittén också med frågor om olika ny-modigheter på krigsteknikens område; den 20:e behandlades frågor om ”atom-energin utnyttjande” dvs kärnvapen, med ett antal experter närvarande, den 21:a behandlades rekylfria vapen, raketvapen och robotprojektiler och den 27:e besågs filmer om radar och om kärnvapentester vid Bikiniatollerna samt lyssnades till redogörelser om målsökande projektiler.¹¹³ Om försvarsstaben hade något finger med i spelet beträffande tidpunkten för dessa övningar och om avsikten med dem var att påverka kommittén i riktning bort från en ny försvarsordning kan inte omedelbart beläggas men misstanken infinner sig lätt. Särskilt mot bakgrund av vad som senare kom att användas som motivering för att inte genomföra någon ny försvarsordning.

Känslan av ett överhängande hot hade knappast minskat hos den försvarsgren som var föremål för de mest kraftiga besparingarna i ÖB:s lägre förslag, 650 och 750 miljonersförslagen, vilka återstod att inlämnas. Flottans representant Ericson kontrade i januari med att börja tala om att avskaffa ÖB institutionen i fred, en uppfattning han även sökte stöd för hos flygvapenrepresentanten.¹¹⁴

¹⁰⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 14/1 1947

¹¹⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, Onsdag 22/1 1947

¹¹¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 1/2 1947

¹¹² Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 3/2 1947

¹¹³ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45, 20/1 1947, §3, 21/1 1947, §1, 27/1 1947, §2,

¹¹⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, Onsdag 15/1 1947

Förslaget och ett antal argument för detsamma, såsom att de flesta demokratiska länder saknade en överbefälhavare i fred, kom Ericson upprepat att framföra under stora delar av hela 1947. En argumentation som skapade mycket ont blod i försvarsstaben, hos ÖB och i stora delar av armén samt fördjupade klyftorna mellan vapenslagen.¹¹⁵

Flottans kamp, utom och framförallt inom, försvarskommittén samt dess försök att få med flygvapnet mot armén och försvarsledningen hade gjort att ÖB och armén nu själva ägnade kraft åt att nå samsyn med flygvapnet och bilda front mot flottan. Den 22 februari 1947 hade Jung ett långt möte med arméns sakkunnige i kommittén Backlund, där Jung gav denne vad som måste betecknas som instruktioner:

Jag framhöll med skärpa betydelsen av den kommande tiden för försvarsfrågans utveckling. Väl att ”vi” + flyget voro på samma linje. Denna måste försvaras och fullföljas. Ovillkorligt behov av samstämmighet B[acklund], Bonde, Silfverberg. Gemensamma förberedelser för sammanträdena önskvärd.¹¹⁶

Man kan förundras litet över att överbefälhavaren så tydligt också såg sig som företrädare för armén. Hans bakgrund var visserligen som arméofficer. Möjligen var hans bedömning grundad i ett ovanifrånperspektiv på hela försvarsmakten varvid allt annat än att placera huvuddelen av eventuella besparingar på just marinen var en orimlighet.

Ytterligare tecken på att de största besparingsförslagen inte skulle bli aktuella nådde i mars överbefälhavare Jung. Major Löfgren hade haft socialdemokraternas partisekreterare Sven Andersson på middag. Denne var ”tydligt i stort på ÖB:s linje” och trodde att den årliga försvarsbudgeten säkerligen skulle hamna högre än 750 miljoner kronor. Beträffande Levinson, kommitténs ordförande, var Andersson dock skeptisk och trodde att denne ”kunde gå på ett av de lägsta alt.”. Andersson tänkte sig också en än kortare första värnpliktstjänstgöring men trodde att militärerna själva skulle komma fram till samma slutsats så småningom.¹¹⁷ Ett par dagar senare var Helge Jung på middag hos Torsten Nothin. Denne var oroad av försvarsfrågan och ansåg vidare att Jung, vars ställning han ansåg stark, borde framträda publikt i samband med att Jung lämnade sin utredning, ÖB47, till försvarskommittén. Jung var dock skeptisk, men Nothin föreslog förutom ett större möte i Konserthuset så i alla fall ”ett radioanförande samma dag, Stockholmstidningarna publicerade saken”. På samma middag var även Karl Levinson, kommitténs ordförande, vilken Jung fick tillfälle till samtal med. Levinsons syn på försvarsfrågan var nu att behålla överbefälhavarämbetet

¹¹⁵ Se exempelvis Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 26/8 1947

¹¹⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 22/2 1947. Att det är Bonde som nämns i uppräknigen av de som skall hålla samman beror på att Ehrensvärd vid den här tiden just skulle frånträda sin plats som armérepresentant i försvarskommittén då han av karriärutvecklingsskäl gått vidare från sin tjänst som försvarsstabschef till att bli militärområde 1s chef, varvid Bonde övertog uppdraget som försvarsstabsrepresentant vid 1945 års försvarskommitté.

¹¹⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 10/3 1947

och försvarsstaben även i fredstid, göra vissa inskränkningar i armén men ha kvar en 9 månaders första värnpliktstjänstgöring för alla, inte genomföra någon minskning av flygvapnet, inte ha stora båtar i flottan, men inte genomföra så långtgående besparingar som föreslagits i ÖB:s 650 och 750 miljonersalternativ beträffande marinen. Därtill hade Levinson vissa svårigheter med försvarets lednings organisation, vilken stötts och blötts ett längre tag.¹¹⁸

Den 27 mars var Jungs utredning, *Överbefälhavarens förslag* (ÖB47), färdig och utdelades till försvarsgrenscheferna. Den 3 april talade Jung i radio och presenterade förslaget. Dagen efter, den 4, var det sammanträde med försvarskommittén och reaktioner. Detta skildrades av armérepresentanten Bonde för Jung som i sin dagbok skrev:

Bonde dyster skildring av dagens försvarskommitté. Parollen: sparsamhet och icke-effektivitet. Kommunisten, Heland, Elon A-son ny försvarsordning. Sven A-son – arg över publiciteten – besparingar. Övriga sossar tego, Ewerlöf i princip på mitt förslag. Ordföranden mojade sig. Var lymmelaktig rörande mitt första förslag. Jag visste nog att detta var ”underkänt”.¹¹⁹

Några dagar senare, den 10:e, redogjorde Bonde hos försvarskommittén för ÖB:s uppfattning om det militärpolitiska läget. Dessförinnan hade ordförande Levinson försökt ge en bild av innebörden i ÖB:s förslag beträffande försvarsplan. Utifrån redogörelserna började kommittén diskutera frågan om de skulle sikta mot en ny försvarsordning eller gå på linjen endast om partiella reformer.¹²⁰ Försvarsstaben och ÖB:s ansträngningar hade definitivt fått upp spörsmålet på dagordningen. *Överbefälhavarens förslag* behandlas mer utförligt i annat avsnitt längre fram.

I försvarskommittén fortsattes det i april 1947 att framläggas besparingsförslag. Kommittén höll en konferens på Grand Hotel i Saltsjöbaden där förslag till utredningar för olika besparingsmöjligheter skulle utredas. Nu var det mer av sparförslag vilka så litet som möjligt skulle påverka försvarets slagstyrka och organisationsstorlek som dryftades. Alla de parlamentariska ledamöterna hade olika egna idéer. Exempelvis gjorde Sven Andersson, (s), uttalanden mot vinterutbildning och att det inte var nödvändigt att ha hela flottan rustad året om. Karl Levinson, obunden ordförande, ville försöka konservera dyrbar materiel genom att inte förslita den i fredstid. Levinson hade numera kommit till slutsatsen att armén inte kunde minskas, det vill säga ÖB:s linje, men han ville ändå se besparingar. David Hall, (s), ville titta på en lösning med armé utan kavalleri, en flotta enbart för bevakning och minröjning samt enbart jaktflyg. Erik von Heland, (bf), var mer drastisk; han ville sälja kryssarna, lägga övriga stora fartyg i malpåse och låta torpedjagare vara de största fartygen i drift. Flottans förkämpe Algot Törnkvist (s) ville istället undersöka om det inte gick att dela upp flygvapnet mellan armén och marinen, dvs den ordning som gällt innan

¹¹⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, Onsdag 12/3 1947

¹¹⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Fredag 4/4 1947

¹²⁰ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45, 10/4 1947

1926, och således lägga ned det självständiga flygvapnet. Dessutom var kommittén inne på en 9 månader lång första värnpliktstjänstgöring.¹²¹

Från regeringshåll började det komma andra, om än något blandade, signaler. Den 12 april hade Swedlund besökt UD och där mött utrikesminister Undén som hade framhållit att man ”inte hade att vänta större nedskrivningar av försvaret”.¹²² Vougt uttalade under andra halvan av maj missnöje med att ”försvarskommittén hindrade handlingsfriheten”. Erlander och Vougt skulle dock ha varit sura på Jung i slutet av april med anledning av dennes förslag och sättet för dess framläggande, men Möller och en del av de yngre i regeringen - vilken således var splittrad - hade varit bestämt för ÖB och dennes förslag. Radiotalet skall ha varit mycket verksamt. Allt detta enligt Sture Hamnberg.¹²³

Även i maj var tonen från försvarskommittén besparing och man hade från socialdemokratiskt och frisinnat, folkpartistiskt, håll börjat enas kring en årlig försvarsbudget om cirka 800 miljoner kronor. En linje som också kommunistrepresentanten Hilding Hagberg skall ha varit inne på. I sina memoarer *Jag är och förblir kommunist: minnen* skriver han att det var en rimlig nivå att enas på. Bondeförbundets von Heland var inne på 850 miljoner årligen, men att flottan endast skulle ha 51 miljoner av dessa efter 10 år. Det tycks alltså som att försvarskommittén fortsatte på sin trajektor, men då regeringen nu började formera en annan syn så började kontakten släppas med kommitténs funde-
rande och det kan ses som att denna senare började gå sina egna vägar. Den 3 juni framhöll Jung för Undén ”det egendomliga att kommittén i ett mycket ovisst läge gjorde upp en försvarsordning”. Men även inom försvarskommittén började solospel och förbigående göra sig gällande. Ordförande Levinson lät sekretariatet utarbeta 800 miljonersförslaget utifrån premisser som inte godkänts och i vissa fall avfärdats av kommittén, såsom införande av kategoriklyvning¹²⁴ vid armén. Dessutom avsåg Levinson att ajournera sammanträdena med kommittén, enligt sagesmannen Bonde.

En bakgrund till ett dylikt agerande från Karl Levinsons sida kan följande skildring ge. Enligt marinens representant i försvarskommittén, Stig Ericson, som dock inte alltid presenterar exakta datum, så ”läste” kommittén in sig en vecka i Saltsjöbaden mot slutet av våren för att enas om ett förslag. Dock ville de flesta inte röja sin position och diskussionerna blev långdragna och något förvirrade. Ericson ansåg att kommitténs ordförande Levinson var ansvarig för den bristande mötesordningen. Till slut kunde Ericson inte hålla sig utan frågade Levinson hur denne kunde ”låta det hela spåra ur så till den grad, utan att återföra församlingen till ordningen” varvid sistnämnde svarade:

¹²¹ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45, 17-19/4 1947
Se även Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 21/4 1947

¹²² Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 12/4 1947

¹²³ Helge Jung, dagbok i avskrift, Måndag 21/4 1947 i telefonsamtal med Sture Hamnberg samma dag.

¹²⁴ Kategoriklyvning innebär att inte alla av en årsklass inkallas till värnpliktstjänstgöring.

– Min vän, du har mycket att lära. Bara de få prata ut som de vill, blir de nöjda. Sedan kan vi lägga upp förslaget som det passar oss.¹²⁵

I början av juni gick försvarsminister Vougt än längre i distanseringen från försvarskommittén och uttalade att kommitténs resultat var ”icke av större betydelse”¹²⁶. Någon dag senare utvecklade Vougts statssekreterare Rosén temat ytterligare och menade att ”kommittén fick gå sina egna vägar”. För att ”regeringen komme, om så behövdes, gå fram självständigt”¹²⁷.

*

Redan tidigt på året tycks försvarsminister Allan Vougt ha vunnits för tanken att en helt ny försvarsordning var omöjlig och att det var ett något modifierat status quo som gällde. Även försvarskommittén kom mer och mer att luta åt denna linje efter alla försvarsstabens ansträngningar. Flottans allt mer desperata kamp tog sig uttryck i att dess representant i kommittén, konteramiral Stig Ericson, under våren 1947 pläderade för att ÖB institutionen skulle läggas ned i fredstid och försvarsledningen organiseras om. Men den stora händelsen för försvarsfrågan och försvarskommitténs ställning våren 1947 var ÖB:s framläggande av de tre utredda besparingsalternativen 650, 750 och 900 miljoner samt därtill av det ytterligare förslag som kom att kallas ÖB:s förslag eller ÖB47, vilket uppgick till ca 950 miljoner kronor årligen. De tre sparförslagen framlades mellan december 1946 och mars 1947. ÖB47 presenterades den 31 mars 1947 och de kom alla i stora drag till allmänhetens kännedom samtidigt med att de lades fram och genom ÖB:s radiotal den 3 april, se även under särskild rubrik. Detta förslag från militärledningen utgjorde en slags milstolpe i en upplysnings- och opinionsbildningskampanj för att befrämja försvaret, vilken överbefälhavaren själv stod i spetsen för. ÖB:s förslag och radiotalet fick stort genomslag i press och opinion varvid försvarsfrågan skakades om.

Överbefälhavarens förslag väckte en del ont blod bland några statsråd men bidrog till en viss omsvängning hos regeringen. Diskreta meddelanden om att man från regeringshåll var beredd att åsidosätta försvarskommittén och dess kommande betänkande började sippra ut. Försvarskommittén arbetade dock vidare, och en vilja att göra besparingar vilka närmast inte alls skulle ge några nedsättningar av försvarets kapacitet kan skönjas. Olika ledamöter lanserar sina speciella favoriter i dylika avseenden. Ett visst mått av önsketänkande florerade. Kommitténs ordförande Levinsons reaktion på svårigheterna att enas blev att i någon mån gå förbi kommittén och istället låta sekretariatet räkna på, och utforma lösningar för ett betänkande.

¹²⁵ Ericson, Stig, (1966), s207

¹²⁶ I samtal med Swedlund den 4 juni relaterat i Helge Jung, dagbok i avskrift, Onsdag 4/6 1947

¹²⁷ I samtal med Swedlund den 4 juni relaterat i Helge Jung, dagbok i avskrift, Torsdag 5/6 1947

Hösten 1947 var sista sträckan i försvarskommitténs arbete. Sammanträdena kom huvudsakligen att användas för metodisk genomgång av det förslag till betänkande ordförande Levinson låtit kommitténs sekretariat arbeta fram.¹²⁸ I de excerpter som finns att finna i Helge Jungs dagbok framstår perioden mest som ett sista tvistande och stridande mellan de tre vapengrenarna. Runt mitten av september har ånyo flottans representant amiral Stig Ericson givit sig på ÖB institutionen. Det kom något oväntat: ”Mina herrar voro icke beredda på attack i frågan. Trodde den var klarad” skriver Helge Jung i dagboken, troligtvis syftandes på armé- och försvarsstabsrepresentanterna i kommittén. Den ledamot i kommittén försvarsledningen trodde påverkades av dylika resonemang var folkpartiets Elon Andersson.¹²⁹ Men några dagar senare hade ordförande Levinson utrett åsikterna i försvarskommittén i ÖB frågan genom att tillfråga samtliga ledamöter en och en. Resultatet blev att samtliga utom kommunisternas Hagberg var för en fortsatt ÖB institution i fred.¹³⁰

I oktober kände Helge Jung behov av att bemöta flottans agitation. Vid ett möte med flygvapenchef Nordenskiöld den 24:e förde Jung ”på tal att vi borde ladda upp med en saklig broschyr om den senast förda flottpolitiken och konsekvenserna därav för framtiden”. Det var inte nödvändigt att ”nu bestämma att broschyren skulle ges ut; huvudsaken vore att ha’ ett underlag för debatten” enligt Jung. Flottan ägnade sig nu åt vad man skulle kunna kalla en pr/kampanjturné med ett av sina större fartyg som åkte från hamn till hamn. För att motverka denna kampanj tänkte sig Jung en ”preparering” av lokaltidningarna på berörda orter. Nordenskiöld instämde och var intresserad varvid lämpliga personer för de olika arbetsuppgifterna diskuterades. Dock misstänktets flygvapnets representant i försvarskommittén, Silfverberg, inte vara lika samförståndsinriktad mot armén och försvarsledningen som sin chef utan befarades in i det sista verka för större materielanslag till flygvapnet och dito besparingar på armén. Något som fick försvarsledningen via Swedlund att gå på Nordenskiöld vilken fick lova att utfall mot armén eller dylikt inte skulle finnas i flygvapnets reservation.¹³¹

Den 25 november 1947 överlämnade så 1945 års försvarskommitté sitt betänkande. I anslutning till att kommitténs ledamöter samma dag undertecknade och godkände betänkandet ”anmälde herr ordf. ledamöterna herrar E Andersson, S Andersson, Bjelle, Ewerlöf, Hagberg och von Heland samt sakkunniga herrar Backlund, Bonde, Ericson och Silfverberg att de ämnade avgiva särskilda yttranden att fogas vid kommitténs betänkande”.¹³² Nu skulle betänkandet ut på remiss.

¹²⁸ RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45, hösten 1947

¹²⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Lördag 20/9 1947

¹³⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, Tisdag 23/9 1947

¹³¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, Fredag 24/10 1947

¹³² RA, 1945 års försvarsutredning YK995, Vol. 1, 1945-47, Protokoll från FK45, 25/11 1947



Flyguppvisning vid Ljungbyhed i september 1947 i samband med krigsspelen. På första bilden ger flygvapenchef Nordenskiöld en orientering. Därunder sitter Generalmajor Ryman, landshövding Karl Levinsson, som var ordförande i försvarskommittén, statsminister Tage Erlander och statssekreterare Arne Lundberg. I dörröppningen på tredjebilden syns försvarsminister Allan Vougt i samspråk med flygvapenchef Bengt G. Nordenskiöld och överste Nils Swedlund. På sista bilden syns chefen för UD:s politiska avelning Sven Grafström i samspråk med kronprins Gustaf Adolf.

6.

I sitt betänkande föreslog 1945 års försvarskommitté att värnplikten skulle vara 9 månader vid armén och flygvapnet samt 11 månader vid flottan. När det gällde värnpliktens olika delar, inklusive övningstid mm, så skulle de frågorna emellertid fortsätta att utredas.

Beträffande armén föreslogs en krympning av krigsorganisationen på tio års sikt med 14,1%. Fältinfanteriförbanden skulle minska med 10,7%, stridsvagnsbeståndet med 19,5%, artilleriet med 17,0% och en fjärdedel av infanteriet skulle förbli hästspänt. Om man skulle behålla krigsorganisationen som den var även efter tioårsperioden så krävdes det, enligt kommittén, stora materielinvesteringar mot slutet av perioden i form av engångsanslag.

Flottan utsattes för relativt begränsade förändringar enligt kommitténs förslag. De tänkte rangera ut några äldre fartyg litet snabbare men föreslog ändå ersättningsbyggnad av bland annat 4 jagare. De räknade med att efter tioårs-

perioden fortfarande ha kvar exempelvis 3 kryssare, 10 jagare + 2 under byggnad, 22 torpedbåtar och 24 ubåtar i linjeflottan, samt därtill bland annat ett pansarskepp i reservflottan. De uttryckte viss kritik mot ÖB:s förslag, som gick längre i nedskärningar och raljerade något om dennes ”tidlösa” alternativ i vars motsättning

...kommittén emellertid haft att räkna med att vårt nuvarande fartygsbestånd och särskilt de förefintliga större fartygsenheterna under avsevärd tid framåt komma att sätta sin prägel på flottan.¹³³

Det var naturligtvis de stora kryssarna, vilka beställdes under kriget och närmast var obsoleta redan vid leverans, som var svåra att komma runt.

När det så gällde flygvapnet föreslog 1945 års försvarskommitté en viss ökning, inte i paritet med 1942 års beslut som de menade hade gjort att man behövt tillskjuta alltför stora medel, men också indragningar. De föreslog att en nattjaktflottilj skulle tillkomma och de ville inte heller röra jaktflyget. Däremot föreslog man att tre andra flottiljer skulle läggas ned:

Försvarskommittén föreslår därför, att en attackflottilj (F1) omvandlas till nattjaktflottilj samt att en attackflottilj och en spaningsflottilj indragas. Flygbaskåren (F21) bör samtidigt bör samtidigt tillföras en spaningsdivision. Efter dessa förändringar kommer flygvapnet innesluta 15 flygflottiljer, varav 10 dagjaktflottiljer, 1 nattjaktflottilj, 3 attackflottiljer samt 1 spaningsflottilj, vartill kommer nyssnämnda spaningsdivision.¹³⁴

Spaningsdivisionen som skulle dras in föreslogs bli F2 i Hägernäs, detta då det rådde ”ovisshet” om vad som skulle ske med sjöflygplan i framtiden. Försvarskommitténs förslag innebar att flygvapnets krigsorganisations styrka nedskars med 42% beträffande attackflyget, 15% beträffande spaningsflyget och att jaktflyget istället utökades med 10% då en nattjaktflottilj tillkom.¹³⁵ Någon egentlig argumentation för varför man valde att föreslå indragningar av samttaget två flottiljer förekom inte, förutom påpekandet som refererats ovan om att 1942 års organisation skulle vara för dyr. En rad om bättre ”verkningsmöjligheter för bombflyget även under mörker” motiverade satsningen på nattjakt. I övrigt gjordes en vag hänvisning till en tendens om en förskjutning från spanings- och attackflyg till jaktflyg om varför man valde att dra in de flottiljer man gjorde.¹³⁶

För de närmaste budgetåren tänkte sig 1945 års försvarskommitté att försvarsbudgeten skulle se ut så här:

¹³³ SOU 1947:72, s 55

¹³⁴ SOU 1947:72, s 57

¹³⁵ SOU 1947:72, s 58

¹³⁶ SOU 1947:72, s 57

	1948/49 miljoner kr	1949/50 miljoner kr	1950/51 miljoner kr	1951/52 miljoner kr	1952/53 miljoner kr
Armén	308.00	310.00	312.00	314.00	316.00
Marinen	140.10	137.80	136.60	136.00	134.80
Flygvapnet	235.20	238.5	242.40	244.60	246.90
– Luftbevakn. ekoradioorg.	4.90	5.10	5.30	5.50	5.70
Gemensamma kostnader	100.30	101.10	101.10	100.50	103.00
Totalt	798.50	802.50	807.40	810.60	814.90

137

Betänkandets förslag till försvarets utformning var i huvudsak att hålla fast vid det bestående men att spara genom att hyvla litet överallt. Det skulle gå att hävda att militärledningens förhoppningar om status quo infriades, om än på litet lägre nivåer än dessa önskade sig. Någon genomtänkt och fullföljd ny avvägning mellan vapenslagen blev det inte även om det sparades något mer på marinen. Det har ibland hävdats att flyget på ett sätt var vinnare, då det närmast drabbades minst av ekonomiska besparingar. Men relativt sett var snarare flottan vinnaren då besparingarna där inte blev så stora som de rimligtvis kunde ha blivit med tanke på utredningsresultat och erfarenheterna från kriget.

Betänkandet behandlade också flygmaterielen i ett eget avsnitt. Där ställs fem punkter upp som sägs bör vara vägledande; ”1) Materielen bör i största möjliga utsträckning kunna tillverkas inom landet; 2) Erforderlig materiell beredskap måste upprätthållas; 3) Materielen måste tillgodose kravet på modernitet; 4) Materielen bör vara enhetlig; 5) Materielens förnyelse måste vara planlagd på ett tekniskt-ekonomiskt tillfredsställande sätt”.¹³⁸ Beträffande den första punkten var argumentet att endast en svensk industri gav möjlighet till leveranser vid ”avspärning eller perioder av större politisk spänning”. Dessutom menade man att materiel från utlandet som man skulle kunna få tillgång till inte stod ”på toppen av modernitet” och kom ”med all sannolikhet att vara sämre än den materiel, som vi själva kunna tillverka”. Dock skulle man inte ”utesluta möjligheterna att inköpa flygplan från utlandet, då anledning härtill finnes och tillfälle erbjudes”. Den tredje punkten, flygmaterielens modernitet, sades vara ”utslagsgivande” för ”flygförbandens krigsduglighet”. Betänkandet fortsatte: ”För ett litet lands flygvapen, som i regel måste räkna med att vara motståndarens numerärt underlägset, blir kravet på hög kvalitet hos flygmaterielen särskilt framträdande.”¹³⁹ Vissa motsättningar kan anas mellan de olika punkterna och särskilt mellan dessa två. För kräver man både högsta modernitet och samtidigt inhemsk tillverkning så blir tanken att den svenska flygplansindustrin ska vara världsledande. Och detta samtidigt som man i den femte punkten konstaterar

¹³⁷ SOU 1947:72, s 64

¹³⁸ SOU 1947:72, s 723

¹³⁹ SOU 1947:72, s 724

det tar lång tid att få fram en flygplanstyp och den svenska industrin har en begränsad kapacitet varför man får acceptera en successiv förnyelse av flygplansbeståndet. Detta väljer man att beskriva som att: ”Härigenom blir nämligen ej all materiel omodern på en gång, vilket skulle bli fallet, om förnyelsen av flygplansbeståndet koncentrerades till vissa korta tidsperioder.”¹⁴⁰ Intrycket är att punkterna utgör något av en allmän önskelista från kommitténs sida, sammansatt av olika intressenters fordringar och förhoppningar.

I betänkandets hemliga delar förs litet mer elaborerade resonemang kring flygplansindustrin. Det konstateras att flygvapnets 1082 flygplan som skulle ersättas successivt varje sjuårsperiod, vilken var den beräknade livslängden, gjorde att den årsproduktion som i medeltal krävdes var 155 plan. Den nuvarande produktionen låg dock på 200 plan per år, när verkstadsstrejken 1945 borträknats. Sålunda fanns det en överkapacitet och betänkandet konstaterar att industrin ”ej kommer att beredas full sysselsättning genom tillverkning för flygvapnets räkning”.¹⁴¹ Läggs detta samman med vad som i betänkandets öppna delar sagts om att även inköp från utlandet skulle göras om tillfället var det rätta så riskerade sysselsättningsproblematiken att bli än svårare. Efter att kommittén konstaterat överkapaciteten i fred gick man över till situationen i händelse av krig. Då skulle det inte komma att gå att ”täcka ersättningsbehoven” och någon forcerad tillverkning var inte ens att tänka på. Ett par orsaker utpekades, förutom svårigheten med arbetskraft så även ”den minskade effektivitet som uppstår i samband med industriens evakuering”. Därefter kom betänkandet in på den svenska flygplansindustrins möjligheter att hävda sig i jämförelse med utländska tillverkare, då hos ”främst stormakterna”, och få fram moderna flygplan ”vars stridsvärde står i paritet” med dessas. Här menade man att de dittillsvarande svårigheterna huvudsakligen varit ”ett motortekniskt problem”.¹⁴² De såg dock en viss möjlighet att nu i samband med teknologiskiftet till jetmotorer ”i varje fall temporärt inhämta det försprång, som den utländska motorindustrin onekligen har”. Flygplansindustrin hade, menade betänkandet, ”i stort sett kunnat hålla jämna steg” med utlandet, vilket gjorde att alla skäl talade för att behålla flygindustrin. Direkt därefter säger man att stormakterna genom sina:

[...] större ekonomiska resurser i vad främst avser forskningsverksamhet komma att leda den fortsatta utvecklingen inom det flygtekniska området. Detta utgör dock ingen motivering för att ej bibehålla den svenska flygindustrin, då stora förutsättningar finnas för att de flygplan, som den inhemska industrin kan tillföra flygvapnet komma att vara bättre än de flygplan, som utlandet erbjuder för köp eller licenstillverkning.¹⁴³

¹⁴⁰ SOU 1947:72, s 725

¹⁴¹ RA, 1945 års försvarskommittés betänkandes hemliga delar, YK995, Vol. 23, ”Avd. I Utredning angående flygvapnets krigs- och fredsorganisation under femårsperioden 1/7 1947 – 30/6 1952”, s 54

¹⁴² Ibid., s 55

¹⁴³ Ibid.

Det var alltså ett negativt argument som levererades för att behålla den svenska flygplansindustrin, och därtill ett argument med vissa förbehåll. Kommittébetänkandet fortsatte med att stötta upp det med ett par andra argument såsom att en svensk flygindustri gav fördelar vid höjd beredskap och förenklade och förbättrade möjligheterna vid underhålls- och reparationstjänst.¹⁴⁴

Man avslutade genom att påpeka att det var avgörande för flygindustrins överlevnad att den bereddes en jämn sysselsättning. Något som kanske kan tyckas litet motsägelsefullt då betänkandet såsom ovan återspeglats konstaterat att flygvapnets behov inte kommer att räcka för industrins sysselsättning. Möjligen var man tillfreds med en jämn undersysselsättning. Det man här dock ville belysa var vikten av att utlägga nya beställningar även när föregående projekt inte slutförts och oaktat femåriga försvarsbeslutsperioder.¹⁴⁵ Trots de bestämda hävdanden som görs om det riktiga i att vidmakthålla en svensk flygindustri är det huvudsakligen problem och begränsningar hos samma industri som presenteras i försvarskommitténs betänkandes hemliga delar.

7.

De olika ledamöterna i 1945 års försvarskommitté hade i stor utsträckning avvikande uppfattningar i fråga om försvarets utformning trots att de enats om det betänkande som avlämnades den 25 november 1947. Inte bara de militära ledamöterna skrev reservationer, kallade särskilda yttranden, utan även alla de parlamentariska medlemmarna utom socialdemokraten David Hall. De övriga skrev enskilt eller tillsammans med någon annan eller både och, sju yttranden som publicerades i ett andra band av Försvarskommitténs betänkande, benämnt *Del II; särskilda yttranden*, vilket erhöll ett eget SOU nummer – 1947:73.

En analys av reservationerna visar att de socialdemokratiska, kommunistiska, folktoppartistiska och bondeförbundsreservationerna håller sig inom kommitténs storlek på kostnadsramen, dvs 810 miljoner kronor årligen. En tendens i vad man önskar annorlunda är en större tudelning av lantförsvaret i en mer elitbetonad fältarmé och ett mer utpräglat decentraliserat lokalförsvaret som en förberedelse för partisankrig.

Folkpartiets Elon Andersson skrev i ett gemensamt särskilt yttrande med socialdemokraten Sven Andersson just om behovet av ett decentraliserat lokalt bundet försvar kombinerat med rörliga och slagkraftiga reserver för att minska sårbarheten mot luftangrepp. Hilding Hagberg, kommunisternas representant, skrev också om det fria kriget och en ökad betydelse för hemvärn och lokalförsvarsförband. Denne är den ende av reservanterna som ställde sig något kritisk, eller i varje fall frågande, till flygvapnet och satsningar på detta. Hagberg undrade om ett litet lands flygvapen verkligen kunde sätta emot en stormakts dito mot bakgrund av ödet för de polska, holländska och belgiska flygvapnen under andra världskriget. Detta till trots konstaterade Hagberg att flyget var den enda vapengren där kommittébetänkandet inte innebär större besparingar.

¹⁴⁴ Ibid.

¹⁴⁵ Ibid., s 55f

Hans egna förslag till besparingar på flygvapnet inskränkte sig dock till att istället för fler flottiljer utrusta färre men starkare flottiljer varvid vissa besparingar kunde uppnås. Hilding Hagberg ställde sig dock bakom betänkandet men flaggade för att han endast gjorde det på en femårig sikt och inte på den tioårsbasis som lades fast av kommittén.

Erik von Heland, bondeförbundet, skrev den längsta reservationen – 17,5 sidor lång. Han deklarerade där att han inte såg betänkandets kostnadsram om 810 miljoner kronor som helig, men att han stod bakom den i stort för enighetens skull. Heland hade en massa saker han ville ha på ett annorlunda sätt inom betänkandets ram, om än mer verbalt än i konkreta förändringar. Heland får sägas ha varit flygvapnets främsta anhängare bland de parlamentariska ledamöterna i försvarskommittén. Han föreslog dock, trots sin syn på flygets ”ofantliga betydelse”, inte några större förstärkningar av detsamma utan nöjde sig med en reservation mot indragningen av attackflottiljen F6. Flottan ville Heland snarast möjligt ställa om till en lätt flotta och han önskade sig något lösligt en flotta utan jagare eller större skepp om tio år och skissade på en ”specialundersökning, där även flygvapnet bör vara representerat” som skulle undersöka om det gick att utrangera större fartyg snabbare. Den lätta flottans uppgift blev ”minering och konvojering i närheten av egen kust samt offensivt utnyttjande av ubåtsvapnet”, en relativt modern idé således och inte långt från överbefälhavarens. Heland får sägas varit den mest flottkritiska av parlamentarikerna. Heland var även tydlig beträffande arméns klyvning i en elitarmé, som Heland ville ge extrautrustning för 9 miljoner kronor, och en partisanarmé. Besparingar ville Erik von Heland se i arméns organisation, den territoriella ledningen, FRA, kustartilleriets organisation, flottans centralisering och administration och allmän beslutsdecentralisering.

Högerns representanter i försvarskommittén, Knut Ewerlöf och Enok Bjelle, samt näringslivsrepresentant Jacob Wallenberg och i viss mån kommitténs ordförande Karl Levinson ville enligt sina reservationer satsa mer på försvaret än kommitténs betänkande. I Levinsons fall så önskade denne endast att Hemsö kustartilleriförsvar skulle kvarstå samt att attackflottiljen vid Karlsborg, F6, inte skulle dras in. Något som skulle ge merkostnader om ca 10 miljoner kronor. Wallenberg som skrev en reservation tillsammans med Bjelle ville också bevara Hemsö kustartilleri men därtill även ge extra medel till materielinköp till både armén och marinen i storleksordningen 20 respektive 10 miljoner kronor, vilket fick dessa herrars önskade merkostnader att uppgå till 40 miljoner. Bjelle skrev även en egen reservation vari han önskade bevara F6 samt inte slopa efterutbildningsövningen vid värnplikten. Åtgärder som förde upp Bjelle på en nivå om ca 60 miljoner kronor mer än betänkandet årligen. Slutligen så Knut Ewerlöf som i sin reservation ville satsa mest, totalt 88,6 miljoner kronor mer årligen än betänkandet, och kommer därmed upp i en försvarsbudget om ca 900 miljoner kronor.

Ewerlöf konstaterade att det ekonomiska läget i november 1947 var svårt, men att det inte skulle förbli så under hela tioårsperioden. Han ansåg att det är väl värt att satsa något mer pengar för att bibehålla försvaret på den nivå som beslutats 1942. Det han ville satsa mer på var en längre värnplikt än betänkan-

det föreslagit; 10 månaders första tjänstgöring, 3 månader efterutbildning och repetitionsövningar, samt att fler skulle göra värnplikt. Total extra värnpliktskostnad blev 30 miljoner kronor årligen. Därtill ville Ewerlöf ge armén ytterligare 25 miljoner i ökade materielanslag. Även marinen borde få ökade anslag om 24 miljoner varav 20 i ökade materielmedel. Flyget skulle få 9,6 miljoner till, varav 3,6 var ökade materielanslag.

8. summerande resonemang

1945 års försvarskommittés betänkande kanske ter sig relativt okreativt och föga visionärt. För den som velat se besparingar måste betänkandet ha varit något av en besvikelse, likaså för den som inte alls velat se några besparingar. Besparingsupplägget blev något av en osthyvel i slutändan som tog litet här och litet där samt bevarade försvarets struktur närmast helt intakt.

Då kommittén tillsattes i juni 1945 tycktes det finnas relativt goda underlag i form av lärdomar från sex års krig som borde kunna omsättas i en omstöpning av försvaret. Men motiven bakom kommitténs tillblivelse och målet för dess verksamhet var olika bland olika intressenter. Inom socialdemokratin som skulle ta över regeringsansvaret ensamt fanns de som ville få till ett relativt hastigt försvarsbeslut med vissa begränsade besparingar, några av dessa såg nog också gärna en sakligt grundad omgestaltning av försvaret, men det fanns också de som gärna såg betydligt större neddragningar av försvaret när det nu var fred. Troligtvis kunde dessa grovt skissade falanger enas om att det var bra att slippa försvarsfrågan, att skjuta bort den från agendan, genom att den skulle beredas i en bred parlamentarisk kommitté. Därtill kom de andra partierna och dessas representanter med olika favorittankar i försvarsfrågan. Militärledningen inom försvarsstaben med ÖB i spetsen såg rimligen också initialt det som önskvärt att något ändra formen på försvaret, där särskilt flottans betydelse kunde minskas. Mellanperioden mellan kommitténs tillsättande och arbetsstart i september 1945 såg dock en världshistorisk revolution på krigföringens område med atombombernas fällande över Japan i krigets slutskede.

När besparingsförslagen började åka berg- och dalbana med en första kraftig dal redan under början av hösten 1945 i samband med den översvallande fredsoptimismen, fick militären kalla fötter. Atombombens tillkomst och den därmed möjligen osäkra utvecklingen på krigsteknikens område togs till intäkt för att bromsa upp utredandet om det framtida försvaret och istället gå in för ett bevarande av status quo beträffande försvarets organisation. Det nya problemet, atombomben, fick tjäna som skäl för att inte ta fram de alternativ som skulle kunna hamna på agendan. Därmed hade militären åtminstone köpt sig tid. Nu kunde man vänta på försämringar i det internationella politiska läget, med förstärkt hotbild som följd, för att istället vid en sådan situation försöka få till stånd beslut i försvarsfrågan. Besparingsivern under hösten 1945 väckte även de olika vapenslagens representanter i kommittén till liv och hela vapenslagen. De började strida sinsemellan om förväntat krympta anslag, en strid som närmast pågick under hela kommitténs arbetsperiod.

En slags förgrundsfigur för de socialdemokratiska besparingsivrarna var finansminister Wigforss. Om hans anslagskalkyler för försvaret, vad han räknade med att försvaret skulle få kosta, gick det återkommande rykten och dessa blev en slags fingervisande norm att förhålla sig till. Huruvida denne medvetet läckte uppgifter för att preparera opinionen och kommittén för att därigenom styra möjliga alternativ på en övergripande nivå är oklart. Det fick emellertid till följd att tendenser till det gamla parallellförskjutningsmönsteret uppkom igen, där högern, bondeförbundet, folkpartiet och socialdemokraterna i nämnd ordning ville satsa mindre och mindre på försvaret. Dessa tendenser till splittring stannade emellertid inom kommittén. När det kom till att avlämna ett betänkande var samstämmigheten förvånansvärt stor när det gäller den anslagsnivå man föreslog; till och med kommunisternas representant Hagberg såg nivån på ca 800 miljoner om året som rimlig. Sedan hade ledamöterna något av var sina visioner om ett framtida försvars utseende, vilka uttrycktes i de många reservationerna. För att nå enigheten om de 800 miljonerna tillgreps emellertid ett visst mått av realism i slutändan, där dessa skulle räcka till väldigt mycket, närmast till lika mycket som det bestående försvaret vilket kostade 1050 miljoner årligen. I det osthylvetsbesparade försvar betänkandet presenterade hade flygvapnet klarat sig bättre än de andra vapenslagen, vilket i och för sig inte var så underligt då sakkunskapen i form av ÖB förordade flygets fördelar för det "nutida kriget" i sina strategiska studier. Den ende flygkritikern i kommittén var nämnde Hagberg, som dels var marginaliserad och dels inte var negativ till flygvapnet som sådant utan mer ifrågasättandes dess marginalnytta. Dessutom ansåg han sig servera flyget en ledtråd, ett argument, i form av ett modifierat alternativ; att flottiljerna skulle göras större så att fler plan kunde dela på samma organisatoriska överbyggnad. Ett upplägg som kom att visa sig användbart något senare.

*

Om hela 1945 års försvarskommittés arbete kan ses som ett sätt att ta fram alternativ till svar på försvarsfrågan och därtill utvärdera dessa utifrån den rationella beslutsmodellen, hur ska kommittén betraktas utifrån Kingdons modell?

Försvarskommitténs ledamöter var politiker representerande de olika riksdagspartierna, plus ett par ledamöter från fack och näringsliv som återspeglar de korporativa dragen i Sveriges statsförvaltning. Dessa representanter skulle tillsammans med ledande yrkesmilitärer, företrädde vapenslagen vilka även de var kommittémedlemmar om än utan rösträtt, och en lång rad sakkunniga främst andra militärer, ta fram och utvärdera alternativa försvarsutformanden, dvs policyutformning. Man skulle kunna hävda att det någonstans handlar om att den politiska strömmen möter policyströmmen.

En tolkning är att betrakta 1945 års försvarskommitté som en del av politikströmmen, men en avskärmad sådan, där alternativ omformas och utvärderas, samt att denna politikström tar vissa intryck av problemströmmen, exempelvis en förvärrad hotbild, men även från andra delar av politikströmmen, exempelvis Wigforss krav på besparingar. Liksom hos Kingdon när han diskuterar omsättning i kongressen, har vilka personer som sitter med viss betydelse för

vilka ämnen som hamnar på agendan och hur de behandlas. Som vi sett värnade den socialdemokratiske ledamoten Algot Törnqvist från Blekinge flottans ställning ända tills han av andra skäl lämnade kommittén. Kingdon poängterar också hur mycket det ligger i uttrycket ”*Where you stand depends on where you sit*”, ungefär att din ståndpunkt sammanhänger med dina lojaliteter, när han går igenom statsmaktens roll i politikströmmen.¹⁴⁶ Något som inte bara har bäring beträffande Törnqvist utan än mer när det gäller de olika militärerna i försvarskommittén.

Vad som kan beskrivas som en veritabel myndigheternas kamp utbröt inom försvarskommittén mellan vapenslagen när de skyddar sig och sin budget inför besparingshoten. Olika alternativa försvarsförslag fördes fram av försvarsgrensrepresentanterna som kanske kan ses som sub-policy communities med Kingdons språk.

Emellertid arbetade kommitténs ledamöter och inte minst dess ordförande för att nå någon form av konsensus. En sådan lyckades även etableras kring ett förslag om ett försvar för 800 miljoner kronor årligen. Alla ledamöter ställer sig till slut bakom betänkandet, trots att de såsom reservationerna utvisar, egentligen inte var särskilt övertygade om detta förslags riktighet. Kingdon erbjuder möjligen en viss förklaring till beteendet. För när väl ett förslag börjar röra sig i riktning mot att det kan komma att förfärdigas och därefter antas så börjar alla med intresse i frågan att försöka hoppa på tåget av rädsla för att helt lämnas utanför och inte alls kunna påverka eller vara med. Kanske kan detta även hjälpa till att förstå att den kommunistiske representanten Hilding Hagberg kunde acceptera ett 800 miljoner kronors försvar, något som förefaller litet apart.

Själva det alternativ kommittén till slut fastnade för, har en intressant tillkomst. Militären levererade efterfrågade besparingsalternativ som innehöll faktorer som gjorde dem svåra att anta, om än inte helt omöjliga vilket framförts som idé i diskussioner inom militärledningen av vissa försvarsgrenschefer. I 650 miljoner kronors alternativet minskades exempelvis de värnpliktiga med hälften i armén, luftvärnet halverades och flottan närmast koncentrerades helt till Stockholm. Göteborg med sin stora hamn fick försvaras med en utbildnings- och övningsdepå. Dessutom fanns de två kryssarna inte längre med i organisationen.¹⁴⁷ Alternativet för 750 miljoner, om än något bättre, var enligt arméchefen behäftat med ”samma väsentliga svagheter”. Chefen för marinen menade att han ”såsom ansvarig för marinens krigsduglighet under inga omständigheter kan acceptera” förslaget utformning.¹⁴⁸ En medveten taktik för att undslippa besparingar av föreslagna omfattningar. Det här föranledde ordföranden för försvarskommittén, Karl Levinson, att istället beordra kommitténs sekretariat att utforma förslaget som skulle presenteras i betänkandet. Det var inga direkta nyheter i detsamma utan delarna var sammanplockade från det befintliga och från annat såsom delutredningar och rapporter, med Kingdons språkbruk *rekombinerade*.

¹⁴⁶ Kingdon, (1995), s 153ff

¹⁴⁷ *Vårt framtida försvar – överbefälhavarens förslag*, (1947), s 190ff

¹⁴⁸ *Vårt framtida försvar – överbefälhavarens förslag*, (1947), s 204-205

Krigsslutet skulle kunna tolkas som att ett policyfönster (policy window) öppnades när det gällde försvarsfrågan. Nu gick det att ifrågasätta och ompröva krigsårens hållning, och den fredsoptimism som omedelbart spirade efter maj 1945 skulle rimligen gå att utnyttja av den som ville se besparingar på försvaret. Emellertid tillsattes 1945 års försvarskommitté efter beslut i juni men tilltänkt långt tidigare. Därmed förflyttades frågan från den öppna politiska processen till denna kommitté, som skulle kunna sägas utgöra en temporär kork vilken gjorde det omöjligt att nyttja möjlighetsfönstret och se till att beslut i försvarsfrågan fattas. Det här möjlighetsfönstret stängs också successivt med en tilltagande hotbild, och just detta har en del ledande militärer på känn redan tidigt, främst försvarsstabschef Ehrensvärd. Det föreföll som att militärerna, när de blev varse kraftfulla besparingstendenser, medvetet utnyttjade försvarsfrågans inlåsning i kommittén och verkade för att utredningen utsträcktes i tid till dess att eventuella möjlighetsfönster om inte stängts helt så i alla fall till stor del.

utredning, upplysning, opinionsbildning – ÖB 47

1.

Den 1 mars 1947 meddelades kabinetssekreterare Westman att den nya militärpolitiska studien skulle bli färdig den 5 mars och att den då skulle sändas till UD för granskning, vilken Westman lovade skulle vara klar den 19 mars.¹⁴⁹ Vad det rörde sig om var en studie som var tänkt att ingå i den skrift ÖB arbetade med vilken bland annat skulle sammanfatta det utredningsarbete som nu pågått i tre år vid försvarsstaben, men även fungera på ett litet annat sätt.¹⁵⁰

Samma dag hade ÖB Jung ett längre samtal med fd försvarsstabschef och numera militärbefälhavaren för första militärområdet Ehrensvärd. Vid samtalet diskuterades bland annat vad som kallas ”upplysningsverksamhetens organisering”. De tänkte sig att ”Verksamheten förläggas utanför ”huset” ”, och som ledning räknas fyra namn upp; ” Sundell, Göthberg, Kempf, Steckzén”. Med utanför ”huset” ska förstås utanför försvarsstaben.¹⁵¹

Magnus Hjort som studerat propaganda och upplysning i försvarets tjänst, vilket också är undertiteln till hans avhandling¹⁵², utpekar en skrivelse i december 1943 av tre svenska relativt kända debattörer¹⁵³ av olika politisk kulört till

¹⁴⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 1/3 1947. Magnus Hjorts studie ligger till grund för stora delar av detta avsnitt.

¹⁵⁰ Förutom de två versionerna av *Strategisk studie* från den 10 januari respektive den 11 oktober 1945 hade successivt levererats utredningar om bland annat försvarets högsta ledning; försvarsgrenarnas organisation; kostnader av för försvaret gemensam natur; och en reviderad militärterritoriell indelning. Därtill de tre kostnadsnivåförsvaren om 650, 750 respektive 900 miljoner kronor om året.

¹⁵¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 1/3 1947

¹⁵² Hjort, (2004)

¹⁵³ De tre var socialdemokraten Karl Fredriksson, mer känd som ”Nordens Karlsson”, högerns Gunnar Heckscher, och författaren, läroverksadjunkten och Tysklandskännaren Wilhelm Scharp.

försvarsdepartementet. De såg ett dubbelt problem i dels allmänhetens bristande intresse och förståelse för militären, och dels i militärernas bristande orientering i inrikes- och utrikespolitiska frågor samt förståelse för det civila samhället. Beträffande förstnämnda fanns även en osäkerhet om hur det skulle gå med försvarsviljan när väl kriget var över. Skrivelsen blev enligt Hjort en ”avgörande impuls” för att statsmakten skulle igångsätta en utredning om upplysningsverksamheten inom och om försvaret. Denna tillsattes i mars 1944 och lämnade sitt betänkande året efter i form av SOU 1945:21.¹⁵⁴ Förslaget från utredningen var att upplysnings- och informationsverksamheten om försvaret skulle centraliseras till försvarsstaben, tankar som inte var populära hos flyg och marin. Detta kom dock aldrig att förverkligas, utan resultatet blev i stort sett bara att det inom försvarsstaben inrättades en sektion III i fredstid för hantering av upplysnings- och pressfrågor.¹⁵⁵ Den här upplysningsverksamheten kom, enligt Hjort, att glida över i att även bli en opinionsbildningsverksamhet för de uppfattningar försvarsstab och ÖB hade rörande försvaret. Vid sidan av den officiella verksamheten fanns också en mer inofficiell påverkansverksamhet.¹⁵⁶

När Jung och Ehrensvärd i mars 1947 diskuterade upplysningsverksamheten avsågs just den inofficiella opinionspåverkande delen, och det var med anledning av den skrift som ÖB arbetat med och som snart skulle släppas. De försvarsanslagsnivåer, 650, 750 och 900 miljoner kronor per år som ÖB i juni 1946 hade fått i uppdrag att utreda av försvarskommittén via förvarsministern, ansåg överbefälhavaren och den övriga militärledningen vara otillräckligt tilltagna, även den högsta. Därför hade de tagit sig för att utarbeta ett eget förslag. ÖB:s förslag skulle läggas fram i skriften vilken samtidigt skulle vara ett slags debattinlägg och opinionsbildningsdokument som förde fram försvarsledningens syn på försvarsfrågan. Tidpunkten för framläggandet av förslaget tycks ha varit vald för att dels vara i anslutning till leveransen av de av kommittén och försvarsministern begärda kostnadsnivåförsvaren, och dessutom en tillräcklig tid innan försvarskommittén lagt fram sitt slutbetänkande, vilket därmed skulle kunna påverkas.

Den 15 mars 1947 avrapporterades 750 miljoner kronors förslaget till försvarsministern och de närmaste två veckorna därefter fördes slutdiskussioner mellan ÖB och försvarsgrenscheferna om innehållet i debattskriften. Den 27 mars träffade Jung en kritrisk marinchef som ville tona ner, skriva om och helt stryka en del i texten, däribland kapitel XI som var en genomgång av de tre besparingsförslagen. Mot att ta bort detta kapitel invände Jung att det var:

Bra av pedagogiska skäl ha med det huvudsakliga och icke minst tabellerna. Politikerna och tidningarna skulle fordra att få del av alt. 650, 750, 900. Då bättre lämna ut dem i beskuret skick frivilligt.¹⁵⁷

¹⁵⁴ Hjort, (2004), s 53ff

¹⁵⁵ Ibid., (2004), s 65-67

¹⁵⁶ Ibid., (2004), s 76-77

¹⁵⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, 27/3 1947

Ett ytterligare exempel på Jungs proaktivitet, denna gång med en strategisk selektivitet i delgivningen av information. Dessa dagar pågick inom staben ett intensivt filande på formuleringar och ett redigerande av textstyckena. Författandet av skriften var ett lagarbete där huvudförfattarna med största sannolikhet identifierats vara Stig Löfgren och Einar Fors Bergström, Hosiannah kallad.¹⁵⁸ Två av de tre innersta medarbetarna i det ytterst hemliga arbetsutskott, internt benämnt välfärdsutskott med vissa anspelningar, som kom att bildas under den grupp av fyra personer som diskuterades den 1 mars för den fortsatta opinionsbildningen.¹⁵⁹ Den 29 mars hölls en definitiv slutgenomgång med försvarsgrenscheferna var för sig som närmast tog hela dagen. Två dagar senare, den 31 mars 1947, släpptes *Överbefälhavarens försvarsförslag, mars 1947* och i slutet på april publicerades skriften i bokform som *Vårt framtida försvar – Överbefälhavarens förslag* på Norstedts förlag. Skriften kom senare att kallas ÖB47. Offentliggörandet följdes av en presentation för pressen med åtföljande middag, radiotal 3 april av ÖB samt en informell presentation för näringslivets toppar den 11 april hemma hos Jung.¹⁶⁰ Enligt Helge Jungs dagbok var det, såsom nämnts tidigare, Torsten Nothin som bidrog till att understryka opinionsbildningsdraget i samband med skriftens släppande. Han framkastade när de träffades vid en middag den 12 mars att Jung då måste hålla vad som skulle kunna kallas ett promotionmöte i Konserthuset och ett radiotal. Jung var först skeptisk men tog till sig idén om ett radiotal.¹⁶¹

Skriften var unik på flera sätt. Dels var det en mycket utförlig och systematisk genomgång av Sveriges militärstrategiska förutsättningar och problem med historiska tillbakablickar som taget ihop presenterade försvarsdoktrinen i ett sammanhang. Dels var den tillkommen helt utan uppdrag på militärens eget initiativ som ett led i en opinionsbildning, och dels publicerades den på ett allmänt förlag i 5000 exemplar. Av dessa distribuerades 2000 stycken genom centralförbundet folk och försvar, CFF, vilka samarbetade med Norstedts om utgivningen.¹⁶² Dessutom finansierades debattskriften till stora delar av mer eller mindre hemliga bidrag från det svenska näringslivet. Relationer till det privata näringslivets toppar kultiverades omsorgsfullt av Helge Jung, i viss mån förmedlades kontakter av hans sväger, Ernst Wehtje, vd för skånska cement och högerriksdagsman. Orsakerna till företagarnas vilja att bidra funderar Magnus Hjort kring, och fastnar för en förklaring presenterad av Niklas Stenlås; att det för den ekonomiska elitens självbild var viktigt att kunna ge generösa gåvor till beaktansvärda ändamål.¹⁶³ Dessförinnan har Hjort gått igenom förklaringarnas släktskap; försvarsstöd utifrån egna industriekonomiska intressen, Jungs USA vänliga linje samt privata tjänster och gentjänster och därvid inte

¹⁵⁸ Hosiannah, Davids son, och David var David Bergström, krigsminister 1911-14. Sonen, Einar Fors Bergström var stabsredaktör. Uppgiften hämtad från Hjort (2004), s99.

¹⁵⁹ Se Hjort, (2004), s98ff. Den tredje var Malcolm Murray.

¹⁶⁰ Hjort, (2004), s 113

¹⁶¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 12/3 1947

¹⁶² Hjort, (2004), s 112f

¹⁶³ Ibid., s 151ff, Stenlås, Niklas, *Den inre kretsen: den svenska ekonomiska elitens inflytande över partipolitik och opinionsbildning 1940-1949*, (1998), s 191

funnit någon förklaring fullt tillfredsställande. Att företagarna kan ha haft en stark patriotisk ådra och sålunda av idealistiska motiv ville se ett starkt försvar förefaller möjligen förbisett.

2.

Vårt framtida försvar – Överbefälhavarens förslag är 267 sidor fördelade på fjorton kapitel. Inledningsvis konstateras att skriften är en sammanfattande redogörelse för det utredningsarbete som pågått inom högkvarteret för "1945 års försvarskommitté". Sedan skriver överbefälhavare Helge Jung:

Jag framlägger i anslutning därtill ett förslag till det fortsatta organisationsarbetet inom det militära försvaret.¹⁶⁴

Därefter några meningar ner följer en smärre redogörelse om att uppdraget att utreda försvarets framtida organisation ursprungligen lämnats den 28 juni 1944 och att det senare ändrats till att inte omfatta förslag till en ny organisation att gälla för kommande femårsperiod. Därtill hade ÖB den 21 juni 1946 givits i uppdrag att utreda förslag till att "begränsa de årliga försvarskostnaderna till alternativt 650, 750 och 900 miljoner kronor". I "anslutning till" de uppdragen hade ÖB alltså lagt till "ett förslag" som uppenbarligen var hans eget.¹⁶⁵

Beträffande innehållet är kapitel I, *Försvar och reformer*, ett försök att kortfattat ställa försvaret i relation till andra av samhällets uppgifter och då särskilt sociala reformer. Men någon motsättning råder inte enligt överbefälhavaren, utan försvar och reformer kan gå hand i hand. Det fyrasidiga kapitlets argumentation understöds av två längre Per Albin Hansson citat och ett dito Harald Hjärne citat. Sedan följer ett omfattande kapitel som ger en historisk bakgrund rörande strategiska principer och doktriner för svenskt försvar.¹⁶⁶

Kapitel III presenterar direktiven till utredningsarbetet som pågått i staben. Betoningen är på det som militären velat höra då det som kan ses som direktiven är en hel del uttalanden och dokument från försvarsministrar, riksdag och regering.¹⁶⁷

De följande kapitlen, IV, *Sveriges militärpolitiska läge*, V, *Det nutida kriget* och VI, *Målsättningen för vårt försvar* är i princip "tvättade" versioner av motsvarande kapitel i ovan omtalade, *Strategiska studie*'. Kapitel VI innehåller även det som i 'Strategisk studie' är kapitlet *Sveriges militärgeografiska läge och Möjliga anfall mot Sverige*. Dels har allt hemligstämplat borttagits och dels har de möjliga anfallande stormakterna eller stormakten sluppit figurera med namn och mer konkreta avfallsriktningar. En avidentifiering kanske man skulle kunna beteckna det som.¹⁶⁸

¹⁶⁴ *Vårt framtida försvar – överbefälhavarens förslag*, (1947), s 11

¹⁶⁵ *Ibid.*, s 11-13

¹⁶⁶ *Ibid.*, s 14-18

¹⁶⁷ *Ibid.*, s 51-57

¹⁶⁸ *Ibid.*, s 58-132

Kapiteln VII, *Kraven på Sveriges krigsmakt*, och VIII, *Vårt nuvarande försvar* är i stort sett det som rubriken anger men det senare kapitelns sista intresseväckande underrubrik lyder 'Beräknade och verkliga kostnader för nuvarande organisation'. Enligt 1942 års försvarsbeslut skulle försvaret kosta 650 miljoner kronor om året 1947/48 i 1941 års penningvärde men det gjorde det inte. Det var dyrare. En stor del var inflationen men även vissa utökningar av försvaret, som en sjunde jaktflygflottilj, bättre löner och värnpliktsersättningar samt övrigt, såsom exempelvis att materielunderhåll visat sig betydligt mer kostsamt, hade inverkat. I 1946 års priser landade man på 869 miljoner. Man räknade 1942 inte heller in materieförnyelse eller ammunition. Med allt detta inräknat så låg en årskostnad för försvaret på 1026 miljoner kronor närmare verkligheten, enligt överbefälhavaren. Det var dock inte ett försvar till den kostnaden som presenteras i kapitel XII, *Överbefälhavarens förslag*. ÖB nöjde sig med ett försvar för 906 miljoner kronor årligen förutom de investeringar i befästningar, byggnader och flygfält, till vilket ytterligare 50 miljoner årligen borde anslås.¹⁶⁹

De 906 miljonerna fördelade sig på armén 367, varav ca 20% materiel, marinen 162, varav ca 30% materiel och flygvapnet 271, varav nästan 60% materiel. Så även ÖB:s och militärens eget försvarsförslag kan ses som ett besparingsalternativ. Man kan diskutera varför. Om inte de ca 75 miljonerna mer som det försvar som fanns enligt förra försvarsbeslutet enbart ses som en siffra framställd genom kreativ beräkning utifrån 1942 års principer för att generera ett högre jämförelsealternativ, så kunde andra förhandlingsretoriska tankar ligga bakom. Att placera sig relativt nära 900 miljoners alternativet och hävda hela krigsmaktens uppslutning just bakom detta alternativ och inte de andra, gjorde att ett accepterande av förslaget skulle bli ett enkelt sätt att bibehålla koncensussynen kring försvaret. Det krävdes därigenom bara en smärre eftergift från en mer besparingsinriktad parlamentariker än om ÖB:s förslag legat på 1200 miljoner årligen.¹⁷⁰

Kapitel XI, *Alternativen 650, 750 och 900*, ger kortfattade sammanfattningar av de olika besparingsalternativen och tar även med yttranden av försvarsgrenscheferna om alternativen. Föga förvånande är dessa yttranden, om än sansat formulerade, varningar om vilka mer eller mindre katastrofala följder alternativet får för respektive vapenslag, för försvaret och för Sveriges framtid.¹⁷¹ De övriga kapitlen är IX, *Kontinuitet och reformer*, X, *Värnplikt och utbildning*, XIII, *Kostnaderna för försvaret* och XIV *Sammanfattning*.

Hela skriften *Vårt framtida försvar* kan betecknas både som ett debattinlägg och ett mer direkt påverkansinstrument, förutom sina utredningskvaliteter. Som debattinlägg vänder sig försvarsledningen direkt till allmänheten för att vinna gehör för sina ståndpunkter beträffande försvaret. Dessa kan grovt sammanfattas med deras eget 40-talsuttryck som "de partiella reformernas väg", i princip bevara status quo beträffande försvaret. Utredningskomponenten utgjorde en

¹⁶⁹ Ibid., s 215-246

¹⁷⁰ Ibid.

¹⁷¹ Ibid., s 187-214

del av en process, där Sveriges strategiska doktrin mejslades fram, delvis inför öppen ridå.

*

ÖB47 är ett helt typiskt framläggande och samtidigt testande av ett alternativ, ett förslag till beslut och handling, enligt Kingdons modell. Militären kan betraktas som en policy community, liksom även de skilda vapenslagen tagna för sig, även om de skulle kunna ses som sub-communities. Försvarsstaben ligger dock nära armén med i mycket stor utsträckning officerare rekryterade från detta det största vapenslaget, så tagen för sig får den betraktas som en tätt sammanvävd kommunitet. Men när ÖB skulle tala för hela försvaret fanns viss fragmentering. Hela den utrednings och påverkansverksamhet som ÖB och försvarsstaben drivit har också syftat till att mjuka upp opinionen för dess ståndpunkter och för ett förslag av den typ ÖB47 utgör. Försvarsstaben och ÖB hade också lagt sig vinn om att utforma sitt alternativ så att dess chanser för överlevnad var goda; förutom att förslaget var uppenbart tekniskt möjligt, då det utgjorde den minsta avvikelser från det existerande försvaret, hade man även lagt ett förslag som var relativt billigt och hade möjligheter att möta budgetrestriktioner, ett försvar som utgjorde en viss besparing jämfört med det befintliga och ett förslag som knappast kan betecknas som något militärt önskeförsvär.¹⁷² Även valet av tidpunkt för presentation av ÖB47 var noga avvägd, så att förslaget eller delar av detsamma skulle kunna inarbetas i den politikprocess med starka policyinslag som försvarskommitténs arbete utgjorde och möjligen även bli en del av dess betänkande. Överbefälhavarens förslag kan närmast ses som ett skolboksexempel på det Kingdon pratar om när det gäller policyspecialister och framväxten av alternativ.

försvarsfrågans konturer

Med andra världskrigets förlopp och utgång förändrades mycket när det gäller Sveriges försvar och synen på detsamma. De överrumplande och omtumlande upplevelserna av angreppen på de andra nordiska länderna under de första krigsåren ändade hastigt alla motsättningar inom försvarsfrågan och igångsatte en så hastig och så maximal upprustning som det bara var möjligt av samtliga försvarsgrenar. Efter fem års krig i omvärlden hade Sverige 1944 en helt annan krigsmakt efter de omfattande satsningarna. Nu kunde också ett slut på kriget skönjas liksom hur den nya kartan skulle te sig i stora drag. Sovjetryssland var den ende potentielle angripare som skulle finnas kvar, i militärens strategipärmar kallad krigsfall 2, och den mäktige grannen i öster skulle dels komma närmare Sverige genom besättandet av bland annat Baltikum och dels vara en militärmakt av rang efter år av oerhörda krigsansträngningar.

Den parlamentariska enigheten i försvarsfrågan under krigsåren, inklusive de stora upprustningssatsningarna, innebar att socialdemokratin hade gjort den

¹⁷² Jfr Kingdon om vad som påverkar överlevnad av ett förslag. Kingdon, (1995), s131ff

största anpassningen. Detta då det var det parti som velat satsa minst på försvaret innan kriget, och de var det internt mest klivna partiet i sin inställning till försvaret. För stora delar av det socialdemokratiska ledarskapet hade anpassningen inte varit allt för besvärlig, då de konstant varit mer försvarsvänliga än sin partiopinion. Nu när freden nalkades var det flera saker de ville rörande försvarsfrågan. De ville dels slippa se en upprepning av vad som utspelats under mellankrigstiden; en kraftig avrustning som under det nu pågående kriget fått kompenseras genom en kostsam hastig upprustning. De ville även undvika att det fenomen som kommit att benämnas *parallellförskjutningen*, att partierna hade en fast inbördes rangordning i sina föreslagna försvarsanslag från socialdemokraterna till högern, skulle uppstå på nytt. Samtidigt var de försvarsutgifter som förekommit under krigsåren av exceptionellt stor omfattning varför nedskärningar nu när kriget höll på ta slut och beredskapen skulle avvecklas uppfattades som rimliga. Det gällde att finna en ny form för försvaret i fredstid, ett relativt starkt försvar som inte var alltför kostsamt. Därtill vore det önskvärt att bevara det partiöverskridande samförstånd som fanns om försvaret från krigsåren, en uppfattning även de andra politiska partierna var måna om. Någon samsyn eller enighet inom socialdemokratien var det emellertid inte tal om, de försvarsskeptiska hade visserligen hållit en låg profil under kriget men kunde knappast förväntas fortsätta med det efter dess slut. De kunde snarare förväntas göra sina ståndpunkter hörda i samband med att förhållandena förändrades med ett krigsslut, eller åtminstone när det beslut som fem år tidigare fattats om försvaret skulle löpa ut 1947. Det fanns alltså många goda skäl för att förskjuta försvarsfrågan till en utredning.

De svenska militärerna var mer moderna, och de förestod ett försvar som var starkare än någonsin tidigare när andra världskriget led mot sitt slut. Upprustningen hade varit mycket omfattande, med en lång beredskap. Därtill hade en upplysnings- och demokratiseringsverksamhet kommit igång inom försvaret under de sena krigsåren, och utnämningsspolitiken hade fört fram kretsen av nytänkare runt *Ny Militär Tidskrift* till höga befattningar. Den svenska militärens skepnad hade förändrats. Nu fanns det militärer med större samhällskontakt, militärer som också insåg värdet av att använda sig av pressen för att nå allmänhet och påverka opinioner.

Den högsta militärledningen var också snabb med att påbörja en anpassning av försvarsdoktrinen efter det nya rådande geopolitiska läget, hotbilden och den tekniska utvecklingen. Periferiförsvaret övergavs, istället skulle ett slags utdraget centralförsvaret utkämpas till dess att Sverige kunde mottaga hjälp från det andra stormaktsblocket, vilket närmast uteslutande skulle förstås som västmakterna. Armén utgjorde kärnan i försvaret men flygvapnets betydelse betonades eftertryckligt. Hjälpmottagningsmodellen var enligt försvarsstaben ett realistiskt alternativ utifrån krigets erfarenheter hos flertalet små neutrala länder, där endast Finland klarat sig undan ockupation av dem som angripits. Militären tycktes också inställd på att fortsätta utveckla ett nytänkande beträffande försvaret och dess utformning.

Den parlamentariska försvarskommitté som tillsattes 1945 under Karl Levinssons ledning hamnade emellertid tämligen direkt i ett kraftigt spartänkande,

vilket inte riktigt var vad avgående försvarsminister Per Edvin Sköld hade tänkt sig. Det fanns dock olika socialdemokratiska intressenter. Finansminister Ernst Wigforss var en som såg med en hel del skepsis på försvaret och gärna kunde tänka sig större besparingar i samband med det möjlighetsfönster som öppnades i samband med krigsslutet. Han lyckades också etablera tankar i den riktningen i politikströmmen tidigt under hösten 1945. Svaret från militärerna blev att de inte ville se någon genomgripande försvarsomdaning utan bara hanka sig fram på vad de kallade de ”partiella reformernas väg”. Genom att närmast vägra att utreda och utforma någon ny försvarsordning, några alternativ som innebar stora besparingar, kunde de just påverka frågan på ett dylikt vis. Sedan hade de även en annan kalkyl; genom att se till att försvarskommitténs arbete drog ut ordentligt på tiden, vilket de delvis kunde påverka genom sina sakkunnig- och utredningsroller, fanns möjligheten att världsläget under tiden försämrades och att ett annat politiskt fönster öppnade sig och att besparingsfönstret stängde sig. Motmedlen mot eventuella besparingar kom emellertid också att delvis ominvetgöra möjligheten att genomlysa och förändra försvaret på ett sätt som även ÖB tänkt sig och kanske även önskat sig.

Militärledningens politiserande och deras förmåga att påverka både agendan, indirekt, och mer direkt genom de alternativ som förs upp på densamma är kanske inte anmärkningsvärt, men betydelsefullt. Ytterligare ett klimax uppnås med överbefälhavarens framställande av ett eget alternativ till försvarets utformning, avvägning och omfattning, inkluderat i den upplysnings- eller påverkansskrift som publicerades som *Vårt framtida försvar*, och för eftervärlden är känt som ÖB47.

1945 års försvarskommitté kom ändå att fullfölja sitt arbete och utreda försvarsfrågan trots allt och trots de utdragna strider mellan vapenslagen som ägde rum inom och inför kommittén. Försvarskommitténs ledamöter lyckades till och med ena sig om årlig ram för försvarsbudgeten om ca 800 miljoner kronor, även om de inte var helt eniga om dess innehåll. Betänkandet kan därför ses som något av en ”sörja”. Ett intryck som inte minst förstärks av de många reservationerna.

VIII. 1948 och händelseutvecklingen framåt

Efter att 1945 års försvarskommitté avlämnat sitt betänkande den 25 november 1947 sändes det ut på remiss den 15 december. När remisstiden var slut var vi inne i år 1948. Det blev ett händelserikt år för försvarsfrågan, med ett nytt försvarsbeslut i april, vilket skulle följas av fler relaterade beslut. Något som ofta lyfts fram och ansetts avgörande för den säkerhetspolitiska utvecklingen, även för svenskt vidkommande, är händelserna i Tjeckoslovakien i slutet av februari 1948. Var det så? Eller fanns det fler och andra faktorer och förhållanden som spelade in? Det kan finnas skäl att mer detaljerat följa händelseutvecklingen i Sverige från detta år och fram till dess att den svenska flygplansindustrin befinner sig i en annan situation 1951. Tanken är att utifrån flera olika aktörer, frågor och arenor interfolierat följa processerna, särskilt beträffande den internationella utvecklingen, säkerhetspolitiken, försvarsfrågan samt dess implikationer beträffande flygvapnet och hur allt detta påverkade flygplansindustrin. Som hjälpmedel för att avtvinga empirin mer information samt även tolka densamma används John W Kingdons modell för komplext beslutsfattande. Några centrala aktörers dagböcker utgör en väsentlig del av de trådar som en bild av förloppet byggs upp utifrån. Genom detta tillvägagångssätt är meningen att vi ska få så mycket kännedom, och en så lik bild av skeendet som aktörerna hade när förloppet utspelade sig. En framlängeshistoria om man så vill.

1948

1.

Inom försvarsledningen och vapenslagens ledningar pågick en febril aktivitet kring remissvaren till försvarskommitténs betänkande. ÖB ville gärna se att de olika vapenslagen inte angrep varandra i sina svar. Istället slog flygvapnet till. Vid ett möte om remissvaren den 19 januari gjorde flygvapenchef Nordenskiöld skarpa utfall mot armén och dess utformande i de olika förslagen. Nordenskiöld menade att vid överenskommelser om bland annat ÖB-förslaget så hade han utgått från att man skulle få ”en duglig armé”¹ för de föreslagna anslagen, men att så inte var fallet:

När armén med sina stora kostnader ändå icke fyllde måttet, vore det bättre att koncentrera sig på jakten. 40 milj. extra ge stora resultat. Vårt öde avgjordes av vår möjlighet att bestrida motståndaren luftherraväldet.²

¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 19/1 1948

² Ibid.

Flygvapnet och dess chef ifrågasatte sedan i sina remissutkast fördelningen mellan vapenslagen inom ramen för 1945 års försvarskommittés betänkande och tyckte att flyget borde ha mer då det skulle ge en bättre utväxling på försvarsmedlen. Att han just vågade ifrågasätta ramen där fördelningen så mödosamt framförhandlats ansågs upprörande. Flygvapenchefens inställning kunde betecknas som flygets ”nya giv”, vilken försvarsstab och ÖB ägnade betydande kraft åt under stora delar av januari och februari 1948 för att försöka förmå flygvapnet att mildra och tona ned sina krav och sina särskrivningar. Detta då de ansåg att sprickor i en enad fasad hos militären gjorde det svårare att hävda försvarets intressen mot politiker och press. Det hela gick så långt att Helge Jung efter ett samtal med kronprins Gustaf Adolf där det hela relaterades fick den senare att bestämma sig för att ”tala med ’Putte’”³ [Nordenskiölds smeknamn/öknamn i försvarsstabskretsar].

Frågan om Sveriges utrikespolitiska position, om alliansfriheten och neutraliteten, figurerade i den svenska debatten under första halvan av januari 1948. Herbert Tingsten i Dagens Nyheter drev linjen att Sverige skulle orientera sig västerut. Vid en middag den 9 januari försökte Tingsten även förmå överbefälhavare Helge Jung att ”deklarerar anslutning väster ut”, något som den senare givetvis avvisade med formuleringar att om så skulle ske imorgon dag så ”borde jag vara avskedad i övermorgon”.⁴ Däremot var det ÖB:s åsikt att det närmast skulle bli omöjligt att stå mellan blocken på lång sikt, inte minst med hänsyn den alltmer dyrbara tekniken som utvecklades. En position som dock ÖB intagit en något längre tid.⁵ Nämnde Tingsten understöddes också i sina skrivelser av flygvapenchef Nordenskiöld och andra ledande militärer enligt uppgifter ur amerikanska arkiv. Detta genom att militärerna levererade underlag och argument till pressen. Den amerikanska ambassadören, som informerades om understödet till pressen, upplystes om att syftet med detta var att åstadkomma starkare band mellan Sverige och västmakterna.⁶

Den 22 januari höll Storbritanniens utrikesminister Ernest Bevin ett tal i underhuset om att en *Western Union*, en västeuropeisk pakt, bör bildas mellan Storbritannien, Beneluxländerna och Frankrike samt att de brittiska sändebuden i dessa länder dagen innan instruerats att inleda samtal i frågan. Talet var delvis vagt och USA nämndes inte. Inte heller de skandinaviska länderna, de hade behandlats i ett utkast till talet, men utelämnats bland annat för att inte göra deras situation svårare och då särskilt deras relation till Sovjet. Men i minst lika hög grad utelämnades de för att britten hade svårigheter att ställa ut säkerhetsgarantier till Skandinavien, om sådana skulle ha kommit på tal. Att USA inte omnämndes berodde inte på att Bevin inte skulle vilja ha en nordatlantisk koppling, tvärtom, meningen var att söka få USAs hjälp då den ansågs helt

³ Helge Jung, dagbok i avskrift, Torsdag 29/1 1948

⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 9/1 1948

⁵ Se exempelvis Helge Jung, dagbok i avskrift, 10/7 1947, 9/1 1948

⁶ Nilsson, (2007), s 117 som funnit ett Airgram från ambassadör Mattews till the Secretary of State, February 21, 1948 där Mattews informerar Marshall om att han i största förtroende blivit informerad av Nordenskiöld om detta. Handlingen i: RG 84, SLE, CONF 1948, 020-844, Box No 6, (Folder: 800), NARA II, Collage Park, MD.

nödvändig. Men hitintills hade USAs vilja till förstärkta militära åtaganden inte varit 100 procentiga, något Bevin hade som målsättning att förändra.⁷

*

Flygvapenchefens remissvar på 1945 års försvarskommittés betänkande lämnades in den 29 januari 1948. Två dagar senare relaterades det i Dagens Nyheter under rubriken: ”Flyget kräver nattjakt och attack – hänvisning till krigets lärdomar”.⁸ I remissvaret lanseras ett krav, eller snarare ett förslag, vilket skulle visa sig bli av stor betydelse, även om det inte var det som DN:s rubriksättare fångat. Efter att först konstaterat att även försvarskommittén anslutit sig till en formulering som fanns med i ÖB:s utredning från krigsslutet om att: *flygets utveckling mest av allt givit det nutida kriget dess prägel* menar flygvapenchefen att kommittén inte dragit konsekvenserna av meningen. De vill även att försvaret ska kunna möta anfall varifrån det än kommer, något som också rimmar illa med förslaget om att dra in två flygflottiljer. En omfattande argumentation följer där de påtagliga hoten från luften målas upp och alla de verksamheter flygvapnet har diskuteras, även uppgifter för att underlätta eller möjliggöra de andra vapenslagens verksamhet. Alla målsättningar försvarskommittén uppställt för försvaret kontrasteras mot det förslag till utformning av krigsmakten de lagt fram i sitt betänkande.⁹ Därefter konstaterar flygvapenchefen att:

Jag anser, med stöd av de strategiska grunder som anförts i det föregående, att kommittén inom den valda kostnadsramen icke föreslagit det mest kostnadseffektiva försvaret.¹⁰

Det var, enligt flygvapenchefen, som så att flygvapnet inte ”tillgodosetts” i den grad som ”motsvarar dess grundläggande betydelse”.¹¹ Därmed var det utspel som den övriga försvarsledningen i viss mån fruktat och velat förhindra gjort. Försvarskommitténs tabeller över kostnader gav också ”en falsk föreställning om flygvapnets andel” av kostnaderna, då enligt flyggeneralen, armén och marinen kommer att behöva göra stora materielköp om ”några år”. Hela den i betänkandet valda vägen var fel, enligt flygvapenchefen. Enligt honom fanns det två möjligheter när ett försvarsbeslut nu skulle tas; ÖB:s väg som var att endast göra små ändringar för att kunna vänta och se, en lösning för relativt kort sikt. Den andra vägen var att göra en genomgripande förändring av försvaret baserad på krigserfarenheterna, en långsiktig lösning således. Sistnämnda, där flyget kunde förväntas hamna i högsätet, förespråkades av flygvapenchefen. Försvarskommittén hade valt att göra något mitt emellan, en lösning flygva-

⁷ Aalders, Gerard, *Swedish Neutrality and The Cold War, 1945-1949*, (1989), s59ff

⁸ DN 31/1 1948, s 2

⁹ KrA, Flygstaben, Centralexp., Serie: BI, Vol: 57, Chefen för Flygvapnets remissvar på 1945 års försvarskommittés ”Betänkande med förslag angående försvarets organisation” Till Konungen 29/1 1948, sid1-11

¹⁰ Ibid., s 10

¹¹ Ibid., s 10

penchefen såg som ”ohållbar”.¹² Då Sverige är ett utsträckt land och en fiende kunde förväntas försöka slå ut jaktflyget först, vilket skulle medföra förluster, närmast oavsett hur en attack såg ut, så var det viktigt att öka uthålligheten hos jaktflyget. Antingen genom att öka antalet förband eller genom att göra varje jaktflygförband starkare, att öka flottiljernas styrka. Det sistnämnda skulle vara den ”med hänsyn till fredskostnaderna gynnsammaste utvägen”¹³ enligt flygvapenchefen. Därefter hänvisas till en undersökning som visat att det skulle vara:

[...] organisatoriskt möjligt att öka antalet operativa grupper i divisionerna från två till tre, vilket – förutsatt att reservflygplanen ökas i proportion härtill – innebär en ökning av flygplansbeståndet med 50%.¹⁴

Flygvapenchefen ville alltså bygga ut de tio jaktflottiljerna med femtioprocentiga, en förstärkning han menar ”huvudsakligen skulle belasta materialanslagen” och inte medföra några särskilda organisationskostnader alls. Därefter kom litet räkneövningar. Totalt skulle flygvapnet kosta 135 miljoner mer om året om alla åtgärder för att nå de minimibehov som beskrivits, vilka inkluderade ytterligare attack- och spaningsplan flyggeneralen också ordat om. Men då det skulle bli ”långt över” vad som kunde tänkas vara acceptabelt om inte försvarskostnaderna drastiskt omfördelades så kunde man nöja sig med de 40 miljoner om året den femtioprocentiga utbyggnaden skulle kosta och därtill ytterligare 35 miljoner för den nattjaktflottilj ÖB så gärna ville se redan i sitt förslag från 1947. Engångsanslaget för inköp av jaktplanen beräknas till 204 miljoner och flygvapenchefen tänker sig att hälften av planen köps från utlandet och att takten på utbyggnaden blir två flottiljer om året i fem år. Utbyggnadsförslaget är inte direkt kopplat till svensk flygplansindustri vid den här tidpunkten, utan flygvapenchefen tycks inte ha haft någon bestämd preferens beträffande varifrån planen skulle köpas in. Ytterligare någon gång upprepas i skrivelsen hur felaktigt det skulle vara att dra in de två flottiljer som försvarskommittén föreslagit.¹⁵ Därmed hade ett konkret, välargumenterat och inte alltför kostsamt förslag till möjliga försvarsförstärkningar, som dessutom gick att ta i bitar, lämnats in som svar på ett besparingsförslag.

ÖB ger i sitt remissvar inget direkt stöd till chefen för flygvapnets helt nya ”förslag till flygvapnets utbyggnad” då han ännu inte hunnit granska dess innebörd och konsekvenser för ”försvaret i dess helhet”. Dock finns inget att erinra mot bakgrunden till förslaget, dvs den allt mer ökade användningen av luftstridsmedel och därmed sammanhängande ”allt svårare problem” med skyddet av befolkningen och så vidare.¹⁶ ÖB är inte nöjd med försvarskommitténs förslag till försvaret som helhet då den låtit ”de ekonomiska hänsynen bli utslagsgivande” vilket minskat försvarskraften alltför mycket.¹⁷ Istället vill överbefäl-

¹² Ibid., s 11

¹³ Ibid., s 12

¹⁴ Ibid., s 12

¹⁵ Ibid., s 12ff

¹⁶ RA, Konseljakt Försvarsdepartementet 9 april 1948 nr 89-92, ÖB:s remissvar till 1945 års försvarskommittés betänkande, 31/1 1948, s VI:3.

¹⁷ Ibid. s 2

havaren att flygvapnet förstärks med en nattjaktflottilj ”snarast möjligt” och att krigsmakten i övrigt bevaras vid nuvarande styrka. Besparingar kan ske genom att ”materialanskaffningen inskränkes under de allra närmaste åren”.¹⁸

Flygförvaltningen fokuserar i sitt remissvar på den tekniska utvecklingen, och som de ser det brister försvarskommittén i sitt engagemang angående detta, bland annat när det gäller att förhålla sig till när ”robotvapen för längre distanser” kan komma i bruk.¹⁹ Förvaltningen menar dock att det så kallade ”tryckknappskriget” är avlägset varför flygstridskrafterna måste behållas tills vidare och utvecklas.²⁰ Om 10 år kommer jaktplan av ”extrem interceptortyp” att nå överljudsfarter om 1500km/tim.²¹ Man menar att för att kunna följa med i utvecklingen är en ”intensivt bedriven flygteknisk och militärteknisk forskning med väsentligt utökade forskningsresurser” nödvändig.²² Flygförvaltningen höjer mot slutet av sitt svar ett varnande finger mot att kommittén menat att de materiella bristerna hos försvaret ska täckas vid en bättre ekonomisk situation eller då krigsfara hotar. Förvaltningen vill ”kraftigt understryka omöjligheten av att inom rimlig tid tillgodose ett sådant krav på grund av de långa och omsorgsfulla förberedelser en ökning av flygindustrins produktionskapacitet fordrar”. Beredskapen har visat hur ”synnerligen svårt” det är att förstärka vapenlagren på rimlig tid under krig. Då kan man inte heller räkna med leveranser från utlandet. Avslutningsmeningen är ett kraftfullt utfall: ”[D]et är sålunda rent självbedrägeri att tro försvarets beredskap vara hög, om avsevärda materielbrister föreligger”.²³

Flygvapenchefens förstärkningsförslag i sitt remissvar övertrumfades i Svenska Dagbladet samma dag som det rapporterades av chefen för Västgöta flygflottilj, överste Gösta Hård i en intervju. Artikeln, på sista sidan den 31 januari, hade rubriken ”Tjugo flottiljer med 800 jaktplan” vilket rymde en del av förslaget som vidare innefattade att armén radikalt skulle uppdelas i en elitarmé och lokalförsvaret i övrigt såsom den kommunistiske försvarskommittérepresentanten Hilding Hagberg föreslagit. SvD:s kommentarer om flygvapenchefens remissvar var relativt omfattande under rubriken ”Luftförsvaret kräver mera”.²⁴ Dagen innan, den 30 januari, hade förre socialdemokratiska ministern Rickard Sandler kritiserat försvarskommitténs betänkande i SvD under rubriken ”Farligt skära ned försvaret”.²⁵ I Morgontidningen, regeringens eget husorgan kommenteras flygvapenchefens remissvar också den 31 januari såsom i många andra tidningar. Under rubriken ”Flygvapenchefen vill öka, ej minska” meddelas innehållet i dennes förslag kortfattat, bland annat att jaktflyget kan förstärkas utan att antalet flottiljer ökas samt att priset för detta blev 40 miljoner extra per år.²⁶ På

¹⁸ Ibid., s III:6.

¹⁹ RA, Konseljakt Försvarsdepartementet 9 april 1948 nr 89-92, Flygförvaltningens remissvar till 1945 års försvarskommittés betänkande, s 2

²⁰ Ibid., s 9

²¹ Ibid., s 5

²² Ibid., s 6

²³ Ibid., s 11

²⁴ Svenska Dagbladet, 1948-01-31, sista sidan och s 3-4.

²⁵ Svenska Dagbladet, 1948-01-30, s 3

²⁶ Morgontidningen, 1948-01-31, s 3

annan plats i tidningen behandlas försvarskommitténs betänkande mer utförligt. MT har låtit en kapten Gustaf Lindgren analysera betänkandet och denna dag presenteras del II av artikeln under rubriken "Luckor i kommittéförslaget". Denne konstaterar där att kommitténs metod är kompromissen "en politisk arbetsform" med nedskärningar över hela linjen och att han som militär hellre velat se kraftsamling till vissa saker.²⁷

*

I januarinumret av den socialdemokratiska tidskriften *Tiden*, nr 1 1948, publicerades en artikel av en Roland Pålsson med titeln *Förnuftsvidrigt försvar?*. Artikeln är en kritik av försvarskommitténs betänkande och ett skissande på ett alternativ. Författaren påpekade att då kommittén inte frångår de traditionella grunderna för försvarsmaktens uppbyggnad, det vill säga att vapenslagens storlek och uppgifter behålls oförändrade, samtidigt som man genomför besparingar, så kommer detta leda till en urholkning av försvaret. Det blir mycket organisation och litet "kroppsligt innehåll". Det betonas att direktiven faktiskt fastslagits att kommittén inte skulle tveka att slopa delar av försvaret som inte längre kunde anses berättigade, något som den inte gjort. Man skall i försvarskommittén av "olika sakliga skäl och partitaktiska hänsyn" kommit fram till "en gräns för våra ekonomiska möjligheter" vid 810 miljoner kronor om året, vilket var betänkandets genomsnittliga anslagsnivå för den kommande tioårsperioden. Pålsson uppfattade det som "Särskilt anmärkningsvärt är att flygvapnet trots en ökning av jaktflygets styrka får vidkännas en jämförelsevis kraftigare minskning beträffande attackflygets". Därpå beklagades att det inte såg ut att bli någon övergång till en lätt flotta när försvarsministern inte alls kunde tänka sig att diskutera försäljning av "de tre tråkiga kryssarna". Överhuvudtaget ifrågasatte Pålsson förutsättningslösheten i kommitténs arbete, att de inte tänkt fritt för att finna bästa lösning på Sveriges försvarsproblem. Även själva användningsområdet för krigsmakten hade inte tagits in i analysen enligt författaren. Försvarets effektivitet kan dels ses som dess allmänna stridsduglighet i händelse av krig, men också i form av dess preventionsförmåga i förhållande till en potentiell angripare eller ett allmänt spänt läge i omvärlden. Kommittén tycks endast ha beaktat det förstnämnda. Därigenom hade man dels helt hamnat i klorna på militärernas tänkande och dels hade man frångått vad som det svenska folket varit beredda att satsa resurser på, nämligen ett försvar som upprätthåller vår neutralitet och hindrar att landet besätts. Utifrån att målet med krigsmakten istället var att hålla Sverige utanför ett krig genom avskräckning skissar Pålsson på hur försvaret då borde se ut. Vad kunde utifrån en psykologisk bedömning avskräcka en fiende? Pålsson framkastade några faktorer; repressalier mot fiendens civila hemmafront, avsevärda förluster i operationens inledningsskede, en motståndsrörelse som minskar värdet av erövrade områden samt att försvaret inte en gång för alla kan nedkämpas utan genom rörlighet och annat kan dra ut på striderna. Dessa faktorer ledde till ett radikalt alterna-

²⁷ *Morgontidningen*, 1948-01-31, s 11

tiv; att de flesta värnpliktiga utbildas för ”lokalt arbetande antiinvasions- och sabotageförsvaret”, det vill säga gerillaförband, och att:

Av det bestående utbygges flyget kraftigt och allsidigt (märk den civilekonomiska nyttan härav) och bibehålles en lätt kustförsvarfsflotta utan kryssare. Armén reduceras till en offensiv kärna av flyg- och motorburna specialutbildade (längre värnplikt mot komensationer) trupper med starka inslag av fast och halvfäst anställd yrkesmilitär. Ett på raket-, bakteriologisk och annan liknande krigföring inriktat nytt vapenslag med i huvudsak fast anställd personal uppbygges. Stöd ges åt militärteknisk forskning och propaganda kring det nya försvaret.²⁸

Ett dylikt försvar skulle dessutom bättre kunna få de demokratiseringssträvanden som pågår inom krigsmakten att lyckas då det skulle bli ”en nybyggnad direkt för folkhemmet, fyllandes högsta krav på effektivitet”. Det kraftfulla framhävandet av flyget hos Pålsson fick emellertid militären inom försvarsstaben kring ÖB att notera artikeln och reagera. ÖB:s adjutant, Per-Hjalmar Bauer skriver i sin dagbok den 28 januari:

Sundell fäste min uppmärksamhet på en art i Tiden (nr1/48) – en Roland Pålsson – framför flygets synpunkter. S skulle preparera Martin o Berggren.²⁹

Var det så? Framförde Pålsson flygvapnets uppfattningar, på något sätt i samråd med dem? I en intervju med författaren nästan 60 år senare förnekar denne att han skulle ha haft någon som helst kontakt med några ”flyggubbar”, utan artikeln var helt och hållet hans eget verk. Roland Pålsson tillhörde vid den här tiden, i slutet på 1947, inte *Tidens* redaktion men ingick i ’kretsen kring Tiden’, som var ett lösligt nätverk vilket ibland sammanträffade. Dessutom skrev Pålsson artiklar till tidskriften på uppdrag av redaktörerna Per Ekeberg och Per Åsbrink, vilket även var fallet med denna artikel.³⁰ I Bauers citerade anteckningar påstås visserligen inte heller att Pålsson skulle ha varit städslad av flygvapnet utan bara att han ”för fram flygets synpunkter”, vilket man ju kan säga att han gör. Till sina synpunkter kan dock Pålsson ha inspirerats av uppfattningar som flöt omkring vid tidpunkten, vilka delvis hade sitt ursprung i flygets påverkansverksamhet. Det mest intressanta är emellertid att det inom så centrala socialdemokratiska kretsar figurerade försvarsuppfattningar som Pålssons.

²⁸ Pålsson, Roland, ’Förnuftsvidrigt försvar?’, *Tiden*, nr 1 (1948), s48

²⁹ KrA, Per-Hjalmar Bauers arkiv, vol.3., Per-Hjalmar Bauers dagbok, 28/1 1948. Magnus Hjort, (2004), s 101, fäste min uppmärksamhet på Bauers kommentar. Den i kommentaren omtalade Sundell var Olof Sundell, chef för sektion III, pressenheten vid försvarsstaben 1944-46 och var från 1947 VD för TT. De andra två var ryttmästare Frank Martin och generalmajor Gunnar Berggren som båda lämnat aktiv tjänst och vid den här tiden fungerade som skribenter för försvarsfrågor i DN, där de gav röst åt uppfattningar överbefälhavaren och kretsen kring denne hade. Hjort, (2004), s 83, 98, 146.

³⁰ Telefonintervju med Roland Pålsson 2007-10-01. Pålsson knöts senare under 1948 redaktionellt till *Tiden*. På vidare frågor meddelade han att han aldrig hade träffat vare sig Bengt G Nordenskiöld, Torsten Nothin eller Allan Vougt.

Den 2 februari 1948 hade den svenska regeringen den danske utrikesministern Rasmus Hansen på lunchbesök. Hansen kom direkt från Oslo och kunde meddela att de ledande krafterna inom den norska regeringen och den norska socialdemokratin förberedde Norges anslutning till det västblock Bevin talat om. Genom underhandskontakter hade ledande norska företrädare fått reda på Bevins planer redan innan talet. Det rådde dock inte full enighet inom Arbeiderpartiet, exempelvis var majoriteten av riksdagsgruppen fortsatt för neutralitetslinjen. För att få stöd för en västmaktsanslutningslinje inom den norska socialdemokratin skulle en mötesverksamhet igångsättas runt om i landet där krav om anslutning skulle kunna väckas underifrån genom resolutioner. Frågan om västmaktsanslutningen skulle diskuteras inom en nordisk ram helgen den 7-9 februari då Arbetarpartiernas nordiska samarbetskommitté skulle ha möte i Stockholm.³¹ Den svenska socialdemokratiska regeringen hade alltså några dagar på sig att agera i frågan. Det gör man också genom att den 4 februari binda sig vid neutralitetspositionen och samtidigt öppna en annan väg för resten av Skandinavien. Den dagen avgav utrikesminister Östen Undén och den svenska regeringen en utrikespolitisk deklARATION i riksdagen. Med hänvisning till regeringsdeklarationen från 1945 om att Sverige vid tendenser till blockbildning bland stormakterna skulle hålla sig utanför, förklarade Undén med tydliga referenser till Bevins tal, att vi nu var där. Däremot skulle en nordisk samsyn på den internationella politiken kunna fortsätta, då Norden inte utgjorde någon gruppering på tvärs mot neutraliteten.³² Talet går att se som ett avståndstagande från Bevins alliansplaner samtidigt som dörren öppnas för mer skandinaviskt samarbete på säkerhetspolitikens område. Vid mötet med Arbetarpartiernas nordiska samarbetskommitté blev de finländska delegaterna förskräckta över den norska öppningen mot väst och såg att demarkationslinjen mellan öst och väst i en sådan framtid skulle gå mellan Sverige och Finland. Sverige och Danmark stod fast vid neutralitetslinjen emedan norrmännen var delade. Erlander såg, enligt Sköld, det svenska uppträdandet på mötet som nyttigt för norrmännen.³³ På avslutningsdagen för mötet hölls diverse anföranden. Bland annat av Erlander som underströk hur självklar den svenska inställningen till neutraliteten var, att det rådde allmän enighet i riksdagen om densamma. Neutralitet var dock inte riktigt ett bra uttryck, utan *obundenhet* var snarare mer precist. Norske statsministern Gerhardsen talade också. Han betonade att den norska regeringen inte fattat något definitivt beslut om den utrikespolitiska orienteringen, men att Norge var beroende av västmakterna ekonomiskt, bland annat Marshallhjälpen.³⁴

³¹ Per Edvin Sköld, anteckningar, 2/2 1948, och Jonasson, Gustaf, dennes presenterande texter till *Per Edvin Sköld 1946-1951*, (dagboksanteckningar), utgivna av Gustav Jonasson under medverkan av Lars Sköld, (1976), s74f

³² Jonasson, (1976), s 72f

³³ Per Edvin Sköld, anteckningar, 7-9/2 1948 (nedtecknat 10/2)

³⁴ Östen Undén, anteckningar 9/2 1948

Det övriga politiska Sverige, i form av oppositionspartier, media och annat, tycks i stort ha slutit upp kring neutraliteten efter Bevins tal och Undéns deklARATION. Undén noterar efter talet den 4 februari i dagboken: ”Inte ens inom folkpartiet några avvikande röster, utom nykomlingen prof. Ostwald”.³⁵ Åtminstone var förhållandena sådana på ytan. Herbert Tingsten i DN hade, såsom nämnts, redan tidigare pläderat för en västanslutning och även fått ett par till pressröster med sig på samma linje. Mellan skål och vägg fanns dock tvivel även på andra håll om neutralitetspolitikens möjligheter. Nils Swedlund vid försvarsstaben redogörelse för en middag i början av februari med ledamöter i statsutskottets första avdelning, där bland andra Petrus Gränebo (bf), Martin Skoglund (h) och Rickard Lindström (s) ingick, omtalar att de ska ha haft allvarliga utrikespolitiska diskussioner och alla varit på linjen att det var ”omöjligt att genomföra en neutralitetspolitik”³⁶.

Under februari 1948 utkom en broschyr av Per Edvin Sköld med titeln *Försvar och utrikespolitik*. Huvuddragen är att Sverige vill fred och att neutralitetspolitik är den bästa vägen för att undgå krig. För att inte dras in i krig krävs det dock stora uppoffringar för att bygga upp ett bra försvar. Broschyren kan ses som en argumentation för försvarsutgifterna, och framförallt för en del tankar bakom det förslag till försvarsbeslut som regeringen står i begrepp att lägga fram. Sköld ogillade det som kallas luckförsvar, dvs att Sverige byggde upp ett försvar utifrån tanken att om vi blir angripna så får vi hjälp; att landet satsade närmast allt på sådana delar av försvaret som det är svårt att snabbt få hjälp med och endast satsade litet på det vi kan få hjälp med. I så fall skulle man ”praktiskt taget avskaffa flygvapnet, en god del av örlogsflottan men omhulda armén som en ögonsten”. Sköld menade dock att Sverige om landet blir angripet skulle försöka få hjälp utifrån och tror också att den går att få.³⁷ Luckförsvaret, som det ibland presenteras i form av specialisering, att Sverige ska satsa på de saker landet är bäst på, bygger på orealistiska föreställningar om att landet vore överlägset inom något militärtekniskt område. Överhuvudtaget ifrågasatte Sköld om ett nytt krig kommer att uppvisa radikalt ändrad krigföring. Inom två områden fanns dock en avsevärd potential, om än ännu inte fullt känd; robotvapnet och atombomben. Sköld anslöt därför till synen att det nu, utan mer kunskap om utvecklingen in i framtiden, inte gick att genomföra stora förändringar av det svenska försvarets uppbyggnad och utformning.³⁸ Han uppfattar dock att det i de förslag till försvarets utformning som militärledningen och ÖB presenterat i utredningar och dylikt fanns vissa motsägelsefullheter. Man ville där satsa på flyget, spara litet på armén men framförallt på flottan samtidigt som man önskade hjälp utifrån vid konflikt. Men hjälp utifrån är lättast att er hålla i form av flyg påpekar Sköld, så varför då göra satsningarna där?³⁹ Sedan övergick den gamle försvarsministern till ett intressant resonemang om skillnaderna mellan militärens och politikernas uppfattning om försvarets utformning.

³⁵ Östen Undén, anteckningar 4/2 1948

³⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 6/2 1948

³⁷ Sköld, Per Edvin, *Försvar och utrikespolitik: några reflexioner*, Stockholm: Tiden, (1948), s 24

³⁸ *Ibid.*, s 19ff

³⁹ *Ibid.*, s 24

Sköld menade att det för politikerna, utifrån deras utrikes- och säkerhetspolitiska tänkande, är, eller åtminstone bör vara, viktigast hur försvaret ser ut *innan* ett krig utbrutit, och under längre tider av beredskap då oro och krig pågår i omvärlden. För militären är det avgörande för försvarets utformning hur det ska komma att fungera *när ett krig väl utbrutit*. Skillnaden är att politikerna mer lägger vikt vid försvarets signal- och avskräckningsvärde i förhållande till omvärlden medan militärledningen vill ha den krigsmaskin som i skarpt läge ger maximal effekt i olika avseenden. Sköld motiverade och exemplifierade utifrån fallet den svenska flottan, som han menade varit av oerhört stor vikt för att hålla landet utanför andra världskriget och som även i den nuvarande situationen, med de nya stora kryssarna, har en avskräckande verkan på Sovjet i kanske tio år.⁴⁰ Tyvärr var det inte så att politikerna hade det utrikespolitiska tänkandet i förgrunden när de sysslar med försvarsfrågan utan istället hur man ska kunna förhindra för stora försvarskostnader. Det blir ofta en avvägning mellan sparsamhet och militär effektivitet, något Sköld beklagade och han uttryckte förhoppningar om att inte ”endast militära och statsfinansiella krav” skulle få göra sig gällande i framtiden.⁴¹

Om Skölds skrift jämförs med Roland Pålssons artikel i Tiden som ovan behandlats, finns både likheter och skillnader. Liksom Pålsson argumenterar Sköld för försvarets förmåga vid två tidpunkter eller situationer, *innan* respektive *när* ett krig väl utbrutit, och att försvarskommittén alltför litet beaktat den första situationen. Men till skillnad från Pålsson tar Sköld den befintliga flottan i försvar utifrån preventionstanken. En fråga som inställer sig är om de två alstren haft något samband vid sin tillblivelse? Möjligt är att just resonemang om försvarets krigsförhindrande avskräckningsförmåga i motsats till militärens önskade stridsduglighet fördes i socialdemokratiska kretsar. Just inriktningen mot den initiala avskräckningsförmåga eller åtminstone en initial styrka att tidigt motstå ett angrepp, som båda författarna fokuserar på, är av stor betydelse och har genomgripande implikationer i förlängningen, inte minst av doktrinär art. Om tyngdpunkten i försvaret i mycket läggs på flygvapnet är det rimligen ett *periferiförsvar* som blir följden.

2.

I februari 1948 släppte försvarsminister Allan Vougt mellan fyra ögon ut signaler om att försvarsfrågan ”låg bra till”.⁴² Något som kan förstås som att regeringen var beredd att inte genomföra särskilt stora besparingar på försvaret.

Redan på morgonen den 25 januari hade ÖB Helge Jung, direkt vid centralstation när han ankom till Stockholm med nattåget från Malmö av en utsänd inväntande medarbetare, fått information om att Sovjet föreslagit en vänskaps-

⁴⁰ Ibid., s 30f. Kryssarna var också något som Sköld själv investerat en hel del prestige i under kriget. Se Ekman, Stig, ”Per Edvin Sköld, krisrevisionen och det militära slöseriet” i *Studier i modern historia tillägnade Jarl Torbacke den 18 augusti 1990*, (1990), s 89ff.

⁴¹ Ibid., s 32

⁴² Vid samtal mellan försvarsminister Allan Vougt och Kronprins Gustav Adolf på middag hos arméchef Archibald Douglas tisdag 10 februari. Återgivet i Helge Jung, dagbok i avskrift, 10/2 1948

pakt med Finland. Informationen hade erhållits med chiffer. Närmast en månad senare, den 21 februari, skriver utrikesminister Undén i sin dagbok att ”den tjeckiska krisen ser allt allvarigare ut”, men även Finland figurerar: ”Ett oroande meddelande om Finland. Grafström [chef för UDs politiska avd.] hade fått besök av ett främmande sändebud som haft säkra uppgifter.”⁴³ Den 25 februari ägde den så kallade Prag-kuppen rum då kommunisterna tar makten i Tjeckoslovakien. Dagen efter hade den svenska regeringen allmän beredning om försvarsfrågan, utrikesminister Undén noterade kort; ”Inga väsentliga meningsskiljaktigheter.”⁴⁴

Det var dock i mars läget började uppfattas som riktigt allvarligt i Stockholm. I början av mars finns hos samtliga svenska ledningspersoner inom säkerhetspolitiken närmast dagliga anteckningar om situationen i Tjeckoslovakien och Finland.

Den 4 mars var det sammanträde i utrikesutskottet och därefter hade regeringen allmän beredning. Vid utrikesutskottet redogjorde Undén för en kommande konferens i Paris om Marshallhjälpen samt om krisen i Tjeckoslovakien och om det Sovjetiska förslaget till Finland. Vid den allmänna beredningen lade Vougt fram ett förslag till förstärkning av flygvapnet som godtogs. Skölds dagboksanteckning om detta är värd att återges i sin helhet:

Den 4/3⁴⁵ föredrog Vougt sitt utökningsförslag för flygvapnet. Det godtogs. W. sade icke ett ord. Typiskt.

W är finansminister Ernst Wigforss som verkat för att besparingar skulle göras på försvarsutgifterna. Östen Undéns beskrivning av beslutet är kortfattad; ”Allm. beredning i försvarsfrågan. Viss förstärkning av flyget enl. förslaget.”, och är hos Erlander obefintlig.⁴⁶ Samma dag, den 4:e, besöker även ÖB Helge Jung försvarsminister Allan Vougt för att ”tala allvar med” denne. Jung framhöll vid mötet ”det politiska lägets allvar och vårt strategiska läges snabba försämring”. Vougt tog upp ett par tre saker om försvarsfrågan och den kommande försvarspropositionen; dels att det inte skulle bli några ”betydande organisatoriska förändringar”. Dels det som tidigare under dagen dragits i regeringen, nämligen en förstärkning av jaktflyget genom inköp av 90 jaktplan, men däremot var ”nattjakt omöjligt att köpa” enligt de uppgifter försvarsdepartementet fått. Luftbevakningsfrågan skulle också med i propositionen liksom jaktplanen.⁴⁷ De 90 jaktplanen är ett sätt att delvis tillmötesgå det förslag som chefen för flygvapnet lagt fram i sitt remissvar den 29 januari till försvarskommitténs betänkande, vilket ovan omtalats, genom att förstärka tre flottiljer men inte alla tio. Men det

⁴³ Östen Undén, anteckningar, 21/2 1948

⁴⁴ Östen Undén, anteckningar, 26/2 1948, s 228

⁴⁵ Per Edvin Sköld, anteckningar, 4/3 1948, Jonasson, (1976) återger det som ”4/2” men detta är fel.

⁴⁶ Östen Undéns anteckningar 4/3 1948, sid 229, I Erlanders dagbok så finns för januari och februari 1948 endast dagboksanteckningar 7/1(343), 16/2(344) och mars börjar först den 8/3(345).

⁴⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, 4/3 1948

torde också vara ett svar på, eller en bekräftelse på att hela regeringen delade de uppfattningar som uttryckts av Roland Pålsson och Per Edvin Sköld.

Den 8 mars var det sammanträde hos ÖB med militärledningen där flygva-penchef Nordenskiöld deltog. Jung tog då upp att Vougts påstående att det var ”omöjligt att köpa nattjakt utomlands” vilket Nordenskiöld reagerade ”surt på” och tillstod att han inte gjort några undersökningar i den frågan då han inte fått något uppdrag. Jungs kommentar i sin dagbok till detta blev: ”Blyg ponke!! Just i den saken.”⁴⁸ Dagen efter konfronterar Jung försvarsminister Vougt med uppgifterna:

Jag orienterade om Nordenskiölds orientering, att han utan order icke gjort något för att undersöka möjligheten att köpa nattjaktplan från England eller USA. Framhöll nödvändigheten av att detta skedde. Vougt biträdde men fick icke riktigt klart för mig om han även gick med på USA. Det hela måste som allting kontrolleras.⁴⁹

Den möjliga tvekan som Vougt ger uttryck för inför USA som land att försöka införskaffa nattjaktplan ifrån säger något. Det kan tyckas som om en viss neutralitetsdistinktion mellan England och USA uppstått sedan man under hösten 1945 företagit undersökningar, studie- och införskaffningsresor i båda länderna, samt våren därpå inköpt överskottsplan från Amerika. Förhållandet mellan Sverige och USA var något ambivalent. Den amerikanske Stockholmsambassadören Matthews tillhörde dem inom den amerikanska administrationen som via bestraffning och isolering ville tvinga in Sverige mer tydligt i västlägret.⁵⁰ I ett sådant läge skulle känsliga vapenaffärer, när man var mitt uppe i dem, kunna bli utpressnings/påtryckningsverktyg. Eventuellt kan den lilla tvekan beträffande USA som krigsmaterielleverantör ebart rört sig om den ekonomiska frågan i form av valutaläget. Sverige hade vid tidpunkten en delad västhandel, dels med de mjuka valutorna i Västeuropa och dels med dollarområdet, till vilket det rådde brist på betalningsmedel.⁵¹

Betydelsen av nattjakt för att motverka fientliga bombanfall nattetid stod tidigt klart för Jung och försvarsstaben i samband med de militärstrategiska genomgångar som gjordes i samband med krigsslutet, se avsnittet om doktrin-förändring. Att det tre år efter krigsslutet fortfarande saknades svensk nattjakt upplevdes av militärledningen som smått frustrerande. Flygvapnet förstod även de betydelsen av nattjakt men gjorde dock en något annan prioritering. Uppen-

⁴⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, 8/3 1948

⁴⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 9/3 1948

⁵⁰ Inom den amerikanska administrationen skall förutom ”höklägret” som Matthews tillhörde det även funnits ett ”duvläger” som kunde tänka sig att successivt stärka banden mellan Washington och Stockholm istället för att tvinga fram ett svenskt avgörande. Silva menar vidare, stödande sig på ett brev från Matthews till Hulley, 29 december 1947, NA, RG84, Top Secret Records, att denne delat upp det svenska etablissemangen i två läger; de som var övertygade och de som var i behov av att bli övertygade. Den socialdemokratiska ledningen skall ha tillhört den senare kategorin. Silva, Charles, (1999), s 72ff

⁵¹ Silva, (1999), s 77ff

barligen sågs frågan inte heller från politiskt håll som helt akut, oklart om det berodde på bristande orientering eller ointresse.

Tisdagen den 9 mars och framför allt onsdagen den 10 mars 1948 smällde det till ordentligt. På UD mottog Sven Grafström den 9 mars en skrivelse från Claes Westring i Warszawa, och fick även uppgifter från Ungern av Vilmos Böhm⁵² som kom upp på UD. Därtill kom ett brev från Prag från den danske ambassadören där som talade om förestående kommunistkupp i Danmark. Informationen var i stora drag att ryssarna var nära att helt tillskansas sig makten i Polen och att Finland därefter stod på tur. Sedan skulle Skandinavien, i första hand Norge bli nästa angreppsmål. På så sätt skulle Sverige vara inringat och inte behöva intas fysiskt utan behärskas ändå. Undén spred informationen till Erlander, Vougt och Mossberg den 9 mars, och Vougt skulle omgående underätta ÖB. Jung fick informationen under middagen av Gustaf Frisé. Den 10 mars anlände ambassadör Johan Beck-Friis till Stockholm från Oslo efter att ha blivit uppmanad att åka av den norske utrikesministern Lange. Han meddelade att norske sändebudet Berg i Moskva hastigt begärt att få komma hem till Oslo för att avlägga rapport. Berg hade nämligen fått ryska propåer om att Norge på nytt borde studera en Sovjetisk framstöt gjord 1931 om en nonaggressionspakt. Lange hade kallat upp de brittiska och amerikanska ambassadörerna i Oslo och dels bett dem höra med sina regeringar ifall Norge i händelse av ett Sovjetiskt angrepp realistiskt sett kunde räkna med att de kom till undsättning. Därtill meddelade han att Norge hade för avsikt att avvisa den ryska framstöten. Beck-Friis besökte först UD och Undén, vilken han aldrig sett så uppskakad, och därefter ÖB Jung.⁵³ Informationen, vilken tolkades som att turen nu verkligen hade kommit till Norge, satte igång många cylindrar i Stockholm. Redan samma dag började man från inrikesdepartementets håll vidta mått och steg för att skärpa civilberedskapen.

Dagen efter, torsdag den 11 mars klockan 11.00, höll ÖB, chefen för försvarsstaben, chefen för sektion I och chefen för krigsmaterielverket en omfattande dragning för regeringen om Sveriges militära beredskap.⁵⁴ Tage Erlander skrev i sin dagbok:

Viktigast idag i allmän beredning om vårt försvarspolitiska läge. Det klarlade nog vissa förhållanden, som kan utgöra motiv för ryssarna att förhindra att nordkalotten blir bas för amerikanskt bombflyg. Flyg från England eller Island när inte så långt som jag tänkt mej. Vår beredskap blir efter den 17/3 usel. Att ett försvar som kostar 800 miljoner om året skall ge oss så usel beredskap är ju närmast häpnadsväckande.⁵⁵

Den militära dragningen hade bestått av fem delar; en militärpolitisk översikt, lägets krav för svensk del, kupp- och mobiliseringsberedskap, materiell beredskap samt synpunkter på den allmänna beredskapen och civilförsvarets beredskap. ÖB betonade Nordnorge och Danmarks försvarslöshet och att nu då tu-

⁵² Ungerns förste ambassadör i Sverige under kriget tillika ungersk socialdemokrat.

⁵³ Helge Jung, dagbok i avskrift, 10/3 1948

⁵⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 11/3 1948

⁵⁵ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 11/3 1948, s 211

ren kommit till Finland så skulle Sovjets strategiska gräns ha förflyttats intill Sveriges gräns. Vidare poängterades nordkalottens betydelse för USAs möjliga strategiska bombförsvar mot Sovjet, och därmed även för den Sovjetiska säkerheten. För den svenska beredskapen framhöll ÖB landets ”ovillkorliga behov av nattjakt” som han ansåg vara ”den farligaste bristen” i Sveriges försvar. Han betonade vidare civilförsvaret och den svenska självförsörjningen som ”nödvändiga förutsättningar för krigsmaktens uthållighet”.⁵⁶

Fredag den 12 mars mellanlandade den norske Moskvaambassadören Berg i Stockholm på sin väg hem till Oslo för att rapportera. Då framkom att hans hemresa och den ryska framstöten något feltolkats och fått överdrivna proportioner. Det enda som hänt var att Berg haft ett samtal med en högt uppsatt rysk kommunistföreträdare som han kände sedan tidigare och under resonemanget hade de, på Bergs initiativ, kommit in på ett gammalt sovjetiskt nonaggressionspaktförslag från tidigt 1930-tal. Ryssen hade försvarat paktförslaget till Finland med att Sovjet ville stå på god fot med sina grannar och hade sagt något i stil med ”Vi t o m föreslog Er (Norge) en nonaggressionspakt så tidigt som 1930.”⁵⁷ Det var främst Lange i Norge som larmat om incidenten och givit den dess hotfulla tolkning varefter han tagit initiativ till förfrågningarna hos västmakterna. Samtidigt var den norska socialdemokratin splittrad i frågan om neutralitet eller västmaktsanknytning. Då Lange var pådrivande på den pro västliga sidan kan vissa misstankar fattas. Per Edvin Sköld höll frågan öppen i sina dagboksanteckningar: ”Man kan fråga sig om Lange rusat i väg i panik – eller är det politik?”⁵⁸

*

Även om grunden för den närmast panikartade situation som uppstått kring frågan om Norges säkerhetspolitiska situation visade sig vara felaktig så bet sig frågorna om försvar, säkerhet och landets utrikespolitiska förhållningssätt kvar. Frågan om nordens ställningstagande till de framväxande västliga och östliga blocken hade hur som helst väckts. Dessutom hade man fått upp ögonen för dels Norges oro och dels landets strategiska belägenhet. Riskerna var att om Norge orienterade sig västerut och ingick en militär allians med USA och England så skulle dessa etablera flygbaser i vårt västra grannland. Något som i sin tur skulle göra ryssarna bekymrade och, enligt bedömningar, kunde befaras få dem att tilltvinga sig kontrollen över Finland i en helt annan utsträckning, kanske även etablera en stark militär närvaro där. Därmed skulle Sveriges säkerhetspolitiska läge dramatiskt försämrats, landet riskerade att bli en första frontlinje i en framväxande global kraftmätning.⁵⁹

⁵⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 11/3 1948

⁵⁷ Per Edvin Skölds anteckningar, 12/3 1948

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Se bland annat Zetterberg, Kent, 'Skandinavisk samverkan?' i *Hotet från öster*, (1997), s 48f

3.

Från ett något oväntat håll aktualiserades en idé. Den 24 mars besökte Tage Erlander och Östen Undén kronprins Gustav Adolf för att orientera om utrikespolitiken och Undéns deltagande i Marshallkonferensen i Paris. Erlander, hade samma dag haft besök av Rolf von Heidenstam och Nils Danielsen, näringslivets internationella handelssändebud, vilka framlagt sin syn på västmakterna. Den gick ut på att Sverige måste träffa en överenskommelse med USA om krediter och vapenleveranser innan det var för sent, då ett nytt krig var närmast oundvikligt, enligt den bild de fått.⁶⁰ Statsministern var irriterad och kände sig pressad. Om mötet med kronprinsen skrev han i sin dagbok:

Lika otrevligt var Undéns och mitt samtal hos kronprinsen, som envist driver sina smalspåriga funderingar. Just nu tycks han ha fått för sej att ett nordiskt försvarsförbund skulle utgöra ett värn för freden i Norden. Han har också fått för sej att utvecklingen i Finland kommer att ha en avgörande inverkan på vår politik.⁶¹

I Undéns efterlämnade dagboksanteckningar står inget om försvarsförbundstankarna den här dagen, men väl om Finland.⁶² Däremot tog Undén själv upp tanken på ett försvarsförbund mellan Sverige, Norge och Danmark exakt en vecka senare, den 31 mars, med överbefälhavare Jung för att höra dennes åsikt. Jung menade att ett försvarsförbund skulle vara till stor nytta för Danmark och Norge men "till skada för oss", då ju Sverige var upprustat och de närmast helt orustade. Svenska försvaret skulle därför få mer att skydda med samma resurser. "Även överlämnande av krigsmateriel vore ur militär synpunkt betänkligt enär vi behöva vad vi ha och det vi eventuellt lämna ifrån oss ändå inte kan hjälpa något nämnvärt." antecknade Undén vidare. En helt annan sak skulle det däremot vara, enligt Jung, med ett länge planlagt och förberett försvarsförbund där den skandinaviska halvön behandlades som en enhet. Det skulle ur militärstrategisk synpunkt vara ett mer lättförsvarat område. Undén sammanfattar Jungs position såsom att "i nuvarande läge vore han alltså emot"⁶³. Helge Jung drog även fram ett par förhållanden där neutraliteten och försvarsförmågan stod emot varandra på litet sikt. Det ena var "omöjligheten för ett litet land som vårt att följa med i den militära utvecklingen", den ständigt förbättrade och mycket avancerade moderna materielen var nödvändig men blev väldigt dyr. På sikt trodde Jung att detta riskerade att driva fram en anslutning, dvs någon form av allians eller annat organiserat militärt samarbete med ett stormaktsblock. En andra sak var att just det att man var neutral riskerade att "de som kunde lämna materiel inte ville göra det".⁶⁴ Utrikesministern tog överbefälhavarens synpunkt-

⁶⁰ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 24/3 1948, s 212

⁶¹ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 24/3 1948, s 212

⁶² Östen Undén anteckningar 24/3 1948, "Besök hos kronprinsen tillsammans med Erlander. Jag redogjorde för mina samtal i Köpenhamn o Paris. Diskussion om Sveriges utrikespolitik. Kronprinsen tycktes anse att utvecklingen i Finland har en avgörande betydelse för vår ställning till ett 'västblock'. Jag polemiserade mot hans resonemang. Han sköt på frågan. Här kan bli friktioner."

⁶³ Östen Undén anteckningar 31/3 1948, Helge Jung, dagbok i avskrift, 31/3 1948

⁶⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 31/3 1948

ter till sig och i den PM han författade och tillställde de övriga regeringsmedlemmarna den 2 april, vari han motiverade den av honom förda utrikespolitiken och bemötte möjliga argument för en västanslutning, återgavs i mycket ÖB:s tankar när ett skandinaviskt försvarsförbund avhandlas. Ett förbund skulle "förtjäna att övervägas om länderna vore ungefär likvärdigt rustade" men sådan situationen var nu så "torde Sveriges risker ökas starkt". Dessutom menade Undén att "Norge sannolikt inte skulle anse värdet av eventuell svensk hjälp vara så stort" att de "ville binda sin utrikespolitiska handlingsfrihet".⁶⁵ Om Undéns PM andades tveksamhet inför ett skandinaviskt förbund så visade det sig dock att de andra statsråden inte hyste särskilt många betänkligheter. De såg positivt på idén till ett försvarsförbund och tyckte att Undén skulle gå vidare med densamma.⁶⁶

*

Med viss symbolik⁶⁷ lades proposition 206 och proposition 208 fram den 9 april 1948. Redan första meningen i den föregående, försvarspropositionen, indikerar att det var flygvapnet som kommit ut som vad man skulle kunna beteckna som en vinnare:

Propositionen innefattar förslag om en avsevärd förstärkning av flygvapnet, riktlinjer för ett fortsatt utredningsarbete beträffande vissa delar av försvarets organisation samt en serie delförslag men innebär ej förslag till en ny försvarsordning eller försvarsplan i vedertagen bemärkelse.⁶⁸

Den avsevärda förstärkningen innebär främst att tre av flygvapnets jaktflottiljer byggs ut med femtio procent mätt i antalet plan, det regeringen beslutade sig för den 4 mars och som innebär ett delvis tillmötesgående av flygvapenchefens förslag. Antalet flygförband minskades med en flottilj; spaningsflottiljen F2 drogs in. En nattjaksflottilj skulle skapas genom att en tidigare bombflottilj, numera attack, omvandlades. Överhuvudtaget skedde en förskjutning inom flygvapnet från bombflyg, som nu kallas attackflyg, och från spaningsförband till förmån för jaktflyg. Förutom förstärkningarna av de tre flottiljerna vill regeringen även satsa mer på försvarsforskning, bland annat försvarsmedicinsk forskning som inte minst blir betydelsefull med de nya farterna hos jetplanen, på radarskola och på andra utbildningsorganisationer inom flygvapnet.

Beträffande övriga vapenslag gick försvarspropositionen något annorlunda fram. När det gällde marinen skulle ersättningsbyggnader ske av ett antal lätta

⁶⁵ Carlgren, Wilhelm, "Strängt förtrolig översikt över utrikesdepartementets dokument över de skandinaviska försvarsförbundsförhandlingarna 1948-49 med en nyskriven kort presentation", (1999 (1955)), i *1948-49 – nordiska ödesår? – tre uppsatser om de skandinaviska försvarsförbunds-förhandlingarna 1948-1949*, s 19

⁶⁶ Bademo, Anders, "Helge Jung, Nils Swedlund och förhandlingarna om ett skandinaviskt försvarsförbund", i *1948-49 – nordiska ödesår? – tre uppsatser om de skandinaviska försvarsförbunds-förhandlingarna 1948-1949*, (1999), s 88

⁶⁷ Det var på dagen åtta år sedan Norge och Danmark invaderades av Tyskland, den 9 april 1940.

⁶⁸ Proposition 206:1948

fartyg och det skulle ske förändringar i livstidsberäkningar för fartyg. Frågan om en utflyttning av Stockholms örlogsstation och örlogsvarv till skärgården skulle först utredas vidare. Även när det gäller armén avvaktade försvarspropositionen. Man avvaktade från regeringens håll remissyttranden för att överhuvudtaget göra något med värnpliktsutbildningen och rekryteringen, liksom man avvaktade en utredning för att göra förändringar i arméns organisation. Total årlig försvarsbudget för de kommande tio åren pendlade mellan 798 och 815 miljoner kronor med ett genomsnitt om ca 810 miljoner, ungefär de siffror som 1945 års försvarskommitté kommit fram till. Just beträffande flygvapnet vidtog regeringen de största förändringarna i förhållande till kommitténs förslag genom att inte göra de föreslagna indragningarna och framför allt genom den femtioprocentiga förstärkningen av tre jaktflottiljer utifrån flygvapenchefens förslag, som den ställde sig bakom 4 mars. Redan första meningen av propositionstexten angav som ovan visats detta.⁶⁹

När försvarsministern talade i propositionstexten fann han chefen för flygvapnets förslag att stärka de tio jaktflottiljerna med femtio procent:

[...] så angelägen för försvaret i dess helhet, att förslaget i princip bör läggas till grund för en successiv förstärkning av dagjaktflyget.⁷⁰

Men då även flygvapenchefen flaggat för att förstärkningen kan pågå under ett antal år gavs möjligheten att bara fatta beslut om en del av förstärkningen. Något försvarsministern tar fasta på:

Det synes dock ej nödvändigt att vid årets riksdag besluta genomförandet av större del av detta program än som erfordras för att trygga den närmast förestående materielleveransen och personalrekryteringen.⁷¹

Därmed hade regeringen gjort sitt val. Det kan dock ifrågasättas hur genomtänkt formuleringen i första blockcitatet om det principiella i jaktflygförstärkningen var. Var det menat exakt som det stod eller rörde det sig mer om en allmän ryggdunkning?

Om proposition 206 var den övergripande försvarspropositionen så var proposition 208 tillägnad aktuella materielfrågor; ”angående vissa anslag till materielanskaffning för försvaret för budgetåret 1948/49”. Proposition 208 tog fasta på ÖB:s skrivelse från den 15 mars vari denne tog frågan om materiella förstärkningar för att öka Sveriges krigsberedskap. Anledningen att sådan var önskvärd var ”den ökade risken för en väpnad konflikt”⁷² till följd av det internationella lägets försämring. I ”anslutning till överbefälhavarens skrivelse” hade ett ”flertal framställningar om ytterligare medelsanvisningar” inkommit till försvarsdepartementet. Flygförvaltningen hade därvidlag gjort de största materieläskandena med den näst största ökningen i jämförelse med sina ma-

⁶⁹ Ibid., s 1

⁷⁰ Ibid., s 120

⁷¹ Ibid., s 120

⁷² Proposition 208:1948, s 2

terielanslag. Statsverkspropositionen från årets början hade räknat med 115 miljoner kronor till flygmateriel budgetåret 1948/49, flygförvaltningen äskade 132 miljoner i ordinarie anslag och därtill ytterligare 122 miljoner i tilläggsanslag.⁷³ I tilläggsanslaget ingick den femtioprocentiga förstärkningen av de tre jaktflottiljerna, 44 miljoner, men av de 122 miljonerna var det endast 23 som behövs för 1948/49. Försvarsminister Vougt tillstyrkte preliminärt anslag om 125 miljoner då han dels inte trodde att allt skulle komma att användas och då han även räknade med en "betalningsreserv i form av kvarstående reservation" om 35 miljoner.⁷⁴ Just utstående reservationer var något försvarsministern diskuterar i propositionen och han poängterade att "[för] n[ärvarande] i runt tal 430 miljoner [...] ännu icke bundits genom beställningar". Om de helt plötsligt skulle användas och materialanskaffning genomföras skulle det inte kunna ske utan att "synnerligen allvarliga påfrestningar skola vållas samhällslivet i övrigt".⁷⁵ Även för armén tillstyrkte Vougt ytterligare 10 miljoner kronor.⁷⁶

ÖB:s påstötningar på regeringen och försvarsministern i samband med händelseutvecklingen i början av mars, särskilt beträffande behovet av nattjakt, hade alltså givit visst resultat. Påstötningarna hade följts upp med skrivelsen i mitten av mars, den 15:e, där ÖB bland annat krävde vissa förstärkningar av flygvapnet som ett led i en höjning av krigsberedskapen. Under andra halvan av mars, den 22:a, anmodade han flygförvaltningen att föreslå anskaffning av viss materiel.⁷⁷ Förs den 14 april inkom flygförvaltningen med ett anslagsäskande till regeringen vari ÖB:s synpunkter beaktats. I skrivelsen föreslogs införskaffning av 70st Supermarine *Spitfire* PR Mk XIX plan för spaning, ytterligare 90st de Havilland *Vampire* jaktplan, 55st de Havilland *Mosquito* NF Mk XIX nattjaktplan,⁷⁸ radarutrustning för både höghöjdsluftspaning och utrustning för jaktstridsledning, telemateriel för luftbevakningen samt medel för ammunition och reparation av flygfält. Totalt till en kostnad av 154 miljoner kronor där Vampireplanen och radarmaterielen var de största posterna om ca 45 miljoner vardera.⁷⁹ Vampireplanen var de plan som ska utgöra den femtioprocentiga förstärkningen av tre jaktflottiljer. Vid ett möte med försvarsminister Vougt 25 mars hade ÖB i samband med att de kom in på propositionen och frågan om flygvapnets förstärkning, manat till en satsning på nattjakten som enligt honom borde byggas ut till tre flottiljer. Det vanliga jaktflygets utbyggnad borde man

⁷³ Ibid., s 6f

⁷⁴ Ibid., s 23ff

⁷⁵ Ibid., s 8

⁷⁶ Ibid., s 9

⁷⁷ RA, Försv.dep. Hemliga arkivet, D nr 84/1948, skrivelse från Flygförvaltningen till Konungen, 14 april 1948. ÖB:s skrivelser 15/3 och 22/3 är omtalade i skrivelsen, liksom förstnämnda även är det i Proposition 208:1948.

⁷⁸ Redan i januari hade flygförvaltningen hos regeringen begärt att få inköpa fem Mosquitoplan på prov. RA, Försv.dep. Hemliga arkivet, D nr 3/1948, skrivelse från Flygförvaltningen till Konungen, 8 januari 1948.

⁷⁹ RA, Försv.dep. Hemliga arkivet, D nr 84/1948, Skrivelse Flygförvaltningen till Konungen 14 april 1948

däremot vänta med till dess att frågor om flygfältens utbyggnad, skyddsrum och ammunitionsbehov utretts och fått en lösning enligt Jung.⁸⁰

*

Även i proposition 208 omtalas den svenska flygplansindustrin. Samtidigt som en av de mest framträdande sakerna med propositionen var att ge grönt ljus åt ytterligare inköp av stridsflygplan, vilket skulle ske i England, så uttrycker Vougt att ”Ersättningsanskaffningen baseras i princip på inhemsk produktion.” Att försvarsministern uttrycker det som ersättningsanskaffning och inte materielanskaffning kanske är signifikativt. Förstärkningen av tre flottiljer beskrivs också som en engångsanskaffning för ”utökningen av flygvapnets organisation” och kostnaden om ca 60 miljoner kronor lades separat till budgeten. De årliga anslagen till flygvapnets materielomsättning var ca 145 miljoner.

En till propositionernas framläggande relaterad utveckling var att Flygforskningskommittén i början av maj 1948 lade fram sitt preliminära betänkande. Kommittén hade tillsatts av handelsministern den 11 april 1947⁸¹ och menade i betänkandet att dess arbete ”försvårades på grund av rådande ovisshet om vart svensk flygforskning borde syfta”. Dock ansåg den att ovissheten skingrats av 1945 års försvarskommittés betänkande och försvarspropositionens framläggande.⁸² Kommittén hade funnit att det behövdes satsningar på minst 50 miljoner kronor och därtill årliga anslag på ca 6 miljoner. ”I gengäld för dessa kostnader erhålls goda flygtekniska forskningsresurser” som kommittén menar skulle spara ca tio miljoner årligen åt flygvapnet, även för den ”kommersiella luftfarten” skulle resurser sparas vilka dock var ”svårare att siffermässigt angiva”. Man föreslog vidare att flygtekniska försöksanstaltens styrelse och dess tekniska råd skulle bilda ett gemensamt centralt organ för svensk flygforskning. Ett organ som borde få befogenheter och bli oberoende av forskningens intressenter, liksom att det borde överta kommitténs fortsatta arbete. Kommittén ville omorganisera den högre utbildningen i det flygtekniska ämnet och genomföra allehanda satsningar, där exempelvis planerna på en ny överljudstunnel framskymtar.⁸³ Något yviga och bitvis utmanande förslag lades således fram i en inte helt färdig form.

*

Undén var nära att ge upp tanken på ett skandinaviskt försvarsförbund efter sitt samtal med överbefälhavaren i slutet av mars, men regeringsammanslaget den 2 april hade givit utrikesministern nya förhoppningar. Han ansåg att ett sådant förbund, som förklarade sig vara neutralt i förhållande till stormakterna, skulle vara ett bra alternativ till en situation där nordens delades upp säkerhetspolitiskt

⁸⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, 25/3 1948

⁸¹ RA, Flygforskningskommittén, Flygforskningskommitténs betänkande, ”Med riktlinjer för den flygtekniska forskningens ordnande mm”, 10 maj 1948, s 1

⁸² Ibid., s 73

⁸³ Ibid., passim

mellan blocken. Ett svenskt motdrag till Bevins alliansplaner således. Frågan var om norrmännen skulle gå med på ett dylikt arrangemang? Undén menade inför utrikesnämnden den 23 april 1948, då han sökte stöd för att inleda sonderingar och vissa förhandlingar om ett skandinaviskt försvarsförbund, att han märkt en viss norsk attitydförändring. En allmän partiöverskridande enighet nåddes också om att inleda förhandlingar.⁸⁴ Sonderingar och förhandlingar inleddes 3 maj i Oslo av Undén,⁸⁵ och fortsatte i Stockholm senare samma månad. Den danske stockholmsambassadören hade redan den 30 april kallats upp till Undén som meddelat den svenska regeringens överväganden i frågan.⁸⁶ Tämmligen omgående körde dock samtalen fast mellan den svenska linjen om neutralitet och den norska om en viss västmaktsanknytning som grund för ett försvarsförbund. Även förslag om att utreda förutsättningarna för ett militärt samarbete mellan länderna fastnade. I Norge fanns dock en splittring i regeringen mellan två positioner, vilket ovan berörts, där utrikesminister Lange och försvarsminister Hauge var de ledande för västmaktslinjen. Från svenskt håll fanns misstankar om att norrmännen, i varje fall denna falang, höll engelsmännen noga informerade om hur förhandlingarna utvecklade sig.⁸⁷ Material i brittiska arkiv visar att det från vissa norska aktörers håll t o m ägnades kraft åt att via underminering försöka skapa en besvärlig situation för de svenska västrelationerna i syfte att även stjälpna in Sverige i en västallians.⁸⁸ I juni fick man dock till stånd förutsättningar för ett utredningsarbete. Detta genom att den norske utrikesministern Lange kom fram till att han kunde gå med på att knyta en utredning till neutralitetsalternativet, förutsatt att det hemlighölls. Man enades om att utredningen skulle vara klar till ungefär den 1 februari 1949, och att inget av de tre länderna under tiden skulle föra förhandlingar med utomstående part. Relativt snart kom ett brev från Lange till Undén som nu ville se utredandet klart innan den 1 januari 1949. Ännu ett par möten hölls mellan utrikesministrarna i augusti och september där det konstaterades att det förelåg en ”viss skillnad i syn” mellan de olika länderna, men att man ändå skulle fortsätta vidare. Den 15 oktober 1948 möttes ländernas försvarsministrar med delegationer i Oslo och riktiga förhandlingar kom definitivt igång. Dagen efter konstituerades en skandinavisk försvarskommitté med fyra representanter från vardera land. En stötesten var frågan om militärmaterielleveranser från USA. Dessa var helt nödvändiga, särskilt för Norge och Danmark, och frågan var hur villiga amerikanerna var att leverera om det blev ett neutralt förbund. Undén trodde det, men hans skandinaviska kollegor var inte lika övertygade när saken dryftades i Paris vid slutet av november i samband med en FN konferens. Redan den 8 oktober hade det

⁸⁴ Jonasson, (1976), s78f

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Bademo, (1999), sid 88

⁸⁷ Jonasson, (1976), s83ff

⁸⁸ Se bland annat tNA, FO 371/71717, N13585, Brev till Lieutenant-General Sir Leslie Hollis från Sir Orme Sargent, 23/12 1948, i brevet skriver Sargent: ”In a recent conversation with Jebb [avser Gladwyn Jebb, hög tjänsteman vid FO] in Paris, of which I am enclosing a record, the Norwegian Minister for Foreign Affairs was of the opinion that the supply of arms to Sweden should be reduced (paragraph 1(b)). He also revealed that he had spoken to Mr. Marshall in this sense.”

på omvägar kommit till den svenska regeringens kännedom att västmakterna skulle komma att erbjuda Norge och Danmark säkerhetsgarantier, dvs medlemskap i en atlantisk pakt. Dock skulle inte Sverige erbjudas något dylikt då landet inte var någon atlantstat och dessutom ansågs vara alltför försvuret åt sin neutralitet.⁸⁹ Den 18 och 19 december hölls möte i Uddevalla med de skandinaviska statsministrarna. Mötet var tillkommet på danskt initiativ, bland annat då de ville ha en färdig försvarsplan innan en dylik förelåg från den Västeuropeiska unionen. Uddevallamötet kom emellertid att bli litet av var och ens önsketänkande, att man uppfattade att den andra parten flyttat sina positioner, utan att så skett. Vapenfrågan var åter uppe till diskussion, men nu gick funderingarna i termer av att den svenska vapenindustrin kanske skulle kunna klara av att förse Norge och Danmark med materiel och att dessa skulle kunna betala för densamma med marshallhjälpsmedel. Man enades om att utrikesministrarna snart skulle mötas för att etablera ett skandinaviskt försvarsförbund. Strax efter delegationernas hemkomst, på julaftonen, kallades den norske Washingtonambassadören upp till det amerikanska utrikesministeriet och Norge erbjöds att gå med i Atlantpakten. Nu var det bråda dagar. Den 27 december sökte den norska ambassadören i Stockholm upp Undén och ville ha ett utrikesministermöte redan på nyårsdagen. Efter ett visst skruvande på sig gick Erlander och Undén med på att mötas i Karlstad den 5 januari 1949.⁹⁰

Om försvarssamverkan med framförallt Norge men även Danmark och ett skandinaviskt försvarsförbund var den socialdemokratiska ledningens och regeringens svar på den oro och det spända läge som inträffade i början på mars så var ÖB:s militärpolitiska prioriteringar något andra. Framförallt var det två saker han återkom till under närmast hela 1948; att Erlander och regeringen markerade sin försvarsvilja och att man såg till att vägen västerut låg öppen.⁹¹ Med det sistnämnda ska förstås en önskan om ett bättre samförstånd med främst USA om dels ekonomiska relationer och leveranser men även förberedelser för att kunna mottaga amerikansk militär hjälp i händelse av konflikt. Vid ett möte med enbart Erlander den 15 mars uttrycker Jung ett önskemål om att regeringen borde meddela USA och England att ”Sverige icke avsåge göra några eftergifter för Ryssland och ämnade försvara sin frihet till det yttersta”.⁹² Erlander trodde dock att västmakterna redan förstod att Sverige tänkte försvara sig mot Sovjet, en syn Jung inte helt delade. Tre dagar senare, den 18 mars 1948, höll Erlander tal där Jungs önskemål delvis hörsammades. Några dagar senare fick ÖB rapporter från England där det framgick att Erlanders tal medfört en ”omsvängning i engelsmännens syn på oss”⁹³.

⁸⁹ Jonasson, (1976), s 85

⁹⁰ Östen Undén anteckningar 27/12 1948

⁹¹ Utifrån Helge Jung, dagbok i avskrift under hela 1948. Jämför Bademo sid 129f som menar att Jung såg det som underordnat att minska stormaktsintresset i Norden, vilket antas varit regeringen Erlanders prioritet, och att när Jung påstått att han såg ett skandinaviskt försvarsförbund som fick vapenleveranser från västmakterna som det bästa alternativet så är detta enbart en läpparnas bekännelse. Egentligen skall Jung, enligt Bademo, velat ha en svensk Atlantpaksanslutning, något han dock inte kunde yppa offentligt med bibehållande av sin post.

⁹² Helge Jung, dagbok i avskrift, 15/3 1948

⁹³ Helge Jung, dagbok i avskrift, 22/3 1948

4.

En hel del av den flygmateriel som under inledningen av år 1948 skulle köpas in till svenska flygvapnet enligt ovan var brittisktillverkad. Flygvapnet hade från krigsåren byggt upp goda relationer med engelsmännen, både inom det brittiska flygvapnet och inom flygindustrin, något som behandlats i tidigare avsnitt. Vapnet var dessutom det mest västorienterade inom den svenska försvarsmakten och flygvapenchef Nordenskiöld, flygstabschef Ljungdahl med flera svenska flygofficerare erhöll brittiska ordnar för ”sina insatser för de allierades sak under kriget”.⁹⁴

I början på mars 1948 mottog den svenska flygvapenledningen uppgifter från Sveriges flygattaché i London om att Sverige framledes kunde få svårigheter med leveranser av flygmateriel från Storbritannien. Två förhållanden uppgavs vara orsak till en kommande omsvängning; Sveriges närhet till det Sovjetinfluerade Finland och de svenska politikernas starka neutralitetsorientering. Som bekräftelse på den försämrade relationen betraktades att flygförvaltningen hade nekats få utförda vissa test för J29 projektet hos den brittiska testcentralen i Farnborough. Den 9 mars hade därför Nordenskiöld och Söderberg kontaktat den brittiske flygattachén i Stockholm, Henderson, för att få klarhet och lägga fram svenska flygvapnets sak. I ett chiffrerat telegram till brittiska UD dagen därpå ger Henderson en skildring av mötet.⁹⁵

Nordenskiöld framhöll i kontakten med Henderson rättframt att försvarsmistern och hela försvarsstaben var klart oroliga för hela Sveriges försvar och att han hoppades att England inte vid denna kritiska tidpunkt skulle undanhålla landet viktig försvarsmateriel. Särskilt oroade sig Nordenskiöld för hur det skulle gå med Söderbergs och flygförvaltningens inköpsresa till England, vilken var inplanerad att äga rum endast fyra dagar senare. Han fortsatte:

It would, he said, be extremely bad for Sweden if after committing herself to British aircraft she were unable to obtain further supplies.

General Nordenskiöld tried to impress on me the fact that the Swedish Minister for Foreign Affairs was doing no more than playing at politics and that he sincerely hoped that modern radar equipment would not be withheld on grounds of security. In reply I told him that as far as I was aware Great Britain's attitude towards Sweden had not altered and if some special request had been turned down there were no doubt good reasons. However, I promised to pass on his fears and said that I hoped there would be no difficulty in the purchase of further Vampire frames nor in the matter of photo reconnaissance Spitfires. These again would be subject to our production and demand.⁹⁶

⁹⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 23/3 1948

⁹⁵ tNA, FO 371/71716, N2948, Cypher, From Stockholm to Foreign Office, Mr Henderson, 10/3 1948. Jämför med Aunesluoma, Juhana, *Britain, Sweden and the Cold War, 1945-54 – Understanding Neutrality*, (2003), s 61f, som observerat brittiska åtgärder mot Sveriges ”obstinate position” först i maj 1948.

⁹⁶ Ibid.

Nordenskiöld uttalande att Sverige har bundit sig vid brittisk flygmateriel var litet pikant. Men hur skall ett dylikt uttalande egentligen värderas? Sade Nordenskiöld detta för att så är fallet mer eller mindre bokstavligt, eller sade han det som ett led i en förhandling för att inte britten skulle börja ställa till svårigheter med fortsatta leveranser? Man kan tänka sig uttalandet som en vädjan till att ett svenskt åtagande att ha Storbritannien som huvudleverantör borde återgäldas med leveranspålitlighet från brittisk sida. Troligt är att det låg ett mått av förhandlingsspeltaktik bakom, men för att bli någorlunda trovärdigt i det avseendet så måste viss tacksägning finnas. Det ligger alltså något i att flygvapenchefen 1948 såg Storbritannien som huvudleverantör av flygplan till det svenska flygvapnet. Något speciellt får man även säga att anmärkningarna om, eller snarare bortförklarandet av, utrikesminister Undéns uttalanden var; som varandes mer eller mindre enbart ett politiskt charadspel. Vidare ledning om vad flygvapnet och flygförvaltningen tänkte sig får vi av ett brev från flygvapenchef Nordenskiöld till den svenske flygattachén i London, major von Arbin, den 10 mars 1948. Nordenskiöld redogjorde där kortfattat för syftet med Söderbergs resa:

Detta är ett nytt försök att komma ur vårt svåra läge beträffande radarutrustning. Det måste nog sammankopplas med annan stor materielanskaffning, ty vi kunna med fog säga, att det lönar sig icke att ge ut stora pengar på jaktplan, om vi icke ha radarutrustning för stridsledningen. Vi kunna möjligen komma till något resultat genom Englands önskan att sälja saker till oss.⁹⁷

Raderna avslöjar flera saker. Det att det var med radarleveranserna problemen fanns, vilket varit känt i olika utsträckning, men främst att svenska flygvapnet varit fullt på det klara med att britten ville och hade behov av att sälja stridsflygplan samt att man medvetet tänkte utnyttja detta för att få tillgång även till radarleveranser. Därtill att Nordenskiöld, åtminstone vid denna tidpunkt, till fullo förstått att värdera radar och stridsledning.

Nils Söderberg kom som planerat i väg till England. Med på resan dit var även Frank Cervell vid flygstaben, tidigare flygattaché i London. Väl hemkomna i slutet av mars var relationerna fortfarande goda. Flygmarskalk Arthur Tedder var ”synnerligen välvillig” när inköp av materiel hade diskuterats. Det skulle bli ”sannolikt positiva resultat” på förfrågningar om inköp av ”olika slags flygnatt-, dagjakt-, spanings- och radar”.⁹⁸ Emellertid blev det något annorlunda.

I maj, den 27:e, skedde det som Nordenskiöld befarat, nämligen att en just förestående radarleverans stoppas. Redan samma dag sökte ambassadråd Lundborg upp Etherington-Smith på Northern Department vid Foreign Office för att ta upp ärendet, presentera ett memorandum och ifrågasätta det inträffade.

⁹⁷ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Svenska Beskickningen, Brittiska riket, Flygattachén i London, Inkommande handlingar, E1, Brev från ChFV till Flygatt. i London 10 mars 1948

⁹⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, 31/3 1948

The two [radar]sets in question have just been packed for shipping to Sweden in two cases marked: "KAFT order h 53302 Stockholm 14". These two cases are since yesterday at Millwall Docks ready to be put aboard s/s "Bele" leaving to-morrow for Stockholm.

Early this morning (27/5) the sales-manager of BHT [British Thomson Houston], Mr. Buckland, informs the military attaché that the British Government has stopped the shipment to Sweden of this particular equipment from BHT.⁹⁹

Etherington-Smith lugnade Lundborg något genom att förklara att kontrollen av all export av betydelsefull krigsmateriel stramats upp något och att varje leverans numera därför krävde ett särskilt regeringsgodkännande, samt att han skulle ombesörja att rätt myndighet får del av fallet. Men vad det egentligen rörde sig om är att man av politiska orsaker ville att den brittiska försvarsstaben skulle se över, och möjligen modifiera, vapenexportpolicyn visavi Sverige. Dagen efter, den 28 maj skall ett möte hållas i den brittiska försvarsledningen för att behandla frågan.¹⁰⁰

Försvarsledningen konstaterade vid detta möte att Sverige är klassificerat som ett kategori 2 land, dvs ett land som är prioriterat som önskvärt att sälja vapen till. Men att denna klassificering gjorts utifrån förutsättningen att Sverige skulle komma att ansluta sig till Atlantpakten. Om så inte skulle bli fallet utan att Sverige istället höll sig på sin kant och förhöll sig avvaktande mot västunionen så borde givetvis kategoriseringen omprövas. Å andra sidan ville man från försvarsledningen inte rekommendera kontraktsbrott. Inte heller ville man riskera den goodwill som byggts upp av RAF visavi det svenska flygvapnet, och slutligen bidrar de svenska stora kontrakten till att den brittiska krigsindustrin kan upprätthålla en större kapacitet vilket var till det brittiska försvarets fromma. Vad man från militärledningens sida föreslog som konkret handling var att mycket tydligt meddela svenskarna att framtida militära beställningar var helt avhängiga deras politiska attityd och militära samarbete med västmakterna. Beträffande de brännande aktuella frågorna om de två radarstationerna samt frågan om ett nytt kontrakt angående radioutrustning med Marconi, rekommenderades att de leveranserna skulle fullföljas som planerat.¹⁰¹ Omprövningen av den långsiktiga policyn beträffande vapenexport till Sverige hänsköt försvarsledningen till Joint War Production Staff. Sverige flyttades dock tre veckor senare från kategori 2 till kategori 3, vilket dock inte hade några som helst praktiska konsekvenser.¹⁰²

När kalla kriget började få mer fast form i skepnaden av allianser och militärsamarbeten blir vapenexport till ett land som Sverige, vilket hållit fast vid sin position plötsligt mer problematisk. Men samtidigt är det värt att notera att briterne dels hade ett eget industriellt intresse, både ekonomiskt och mi-

⁹⁹ tNA, FO 371/71716, N6429, Swedish Embassy in London, "Memorandum about delivery to Sweden of two A.A.No.3 Mk7 Radar sets from British Thomson Houston Co. Rugby", 27/5 1948

¹⁰⁰ tNA, FO 371/71716, Minute R.G.Etherington-Smith (36)27/5 1948 samt L.C Hollis till Minister (48)28/5 1948

¹⁰¹ tNA, FO 371/71716, 28/5 1948 L.C Hollis till Minister

¹⁰² tNA, FO 371/77725, 11/2 1949, Minute Draft from Hankey to Wheeler

litärstrategiskt, av fortsatt vapenexport till Sverige. Likaså att man även ville hålla kvar vid sin bilaterala förtroende- och samarbetspolicy, som resulterat i en goodwill man inte önskade offra på den multilaterala allianspolitikens altare.

I början på juni hade Joint War Production Staff, JWPS, hållit möte där frågan om policyn för vapenexport till Sverige dryftats. I mellantiden hade dessutom ett par saker inträffat i Sverige, till vilka skall återvändas längre ner. JWPS konstaterar att effekten av att omedelbart strama upp exporten av militärmateriel till Sverige först efter ett halvår till ett år skulle börja bli kännbar för svenskarna. Men att det från en handelsbalanssynpunkt för närvarande skulle vara indifferent med neddragningar i försäljning till Sverige. Det man dock oroar sig något för är svenska motåtgärder, särskilt i form av inskränkningar av timmerexporten samt av en betydelsefull komponent för framställning av höggradigt stål. För sistnämnda komponent råkar Sverige vara Storbritanniens enda källa. Beträffande vikten av Sverige som kund för försvarsmateriel, det som försvarsledningen tidigare tangerat, så ser JWPS andra marknader för radarutrustning och dylikt men att just uteblivna beställningar av flygplan skulle kunna verka menligt för den brittiska försvarskapaciteten från och med tidigt 1950-tal.¹⁰³ Utrikesminister Bevin ingrep också själv och beordrade att det inte skulle ske någon förändring av vapenexportpolicyn i förhållande till Sverige.¹⁰⁴

Det är dock som sagt två förhållanden som tillstött under mellanperioden vilka gjort briterne mindre glada. Det ena var den svenska regeringens ansträngningar att förutom att bilda en skandinavisk försvarsansluttning också förmå densamma till neutralitet utan västmaktskopplingar. Något som i praktiken kunde uttolkas som att man från svensk sida sökte förmå Norge och Danmark att överge dessas band till västmakterna, vilka funnits sedan kriget. Det andra sammanhänge något med förstnämnda och var det man från brittisk sida uppfattar som en svensk presskampanj mot den brittiska skandinavienpolitiken. Särskilt Stockholms Tidningen utpekades, och i synnerhet en artikel från den 9 juni. Vad det rörde sig om var skrivelser att briterne dels inte skulle *kunna* ge några säkerhetspolitiska garantier till de skandinaviska länderna, och dels att briterne egentligen skulle vara indifferent för Skandinavien öden. Detta uppfattas i London som att man avsiktligt missrepresenterar den engelska positionen för att förstärka de svenska isolationistiska strömningarna.¹⁰⁵ Promemo-

¹⁰³ tNA, FO 371/71716, N6994, odaterad top secret utkast samt tNA, FO 371/71716, N7144, Minutes of Meeting, 3RD JUNE 1948, JWPS(WP), Ministry of Defence, 8/6 1948

¹⁰⁴ Aunesluoma, (2003), s 62

¹⁰⁵ Briterne blir verkligen uppstressade över pressskrivelserna på ett sätt som förvånar en sentida läsare. I ett utkast till denna PM som JWPS mötet resulterade i, så går man så långt som till att närmast kräva att svenska regeringen skall vidta åtgärder mot pressen:

He [the Secretary of State] may also wish to consider warning the Swedish Ambassador of the harmful effects of the press campaign in Sweden, and asking that the Swedish government should take steps to discourage public discussion of such an important and delicate subject.

Som visserligen ändras i den slutgiltiga versionen till:

He [the Secretary of State] may also wish to invite the attention of the Swedish Ambassador to the tone of the Swedish press and suggest that the Swedish Government may, in the general interest, see fit to discourage public discussion of such a delicate subject at the present time.

En viss déjà-vu känsla av försök till presscensur à la tyskarna under kriget dyker lätt upp.

rian är daterad den 12 juni men längst ner finns ett tillägg daterat den 16 juni och undertecknat av Orme Sargent, understatssekreterare på brittiska utrikesdepartementet. Denne ansåg helt kort att han inte ser någon anledning att ändra vapenexportpolicyn visavi Sverige, att britterna inte skulle pressa Sverige att gå med i västunionen, men att Sverige inte heller skulle försöka pressa på Norge och Danmark en neutralitetspakt.¹⁰⁶

Ett visst stöd till Stockholms Tidningens påståenden om västmakernas förmåga ges dock i en smärre PM, en minute sheet, avsedd som vägledning till brittiska representanter i Washington, daterad den 27 september 1948 och undertecknad av R M A Hankey vid FO:

3. At the present stage of our discussions about Western Union, I do not think it will pay the Americans or ourselves to press the Swedes strongly as they seem intend to do. We should be most unwise to do this until we know what, if anything, we can do for the Swedes if their association with the West in defence matters were to get them into difficulties with Russia. I think we should put this issue to the State Department at some length.¹⁰⁷

Den amerikanska hållningen till Sverige och den svenska neutralitetspolitiken var betydligt mer kritisk än den brittiska under 1948, något som delvis sammanhänger med tillträdet av en ny amerikansk ambassadör i Stockholm 1947; Freeman Matthews. Tongångarna från denne var delvis närmast hotfulla. Avsikten var att få Sverige att överge alliansfriheten och ansluta sig till väst. Han framhöll från den svenska utrikesledningen att i händelse av krig mellan USA och Sovjet så skulle amerikanerna inte dra sig för att bomba industrier i ett neutralt Sverige om dessa levererade betydelsefulla produkter till ryssarna.¹⁰⁸ Britterna försökte från juni 1948 förmå amerikanerna att mildra sin press på Sverige, vilken de fann kontraproduktiv. Dock blev resultatet av detta begränsat efter att amerikanerna fick reda på att britterna under sommaren 1948 tecknat nya avtal om leveranser av stridsflygplan till Sverige. Ambassadör Matthews utbrast i ett telegram till utrikesminister Marshall:

It seems to us that reasonably good chances of getting Sweden into western camp are being sacrificed by short run interest of British aircraft industry and British ignorance of Swedish psychology.¹⁰⁹

Det var emellertid inte enbart den känt högaktiga stockholmsambassadören som intog en negativ hållning mot Sveriges säkerhetspolitiska position i USA. I början av september 1948 antog den amerikanska regeringen National Security Council report NSC 28/1, i vilken man vill göra Sverige uppmärksam på det amerikanska missnöjet med att landet inte ”in its own mind and its future plan-

¹⁰⁶ tNA, FO 371/71716, N7144, Top Secret PM *Supply of Arms to Sweden*, 12/6 1948 med tillägg 16/6 1948 av Orme Sargent

¹⁰⁷ tNA, FO 371/71716, N10363, Minute sheet *US Governments Views on Supply of Aircraft to Sweden, and on Swedish Foreign Policy*, RMA Hankey, 27/9 1948

¹⁰⁸ Aunesluoma, (2003), s 64

¹⁰⁹ Citerat i Aunesluoma, (2003), s 66

ning” lyckats göra en åtskillnad mellan väst och Sovjetunionen. Därtill vill man förmå Sverige överge sin position av ”subjective neutrality”.¹¹⁰

*

Britterna kom under 1948 fram till att inte ändra Sveriges handelsstatus beträffande vapen. Vägen dit innehöll dock en hel del fram och tillbaka. Innan man nådde fram till detta beslut var det en rad olika förändringar och åtgärder mot Sverige man dryftade; att helt avbryta vapenleveranser, att stoppa dem temporärt, att fördröja leveranser, att i direkta ordalag tala om för svenskarna att det kommer att bli svårare att få krigsmaterielleveranser i framtiden samt att enbart i handling göra det svårare i framtiden. Eventuella åtgärders syften varierar också från att pressa Sverige till medlemskap i en västpakt, att inta en positivare attityd mot västmakterna samt att Sverige, som sagt, inte ska försöka pådyvla Norge och Danmark en neutral hållning av svenskt snitt.

I oktober 1948 ville britterna både förklara sin vapenexport policy visavi Sverige för amerikanerna samt återuppta försöken att få USA att inta en likartad attityd. Anledningen var att amerikanerna på diverse sätt försökt ta reda på vilka affärer britterna hade med svenskarna, därtill var britterna på det klara med att det fanns en mindre positiv amerikansk sverigesyn.¹¹¹

Enligt Foreign Office uppgifter skulle inte beställningar från enbart RAF, Dominions och Brysselpaktländer vara tillräcklig för att upprätthålla den befintliga höga kapaciteten hos den brittiska flygindustrin, något man från myndighets-håll finner önskvärt. De svenska beställningarna av Vampireflygplanskroppar, som vid tidpunkten utgör lejonparten, påverkar inte heller enligt Foreign Office mening beställningar från allierade länder då det var motorerna som var den trånga sektorn. Goblinmotorn, som användes i de plan svenska flygvapnet köpte, licenstillverkades i Sverige av SFA. Avtalen med icke-Brysselpaktländer innehöll som regel force-majeure klausuler vilket gjorde att de vid krislägen kunde avbrytas. Därtill kunde Storbritannien vid rådande omständigheter av ekonomiska skäl inte negligera beställningar. FO menade dessutom att den politik, inte av påtryckningar utan av prat om framtida svårigheter att erhålla vapenleveranser, givit resultat och fått svenskarna mer följsamma. Exempelvis skulle Sverige ha släppt kravet på strikt norsk och dansk neutralitet vid ett skandinaviskt försvarssamarbete enligt FO. Brittiska UD ansåg slutligen att press på svenskarna, särskilt vid en tidpunkt där västmakterna inte kunde lämna några ordentliga säkerhetsgarantier, knappast skulle komma att ge goda resultat.¹¹² Den amerikanska inställningen var dock en annan.¹¹³

I slutet av november 1948 hade man i England börjat tänka om en del. En anledning tycks vara att det svenska valet är över och att det även efter detta hörs

¹¹⁰ Aunesluoma, (2003), s 67

¹¹¹ Se exempelvis tNA, FO 371/71717, N10572, telegram från Mr O. Franks i Washington till Foreign Office, 1/10 1948

¹¹² tNA, FO 371/71716, Cypher, Top secret Draft, 29/9 1948

¹¹³ tNA, FO 371/71717, N10507, kopia av Aide Memoire från amerikanska State Department daterad 24/9 1948

likartade tongångar beträffande neutralitetspolitiken som innan valet. Britterna hade trott att en del av de i Sverige uttryckta åsikterna i neutralitetsfrågan enbart varit till för inhemsk konsumtion och följaktligen skulle tona ut efter valet. Om svenskarna menade allvar och tänkte angripa även amerikanska bombflygplan som flög högt över Sverige på sin väg till mål i Sovjetunionen i händelse av krig så var det kanske inte en så god idé att sälja nattjaktplan till dem.¹¹⁴

Den 8 december hade brittiska Foreign Office kommit till slutsatsen att försvarsledningen ånyo borde granska och möjligen ompröva vapenexportpolicyn visavi Sverige. Om de fann att så skulle ske hade FO uppfattningar om hur varsam man borde gå fram. Det de tänkte sig var inte några hot utan att, såsom tidigare diskuterats, påpeka för svenskarna att det endast tillverkas ett begränsat antal avancerade vapen såsom jaktplan av senaste modell, och att dessa måste levereras dit de gör störst nytta ur brittiskt perspektiv. Därför måste, efter egna RAF beställningar, landets allierade komma i första rummet. Därefter, således relativt lågprioriterat, kan ett Sverige utanför västblocket förvänta sig att erhålla leveranser.¹¹⁵ På det dokument där detta behandlas, *Memorandum: Supply of Arms to Sweden*, finns även en påteckning där utrikesminister Ernest Bevin själv klargjorde, eller kanske man ska säga förklarade, sin inställning, både den förutvarande och den nuvarande, såsom varandes något av generell princip:

I have never urged that we should go out of way to supply. On the other hand I have nor wanted to stop. It is a question of availability, of priority. Our friends who enter into commitments have priority. I still believe if handled wisely Sweden is not hopeless.

EB¹¹⁶

När det fanns materiel som engelsmännen av någon anledning önskade att hålla inne med hade man från brittiskt håll tänkt ut en metod för att åstadkomma detta relativt smärtfritt, nämligen att helt enkelt fördröja leveranserna, möjligen under obegränsad tid, vilket diverse klausuler i avtalen tillät.¹¹⁷

Britterna kunde dock inte riktigt förmå sig att ändra sin vapenexportpolicy visavi Sverige. Försvarsledningen hade på nytt granskat densamma i januari 1949. De har då funnit att den hittillsvarande policyn, att leverera på tillgänglighetsbasis, varit välfungerande och militärt fördelaktig. De anförde fyra saker; att britterna varit huvudansvariga för uppbyggnaden av det svenska efterkrigsflygvapnet; att de beställningar som nu låg bestod av äldre Mosquitoplan och av radarstationer, vars leveransstart låg en bit in i framtiden. Ett agerande var därför följaktligen inte akut. Därtill höll de svenska radarbeställningarna igång denna industri i Storbritannien, och ett upphörande av brittiska leveranser kanske skulle få svenskarna att vända sig till Sovjet istället för dylik materiel(!).

¹¹⁴ tNA, FO 371/71717, Minute från RMA Hankey till Mr Etherington-Smith 27/11 1948

¹¹⁵ tNA, FO 371/71717, N13585, Memorandum: Supply of Arms to Sweden, 8/12 1948, under-tecknat av Etherington-Smith

¹¹⁶ Påtecknat på tNA, FO 371/71717, N13585, Memorandum: Supply of Arms to Sweden, 8/12 1948, men även renskrivet som tillägg till brev till Orme Sargent, 9/12 1948 i samma fil

¹¹⁷ tNA, FO 371/71717, N13585, Brev till Lieutenant-General Sir Leslie Hollis från Sir Orme Sargent, 23/12 1948

Det var dessutom enligt försvarsledningen ett mycket osannolikt scenario att svenskarna i praktiken skulle skjuta ner västmaktsplan.¹¹⁸

I februari 1949 återuppstod funderingar – åtminstone hos Storbritanniens Stockholmsambassadör Farquhar – om att strypa vapenleveranser litet grann till Sverige, exempelvis via fördröjningar. Därigenom skulle man från engelskt håll ge de svenska vapengrenscheferna, vilka man uppfattat som mer pro västliga, möjlighet att enklare kunna påverka svenska politiker till ökad västvänlighet.¹¹⁹

Britternas dilemma var att de både ville ha ett militärt starkt Sverige som kunde stå upp mot ryssarna och via sin vapenmaterielexportpolicy, uppfattat som ett av de starkaste och dessutom relaterade korten, påverka svensk utrikespolitisk hållning.

Mot detta stod en annan brittisk uppfattning, främst företrädd inom försvarsledningen och delar av Foreign Office, att diverse press på Sverige inte kommer att fungera. Istället är det, vilket påpekas i ett brev till ambassadör Farquhar i Stockholm den 25 februari 1949, ett generellt brittiskt intresse att Sverige var så starkt som möjligt, med eller inte i Atlantpakten. Dessutom ger ekvationen vid handen att ju starkare Sverige är desto mindre blev västmakternas åtaganden visavi Norge i händelse av norskt medlemskap i Atlantpakten, då ryssarna troligtvis inte skulle kunna anfälla Norge utan att även anfälla Sverige. Sistnämnda påpekande var tydligen väl känsligt då det endast finns med i förlagan till brevet.¹²⁰ Dessutom var den brittiske utrikesministern:

[...] on principle strongly against exercising any kind of pressure on any of the three Scandinavian countries. He sympathises with their position and does not wish to take the responsibility of pushing them into actions which would or might make their position worse vis-à-vis Russia.¹²¹

Till detta kommer att amerikanerna som i ett års tid varit minst sagt kritiska till leveranser av vapen till Sverige nu mjukat upp sin hållning och inte tänkte exkludera några vänligt sinnade nationer från vapenmaterielleveranser.¹²²

Alla turer fram och tillbaka framkallade till sist en svensk politisk reaktion eller kanske skall man säga en undran. I samband med de konferenser som hölls i Paris (OEEC) frågade Sveriges utrikesminister Östen Undén underhand den brittiske finansministern Stafford Cripps vid en lunch på svenska ambassaden den 16 februari¹²³ om leveransen av 200 plan hölls inne. Denne lovar att under-

¹¹⁸ tNA, FO 371/77725, N429, Brev från Ministry of Defence till Sir Orme Sargent vid Foreign Office, 10/1 1949

¹¹⁹ tNA, FO 371/77725, N991, Report on the anxiety of the Swedish Government over future supplies of Arms and Military Equipment for Sweden, 3/2 1949, undertecknat LCW Figg

¹²⁰ tNA, FO 371/77725, N991/1192/42G, Brev från Mr Bateman till Mr Farquhar i Stockholm, Draft version, 25/2 1949

¹²¹ Ibid.

¹²² Ibid. Med hänvisning i brevet till Washington telegram No.887 of February 12th, dvs från den brittiska ambassaden i USA.

¹²³ Östen Undén anteckningar 16/2 1949. "Lunch på ambassaden för sir Stafford Cripps och två andra engelska delegerade".

söka ärendet hemma i London. Men för att vara säker på att frågan inte skulle försvinna tog även Dag Hammarskjöld, vid denna tidpunkt statssekreterare vid UD med ansvar för handelsfrågor och svensk Pariskonferensdelegat, upp frågan diskret med en brittisk tjänsteman.¹²⁴ Ärendet föranledde en del intern brittisk korrespondens men vad de kan se så har inte, och kommer inte, brittiska myndigheter att fördröja eller förhindra leveransen av de 210 stycken jaktplan typ *Vampire* som beställts. Men man var samtidigt ovillig från brittiskt håll att prestera några försäkringar om detta till svenskarna, särskilt inte skriftligen.¹²⁵

*

Från Ernest Bevins tal i januari 1948 var det mer eller mindre en tidsfråga innan en västlig militärallians av någon form skulle bildas. Det gick två månader till dess att Brysselpakten undertecknades den 17 mars. I mars fastställdes även Marshallplanen av den amerikanska kongressen och i april inrättades OEEC, Organization for European Economic Cooperation, för att fördela hjälpen. Den 6 april undertecknades Vänskaps och biståndspakten mellan Finland och Sovjetunionen som ryssarna initierat i början av mars.

Därmed var det slut på den period som varat sedan krigsslutet i maj 1945 då de flesta länder hade varit mindre bundna i försvarssamarbetsförhållanden. Sverige, som även tidigare intagit en dylik hållning genom sin neutralitetspolitik, blev genom utvecklingen annorlunda. Framöver riskerade landet att bli än mer annorlunda då färre länder kunde förväntas välja en liknande väg. Ett svenskt motdrag blev att börja verka för ett skandinaviskt försvarsförbund; något som kan ses som ett försök att förmå Danmark och Norge att återuppta den neutralitetspolitik de fört innan kriget. Dock var de nu ännu svagare militärt än de varit före kriget, men kanske skulle svensk initial hjälp via ett försvarsförbund kunna få dem att inte ansluta sig västerut.

Med en annalkande västpakt där ett svenskt medlemskap inte var troligt och dessutom där Sverige försökte få de andra skandinaviska länderna att stå utanför, blev landet mer avlägset och dessutom något av ett problem. Sverige var 1948 ett av de få länder i Europa, bortsett från Sovjet och Storbritannien, och det enda i Skandinavien, som var rustat. Det var därför relativt intressant och angeläget för England och USA att försöka få med Sverige i en västallians. I samband med bildandet av en allians såsom Atlantpakten var det av viss betydelse att dels stärka de däri ingående ländernas försvar samt att ge dessa länder en privilegierad ställning för att påvisa det lönsamma i att ingå ömsesidiga försvarsavtal. En relaterad sak som därtill var ett möjligt påtryckningsmedel var just vapenleveranser. Kanske kunde ett bortdragande av dessa göra att Sverige gick med? Och även om så inte var fallet så borde ju allierade ha förtur till vapen. Dylika resonemang förekom hos västmakterna. Men under de nästan tre år som gått sedan krigsslutet hade Sverige och särskilt det svenska flygvapnet

¹²⁴ tNA, FO 371/77726, UK Delegation to OEEC till TL Rowan vid Treasury i London, 19/2 1949

¹²⁵ tNA, FO 371/77726, N1837/1192/42, Brev *Aircraft for Sweden* från EA Berthoud Foreign Office till TL Rowan Treasury, 1/3 1949

etablerats som en av de främsta kunderna av vapenmateriel i Storbritannien. Avsevärda köp och därtill med betalning i en då hård valuta. Britterna ville svåreligen avstå detta. Initialt oroade de sig även för svenska motåtgärder, såsom inställda eller försvårade timmer- och stålleveranser. Men beställningarna var inte enbart av allmän ekonomisk vikt utan de höll också igång flygplans- och radartillverkandeindustrier på en produktionsnivå som annars inte skulle varit möjlig. Därigenom hade de en industriell betydelse direkt kopplad till brittisk säkerhetspolitik. Av säkerhetspolitisk vikt var även att dessa industriella bindningar genom leveransen av brittiska vapen i sin tur gav upphov till sociala bindningar som länkade samman det brittiska flygvapnet och det svenska, som skapade lojalitetsband och underlättade ett visst militärt informationsutbyte. Detta påpekas också direkt av den brittiska militärledningen som klart uttalar att det inte går att knäppa på och av relationer av det slag de så mödosamt byggt upp.

Även rent militära skäl gjorde britterna mindre benägna att stoppa vapenleveranser till Sverige. Sverige uppfattades trots allt som ett land vars primära konfliktrisk var visavi Sovjetryssland, och att då förse landet med bättre möjlighet att självt stå upp mot denna fiende skulle bara underlätta för västmakterna. Likaså skulle ett ryskt anfall mot Norge i det närmaste med nödvändighet även innefatta ett anfall mot Sverige. Därigenom blev ju Sverige en del av Norges försvar vilket påpekades också skulle minska västmakternas åtaganden där. Därtill betalade Sverige till skillnad från andra västeuropeiska länder själva för sitt försvar och lät inte västmakterna vara de huvudsakliga finansierarna.

En klyfta fanns mellan USA och Storbritannien beträffande deras syn på den svenska säkerhetspolitiska hållningen.¹²⁶ Amerikanerna var mer skeptiska mot Sverige. Förklaringar till detta kan man se i flera förhållanden. Dels att amerikanerna var mer avlägsna och hade mer diffusa uppfattningar om Sverige och hennes politiska och geopolitiska situation. Det var också huvudsakligen England som levererade krigsmateriel och hade förutom ett egenintresse av fortsatta leveranser också mer bindningar och relationer till Sverige. Men den sak som irritationen var störst kring var de Svenska försöken att i händelse av ett skandinaviskt försvarsförbund få detta att vara neutralt och därigenom att öka Norges och Danmarks avstånd till västmakterna. Beträffande sistnämnda så har det även framkommit att ledande norska företrädare som önskade en västmaktsanslutning i hög grad vidarebefordrade information om förhandlingarna till västmakterna men också aktivt sökte motarbeta försvarsförbundstanken samt diskreditera Sverige i västs ögon.¹²⁷

Ur svensk synvinkel fick möjligen det faktum att eventuella framtida leveranssvårigheter uppenbarades svenska beslutsfattare att dra öronen åt sig och söka andra möjligheter än att binda sig alltför starkt vid den brittiska flyg- och mi-

¹²⁶ Jämför Aunesluoma, (2003), s 64-73

¹²⁷ Se bland annat tNA, FO 371/71717, N13585, Brev till Lieutenant-General Sir Leslie Hollis från Sir Orme Sargent, 23/12 1948, i brevet skriver Sargent: "In a recent conversation with Jebb [ävs Gladwyn Jebb, hög brittisk diplomat vid FO] in Paris, of which I am enclosing a record, the Norwegian Minister for Foreign Affairs was of the opinion that the supply of arms to Sweden should be reduced (paragraph 1(b)). He also revealed that he had spoken to Mr. Marshall in this sense."

litärindustrin. Det tycks däremot inte ha funnits några dubier från svenskt håll att av neutralitetspolitiska skäl genomföra upphandlingar av försvarsmateriel i Storbritannien.

5.

Som ett steg på vägen mot ett amerikanskt deltagande i och samordning med de västeuropeiska försvarsansträngningarna antog den amerikanska senaten den 3 juni 1948 den så kallade Vandenbergresolutionen.¹²⁸ Den 20 juni införde västmakterna en ny valuta i samtliga sina tre zoner i Tyskland, D-marken, istället för de ockupationsvalutor i form av gamla påstämplade Reichsmark som varit gällande sedan krigsslutet. En åtgärd som dels syftade till att få fart på ekonomin och stimulera återuppbyggnaden men också till för att sätta press på ryssarna. Fyra dagar senare svarade Stalin med att spärra av alla landförbindelser till de tre västliga sektorerna av Berlin, och därmed var Berlinblockaden igång. Dagen efter, den 25 juni, startade amerikanerna en luftbro till den instängda staden som kom att förse den med alla förnödenheter och kom att pågå i över ett år. Utvecklingen runt Berlin följdes även av den svenska militärledningen och den svenska utrikesledningen som noterade västmakternas fasta hållning.¹²⁹

I juni 1948 var flygstabschef Axel Ljungdahl på en Englandsresa i tjänsten. Hemkommen därifrån rapporterade han om brittiska stämningar och attityder. Det framkom vid samtal med flygminister Henderson och flygvapenchef Tedder att med den politik den svenska regeringen nu bedrev så kunde Sverige inte vänta sig stöd från västmakterna. Ljungdahl informerade, förutom försvarsledningen, även utrikesminister Undén och försvarsminister Vougt. Den nuvarande politik som britten syftade på var med största sannolikhet förhållandet att Sverige, som engelsmännen uppfattade det, försökte pådyvla Danmark och Norge sin neutralitetssyn med stänk av isolationism. Några dagar senare ska den svenske Londonambassadören Boheman ha levererat klagande uttalanden till utrikesminister Bevin om att Sverige ”inte övade tryck på Danmark och Norge”. Ett uttalande britten uppskattade enligt den engelske Stockholmsambassadören vilken besökte Undén i ärendet den 29 juni, där sistnämnde bekräftade att Sverige ”inte haft den ringaste tanke på att öva påtryckning”.¹³⁰

Leveranserna från Storbritannien fortsatte. Men den brittiske stockholmsambassadören Farquhar ställde i början av oktober en direkt fråga till flygvapenchef Nordenskiöld om Sverige ”komme att använda erhållen materiel mot ryssarna”. Vilket Nordenskiöld bekräftade och ansträngde sig för att övertyga ambassadören om. Däremot hade flygvapnet svårare med leveranser från USA, även av kontrakterade reservdelar och siktesradar. Enligt flygets uppfattning låg politiska skäl bakom.¹³¹

¹²⁸ Vandenbergresolutionen uppmanade den amerikanske presidenten att söka säkerhet för den fria världen genom stöd åt ömsesidiga försvarssamarbeten fungerandes inom FN stadgan men utanför säkerhetsrådet, där Sovjet hade vetorätt.

¹²⁹ Se exempelvis Helge Jung, dagbok i avskrift, 27/6 och 15/7 1948, samt

¹³⁰ Östen Undén anteckningar 29/6 1948

¹³¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 2/10 1948

I september 1948 upplevde den svenska försvarsledningen att det internationella läget spändes. Det började talas om sannolikhet för krig inom den närmaste tiden. En källa till information om det åtstramad läget var londonambassadör Eric Boheman som besökte försvarsstaben och ÖB flera gånger under september. Han menade bland annat att en omsvängning ägt rum i England "både psykologiskt och i fråga om upprustning".¹³² Men även uppsnappad radiotrafik runt Berlin indikerade lägets allvar. Den 28 september meddelade ÖB försvarsministern att han tänkte ställa in högkvartersövningarna som var tänkta att hållas i oktober.¹³³ Vid denna relativa skärpning av läget dök frågan om den svenska försvarsviljan, och då särskilt hos landets högsta ledning, återigen upp. Vid ett möte med statsminister Erlander den 8 oktober informerade överbefälhavaren om att han märkt att en "anda av tvehågsenhet och självuppgivenhet" höll på att breda ut sig och att pratet gick att landets ledning skulle bli undfallande mot ryssarna i ett skarpt läge. Jung krävde besked av Erlander om hur det låg till med motståndsviljan, för om den inte fanns så saknades förutsättningarna för försvaret och för ÖB:s "kvarstannande" på sin post. Erlander försäkrade att han och regeringen hade en stark motståndsvilja. Han menade även att ett systematiskt kampanjande från amerikanskt håll förekom för att misskreditera Sveriges linje och vilja till motstånd. ÖB hade även noterat brittiska tvivel på den svenska motståndsviljan. När ÖB fått statsministerns försäkran om försvarsviljan tog han översiktligt upp frågan om förstärkning av beredskapen, till vilken man skulle återkomma.¹³⁴ Västmakternas noterade försök till underminering av den svenska försvarsviljan kan tolkas som ett led i en påverkan att få med Sverige i den atlantpakt som höll på att bildas. Jungs avgångshot understryker lägets allvar i oktober.

Varje gång situationen skärps, som i september-oktober, passade flygvapnet och framförallt dess chef general Bengt G. Nordenskiöld på att gå ut och föreslå eller närmast kräva utökade satsningar på flygvapnet för att förbättra Sveriges försvar. I mars var det fler jaktplan, i september var det ännu fler jaktplan. Utspelen bestod i skrivelser till statsmakten men även uttalanden till pressen och personliga påstötningar på försvarsdepartementet och till försvarsministern, men även till andra med inflytande. Framstötarna riktade även udden mot de andra försvarsgrenarna, vilka karaktäriserades som till vissa delar odugliga, och satsningar på dem som onödiga och verkningslösa.¹³⁵ Dessa angrepp kan liknas vid politiska utspel och politisk agitation. Det var med andra ord ett återupptagande av det krypskytte som pågått i samband med 1945 års försvarskommitté. Även i möten med de andra försvarsgrenarnas ledande representanter, försvarsstaben och överbefälhavaren uppstod stridigheter och anklagelser. Den 23 september var det försvarsgrenschefssammanträde. Nordenskiöld gjorde där utfall mot ÖB som beskrevs som varandes emot "flygvapnets ansvällning", efter

¹³² Helge Jung, dagbok i avskrift, 28/9 1948

¹³³ Helge Jung, dagbok i avskrift, 28/9 1948

¹³⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 8/10 1948

¹³⁵ Se exempelvis Helge Jung, dagbok i avskrift, 2/3 1948 där Bauer från staben rapporterar om passager i flygvapenchef Nordenskiöld tal om "de gamla båtarna som behövde flygets skydd" och om "dem som sprang och gömde sig i buskarna" refererandes till flottan och armén.

att ÖB i en skrivelse påtalat flygvapnets ambitioner.¹³⁶ Fyra dagar senare var flygvapenchefen på krigsstigen mot försvarsstaben¹³⁷, och i mellantiden hade flygvapnets skrivelse i budgetfrågan ”läckt” till pressen.

I slutet på oktober 1948 började *Chefen för flygvapnets utredning angående fortsatt förstärkning av jaktflyget mm*, kallad ”Flygvapnets 1 november skrivelse”, gå på remiss till sju instanser¹³⁸. Skrivelsen tillkom på uppdrag som lämnats av regeringen 30 juni samma år i samband med att riksdagen klubbat igenom försvarsbeslutet grundat på proposition 206. I samband med försvarsbeslutet hade det i riksdagen påmint om att försvarsministern utlovat en utredning om jaktflyget och avvägningen mellan flygslagen. Vad flygvapenchefen nu i utredningen kommit fram till, var närmast exakt samma sak som i hans remissvar från den 29 januari på 1945 års försvarskommittés betänkande. De sju resterande jaktflottiljerna skulle förstärkas med 50%, vilket i flygplan räknat motsvarade 270 stycken, det skulle bli två nattjaktflottiljer, men istället för att sätta upp en helt ny andra nattjaktflottilj så borde en attackflottilj omvandlas. Därmed skulle antalet attackflottiljerna gå ner till tre, men som kompensation skulle två av dessa byggas ut med 50%. Beträffande spaningsflyget skulle ingen förändring ske. Kostnaderna skulle uppgå till en engångskostnad på 207 miljoner kronor och därtill ca 33 miljoner i årliga merkostnader. Skrivelsen, som består av en öppen och en hemlig del, uppgår totalt med bilagor och allt till litet mer än 50 sidor. Nästan det dubbla mot remissvaret, men det är en hel del återanvändning av tidigare studier och förslag. Argumentationen har förstärkts på några sätt; flygvapenchefen hänvisade till de senaste nio månadernas utvecklingstendenser internationellt rörande flygets roller i stormakternas försvar vilka ”alltmer bestyrkt” hans tidigare uppfattningar. Han underströk vidare hur jetutvecklingen hittills gynnat den försvarande parten samt att scenariot med ”hjälp utifrån” kanske uteblir om den potentielle hjälparen uppfattar att dennes ”dyrbara stridskrafter” kommer att krossas redan på marken i ett från luften illa skyddat land. Vidare att om Sverige skulle lyckas hålla sig utanför en stormaktskonflikt så ”kommer vår vilja att hävda neutraliteten icke att respekteras, om icke flygvapnet är i stånd att över hela riket med kraft ingripa mot neutralitetskränkningar.”, därtill krävs ett uthålligt flygvapen om ”ingen del av landet ska uppges utan segt motstånd”.¹³⁹ Även om det mesta framförts tidigare tycks flygvapenchefen ha haft känselspröten ute och försökt ta fasta på vad som på politiskt håll kunde vara mest gångbart och lagt tyngdpunkter där. Av jaktflygets uppgifter ställs hemortsförsvaret mot flygbombning som nummer ett på prioritetslistan följt av robotattacker av V1 typ mot befolkningscentra. Ett förslag framfört i en något äldre skrivelse dras också fram. Det är vissa beräkningar utförda i samband med tillkomsten av *Studie över flygstridskrafternas*

¹³⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 23/9 1948

¹³⁷ Se exempelvis DN 28/9 1948

¹³⁸ Förutom till ÖB, så även till försvarets civilförvaltning, fortifikationsförvaltningen, riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, civilförsvarsstyrelsen, statens industrikommission och krigsmaterielverket.

¹³⁹ KrA, Försvarsstaben, Arméavd., övr.handl. efter ämne, *Chefen för flygvapnets utredning angående fortsatt förstärkning av jaktflyget mm*, Hemlig bilaga till CFV nr 885/1948, sid2

användning i Sveriges försvar från 1946. Man har där kommit fram till att ”ett dagjaktförsvar av hela landet skulle fordra 20-25 flottiljer av normaltyp”. Mot detta önskeflygvapen ter sig förslagen om 13 jaktflottiljer eller 10 förstärkta flottiljer relativt modest.¹⁴⁰ Genom skrivelsen hölls flygvapenchefens tidigare förslag levande som ett alternativ i försvarsfrågan och möjlighet gavs att både repetera och fila till argumentationen. Dessutom låg nu ett nytt krav obesvarat på de politiska beslutsfattarnas bord.

Tidigare, under juli och augusti 1948, hade mindre skrivelser från flygvapnet till statsmakten sänts in utan att något samråd på förhand med försvarsstaben om dem alls skett.¹⁴¹ När det nu gällde den större skrivelsen ville man från försvarsstaben och ÖB:s sida i sitt remissvar uttrycka farhågor om att en försvarsgren gynnades på de andras bekostnad. Detta avrådde dock försvarsminister Vougt från då det hela lika gärna kunde sluta med att flygförstärkningarna frös inne vid den politiska behandlingen av skrivelsen utan att därför någon annan försvarsgren eller försvaret i stort erhöll annat i stället. Däremot utlovade Vougt att inte ta en satsning på flyget till intäkt för en besparing någon annanstans.¹⁴²

I samband med förhandlingarna om ett skandinaviskt försvarsförbund hade den svenska regeringen delvis ställt i utsikt till Norge och Danmark att de kunde få vapenleveranser från Sverige. Den svenska militären hade dock en annan syn. Vid ett möte mellan Helge Jung och Tage Erlander den 14 december 1948 tog Jung upp frågan om de skandinaviska ländernas upprustning. ÖB hade fått höra om talet att sälja svenska vapen och Erlander menade att det var möjligt bara grannländerna betalade. Jung underströk att den svenska industriella kapaciteten inte alls räckte till för att rusta upp Norge och Danmark i den omfattning som krävdes. Det var dock i högsta grad önskvärt att de övriga skandinaviska länderna upprustades, men då företrädevis av västmakternas försvarsindustrier. Dessutom var det hög tid ”att vi själva bättre ställde om vårt hus” enligt Jung som ville ta krafttag och genomföra förstärkningar av befästningar, minor och pansarvärn samt ”genomgick senast framförda penningkrav och vad man kunde få för begärda medel”. Sistnämnda kan läsas som ett visst ifrågasättande och omprioriterande av förslagen om flygvapenförstärkning. Dessutom tog Jung upp vikten av efterutbildning och repetitionsövningar. Erlander lyssnade, höll med, men ansåg sig inte kunna utlova något med hänvisning till budgetskalet.¹⁴³

Den svenska politiska sfären färgades under 1948 av att det var valår, men även den dramatiska internationella utvecklingen kastade sina skuggor över den inrikespolitiska scenen och då inte minst över försvarsfrågan. Socialdemokraterna var långt ifrån säkra på att de skulle kunna behålla makten efter andra-

¹⁴⁰ RA Försvarsdep, Statsrådsprotokoll, HDnr 885/1948, *Chefen för flygvapnets utredning angående fortsatt förstärkning av jaktflyget mm*

¹⁴¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 27/9 1948. ÖB Jung tar vid en diskussion med flygvapenchef Nordenskiöld denna dag upp dessa. Det torde avse bla skrivelsen insänd till försvarsdepartementet den 18 augusti 1948, i KrA betecknad Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MEH 852:7. Först dagen efter, den 19/8, sänder FF över skrivelsen till ÖB.

¹⁴² Helge Jung, dagbok i avskrift, 26/10 1948

¹⁴³ Helge Jung, dagbok i avskrift, 14/12 1948

kammarvalet. Både före och efter valet i september är tanken på en koalitionsregering mellan socialdemokraterna och bondeförbundet på tal. Försvarsfrågan påverkades av detta bland annat genom att försvarsminister Allan Vougt inte kunde utesluta att han skulle kunna bli utbytt mot en bondeförbundare, men ställer ut ett löfte till militären att denne inte ska bli Erik von Heland, vilken försvarsstaben känner stor tveksamhet inför.¹⁴⁴ Ett löfte som dock inte statsminister Tage Erlander kan bekräfta.¹⁴⁵ Även utrikesminister Östen Undén umgås med planer på att sluta som statsråd.¹⁴⁶

Den stora politiska frågan var planhushållningen, vilken sägs vilja genomföras av socialdemokraterna utifrån deras efterkrigsprogram, ”27-punktsprogrammet”, sammanställt redan under kriget. I det presenteras exempelvis förslag om en socialiserad försäkringsbransch, ett statligt godkännande för investeringar och en centralstyrd utrikeshandel. Dagens Nyheter med sin stridbare redaktör Herbert Tingsten var en av de kraftfullaste opinionsbildarna mot regeringen och socialdemokratin. Dessa anklagades för vanstyre, bland annat med hänvisning till de ransoneringar som återinförts. Även Näringslivets fond deltog som en opinionsbildare mot vänsterpolitiken och planhushållningen och gav ut Friedrich Hayeks bok *Vägen till trälldom* översatt till svenska. Valkampanjen var hätsk och tonläget uppskruvat. Förutom ekonomiska frågor som räntan samt inflationen, och ideologiska frågor som just socialisering var socialpolitiken i fokus under valrörelsen. Försvars- och säkerhetspolitik intog ingen framträdande plats. Endast kommunisterna berörde temat något när de menade att Sverige sålt ut sig genom anslutningen till Marshallplanen.¹⁴⁷ Valet blir en oerhörd framgång för folkpartiet och Bertil Ohlin som närmast fördubblar partiets röstetal, men socialdemokraterna kan ändå fortsätta att regera då de borgerliga inte erhåller majoritet.¹⁴⁸

I september deklarerade Sovjet att den kommunistiska Internationalen återuppstått under namnet Kominform, och i kommunikén i samband med dess bildande konstaterades att Europa nu var delat i två läger. Ett av de första påbuden som gick ut från Kominform var till de franska och italienska kommunistpartierna att försöka förhindra Marshallplanens genomförande, med följd att diverse sabotage utfördes. Under senhösten 1948 pågick i Washington och London framförhandlandet och utarbetandet av en atlantpakt, vilken låg klar vid årsskiftet.

6.

Plan 29001 taxade ut på Saabs flygfält i Linköping den 1 september 1948. Innan planet skulle göra det verkliga lyftet hade testpiloten, engelsmannen Bob Moore, och Saabs ingenjörer kommit överens om att planet först skulle företa

¹⁴⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 29/9 1948

¹⁴⁵ Helge Jung, dagbok i avskrift, 8/10 1948

¹⁴⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 9/8 och 13/8 1948

¹⁴⁷ Esaiasson, Peter, *Svenska valkampanjer 1866-1988*, (1990), s184ff. Se även Lewin, *Planhushållningsdebatten*, (1967), passim.

¹⁴⁸ Se exempelvis Esaiasson, (1990)

sig några skutt. Det höll på att sluta illa då Moore drog på litet för mycket gas och tvingades bromsa skarpt, men underredet var robust. Därpå tog det av på riktigt och Saab 29 *Tunnan* flög för första gången.¹⁴⁹

Redan två dagar senare, den 3 september, var överbefälhavare Helge Jung på besök hos Saab i Linköping och dess VD Ragnar Wahrgren för att bese planet. Jung skrev i sin dagbok:

Först en allmän utläggning av W. om flygplansutvecklingen, om flygbolagens i allmänhet kris mm. (Danmark har det mycket illa ställt, Holland har rätt sig bäst).

Genomgång i fabriken av den färdiga J 29:an. Wahlgren, Nordquist och ingenjören som kan den. Efter motorbyte 1050 m/sek.¹⁵⁰

En kort karaktäristik, där felstavningen eller ska vi säga feluppfattningen av Wahrgrens namn även återfinns på annat ställe, och med ett indirekt nämnande av Ghostmotorn vilken ger planet dess goda prestanda. Den motor Saab bytt ifrån var Goblinmotorn, den mindre kraftfulla föregångaren till Ghost vilken Vampire och J21R var utrustade med, och som flygförvaltningen erhållit tillverkningslicens för redan i januari 1946.



Första provflygningen med Saab typ 29 den 1 september 1948. Landningsstället ville inte fällas in den gången.

¹⁴⁹ Moore, Bob, ””Testing the J 29”” i *Flygande Tunnan – en antologi*, red Lennart Berns, (1996)

¹⁵⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, 3/9 1948

Men bara för att planet ges uppmärksamhet när det var i färdigt flygbart skick, skulle det inte vara en garanti för att det verkligen blev beställt i någon större omfattning. Även konkurrenssituationen bör beaktas, vilket sker i resonemang i sista avsnittet av kapitel VI.

*

Vid Saabs styrelsemöte den 20 september 1948 meddelade företagsledningen att ett ramavtal hade undertecknats mellan bolaget och flygförvaltningen den 12 maj. Därefter hade diskussioner upptagits från flygförvaltningens sida med bolaget om en utökning av beställningarna/åtagandena inom ramavtalet.¹⁵¹ Flygvapnet ville således placera större beställningar än vad som tidigare var tänkt. Verkställande direktören ville även att styrelsen skulle besluta om vissa investeringar. Främst rörde det sig om en permanentning av flygfältet hos Saab i Linköping, då dåligt väder gjorde fältet obrukbart och var en betydelsefull faktor bakom leveransförseningar. Även utbyggnad av kontorsbyggnader och hangarer var nödvändiga för att Saab skulle kunna genomföra sina åtaganden i ramavtalet enligt Wahrgren som fick styrelsen med sig på investeringar om 3,2 miljoner kronor.¹⁵² Hela ramavtalsförhandlingarna behandlas under egen rubrik i kapitel V, vilket även sträcker sig in på detta kapitelns tidsperiod just beträffande dessa.

*

Den 21 december 1948 gav flygförvaltningen Saab grönt ljus för att påbörja projekteringsarbetet, etapp 1, på projekt 1150.¹⁵³ Diskussionen om ett tvåmotorigt, tvåsitsigt attackplan med jetdrift, tänkt att bli en ersättare för Saab 18 hade pågått mellan förvaltningen och bolaget sedan hösten 1946. Tanken var att använda sig av *Ghost* motorn även i detta plan, men då två stycken för att få tillräcklig styrka. Givet denna tjocka motor, och nu i dubbla exemplar, blev förslagen litet originella. Bland annat skissades det på en flygande vinge med motorerna i mitten och en variant med motorer på vingpetsarna.¹⁵⁴ Efter att Saab erhållit en skrivelse från flygförvaltningen och även fått besök av flygdirektör Westergård därifrån i början av oktober 1947, meddelar bolaget att konstruktionen av planet nu får anstå under resten av året och in en bit på nästa år, då de först vill studera viss utländsk litteratur grundligt.¹⁵⁵ Under våren 1948 fick projektet mer fast form. Ett antal förslag med 1100 nummer kastades fram, mer konventionella till utseendet och med två motorer. I oktober lades det sista av

¹⁵¹ Protokoll nr 54, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 20 september 1948, §5

¹⁵² *Ibid.*, §7

¹⁵³ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MFH 34:20, FF till Saab, 21/12 1948, *Beställning Fpl typ 1150*.

¹⁵⁴ Stridsberg, Sven, *Lansen*, (1992), s 9-27

¹⁵⁵ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1947, MFH 34:3, Saab till FF, 16/10 1947

dessa ned.¹⁵⁶ Detta till förmån för projekt 1150 som var något mindre och med endast en, men betydligt starkare, motor varför planet också blir slankare. Den tilltänkta motorn var STALs jetmotor *Dovern*, en niostegs axialkompressor, som var under konstruktion. Ett PM med förslag till plan efter riktlinjer fastställda vid konferens hos flygförvaltningen några dagar tidigare översändes av Saab 15 juni 1948.¹⁵⁷ Projektförslaget som väljs är daterat till 16 november.¹⁵⁸ De tidiga skisserna över planet skiljer sig inte särskilt mycket mot vad som kom att bli det färdiga flygplan 32 *Lansen* som provflög tre år senare.¹⁵⁹ Projektets fortsatta öden skall dock inte skildras vidare i detalj då dess kostnadsmässiga tyngdpunkt inträffar efter avhandlingens tidsperiod.

7. summerande resonemang

Försvarsfrågan intog en relativt betydelsefull roll i det svenska politiska landskapet 1948 beroende på främst två förhållanden; att frågan nu efter att 1945 års försvarskommitté lagt fram sitt betänkande låg på regeringens bord i avvaktan på ett nytt försvarsbeslut och den internationella utvecklingen. Kommittébetänkandet gick också på remiss och i slutet av januari gav flygvapenchefen sitt svar i form av en skrivelse som innefattade ett program för flygvapnets utbyggnad. En dryg månad senare fattade regeringen beslut som delvis tillmötesgick flygvapenchefens önskemål.

Ett par händelser bidrog redan i början av 1948 till det internationella klimatets nedkylning; Bevins tal och Sovjetunionens framstötar i bland annat Tjeckoslovakien och Finland. Händelser i vad Kingdon kallar problemströmmen, vilka fokuserar uppmärksamheten, tvingar aktörer att förhålla sig till dem, samt kan öppna möjlighetsfönster. Utvecklingen 1948 ledde till att blockuppdelningen i världen tilltog. För Sveriges del innebar detta att landets ställning blev mer av en fråga och att nordens situation fick ökad aktualitet. Svaret blev utrikespolitiska deklamationer som lade fast den svenska neutraliteten och när krafter i Norge började verka för en norsk anslutning till en västallians, vilket skulle leda till att Norden splittrades säkerhetspolitiskt, öppnades ett slags möjlighetsfönster som närmast krävde ett svenskt initiativ. Likt Kingdons utsagor om att idéer och uppslag kan komma varsomhelst ifrån kom ett förslag från ett något oväntat håll; kronprins Gustav Adolf tyckte att ett nordiskt försvarsförbund ”skulle utgöra ett värn för freden i Norden”.¹⁶⁰ Efter att initialt ha varit skeptiska tog den socialdemokratiska regeringens ledande personer till sig tanken och lanserade ett initiativ till ett skandinaviskt försvarsförbund. Ett försvarsförbund

¹⁵⁶ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MFH 34:16, FF till Saab, 18/10 1948

¹⁵⁷ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MFH 34:7, Saab till FF, 15/6 1948, *Betr. flygplan typ 1100 bilagt P.M. beträffande förslag till enmotorigt attackflygplan 1100 med ”Dovern”*.

¹⁵⁸ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1948, MFH 34:20, FF till Saab, 21/12 1948, *Beställning Fpl typ 1150*.

¹⁵⁹ Stridsberg, (1992), s 9-27

¹⁶⁰ Tage Erlander, *Dagböcker 1945-1949*, 24/3 1948, s212, refererandes vad kronprins Gustaf Adolf sagt vid ett möte samma dag.

som skulle vara neutralt i förhållande till stormakterna. Både detta initiativ och Sveriges uttalade fasthållande vid neutraliteten ledde till att landet hamnade i ett något problematiskt förhållande till västmakterna. De uppfattade Sveriges uppträdande som mindre vänligt och något avståndstagande. Tämigen omgående kom frågan upp hos britterna om de skulle fortsätta att förse Sverige med krigsmateriel, varav flygmateriel utgjorde en av de största delarna.¹⁶¹

Det internationella klimatets isiga nivå ledde även till att hotbilden skärptes i Sverige, vilket i sin tur gjorde att opinionsläget, både bland allmänhet och inom politiken, för försvarsförstärkningar förbättrades. Beredskapsförstärkningar hamnade lättare på agendan och emotsågs mer positivt.

Till det Kingdon kallar policyströmmen får en del remissvar på försvarskommitténs betänkande räknas. Flygvapnet och dess chefs remissvar presenterade vad som närmast får betraktas som ett alternativ till försvarsutformning. Flygvapenchefen förespråkade en långsiktig lösning av försvarsfrågan som skulle tillgodogöra sig krigserfarenheterna, vilka han menade bestod i att satsa på en hög grad av teknikalisering av försvaret där flygstridskrafter och robotar skulle utgöra en väsentlig del. En lösning som också stod i kontrast mot ÖB:s partiella reformernas väg, det att endast förändra försvaret i begränsad utsträckning, ett alternativ som flygvapenchefen uttrycker det kan betecknas som kortsiktig. Även inom den politiska sfären förekom ett visst policyutformande. Från *kretsen kring Tiden*, ett lösligt nätverk runt socialdemokraternas tidskrift med samma namn, kom Roland Pålsson med en artikel i tidskriften som kritiserade kommittébetänkandet och dess begränsat visionära försvar samt lade ut texten för ett alternativt dito. Alternativet hade likheter med flygvapnets önskeförsvar med en tung flygprofil men var kanske än mer fokuserat på modernitet och nya stridsmedel, stridsmedel vi idag skulle kalla massförstörelsevapen av olika slag. En tanke bakom det försvar som skissades i *Tiden*-artikeln var att det inte bara skulle vara krigsuthållighet som räknades utan att även avskräckningsförmåga, det att en anfallande fiende skulle få bära åtminstone höga initiala kostnader, var minst lika viktigt. Den tanken återkom även hos statsrådet och förre försvarsministern Sköld som presenterade sin, och i stor utsträckning regeringens, försvarssyn i en broschyr inför försvarsbeslutet. Sköld argumenterade där för värdet av att ha en främsta försvarslinje i flottan och flyget som kan göra invasionsföretag mot Sverige kostbara. Att dylika avhållande egenskaper hos försvaret hade ett politiskt värde som kanske inte stridsvärdesoptimerande militärer ser eller värderar på samma sätt.

Flygvapenchefen hade även ett mer konkret förslag i sitt remissvar, ett förslag av karaktären första steg mot sitt alternativa flygtunga försvar. Han ville att de tio jaktflottiljerna skulle förstärkas med 50% mätt i antalet flygplan. Ett förslag som skulle ge maximal effekt för försvaret, särskilt som utbyggnaden inte skulle kräva någon utbyggnad av överbyggnaden, dvs organisationen. 50% utbyggnaden skulle också gå att genomföra i etapper om så önskades, alla tio förbanden

¹⁶¹ Beträffande frågan om det skandinaviska försvarsförbundet jämför med Kronvall, Olof, och Petersson, Magnus, *Svensk sälkerhetspolitik i supermakternas skugga 1945-1991*, (2005), kapitel 2. Deras resonemang, om än fruktbara och intressanta, förefaller mig i viss mån vara präglade av hindsight.

behövde inte förstärkas på en gång. Det här förslaget, det här delalternativet, vann också regeringens öra och i proposition 206 föreslogs en utbyggnad av tre flottiljer samt även ett principiellt erkännande av hela idén om flygförstärkningen.

Kingdon diskuterar kriterier för att ett alternativ ska ha goda chanser att överleva. Några av dessa är att det ska vara tekniskt möjligt, vara i överensstämmelse med värderingar samt kunna möta framtida begränsningar varav budgetrestriktioner, chansen att politiker ska samtycka samt att allmänheten ska acceptera alternativet. Flygvapenchefens förslag om en förstärkning av jaktdivisionerna tycks ha mött flertalet kriterier och förefaller framförallt enkelt kostnadsmässigt beräkningsbart.

Genom att försvarskommittén avlämnat sitt betänkande låg försvarsfrågan åter 1948 på regering och riksdags bord, den var åter öppen för allmän debatt, med Kingdons terminologi kanske man kan uttrycka det som att den hamnat i politikströmmen och var därmed på beslutsagendan. Nu var det upp till regeringen att producera ett försvarsbeslut. På hösten 1948 skulle det hållas andrakammarval till riksdagen i Sverige. En tilldragelse som onekligen är av vikt i politikströmmen, där ett regeringsskifte säkerligen skulle påverka både det ena och det andra, möjligen även försvarsfrågan. Ett kommande allmänt val påverkar även agendan innan det ägt rum. Alla politiska aktörer tvingas i högre utsträckning än annars anpassa sig till opinionsvindarna. Om detta var förklaringen till att den socialdemokratiska regeringen lade sig så pass nära försvarskommitténs betänkande i sitt förslag till försvarsbeslut, presenterat i proposition 206, ska vara osagt, men betänkandet var onekligen parlamentariskt förankrat hos samtliga riksdagspartier. De förändringar som gjordes visavi betänkandet var av karaktären att minska besparingarna på flyg och i viss mån flottan, utan att egentligen finansiera detta någon annanstans. Ett recept som om möjligt skulle störa ännu färre. Att röra upp opinioner i försvarsfrågan, lokalförankrade eller andra, kunde vara riskabelt ett valår. Inte heller kom försvarsfrågan att bli något tema i valdebatten, och trots förväntningar om motsatsen så satt den socialdemokratiska enpartiregeringen Erlander kvar.

Skärpningen av läget med den tilltagande hotbilden gjorde även att överbefälhavaren återkommande gjorde propåer till regeringen om förstärkningar av beredskapen och av försvaret. Det ÖB efterfrågade var både angelägenheter av materiell art men även av annan karaktär. Bland de sistnämnda märks önskemålen att regeringen klart slår fast sin försvarsvilja under alla omständigheter, gärna offentligt. Man önskade även att regeringen skulle måna om att hålla vägen västerut öppen, främst bildligt, för att Sverige skulle kunna påräkna västhjälp i händelse av ett sovjetiskt överfall. På den materiella sidan återkommer ÖB till nattjaktflyg, vilket Sverige saknar, såsom något betydelsefullt, men även till satsningar på flygets beredskapsorganisation såsom skyddsrum och ammunitionstillgång. Därtill ville han ha ökade resurser till befästningar, minor och pansarvärn hos armén och annat av direkt beredskapshöjande natur. Som synes var önskemålen något spretande och mindre sammanhållna satsningar och möjligen bidrog detta till att den högsta militärledningens vilja endast delvis tillmötesgicks från politiskt håll.

1949

1.

Såsom norrmännen önskat i december 1948 hölls ett ministermöte i Karlstad den 5-6 januari 1949 angående det eventuella skandinaviska försvarsförbundet. Sent omsider hade norrmännen begärt att inte bara stats- och utrikesministrarna skulle närvara utan även försvarsministrarna. Detta berodde, skulle det visa sig, mest på att de ville ha med sin egen försvarsminister Hauge – en tongivande person i den norska regeringen. Mötet var enligt Erlanders dagboksanteckningar ”långt mera lyckat än man vågade tro”.¹⁶² Vid mötet ställdes ett svenskt löfte ut om ett omedelbart ikraftträdande av ett eventuellt försvarsförbund, dvs att de svenska militära krafterna skulle kunna påräknas Norge och Danmark direkt och inte först sedan länderna genomfört en egen upprustning. Det var vid ett förmöte den svenska regeringen höll inför Karlstad den 30 december 1948 som Per Edvin Sköld istället föreslog att man från svensk sida skulle låta försvarsförbundet träda i kraft omedelbart och förutsättningslöst. Sverige skulle endast utgå ifrån att det låg i Norge och Danmarks eget intresse att rusta upp. Erlander hade i sin föregående redogörelse utgått ifrån att förbundet skulle träda i kraft först när grannländerna skaffat sig ett försvar av ungefär svensk omfattning. Linjen blev Skölds.¹⁶³

Det andra man enades om, i det som kom att kallas Karlstadsnotatet, var att två frågor skulle riktas till västmakterna; önskade västmakterna se ett skandinaviskt försvarsförbund och kunde de tänka sig att leverera krigsmateriel till ett sådant förbund. Båda frågorna behövde jakande svar för att projektet skulle drivas vidare. Man kom överens om att ta med sig överenskommelserna hem till sina utrikesnämnder och dylikt för bredare förankring varvid man sedan skulle ha ett nytt möte i Köpenhamn den 22 januari. Men redan innan Köpenhamnsmötet modifierade Norge sin position den 10 januari och uttalade formuleringar om ”solidarisering med västmakterna”. Även från svenskt håll gjordes vissa positionsförflyttningar. Nils Swedlund och Helge Jung orienterade den svenska regeringen den 15 januari och utrikesnämnden den 17 januari om resultatet från den gemensamma skandinaviska utredningen om ett försvarsförbunds förutsättningar vilket låg klart den 14 januari. I slutbetänkandet underströks den avgörande betydelsen av att Norge och Danmark snabbt rustades upp, men även att ”Sveriges försvar vidmakthölls och moderniserades”. I en hemlig skrivelse från den svenska delegationen vid utredningen påpekades att den industriella kapaciteten i Skandinavien, inklusive Sverige, inte räckte till för att genomföra upprustningen av grannländerna.¹⁶⁴ Först vid dragningarna i mitten av januari stod det riktigt klart för de svenska politikerna hur oerhört militärt svaga grannländerna var. Försvarsminister Vougt förebrådde general

¹⁶² Tage Erlander, *Dagböcker 1945-1949*, 7/1 1949, s297

¹⁶³ Se Tage Erlander, *Dagböcker 1945-1949*, 30/12 1948, s291, Bademo, s 119, Wahlbäck, s 46f. Enligt Jonasson har Sköld själv i sina efterlämnade dagboksanteckningar inte nämnt något om episoden. Jonasson, s 87.

¹⁶⁴ Bademo, (1999), s124f

Swedlund efter mötet för att ha skrämt upp Erlander.¹⁶⁵ Dessa dagar kände Erlander tvivel om sitt föreslagna försvarsförbund.¹⁶⁶ Vid Köpenhamnsmötet den 22-24 januari låste den norske utrikesministern Lange på ett tidigt stadium fast Norges position genom formuleringar som gjorde ett fortsatt arbete för att komma överens och utveckla ett försvarsförbund helt omöjligt. Vid ett begravningsartat sista möte i Oslo en vecka senare skrinlades planerna på ett neutralt skandinaviskt försvarsförbund helt. Dock kom danske statsministern även efter detta möte, den 20 februari, med en förfrågan om ett enbart dansk-svenskt militärt samarbete. Något som dock vänligt men bestämt avvisades från svensk sida den 23 februari.¹⁶⁷ Sverige var därmed i en position som ensam neutra stat i Skandinavien, och landet kunde befaras bli än mer inklämt mellan stormaktsblocken som höll på att formeras.

Sammanbrottet i början av februari för tanken på ett skandinaviskt försvarsförbund ledde tämligen omgående till att försvarsfrågan hamnade högre upp på den svenska inrikespolitiska agendan. Röster höjdes för att när landet nu stod ensamt så krävdes försvarssatsningar. Även neutraliteten och dess konsekvenser kom att uppmärksammas. I pressen figurerade begreppet *isolering* och *isoleringspolitik* om den situation och den position landet intagit.¹⁶⁸

I samband med utrikesnämndens sammanträde den 2 februari var det Kronprinsen som enskilt tog upp frågan med Erlander om att anskaffning av minor och andra stridsvagnsbekämpande medel borde ske ”såsom överbefälhavaren tänkt sig”. I sitt stilla sinne redogjorde Erlander i sin dagbok för ungefär vad han svarat kronprinsen, om att:

vår ekonomi också [har] inflytande på moralen och en höjning av dessa anslag skulle sannolikt ha fört med sej ytterligare krav från flygets sida, som också betraktar sej som outhärligt för moralen under ett försvars- krig. Vågar vi inte ändå hoppas på att få leva i fred i 2 år framåt; sedan får vi nog råd till både det ena och det andra.¹⁶⁹

Uttalandet indikerar flygvapnets ständigt återkommande propåer om nya satsningar, och statsministerns försök att lättare kunna hålla emot krav från endera hållet om heller ingen annan fick ökade medel. Därtill ställde han ökade resurser i utsikt för framtiden.

I riksdagens utrikespolitiska debatt den 9 februari förklarade Erlander bland annat att när ”vi försöka lösa vårt trygghetsproblem på vårt eget sätt” så finns det ingen perfekt lösning och han konstaterade att denna ”alliansfria politik ställer stora krav på försvaret. Vi ha sannerligen inte valt den för att komma undan i fråga om bördor.”¹⁷⁰ Det går att uttolka inläggen från Erlander och

¹⁶⁵ Bademo, (1999), s125

¹⁶⁶ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 17-21/1 1949, s302ff

¹⁶⁷ Bademo, (1999), s128

¹⁶⁸ Se exempelvis DN 12/2 och 26/2 1949. Eller GHT, 10/2 1949, med stor rubrik på förstasidan som lyder: *SVERIGES ISOLERING HÖGTIDLIGEN FASTSLAGEN*. Jämför även Silva, (1999), s 252-267 och s 344.

¹⁶⁹ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 3/2 1949, s311

¹⁷⁰ Riksdagens protokoll., Första kammaren, 1949/1, 1-13, 9 februari 1949, sid 19

regeringen denna dag som att de, nu efter försvarsförbundsplanerna och det troligtvis sämre läge Sverige hamnat i, var beredda att göra försvarsåtgärningar. Oppositionsföreträdare för både folkparti och höger var inne på liknande linje.¹⁷¹

Neutralitetslinjen var inte lika hundraprocentigt självklar för alla inom det svenska etablissemanget och kunde dessutom ges något olika tolkningar. Om turerna med ett eventuellt skandinaviskt försvarsförbund skulle ha urvattnat neutraliteten eller inte ska vara osagt, men det är tänkbart att ett visst moment av att 'stoppa tillbaka anden i flaskan' var vid handen. Den svenska militären hade en något annan neutralitetssyn än delar av den socialdemokratiska regeringen. Det var ett par faktorer som gjorde synen något annorlunda; frågan om hjälp vid krig och frågan om materielleveranser i fred. I händelse av att Sverige blev angripet, och då allra troligast av Sovjet, så upphörde per automatik neutraliteten och landet skulle i en sådan situation önska hjälp av den andra stormakten, USA. Men för att en hjälp skulle bli effektiv krävdes vissa förberedelser i fred, vilka lätt kom att se ut som avsteg från neutralitetslinjen. Den andra frågan var materialleveranser i fred. För att få leveranser av västmakterna så ville dessa vara säkra på att Sverige inte skulle använda vapnen mot västländerna själva, och att Sverige verkligen skulle använda vapnen mot Sovjet vid ett skarpt läge och inte lägga sig platt, vilket skulle ha gjort att vapnen slösats bort eller föll i ryssarnas händer.¹⁷² Därtill verkar västmakterna även ha önskat att Sverige intog en, om inte pro västlig hållning, så i varje fall inte en på något sätt negativ eller försvårande inställning till väst. En skillnad i hållning fanns dock mellan USA och Storbritannien såsom vi konstaterat i föregående avsnitt över 1948. Juhana Aunesluoma, som studerat brittisk-svenska relationer menar att i den brittiska administrationen så var både C.O.S., försvarsledningen, och starka krafter inom Foreign Office för att ett skandinaviskt försvarsförbund i någon form skulle bli av.¹⁷³

Redan i början av januari 1949, i samband med Karlstadmötet då många tecken tydde på att Norge följt av Danmark skulle söka sig till en västallians, figurerade idéer inom UD och försvarsledningen om att förberedelser för samverkan i krig med grannländerna ändå skulle fullföljas om så blev fallet.¹⁷⁴ Något som skulle kunna tolkas som förberedelser för västhjälp. Liknande tankegångar gav även folkpartiledaren Bertil Ohlin uttryck för i utrikesnämnden under slutet

¹⁷¹ Se högerns Frithiof Domös och folkpartiets Elon Anderssons inlägg vid samma debatt Riksdagens protokoll., Första kammaren, 1949/1, 1-13, 9 februari 1949. Se även exempelvis Domö i tal i Uppsala 23/2, se DN 24/2 1949 och folkpartiets Ohlin 23/2 se Helge Jung, dagbok i avskrift, 23/2 1949

¹⁷² För militärens något annorlunda syn se exempelvis flygvapenchefens sätt att uttrycka sig såsom exempelvis i KrA, Svenska Beskickningen, Brittiska riket, Flygattachén i London, Inkommande handlingar, E1, Brev från ChFV till Flygatt. i London 10 mars 1948, där Nordenskiöld uttrycker sig om materielleveranserna: "Jag har underrättat försvarsministern om Ditt brev innehåll och likaså skall jag på grundval av detsamma tala med utrikesministern. Regeringen måste ju få klarhet i vilka konsekvenser det har för vår materielanskaffning, om vi skola predika stark neutralitet i alla avseenden.". Se därtill i ÖB Helge Jungs dagbok under efterkrigsåren. Andra författare har också vidgätt spörsmålet. Se exempelvis Aunesluoma, (2003), s 89, eller Nilsson, (2007), s 205f

¹⁷³ Aunesluoma, (2003), s 45-77

¹⁷⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 6/1 1949, Dahlman från UD i samtal med Jung

av februari, dock utan att där få särskilt mycket stöd. Mer oförsiktig var flygva-
penchef Nordenskiöld som uttryckte diverse västsympatier i ett tal i Lund den
16 februari, vilket fick både överbefälhavaren och statsministern var för sig att
reagera.¹⁷⁵ Ett annat tal samma dag som väckte vissa reaktioner var försvars-
minister Allan Vougts tal inför socialdemokratiska ungdomsförbundet. Vougt
hade där yttrat sig om att svenska försvaret för att upprätthålla neutraliteten
även skulle beskjuta västmaktsflyg om de tog vägen över Sverige. Fem dagar
senare under en större middag tog den brittiske ambassadören Farquhar upp
uttalandena med överbefälhavare Jung och sa att enda möjligheten att inte för-
sämra relationerna mellan länderna var att han kunde rapportera hem att åsik-
terna var Vougts personliga och inte regeringens eller svenska folkets. Två dagar
senare, den 23 februari, framförde Jung detta till Tage Erlander och uttryckte
att ”materielleveranser från England till oss – försvårades eller omöjliggjordes
genom sådana uttalanden”.¹⁷⁶ Tidigare, under januari, och även i februari, un-
gefär samtidigt med reaktionerna på Vougts uttalanden, hade det rapporterats
att briterna fortfarande hade en välvillig inställning att sälja militärmateriel till
Sverige.¹⁷⁷ En månad senare, på partiledarkonferensen den 23 mars, meddelade
Undén att det blivit ”bättre” med krigsmaterielleveranser från England ”efter
det Norge gått till A(tlant)pakten”.¹⁷⁸

Den 14 mars 1949, när militärledningen med överbefälhavaren och försvars-
stabschefen besökte statsministern, framträdde Erlanders position ännu litet
tydligare. Jung och Swedlund underströk att det nu var viktigt att få igång till-
verkning av ”sådan krigsmateriel som utökar vår uthållighet” samt satsa på
befästningsarbeten och därtill diverse annat. Erlander drog i sitt svar fram ett
dilemma; att Sverige satsade relativt mycket på försvaret och att det därför var
svårt att motivera ökade satsningar. Han ville dock gärna försöka men för att få
igenom satsningar behövde Erlander kunna påvisa besparingar, dels inom vissa
områden av försvaret eller att ökade satsningar nu motsvarades av att det blev
billigare i framtiden. Jung och Swedlund vågade inte utlova besparingar och pe-
kade dels på en åtgärd som kunde minska kostnaderna, nämligen kategoriklyv-
ning – det att alla värnpliktiga inte kallades in eller att en del av dem fick göra en
kort värnplikt, och dels på de två kryssarna. Dessa hade under kriget beställts
till flottan, och efter kriget var försvaret fast med dem. De slukade opropor-
tionerligt med medel utan att alls göra motsvarande nytta enligt den numera
rådande militärstrategiska synen. Därtill hänvisade man till utvecklingen, dvs
framtidens ovisshet både när det gällde hotbilden och den tekniska utveckling-
en. Erlander uttryckte att han ”gärna ville försöka medverka till förbättringar,
som vore särskilt effektgivande” varpå radar och radioanskaffning kom på tal
från militärernas sida. En annan sak som Jung ordade om var ”nödvändigheten

¹⁷⁵ Helge Jung, dagbok i avskrift, 21/2 1949, Tage Erlander, Dagböcker, 23/2 1949

¹⁷⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 23/2 1949

¹⁷⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, 19/1 och 26/2 1949

¹⁷⁸ Fritjof Domös anteckningar i RA, Moderata samlingspartiet arkiv 1, Partiledarna, Fritjof
Domö

av en färdig organisation, som vid beredskap eller krig, kan omedelbart träda i funktion för upprätthållande av vår moraliska rustning.”¹⁷⁹

Erlander poängterade i mars 1949 att neutralitetspolitiken låg fast och det enda som kunde rubba den var sovjetiska framstötarna mot Bornholm, Kalotten eller Finland. Statsminister Tage Erlander framstår genom de argument han använde för att bemöta krav på militära materielsatsningar som själv både mycket försvarsvänlig men samtidigt ansvarstagande mot sin regering och sitt parti. Argumentationen hänvisade dels till ekonomin och dels till att andra uppfattningar fanns företrädade inom regering och parti vilka inte ville se för stora satsningar på försvaret. Talet om att måsta kunna påvisa vissa besparingar indikerar mer en symbolisk betydelse, att det viktiga var att ge något till dem som inte samtyckte.¹⁸⁰ Bilden av Erlanders försvarsvänlighet var något han även själv fick syn på och återgav i sin dagbok när han möttes av beröm och uppskattning från oväntat håll efter en försvarsdebatt i riksdagen och ett radiotal den 9 februari 1949.¹⁸¹

*

Den 4 april 1949 undertecknade USA och elva andra länder, däribland Danmark och Norge, Atlantpakten i Washington DC. Östen Undén noterade i sin dagbok enbart att han ”Hört i radio talen i Washington vid undertecknandet av Atlantpakten.”¹⁸². Inte heller dagen efter gav han någon egentlig egen kommentar till händelsen utan nöjde sig med att ha några synpunkter på de svenska dagstidningarnas skrivelser i frågan, vilka han karaktäriserade som ”löjligt växlande”. DN och Göteborgs Handels- och sjöfartstidning var oerhört entusiastiska, ”religiösa tonfall”, medan SvD visade ”måttfull uppskattning”. Andra visade ”omåttlig kritik”. Morgon Tidningen, där Undén själv brukade yttra sig anonymt, hade en ”ganska ointelligent och dålig analys av läget”.¹⁸³

2.

Den 24 mars träffades Torsten Nothin och Bengt G Nordenskiöld på Aeroklubben.¹⁸⁴ De började samtala och kom in på Saab och bolagets leveransläge till flygvapnet. Flygvapenchef Nordenskiöld påtalade att han hade ”allvarliga anmärkningar” att rikta mot Saab. Det gällde främst två saker; att konstruktioner och tillverkning inte var tillfredsställande och att lämnade leveransbesked inte infriades. När Nothin föreslog att de fick försöka ordna ett sammanträff-

¹⁷⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 13/3 1949

¹⁸⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, 14/3 1949, Refererandes samtal han haft med Erlander vid möte samma dag, med på mötet var även försvarsstabschef Swedlund.

¹⁸¹ Tage Erlander, Dagböcker, 10/2 1949 ”Mitt tal i går har uppfattats som högst upprustningsvänligt. Jag lyssnade till det i radion och kunde konstatera att jag icke slafsar i väg och uttryckt mej så illa som jag blev litet rädd för, när jag hörde Bergvall och de andra tala om min rustningsiver.” John Bergvall var en ledande folkpartist som mellan 1946 och 1959 satt i första kammaren.

¹⁸² Östen Undén anteckningar 4/4 1949

¹⁸³ Östen Undén anteckningar 5/4 1949

¹⁸⁴ Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK, grundad år 1900.

fande och se till att närmare utreda frågorna samt diskutera åtgärder kontrade Nordenskiöld med att framhålla att det var Saabs vice VD, Sven Otterbeck, som var problemet. Denne var den som återkommande kommit med besked "som icke visade sig hållbara" och flygvapnet ansåg det angeläget att få honom ersatt av någon annan person. Vid telefonkontakt ett par dagar senare med Nordenskiöld meddelade ordförande Nothin att han ville få en skriftlig sammanfattning av kritiken och av flygvapnets önskemål liksom annat material som ansågs "erforderligt". Han skulle därefter ta upp saken till samråd med vice ordförande Marcus Wallenberg och VD Ragnar Wahrgren. Den 14 april överlämnade flygvapnet en PM som diskuterades av Saabtrion den 27 april varefter de stämde möte med Otterbeck till den 29:e. Vid sistnämnda möte framhölls för Otterbeck att situationen "syntes ohållbar" och de erbjöd denne istället chefskap för biltillverkningen, vilken eventuellt också skulle kunna separeras ut till ett eget separat, men av Saab ägt, bolag. Man bad Otterbeck om ett relativt "skyndsamt" svar. Denne ringde redan dagen efter, 30 april, upp Torsten Nothin och sade upp sig samt sade sig önska att "med hjälp av några vänner få inköpa Trollhätteverkstäderna" och därmed ta över biltillverkningen. Något ordentligt bud på Trollhätteanläggningen hade inte inkommit till Saabs styrelsemöte den 11 maj, men siffran 7 miljoner kronor hade omnämnts av Otterbeck. En siffra som dock styrelsen ställde sig avvisande till som grund för en försäljning. Flygvapnet och dess chef Nordenskiöld underrättades vid ett möte Saabs VD Wahrgren hade anordnat, om personförändringarna, där bland annat också Elis Nordquist utsetts till ny biträdande direktör vid företaget. Flygvapenchefen meddelades också om att Saab hade för avsikt att bemöta de i PMen framförda anmärkningarna.¹⁸⁵ Det kan konstateras att flygvapnet uppenbarligen hade stora möjligheter att direkt påverka Saab och då även bolagets personfrågor på detaljnivå. Förfarandet var visserligen inget nytt, sex år tidigare, 1943, då bolaget vidtog åtgärder i ledningsfrågan gick också flygvapnet in, men den gången till förmån för just nämnde Otterbeck som bolaget försökt göra sig av med, vilket behandlats i kapitel III. Det är inte orimligt att anta att Saabs följsamhet mot flygvapenchefens utfall den här gången påverkats av att episoden sammanföll i tid med det större förstärkningsbeslut av flygvapnet som regeringen fattat vari flygvapnets agerande till Saabs fromma var av vikt. Bolagets biltillverkning tycks också ha varit något av en nagel i ögat för flygvapnet, särskilt i kombination med de återkommande förseningar som gick att sätta samman med begränsningar i Saabs tillverkningskapacitet.

3.

Den 1 april 1949 lade regeringen fram en proposition om vissa försvarssatsningar, nämligen en förstärkning av flygvapnet. Det var tre flottiljer som skulle byggas ut med 50%, i praktiken en utbyggnad av flygvapnet med en och en halv flottilj. En förstärkning baserad på chefen för flygvapnets skrivelse från den 30

¹⁸⁵ Protokoll nr 58, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 11 maj 1949., §3, s1-3

oktober 1948. Samtidigt tillsattes en ny försvarsutredning under överståthållare Torsten Nothin, samme Nothin som fortfarande och sedan tio år tillbaka varit styrelseordförande i Saab.

Hela beslutet beskrev Tage Erlander som *försvarskompromissen* och av hans dagboksanteckningar under veckorna innan och efter går det att utläsa att han ser sig som arkitekten bakom densamma.¹⁸⁶ Militärledningen hade i stor utsträckning hållits utanför beslutet. Istället var uppgörelsen baserad dels på kompromisser inom socialdemokratin och inom regeringen, och dels mellan socialdemokraterna och de borgerliga partierna. Redan i februaris senare del var det på känn inom folkpartiet att regeringen kanske tänkte sig en förstärkning av flygvapnet efter chefen för flygvapnets förslag.¹⁸⁷ Inom regeringen söker Erlander få med sig och stämma av sin position med Sköld. Två betydelsefulla regeringsledamöter för försvarsfrågan som kunde förväntas dra åt något olika håll var finansminister Wigforss och försvarsminister Vougt. Att få med bägge dessa var av vikt för Erlander, och fredagen den 1 april såg det ut att lyckas:

Det ser faktiskt ut som om jag kunde få Wigforss och Vougt att acceptera en kompromiss i flygfrågan. En begränsad ökning avsedd att göra vårt försvar snabbare mobiliserat vid ett skärpt beredskapsläge har Wigforss ingenting emot om försvarets samlade kostnader icke överskrides nämnvärt. Jag gjorde klart för Wigforss att Vougt ansåg det inte möjligt att pressa in utgifterna för nyanskaffning eftersom annan materielanskaffning också tränger på. Men likväl föreföll det som om Wigforss inte var omöjlig att diskutera med. Han verkade förstående både till de sakliga och till de politiska skälen för en kompromiss.¹⁸⁸

Dagen därpå konstaterade Erlander att ”försvarskompromissen gick i lås i regeringen igår”.¹⁸⁹ Det hade dock varit tufft under mars. Den socialdemokratiska riksdagsgruppen hade uttalat sig ”syrlig mot ökningar i försvarsutgifterna” den 8 mars och Erlander konstaterade i samband med det i sin dagbok att det blir ingen enkel sak att få ”till stånd en upprustning”.¹⁹⁰ Än värre blir det några dagar senare då finansminister Wigforss satte sig emot försvarssatsningar. Erlander skrev i sin dagbok:

Wigforss driver sin stopp-politik gentemot försvaret med den yttersta hårdhet. Han ämnar tydligen göra allvar av att göra sin sorti på försvarsfrågan. Det är ju en fullständigt omöjlig situation för mig. Jag kan ju inte klara den saken. Wigforss kommer ju i alla fall att avgå den 1/7, men folk får inte ha den uppfattningen att han tvingades avgå därför att jag i valet mellan Vougt och Wigforss valde Vougt.¹⁹¹

¹⁸⁶ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 2/4 1949, s336

¹⁸⁷ Helge Jung vid middagssamtal med Bertil Ohlin, Elon Andersson och John Bergwall. Helge Jung, dagbok i avskrift, 23/2 1949

¹⁸⁸ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 1/4 1949, s335

¹⁸⁹ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 2/4 1949, s336

¹⁹⁰ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 9/3 1949, s325

¹⁹¹ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 11/3 1949, s326

Statsministern sökte febrilt efter något att ge de olika parterna för att de alla skulle känna att de fått sina önskemål i någon mån tillgodosedda. Den 14 mars konstaterade Erlander att ”det är obegripligt att Vougt inte kan hitta någon aldrig så liten besparingsmöjlighet någonstans” men såg det samtidigt som att Wigforss ”och i någon mån Sträng” var ute efter att driva fram en försvarspolitisk kris.¹⁹² Försvarsminister Allan Vougt började några dagar senare antyda till statsministern att han tröttnat på sitt uppdrag. Pressens jakt på honom i kombination med de interna motsättningarna tycktes vara orsaken.

Kampen om flyget har tillspetsat hela problematiken. Wigforss fanatism mot försvaret gör uppgiften olöslig för försvarsministern eftersom gruppen traditionellt följer det minsta budet i försvarsfrågan.¹⁹³

Även en intressant karaktäristik över den socialdemokratiska riksdagsgruppens syn på försvaret meddelas, att de ”traditionellt följer det minsta budet”, en slags relativt loj ’spara-vänta-och-se’ inställning. Av ovan kan uttydas något om åsiktslinjerna inom socialdemokratins övre skikt när det gäller försvarsfrågan. Wigforss, men även Sträng och riksdagsgruppen tillhörde de som var kritiska till och ville spara på försvaret. På den andra sidan stod Vougt, och det bestämda intrycket som erhålls är att till den sidan fick även statsministern själv räknas.

Veckan efter, den 5 april lades förslaget fram för riksdagen, men skulle dessförinnan dras i ett möte med den socialdemokratiska riksdagsgruppen. Erlander var närmast mer osäker på hur de ”notoriska försvarsljumma” inom det egna partiet, varav han räknade upp Hall, Mårtensson och Munkedal,¹⁹⁴ skulle förhålla sig till försvarspropositionen om flygförstärkningen än hur borgerliga ledamöter skulle göra detsamma. Innan mötet med riksdagsgruppen tänkte Erlander ha enskilda förmöten för att försäkra sig om stöd. Dels med en av de ”Ijumma”, Hall, dels med de ledande bondeförbundarna Gunnar Hedlund och Eric von Heland. David Hall önskade sig en plats i regeringen och hade redan under föregående helg verkat medgörlig. Bondeförbundarna visade sig kunna godta förslaget. Det gick också igenom ”i det skick” som Erlander önskat hos riksdagsgruppen och därmed även senare i riksdagen.¹⁹⁵

Vid den socialdemokratiska riksdagsgruppens sammanträde klockan 18.00 den 5 april anmälde Tage Erlander ”ärende rörande utbyggnad av försvarsflyget”. Det hela utvecklades till ett smärre tal där Erlander presenterar sina argument för de förestående försvarssatsningarna i form av en flygvapenutbyggnad. Talet kan ses som ett slags linjetal när det gäller försvarspolitiken och ett synnerligen sällsynt dokument där idéer, samband och sammanhang bakom flygförstärk-

¹⁹² Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 14/3 1949, s327

¹⁹³ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 16/3 1949, s328

¹⁹⁴ David Hall riksdagsman i andra kammaren från Västmanland och med i s-gruppens förtroenderåd, Gustaf Karlsson i Munkedal riksdagsman i första kammaren och Wiktör Mårtensson riksdagsman i andra kammaren från Uddevalla och även med i s-gruppens förtroenderåd. Hall satt även, som tidigare omtalats, med i 1945 års försvarskommitté.

¹⁹⁵ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 2-6/4 1949, s336ff

ningar meddelas, även om talet rymmer mycket som syftar till att övertyga de egna riksdagsledamöterna om regeringens politik på området.

Erlander inledde med att rekapitulera 1948 års försvarsbeslut beträffande flyget, det att de tio jaktdivisionerna i princip skulle förstärkas successivt med 50% fler plan. Definitivt beslut hade endast fattats för en första etapp om tre divisioner och frågan om de övriga hade hänskjutits till 1949 års riksdag att avgöra beroende på världsläget vid den tidpunkten. Nu var man där och något förbättrat läge kunde enligt Erlander ”knappast sägas vara fallet”. Därefter gick han in på den hotsituation det svenska försvaret stod inför och vad de kunde tänkas behöva göra:

För ett litet land som vårt, som ligger så nära en av de rivaliserande stormaktsgrupperna, är det en viktig sak att man kan snabbt sätta försvaret i stridsberedskap. Om oron fortsätter, kan det tänkas att vi så småningom får krav på en ökad grad av beredskap inom det svenska försvaret.¹⁹⁶

Det var den ökade beredskap överbefälhavaren brukade önska sig när världsläget såg som mörkast ut eller Sverige hamnat omedelbart i skottlinjen som gick igen. Erlander såg dessutom förmågan att snabbt försätta försvaret i beredskap som något väsentligt. Han fortsatte:

Att öka beredskapen inom armén och flottan är dyrt. Däremot kan flyget snabbt bringas till full stridsberedskap, om det politiska läget skulle skärpas. Det kan vara politiskt värdefullt att ha försvaret uppbyggt så att en angripare vet att vi är svåra(re) att överraska. Därigenom ökas våra fredsmöjligheter. Men också rent ekonomiskt måste vi försöka att komma in i ett läge, då ett nervkrig kan vålla oss höga beredskapskostnader genom beredskapsinkallelser o dyl.¹⁹⁷

Även om en mening tycks utelämnad framgick resonemanget tydligt; flygvapnet kunde mobiliseras hastigt och upprätthålla en hög beredskap till en relativt låg kostnad i förhållande till de andra vapenslagen. Flygsatsningar var samtidigt svaret på hur en hög beredskap skulle kunna upprätthållas och att detta inte skulle urholka statsbudgeten, vilket höjd beredskap vid de andra vapenslagen riskerade att göra. Varifrån kan Erlander ha fått uppfattningen att flyget skulle vara ett billigt sätt att upprätthålla försvarsberedskap? Här gör vi en utvikning. Förutom att dylika föreställningar allmänt kan ha figurerat i pressen och anorstädes kan det också misstänkas att flygvapenchef Nordenskiöld framfört argumentet till statsministern, och det redan innan förstärkningsbeslutet i mars 1948 fattades. Särskilt som argumentet hade använts i Storbritannien av deras flygvapenchef visavi de brittiska politiska beslutsfattarna och den svenske flygattachén i London rapporterat om det i en strängt förtrolig skrivelse 25 september 1947 direkt till Nordenskiöld:

¹⁹⁶ ARAB, Socialdemokratiska riksdagsgruppen, 1947-52, vol A:5, bilagor 1949-51, bilaga 7, Erlander 5/4 1949

¹⁹⁷ Ibid.

Bland de problem, som för närvarande anses pressa the Air Chief Marshal mest är den sittande regeringens oförmåga att inse risken av att nedskära RAF personalkadrer och organisation i Imperiet. Lord Tedder har vid flercaldiga tillfällen framhållit, att han anser, att en utvecklad och ständigt beredd basorganisation och ständigt operationsberedda flygstyrkor med tidsenlig organisation och materiel utgöra det säkraste medlet mot ett nytt krig och att ett starkt flygvapen är den billigaste försäkringspremiern det brittiska folket kan betala för fredens behållande.¹⁹⁸

Skyddet mot överraskning, som framfördes i socialdemokratiska alster inför försvarsbeslutet 1948, repeteras också i Erlanders tal till riksdagsgruppen och kan sägas ha etablerats som en politisk uppfattning om försvarets direkt militära utformning.

Inledningsvis har Erlander påtalat att de under 1948 beslutade flygplanen skulle införskaffas från England, och litet ironiskt anmärkt att de ”trots alla rykten om motsatsen” nu ”skulle komma oss tillhanda”. För den flygvapenförstärkning Erlander nu föreslog så var tanken att:

[...] planen skall byggas i Sverige och det finns utrymme i Linköping och Trollhättan för att bygga dem, men en sådan här utbyggnad tar ju tid och därför blir inte hela utbyggnaden färdig förrän någon gång 1952-1953. Beslut bör emellertid fattas redan i år på grund av att beställningarna måste läggas ut i god tid och för att inte anskaffningen av en helt ny flygplanstyp, som blir färdig 1954, skall bli onödigtvis fördröjd.¹⁹⁹

Industrins produktionstakt var det som avgjorde att beslut behövde fattas redan nu. Därefter konstaterade Erlander att det trots allt skulle bli dyrt och att Sverige redan hade bland de högsta försvarsutgifterna per capita bland länder utan kolonier. Han utbrast därpå, i samband med att han nämnde att en total översyn av statens utgifter skulle göras, att det var viktigt att vi: ”redan nu säger bestämt ifrån från vår sida att vi icke kan acceptera nämnvärt höjda försvarskostnader”. Den socialdemokratiska regeringen hade ett verkligt dilemma när det gällde försvarsfrågan, vilket här relaterade framlagda förslag om flygvapenförstärkning i kombination med sistnämnda önskan att inte öka försvarsanslagen understryker. Erlander såg själv problematiken och uttryckte den explicit till riksdagsgruppen:

Vårt dilemma ligger däri att vi vill låsa fast försvarskostnaderna, men samtidigt erkänner vi att den moderna försvarstekniken har skapat åtskilliga vapen, som det vore en påtaglig fördel för oss att lägga oss till med ur beredskapssynpunkt. Den fråga som uppstår blir då: Finns det möjligheter att verkställa moderniseringar och rationaliseringar och att öka beredskapen utan att öka kostnaderna? Det är ett svårlöst problem, som rullar upp hela avvägningsproblemet och på många håll kommer man,

¹⁹⁸ KrA, Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen, Flygattachén i London, Utgående skrivelser, B1, No 1105/1947, Strängt förtroligt brev från flygattaché von Arbin till chefen för flygvapnet Nordenskiöld, 25 september 1947

¹⁹⁹ ARAB, Socialdemokratiska riksdagsgruppen, 1947-52, vol A:5, bilagor 1949-51, bilaga 7, Erlander 5/4 1949

där man tänker traditionellt, säkerligen att energiskt värja sig emot varje sådan prövning av vår försvarsfråga.²⁰⁰

Han trodde sig dock ha funnit en slags lösning på problemet. Genom att tillsätta en ny utredning om försvaret och om avvägningar inom detsamma samtidigt som man beslutade om en flygvapenförstärkning då det:

[...] skulle vara en fördel att gå till en sådan prövning och för att markera att denna prövning inte är avsedd att tas såsom en förevändning för att ingenting göra skulle man redan i år besluta sig för en försiktig upprustning av flyget. Man skulle då försöka att göra den så pass liten att man kunde räkna med att utgiftsökningen skulle kunna pressas in innanför den nuvarande kostnadsramen.²⁰¹

Tanken som Erlander uttryckte till de socialdemokratiska riksdagsledamöterna var att flygvapenförstärkningen skulle vara en beredskapshöjning som dessutom skulle kunna fås inom den befintliga budgetramen. Detta kan tolkas antingen som ett slags ”äta kakan och samtidigt ha den kvar” resonemang avsett att få egna försvarskritiska ledamöter positiva till åtgärden. Eller så kan man uppfatta synen som framskyntar som att förstärkningens utformning var ett sätt att sätta press för att åstadkomma effektiviseringar inom försvaret. Erlander fortsatte med att säga att det han med framställningen ville var att fråga riksdagsgruppen till råds om de ville stödja just igångsättandet av en dylik ”avvägningsundersökning”, något han själv sade sig se som ett ”oeftergivligt villkor för att man skulle våga sig på någon form av modernisering som kostade pengar”. Partiordföranden strök sin riksdagsgrupp medhårs och gav uttryck för en egen position som kunde förväntas vara mitt i gruppens dito, en position Erlander i andra sammanhang istället uttryckte som en han av sitt parti tvingas att anamma, se nedan.

I den debatt som följde på Erlanders tal fanns fyra socialdemokratiska riksdagsledamöters inlägg protokollförda. Erik Fast påtalade att det nuvarande försvaret inte höll ”sig inom beräknad kostnadsram” men han såg flygvapnet som ”synnerligen betydelsefullt” och ansåg att det borde utvidgas. Utvidgningen skulle dock ske på de andra försvarsgrenarnas bekostnad enligt Fast som anslöt sig till Erlanders förslag. David Hall, av Erlander betraktad som ”försvarsljum” och som han därför vidtalat innan mötet enligt ovan, ansåg att förslaget var en ”ljusning som för fram moderniseringen utan att kostnadsramen höjes”. Hall gav också uttryck för ett visst försvarsmotstånd och menade vidare att kostnaderna borde ”nedbringas”, att ”Huvudvikten bör läggas på begränsningen av kostnaderna, inte upprustningen”. Den mer försvarsvänlige Rickard Lindström uttryckte glädje över förslaget och Carl Olsson i Mellerud ”påtalade de många olyckshändelserna inom flyget”.²⁰²

²⁰⁰ Ibid.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² Ibid.



Saabs anläggning i Linköping 1948.

Förslaget till beslut i försvarsfrågan från den 5 april kom också att bestå av, förutom en utbyggnad av flygvapnet, även en hastigt tillfogad ny försvarsutredning. Överbefälhavaren och militärledningen informerades först efter beslutet, den 7 april av försvarsminister Vougt. Vougt sade sig dock velat ha haft ett möte redan dagen innan men att förhinder uppstått. Han meddelade att regeringen beslutat tillsätta en ny försvarsutredning och att propositionen därför skulle "åtföljas av en diktamen av statsministern", där direktiv och förutsättningar preciserades varvid han läste upp ett utkast.²⁰³

Närmast två veckor senare, tisdagen den 19 april ringde statsminister Erlander överbefälhavare Jung kl 19.40 och undrade om de kunde mötas dagen därpå, eller kanske redan samma kväll. En knapp timme senare träffades de på Rosenbads grill. Där beklagade Erlander bristen på information hittills och klagade något om bakgrunden till det nya försvarsbeslutet och försvarsutredningen. Han menade att han hamnat i ett "tvångsläge" i försvarsfrågan. Han hade "absolut icke möjlighet att i sitt parti driva igenom några försvarsförbättringar utan att tillsätta en utredning om avvägningen inom den nuvarande kostnadsramen."

²⁰³ Helge Jung, dagbok i avskrift, 7/4 1949

Dessutom menade Erlander att en utredning ändå skulle ha ”pressats fram” under alla förhållanden. Det skulle snart tillsättas en ekonomisk beredning som skulle syssla med en långsiktig planering för alla statens inkomster och utgifter, och då var det bättre för försvaret att det fanns en ny aktuell utredning. Sedan kom man till frågan om direktiven till utredningen och balansen mellan vapenlagen. Helge Jung befarade att de olika försvarsgrenarna kunde hamna i motsättning till varandra med utbredd misstänksamhet och i kamp om resurserna. Därtill var Jung litet frågande inför, och kritisk till, hur flygvapnet lyfts fram i beslutet och i dekretet till utredningen. Den klatschiga formuleringen ”första försvarslinjen” om flygvapnet tycks ha väckt både irritation och viss ängslan hos Jung. Han ville därför ha en försäkran om att uttrycket inte förstods som första i betydelsen viktigaste utan endast första i meningen tidsmässigt och geografiskt främst. Helst även att den tolkningen kommunicerades ut.²⁰⁴ När Jung pressade Erlander om att utredningen inte var förutsättningslös, då flygets roll i försvarsförstärkningen och i direktiven framhölls, något statsministern inte omedelbart velat kännas vid, så kom det fram något ur regeringschefen som delvis gav en förklaring till beslutet:

I samband med mitt framhållande att utredningen icke blivit förutsättningslös genom att den dekreterat flygets ökning, slant det ur Erlander, att en av anledningarna härtill vore att aeroplanbolaget hade en lucka i sin tillverkning att fylla just de åren de sista tre flottiljerna skulle utvidgas. (Där har väl Nothin och N[ordenskiöld] varit framme tillsammans.)²⁰⁵

Det visade sig således att en ”tillverkningslucka” hos industrin, i det här fallet hos Saab faktiskt i viss mån styrde försvarspolitiken och flygvapenutbyggnaden. Parentesen i citatet, med i originalet, visar vilka överbefälhavaren trodde hade initierat eller i varje fall påverkat frågan. Ett inte särskilt långsökt förmodande, bland annat då Nothin, ordförande i Saab, även fått utredningsuppdraget samt att Erlander upprepat uttryckt sympati för Nordenskiöld, så även vid detta tillfälle. Utrustad med informationen ovan pressade Jung Nordenskiöld när han träffade denne ett par veckor senare, om hans besök hos statsministern. Först efter ett tag tillstod flygvapenchefen att han varit hos Erlander, men att det var redan i början av mars, strax innan en utlandsresa och att han bara informerat statsministern på dennes uppmaning, kort sagt något undanglidande men ändå ett slags bekräftelse.²⁰⁶ Flygvapenchefens besök hos Erlander framgick än tydligare av uttalanden av sistnämnda vid ett möte mellan statsministern och arméchef Carl August Ehrensvärd den 28 april 1949:

²⁰⁴ Helge Jung, dagbok i avskrift, 19/4 1949. Erlander tar i sina dagboksanteckningar upp mötet med Jung och menade sig ha klargjort ”så öppet jag kunde de tankegångar som låg bakom min ställning i försvarsfrågan”, därefter att Jung åtminstone ”låtsades vara överens” givet att Erlander ställde sig bakom att hela folkets värnkraft skulle uttas samt förtydliga ”vad jag sagt om flygvapnet som vår första försvarslinje därhän att detta icke innebar en förklaring att flygvapnet borde vara huvudvapnet inom försvaret”. Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 20/4 1949, s340

²⁰⁵ Helge Jung, dagbok i avskrift, 19/4 1949

²⁰⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 3/5 1949

Sedan kom en hymn till flyget som första försvarslinje, det vapen som man kunde våga mobilisera utan att oroa folket och som sålunda kunde bereda ett visst skydd. Han talade i ett, så att jag icke tyckte det var klokt att avbryta och sticka hål på dumheterna. Han hade följt ÖB och Swedlund som båda hade velat öka flyget, och Nordenskiöld hade gjort en alldeles briljant och övertygande föredragning. Det var en intressant nyhet!²⁰⁷

4.

Proposition 197 av den 1 april 1949 föreslog att ytterligare tre av tio svenska jaktflottiljer vid svenska flygvapnet byggs ut med 50%, dvs att de fick 50% fler flygplan, från 60 till 90 stycken jaktplan vardera.²⁰⁸

Förslaget till beslut som framlades sades inledningsvis i propositionstexten vara en följd av det förslag flygvapenchefen lagt fram i den utredning han inlämnat 30 oktober 1948, beställd av regeringen den 30 juni samma år i samband med 1948 års försvarsbeslut och de flygvapensatsningar som där gjordes.

I den 25 sidiga proposition 197 upptas en och en halv sida av statsministerns framläggande av en ny försvarsutredning, till vilken det skall återkommas. Tretton sidor är utdrag ur flygvapenchefens utredning, fem sidor är remissyttranden över densamma och ungefär tre sidor är försvarsministerns motivering till propositionens förslag. Där framkommer att givet att de reala försvarsargumenten accepterades, så var det nödvändigt att besluta om en utbyggnad, en förstärkning av, tre jaktflygflottiljer då:

[...] en i stort sett färdigställd jaktplanstyp tillföres ytterligare ett antal plan, samt att beställning nu omedelbart måste ske av erforderligt antal flygplan av denna typ. Denna är nämligen enligt flygindustriens konstruktions- och tillverkningsprogram avsedd att tillverkas under åren 1950–1954 för att sedan lämna plats för en nyare konstruktion. Om avgörandet beträffande antalet flygplan nu ställdes på framtiden, skulle detta innebära att en utökning av antalet svensktillverkade flygplan under de närmaste åren över huvud taget icke bleve möjlig eller att tillverkningsprogrammet förskötes till förfång för den fortsatta produktionen i vårt land av fullt moderna stridsflygplan.²⁰⁹

Det var alltså tillverkningsprogrammet hos flygplansindustrin som gjorde det nödvändigt att snarast fatta beslut om en utbyggnad av flygvapnet, enligt försvarsministern. Ett par meningar dessförinnan hade han hävdad att det var svårt att ta ett dylikt beslut innan man hittat andra områden inom försvaret att spara på. Sedan kommer argument om att det skulle vara relativt enkelt att ändra sig och mer eller mindre backa från det föreslagna beslutet då ”den föreslagna flygvapenorganisationen har stor elasticitet”.²¹⁰ Ett annat argument som fram-

²⁰⁷ Ehrensvärd, Carl August, 28/4 1949, *Dagboksanteckningar 1938-1957*, sid 312-13

²⁰⁸ Proposition 1949:197, sid 1 i Riksdagens protokoll. Bihang. Samling 1. Prop. 184-199. 1949/15

²⁰⁹ Proposition 1949:197, sid 23

²¹⁰ Proposition 1949:197, sid 23

skymtar för att göra propositionens förslag mer lättsmält var att det i jämförelse med chefen för flygvapnets förslag rörde sig om en relativt modest utbyggnad.

Flygvapenchefen ville i sitt förslag i utredningen från den 30 oktober 1948 att alla de återstående sju av de totalt tio jaktflottiljerna skulle förstärkas med 50% fler plan, dessutom skulle ytterligare en attackflottilj omvandlas till en nattjaktflottilj. För att kompensera bortfallet av attackflottiljen föreslogs dessutom att två av de resterande attackflottiljerna borde förstärkas med 50%.²¹¹ Flygvapenchefen ansåg att hans förslag föll tillbaka på det principbeslut som 1948 års riksdag kan sägas ha fattat, vilket tidigare omtalats, när de i samband med det årets försvarsbeslut uttalat:

[...] av Kungl. Maj:t framlagt förslag att inom flottiljorganisationens ram, så snart ske kan, med 50% förstärka de tio dagjaktflottiljer, som skola ingå i flygvapnets organisation, i princip läggas till grund för en successiv förstärkning av dagjaktflyget.²¹²

Vid regeringsbeslutet den 4 mars 1948, som föregick men inkluderades i 1948 års försvarsbeslut, nöjde man sig, som tidigare nämnts, att från riksdag och regeringens sida förstärka tre flottiljer. Motiveringen var att det inte var nödvändigt att förstärka fler flottiljer just då, då tre räckte för att ”trygga” de närmast förestående materielleveranserna och även personalrekryteringen. I oktober 1948 ansåg flygvapenchefen att det vore lämpligt att förstärka de resterande sju flottiljerna.

Flygvapenchefens argumentering i oktober 1948 för att den fortsatta utbyggnaden av flygvapnet och då jaktflyget, vilken även återgavs i proposition 197, var på ett övergripande plan att utvecklingstendensen för det nutida kriget gått i den riktningen. Något han har hävdad redan i remissbetänkandet över 1945 års försvarskommittés betänkande. I oktober 1948 menade han sig ha styrkts än mer i sin övertygelse efter att ha betraktat händelseutvecklingen hos stormakterna under det gångna halvåret.

Det kan även konstateras att i proposition 197s framställning framfördes uppfattningen att några ökade satsningar på organisationen inte behövde göras till följd av de föreslagna förstärkningarna. För de byggnadsarbeten som med stor sannolikhet kunde komma att behöva genomföras saknades konkreta siffror och förslag vid den tidpunkten. Möjligen skulle det kunna varit taktik bakom att kostnader för annat än flygplan tonades ned.

*

Samtidigt med propositionen om flygvapenförstärkningen, i själva propositionstexten, tillsatte statsminister Erlander en ny försvarskommitté under överståthållaren och tidigare statsrådet Torsten Nothins ledning. Som framkommit

²¹¹ KrA, Försvarsstaben, Arméavd., övriga handlingar efter ämne, nr 37, 1948, *Chefen för flygvapnets utredning ang fortsatt förstärkning av jaktflyget*, Del I, (Hemlig bilaga till CFV nr885/1948), sid 5-7

²¹² Proposition 1949:197, sid 2 i Riksdagens protokoll. Bihang. Samling 1. Prop. 184-199. 1949/15

ovan så menade Erlander att han kände sig tvungen att tillsätta kommittén med hänsyn till den förväntade reaktionen hos partiopinionen i hans eget parti, vilken befarades vara kritisk till ökade försvarssatsningar.

Tanken med kommittén var uttalat att se om det gick att spara någon annanstans i försvaret nu när satsningar på flygvapnet ägde rum. Däremot kan man göra uttolkningar om andra möjliga utfall, vilka kan ha varit anteciperade. Om det inte skulle gå att hitta bra besparingsmöjligheter, så skulle det dock visa sig först efter att kommittén vänt på en del stenar. Utredningen skulle dessutom troligtvis dra ut en del i tid och under den tiden skulle inte regeringen behöva befatta sig alltför mycket med försvarsfrågan, varken internt inom partiet eller i förhållande till andra partier eller opinioner i landet. Även ett resultat som indikerade att det inte gick att spara skulle visa på regeringens goda avsikt att anstränga sig och försöka åstadkomma besparingar.

Det fanns ett par märkligheter med hela utredningen, som i viss mån även sammanföll. I själva förutsättningarna för, i direktiven till, utredningen slogs det först fast att flygvapnet nu skulle förstärkas. Något som framställdes som en konsekvens av den ”modernisering och förnyelse av försvaret” som pågick, där det gällde att dra nytta av ”teknikens medel” för att få ”största möjliga försvarsverkan (...) inom ramen för våra begränsade ekonomiska resurser”. Erlander uttalade därefter att ”jag ansluter mig till tanken om en utökning av flygvapnet” men att de kostnadsökningar som uppstod måste kunna ”motvägas genom utgiftsminskningar på andra punkter”. Med det avsågs andra kostnader inom försvaret, då statsministern utgick ”ifrån att försvarets kostnader icke böra få på längre sikt nämnvärt överskrida deras nuvarande andel av nationalinkomsten”. Därefter hänsköts den ”avvägning mellan olika stridsmedel och den omprövning av det med det totala försvaret sammanhängande problemet i övrigt” till ”särskilda utredningsmän”, dvs till det som skulle komma att bli Nothins försvarskommitté.²¹³ Närmast på samma gång skulle alltså flygvapnet förstärkas och en omprövning av avvägningen mellan vapenslagen ske. Utgångspunkten för denna avvägning var med andra ord just att flygvapnet skulle ges en större roll. Det förhållande att omprövningen inte var förutsättningslös men ändå skulle göras var något som, förutom ÖB:s ifrågasättande vid mötet med Erlander på Rosenbads grill ovan, även blev föremål för viss debatt och ett visst ifrågasättande i riksdagen.

En andra underlighet var valet av ordförande till kommittén, Torsten Nothin, vilken tillsammans med de andra ledamöterna presenteras i samband med att kommittén tillkallades den 22 april 1949. Nothin var nämligen fortfarande vid tillsättandet och sedan tio år tillbaka styrelseordförande för Svenska Aeroplan AB, SAAB, tillverkaren av de stridsflygplan proposition 197 skrivits för att införskaffa. Än märkligare var kanske förhållandet att någon diskussion om detta inte kan återfinnas någonstans vid tidpunkten. Kommitténs övriga ledamöter var Olof Andersson (s), Petrus Gränebo (bf), Jarl Hjalmarson (h), Manne Ståhl (fp) och Fridolf Thapper (s). Till kommittén knöts även ett antal militärer som experter. Utredningen uppmanades uttryckligen att inte ägna sig åt organisa-

²¹³ Proposition 1949:197, sid 4

tionsplaner och annat detaljarbete utan mer avge principiella ställningstaganden, då tanken var att kommittén snabbt skulle komma till ett resultat och slutföra arbetet under första halvåret 1950.²¹⁴

Den begränsade riksdagsdebatten som trots allt förekom kring förslaget ägde rum den 21 maj 1949, både i första och andra kammaren. I andrakammaren yttrade sig endast två ledamöter med var sitt inlägg; högerns Martin Skoglund och Hilding Hagberg från Sveriges kommunistiska parti. Något som kan förefalla märkligt, är att innehållet i deras inlägg företer vissa likheter. Skoglund ställde sig förstående till dem som ifrågasatte klokheten i att så hastigt efter 1948 års försvarsbeslut, vilket grundats i 1945 års försvarskommitté, tillsätta en ny utredning, men accepterade den nu när den arbetade. Dock var han oroad av själva avvägningsfrågan och särskilt att den skulle drabba armén, även om sparsamhet var något han stödde. Däremot var sifferexercis runt vad försvaret skulle få kosta något Skoglund avvisade, istället tyckte han att det räckte med att eftersträva en lösning av försvarsproblemet till så låg kostnad som möjligt. Hela idén om avvägning kritiserades också, om än inlindat, vilket för övrigt närmast hela Skoglunds anförande var. Avvägningen sades vara en ”i hög grad teknisk fråga” där det fanns en fara i att hemfalla till ”modeforeställningar” eller bli offer för ”tillspetsad agitation” om vad som ger det bästa försvaret. Skoglund underströk att krigstekniken utvecklades så snabbt att man inte kunde veta vad olika vapenslag kan duga till i framtiden. Han varnade även för faran att flyget kunde bli utslaget på marken samt hyllade armén och såg den ”levande värnkraften” som försvarets största tillgång, även om han sade sig stödja idén om ett större flygvapen.²¹⁵ Hilding Hagberg, som för övrigt satt med i 1945 års försvarskommitté, var inne på liknande linjer men var däremot mer explicit. Hagberg hade tillsammans med partikamrater i motion yrkat avslag på förslaget om flygvapnets förstärkning, främst utifrån motiveringen att det var en ”tokig” och

[...] bakvänd metod att man först beslutar att utbygga en vapengren och sedan tillsätter en utredning med uppgift att avväga försvarskostnaderna mellan de olika vapenslagen och därtill binder denna utredning vid en viss summa, som i detta fall skall röra sig omkring 800 miljoner kronor.²¹⁶

Alltså samma invändning som överbefälhavare Jung framförde till Erlander, och som i viss mån implicit återfanns hos Skoglund; att först borde utredning och avvägning ske och inte beslut om flygvapenutbyggnad. Därefter kom även Hagberg in på kritik av att försöka fixera försvarets kostnader initialt. Men hans kritik tog främst fasta på att den summa som angivits inte stämmer; försvarets kostnad var inte 800 miljoner 1949 utan 1100 miljoner kronor. Något som visats redan förra året vid försvarsbeslutet och i samband därmed framlagd information från organisationskommittén vilken granskat försvarets organisation, uppgifter som dock i stor utsträckning negligerats. Hagberg undrade var-

²¹⁴ Riksdagens protokoll. Bihang. Samling 1. Riksdagsberättelsen 18. sid 76ff. 1950/19

²¹⁵ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 13-14. 1949/5

²¹⁶ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 14. 1949/5

för man skulle ”laborera med siffror som inte hade med den verkliga kostnaden att göra” och försöka ”inbilla det svenska folket och sig själv” att försvaret var billigare än vad det är. Det var ett dyrt försvar men även Hagberg menade att man får finna sig i det ”om man skall hålla ett försvar på en någorlunda modern nivå”.²¹⁷ Även Bertil Ohlin, folkpartiledaren, häpnade vid ett något senare tillfälle, när kommittén väl tillsats, inför samma siffror, då uttalade av Erlander. Ohlin hade via den folkpartistiske kommittéledamoten Ståhl strax innan informerats om de verkliga kostnaderna om 1100 miljoner och tyckte det var underligt att man talade om 800 miljoner.²¹⁸ Hagberg konstaterade även, givet den kännedom han fått genom sin medverkan i 1945 års försvarskommitté, att de besparingar som skulle täcka upp satsningen på flygvapnet endast kunde tas från armén, då ”marinen redan satts på svältkost”. Därpå tog han upp vad han tyckte om själva idén bakom propositionen, utbyggnaden av flygvapnet, samt vad han överhuvudtaget ansåg om flygvapnet.²¹⁹ Hagberg drog sig till minnes tiden i 1945 års försvarskommitté och de uppfattningar han då försökte bilda sig om avvägningsproblematiken mellan vapenslagen. ”Den propaganda, som då dominerade, var flygets propaganda.” konstaterade Hagberg och fortsatte med att påpeka att ”flyget har mycket skickligt folk och mycket entusiastiska företrädare i sin ledning” inte bara i ”toppen utan även i cirklarna omkring toppen”. De arbetade hela tiden för att sprida sin uppfattning om att ”flyget avgör alltihop och att utan flyg är det egentligen ganska meningslöst att bygga upp en försvarsorganisation”, en uppfattning de dock inte lyckades övertyga Hagberg om och som han såg som felaktig.²²⁰ Han gav även exempel på flygvapnets opinionsbildande verksamhet:

Vi fingo i försvarskommittén – och det har ju också riksdagen fått – en PM från flygledningen, däri man gav en massa tabeller för att visa vilken avgörande betydelse som det engelska och det amerikanska flyget hade haft för att tillföra segern över den tyska krigsmakten åt dess motståndare.²²¹

Hagberg ansåg det vara en ”propaganda av mycket ihåligt slag” och han följde ut i en längre redogörelse för krigsförloppet, bland annat att tyskarna trots västmakternas flygbombningar kunde öka sin produktion år efter år, och konkluderade resonemanget med att det snarare var arméerna som avgjorde kriget. Därefter erinrade han om att tyskarna tillverkade 40.000 plan 1944 och att det ändå inte räckte, hur skulle det då gå för Sverige där alla var ense om att flygindustrin inte skulle kunna fortsätta leverera ett enda plan om landet var i krig? Om därtill av militären beräknade förlustsiffror för flyget på 25% i månaden lades till så skulle Sverige inte ha något flygvapen efter 4-6 månader. Dessutom så ”kvaddades redan i det första skedet av [andra världskriget] de mindre och även de medelstora ländernas flygvapen. Hagberg ville i stället slå

²¹⁷ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 15. 1949/5

²¹⁸ Ohlin, Bertil, *Memoarer 1940-51: Socialistisk skördetid kom bort*, (1975), sid 343

²¹⁹ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 14ff. 1949/5

²²⁰ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 15. 1949/5

²²¹ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 15. 1949/5

vakt om armén och ”att man utnyttjar den levande försvarskraften” som inte skulle kunna ”kvaddas av det starkaste flyg i världen” samt erinra om de pågående konflikterna i Grekland och Kina.²²² Därefter gjorde han ett sista utfall mot flyget:

Att bygga ut en försvarsgren, som skall stödja sig på ett fåtal yrkesmilitärer och som har en särpräglad teknisk organisation, beroende av en högkvalitativ industri, och göra detta på bekostnad av en försvarsorganisation, som ska stödja sig på folkets stora massor och kan räkna med geografiska och andra förhållanden som skulle gynna ett försvar, är enligt vår mening alldeles felaktigt.²²³

Lustigt nog gjorde Hagberg efter det litet av helt om och uttryckte en uppskattning för flygvapnet och att han ”vilja icke på något sätt bestrida flygets betydelse”, samt påpekade att det var han, inom FK45, som ”anvisade vägen, hur man kan bygga ut flyget eller genomföra besparingar med bevarande av antalet flygplan genom beskärning av organisationen”. Avslutningsvis påpekades att det var överskattningen av flyget och inte flyget i sig Hagberg sade sig misstro. Några repliker på Hagbergs inlägg gjordes inte utan man gick direkt till omröstning.²²⁴

Hilding Hagbergs kritik mot flygvapenförstärkningarna och kritiska redogörelse för flygvapnets agerande var något sällsynt. En kritik av flygvapnets anspråk, agerande och opinionsbildning skymtar även fram i överbefälhavare Helge Jungs dagbok.²²⁵

I statsutskottet hade den största delen av det parlamentariska underlaget i form av socialdemokrati, folkparti och höger enat sig om att huvudsakligen gå på proposition 197s linje men hade i sitt utlåtande skrivit ihop sig om formuleringar som något bättre och mindre motsägelsefullt motiverade flygvapenförstärkningen. De inlägg som gjordes i första kammaren av Högerns Fritjof Domö, socialdemokraternas Rickard Lindström och folkpartiets Elon Andersson var till sitt innehåll därför relativt lika, samt hade vissa helt överensstämmande formuleringar. Även högerns Martin Skoglund i andra kammaren, vars inlägg presenterats ovan, skulle kunna inräknas bland dem. Bondeförbundet, med Erik von Heland i första kammaren och Gunnar Hedlund i andra kammaren, lämnade däremot in likalydande motioner i de bägge kamrarna vilka gick på linjen att helt stödja flygvapenchefens förslag om att förstärka samtliga resterande sju flottiljer. Troligt är att det var den mycket flygvapenentusiastiske von Heland som låg bakom. Riksdagen gick föga förvånande på propositionens och statsutskottets linje.²²⁶

²²² Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 16f. 1949/5

²²³ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 17. 1949/5

²²⁴ Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 19:12d, 21 maj 1949, sid 17-18. 1949/5

²²⁵ Se exempelvis Helge Jung, dagbok i avskrift, 19/4, 3/5 och 28/5 1949

²²⁶ Riksdagens protokoll., Första kammaren, 19:7d, 21 maj 1949, sid 7ff. 1949/5

5.

Trots att regeringen föreslog en fortsatt förstärkning av tre jaktflottiljer i proposition 197 under april yrkade flygvapnet, flygförvaltningen och framförallt flygvapenchef Nordenskiöld redan i juni på att också de resterande fyra jaktflottiljerna omgående skulle byggas ut. Det sker i vad som rubricerats som "Chefen för flygvapnets militärorganisatoriska underlag beträffande flygvapnets driftsbudget 1950/51". Som huvudargument framfördes att den svenska flygindustrin borde ges "möjligheter att i tid förbereda den härför erforderliga leveranstakten". Själva förstärkningen behövde dock inte genomföras direkt utan flygvapenchefen hade tänkt att budgetåren 1952/53 och 1953/54 var lämpliga men att beslut borde fattas nu. Man insåg från flygets sida att förslaget kanske skulle kunna uppfattas föregripa "den pågående försvarsutredningen" och därför kanske inte skulle kunna "föreläggas 1950 års riksdag", men man menade att det ju fanns en hel del "elasticitet i den föreslagna förstärkningen". Om det ändå inte gick att fatta beslut borde riksdag och regering vidta åtgärder för att "trygga den erforderliga leveransen av flygmateriel". "Detta skulle icke föregripa resultatet av nu pågående försvarsutredning."²²⁷ I augusti förtydligar flygförvaltningen sitt önskemål ännu litet mer i samband med skrivelsen till regeringen med anskaffnings- och bemyndigandeplaner. Av total 80,2 miljoner för de 120 ytterligare planen Saab typ 29 begärs ett beställningsbemyndigande om 60 miljoner för budgetåret 1950/51. Därtill meddelas att tillverkningskostnaderna för typ 29 kommer att bli högre än beräknat. Kostnaderna i tidigare anskaffningsplaner var dock "baserade på de beräkningar, som utförts av 1945 års försvarskommitté" och då fanns inga erfarenheter av "tillverkningskostnader för reaktionsdrivna flygplan med prestanda inom ljudhastighetsområdet". Det fordrade dock inga extrapengar vid tidpunkten då leveransförseningarna gjorde att det som levererades ändå höll sig inom årskvoterna för anslag.²²⁸ Påstötningen om de fyra sista flottiljerna har en viss karaktär av försöksballong; kanske skulle det gå, eller kanske inte. Sättet att förklara och behandla ökade tillverkningskostnader är också skickligt; det meddelas nästan i förbigående, problemet behöver inte lösas nu utan löser sig närmast av sig själv genom att kostnaderna smetas ut över tiden och därtill är felet till den uppkomna situationen någon annans. I det här fallet den parlamentariska försvarskommitté vars verksamhet avslutades för två år sedan.

Under 1949 började man från flygförvaltningens sida att utarbeta planerna på en ersättare till J29. Detta samtidigt som serietillverkningen av det planet knappt påbörjats, vilket dock var nödvändigt om man ville ha en ersättare klar i tid. Det plan man nu önskade sig var en så kallad interceptor, ett plan som skulle kunna nå betydligt högre farter för att kunna söka upp, jaga ifatt och

²²⁷ K1A, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1949, MEH 852:4, Chefen för Flygvapnet, "Inledning till CFV militärorganisatoriska underlag beträffande flygvapnets driftsbudget 1950/51"

²²⁸ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 196/1949, FF till Konungen, 19 augusti 1949, (MEH 852:9), "Flygförvaltningen angående redogörelser för anslaget till anskaffning av flygmateriel mm för budgetåret 1950-51."

angripa fientliga luftstridskrafter på hög höjd. En första specifikation lämnades till Saab i augusti 1949 vari det omtalades att planet just skulle kunna anfalla bombplan som ”flyger strax under ljusets hastighet” på hög höjd, vilket krävde ”överljudsfart” hos planet, ca Mach 1,5. det skulle även kunna flyga i underljudsfart på 15.000 meters höjd, starta och landa på befintliga landningsbanor och det skulle framdrivas med en ”svenskprojekterad motor typ Glan” på 50kN med efterbrännkammare.²²⁹ Flygförvaltningen skickade den 6 oktober över en utredning ”rörande aerodynamiska problemställningar inför flygplan typ 1200” vilken var tänkt att fungera som diskussionsunderlag vid en ”konferens för fastställandet av nödvändigt program för framtagande av ifrågasvarande flygplanstyp”.²³⁰ En typ som sedermera kom att bli Saab 35 *Draken*. Vägen dit skall emellertid inte behandlas vidare inom denna studies ram.

6.

Torsten Nothin var 64 år gammal när han i april 1949 skulle leda den nya försvarsutredningen. Hans ålder och frågan om han skulle orka med uppdraget figurerade en del både inför och efter tillsättningen, och Nothin uppstår över huvud taget ett oproportionerligt stort utrymme i Tage Erlanders dagbok vid tiden.²³¹ Det var Nothin själv som tog initiativet till en ny utredning i försvarsfrågan, särskilt om det så kallade *avvägningsproblemet* det vill säga försvarsgrenarnas storlek i förhållande till varandra. Det skedde vid ett kort möte med Erlander fredagen den 17 mars.²³² Nothin var allmänt högt respekterad i olika läger i samhället, både inom socialdemokratin men även inom borgerligheten, näringslivet och militären. Han hade under de första efterkrigsåren lett utredningar om det frivilliga försvaret och om Stockholms försvar, vilket han gjort energiskt samt själv utvecklat en stor entusiasm för sina undersökningsobjekt och kommit att betona dessas vikt. Inför tillsättandet av honom i den nya utredningen hade Sköld uttryckt vissa tvivel på Nothins förmåga att ”mot sin egen uppfattning, driven allenast av lojalitet mot regeringen nå ett rimligt resultat”.²³³ Vad menade Sköld med sitt uttalande? En tolkning är att Nothin som Saabordförande lutade alltför mycket åt flyget, en annan är att han var för mycket försvarsanhängare. Det går också att uttyda som att han skulle kunna tänkas fastna i vissa, om inte detaljer så specifika delar av försvarsfrågan, eller att han via ett väl fritt tänkande skulle komma att ifrågasätta för mycket. Eventuellt komma fram med en allt för fantastisk lösning. Erlander meddelade sin dagbok att han ”innerst inne” delade Skölds uppfattning men att han trodde att Nothin ”kommer att göra sitt yttersta för att göra landet, försvaret, regeringen

²²⁹ Bratt, Erik, ”J35 Draken”, i *Draken 50 år – en antologi*, (2005), s 25

²³⁰ KrA, Flygförvaltningen, Hemliga arkivet, Materielavdelningen, F1, 1949, MFH 101:13, FF till Saab, 6 oktober 1949, ”Flygplan typ 1200, aerodynamiska utredningar”

²³¹ Se exempelvis Tage Erlander, *Dagböcker 1945-1949*, 4/4, 8/4, 16/4 och 18/4 1949

²³² Tage Erlander, *Dagböcker 1945-1949*, 18/3 1949, s330

²³³ I Tage Erlander, *Dagböcker 1945-1949*, 4/4 1949. Mellan den 30/3 och 4/5 1949 är det ett hopp i Per Edvin Skölds dagbok, där inga anteckningar finns. År 1949 är dagboken delvis relativt sporadiskt förd.

och kanske mig personligen en sista tjänst”. Det som fick statsministern att tippa över åt att låta Nothin leda en kommitté uttryckte han koncist i fråga-svar form, något som också tycks vara huvudmotivet bakom utredningen: ”å andra sidan, hur går det om vi inte gör detta försök? Det blir en uppslitande försvarsstrid, vars utgång vi inte kan veta något om.”²³⁴

Den socialdemokratiska tidskriften *Tiden* tog upp försvarsutredningen osignerat på en och en halv sida och försvarade densamma. Artikeln såg sig tvungen att kommentera att det bara gått ett drygt år sedan den förra utredningen men menade att försvarsutredningars styrka var att nya ögon med ”frisk reformiver” såg på försvaret. Tidenartikeln menade vidare att det var inom militärledningen som utredningar var minst populära och att utredningen den här gången ”tillkommit i samband med ett ställningstagande i fråga om flygvapnets förstärkning har kanske inte ökat entusiasmen där”. Ett förhållande *Tiden* menade har ”avspeglats i högerpressen”, som tidskriften alltså kopplar samman med militärledningen. Nothin prisas dock, det konstateras även att han ”åtnjuter allmän goodwill som en hållfast försvarsvän”, och det ser ut som han tagit utredningen förbi presskriverier och givit den en ”klar kurs framåt”.²³⁵ Märkligt är det emellertid att det gick att tillsätta någon som under en längre tid varit styrelseordförande hos en av landets ledande försvarsindustrier i spetsen för en statlig försvarsutredning. Än märkligare är att det förhållandet inte ifrågasattes.

Försvarsledningen var relativt nöjd med Torsten Nothin som ordförande för en ny försvarsutredning. ÖB Helge Jung ringde Nothin den 10 april och uttryckte sin glädje över att han velat åta sig uppdraget. Nothin passade vid samtalet även på att meddela att han ställt upp som villkor att hela regeringen skulle vara enig om honom och att han därtill inte ville ha något betalt för arbetet. Vidare uttryckte han sin önskan om ett gott informellt samarbete med försvarsledningen.²³⁶ Det sistnämnda, om förtroende och samarbete tog Nothin upp återkommande med ett antal ledande militärer, så mycket att det hela nästan blev en smula komiskt. När Jung träffade Nothin den 22 april framkom det på tal om Erlander att Nothin ”i förtroende” hade en överenskommelse med denne om att om det inte gick att få till ett bra försvar för den summa som direktiven angav så skulle Nothin istället anmäla det för regeringen som då, trodde han, skulle agera i enlighet härmed.²³⁷

När det nu blev en ny försvarsutredning var risken stor att de olika vapenslagen återigen formerade sina positioner och började bedriva kampanj för sin sak mot de andra. För att förhindra detta, eller i varje fall mildra verkningarna av detsamma, ville överbefälhavaren försöka prata ihop försvarsgrenscheferna om miniminivåer för respektive vapenslag. Hans närmast förtrogna av dessa, arméchefen och tidigare försvarsstabschefen Ehrensvärd, undrade om det gick att lita på flygvapenchef Nordenskiöld om en uppgörelse kom till stånd.²³⁸ Nordenskiöld själv visade sig ett par dagar senare ha idéer om försvarets utveckling

²³⁴ Tage Erlander, Dagböcker 1945-1949, 4/4 1949, s337

²³⁵ *Tiden*, nr 5 1949, ”Försvarsutredningarna”, s360f

²³⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift, 10/4 1949

²³⁷ Helge Jung, dagbok i avskrift, 22/4 1949

²³⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift, 27/4 1949

och utformning där flygvapnet intog en central roll: ”starkare flyg, robotvapen i befästningar, elitförband ur armén, minskning av flottan, ökning av kustart. (robotvapen)”. Det var något av ett alternativ till hela försvarets utformning som presenterades således. Flygvapenchefens tankar uppfattades omedelbart som ett huvudbry av ÖB Jung.²³⁹

Då Nothin inte var överdrivet besparingsinriktad, utan mer inriktad mot att relativt förutsättningslöst få ett bra försvar till stånd, kom olika farhågor om skarpa motsättningar delvis på skam. Från början tycks Nothin haft en del egna uppfattningar om försvaret och försvarsutredningen. Om utredningen tänkte han sig att den kunde slutföras relativt snabbt. När det gällde försvaret omhulade Nothin, möjligen sedan tidigare utredningsuppdrag, det frivilliga försvaret, det vill säga hemvärn och annat, vilket han tänkte kanske skulle kunna bli till en slags fjärde försvarsgren.²⁴⁰ Vid den reguljära armén skulle fokus läggas på att få fram elittrupper. Mot slutet av maj hade hemvärnstanken hos Nothin utvecklats till att gå in för en ”underjordisk rörelses förberedande”, dvs gerillakrigföring, och han ska ha haft med sig statsminister Erlander och inrikesminister Mossberg på planerna.²⁴¹ I samband med svenska flaggans dag firandet den 6 juni hölls middag på Hasselbacken där Helge Jung fick tillfälle till ett längre samtal med Torsten Nothin. Det framkom då att Nothin nu bildat sig en mer utförlig uppfattning om det svenska försvaret och kommit fram till att armén var dess mest väsentliga beståndsdel. Tanken på en slags elitförband kvarstod dock så till vida att han ville sätta upp starkare och snabbare arméförband med 15 månaders värnplikt och låta resterande värnpliktiga, som skulle vara den mindre delen, göra en kortare tjänstgöring. Vid flottan skulle besparingar och nedskärningar genomföras, bla ansåg han att kryssarna var onödiga. Flottan skulle baseras på mindre fartyg; motortorpedbåtar och u-båtar. När det gällde flygvapnet undrade Nothin om hur det egentligen var med ammunitionsbrist och bristen på berggrum. Jung svarade att det var viktigt att snabbt öka krigsberedskapen i dessa båda avseenden och noterar därefter att ”Nothin föreföll klar med att flyget icke förrän så skett kunde tänka någon ytterligare utbyggnad”. Jung tog även upp att han ansåg att en förutsättningslös utredning borde göras av fördelningen av anslagen mellan försvarsgrenarna. Som han såg det var sannolikt flyget ”för rikligt försett, flottan lagom och armén under alla förhållanden styvmoderligt behandlat”. Försvaret skulle få en ökad effektivitet med en bättre balansering. Knappast onaturliga synpunkter från en överbefälhavare med armébakgrund och alltjämt starka kopplingar till sitt gamla vapenslag. Däremot kan man fråga sig om inte Torsten Nothin som en effektiv politisk aktör mycket medvetet strök Helge Jung medhårs, då närmast allt han sa var ”manna för måns”. I så fall avslöjar samtalet mindre av Nothins intentioner.²⁴²

*

²³⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 29/4 1949

²⁴⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, 2/5 1949

²⁴¹ Helge Jung, dagbok i avskrift, 31/5 1949

²⁴² Helge Jung, dagbok i avskrift, 6/6 1949

Under andra halvan av 1949 var försvarsfrågan hemmahörig huvudsakligen i Nothins försvarskommitté och mycket litet pockande i samhällsdebatten, vilket kanske inte är särskilt förvånande med tanke på att kommittén just påbörjat sitt arbete strax innan sommaren. En annan trolig bidragande faktor var det relativa lugn som hägrade på den internationella scenen, om än ett allt mer spänt lugn. Sovjetunionen genomförde sitt första atombombstest den 29 augusti och bekräftade därmed att de hade tillgång till kärnvapen. Början till terrorbalansen var lagd. Den 7 september hade förbundsrepubliken Tyskland bildats och exakt en månad senare utropades den tyska demokratiska republiken, DDR. Ännu en folkrepublik hade tillkommit däremellan genom att det kommunistiska Kinas tillblivelse 1 oktober.

Hela utgångspunkten för Nothins försvarskommitté var, så som tidigare ovan berörts, att givet att ökade satsningar på flygvapnet skulle genomföras hur kunde en avvägning mellan olika delar av försvaret se ut för att inte nämnvärt öka försvarets kostnadsram. Det var därför inte underligt att tankarna hos åtminstone Nothin i början av hösten var att söka efter vissa besparingsmöjligheter hos de andra vapenslagen. Det fanns dessutom fortfarande kvar diskussioner i frågor som förekommit i 1945 års försvarskommitté, bland annat frågan om förekomsten av en överbefälhavare i fredstid. De andra vapenslagen, och inte minst den armétunga försvarsledningen med försvarsstab och ÖB i spetsen, fortsatte att verka för att den bestående ordningen inte skulle rubbas alltför mycket. Nothin fick fortlöpande en massa informationer för att, om inte direkt motverka flyget, så i varje fall ställa satsningar på flygvapnet i fråga. Bland annat påtalades risker och uttalades farhågor för att flygstridskrafter i hög utsträckning skulle kunna bli utslagna på marken,²⁴³ och utsagor om att flyget var "överreklamerat"²⁴⁴ nöttes in. Att ett dylikt kommittéarbete där besparingar och avvägning stod på agendan ledde till strider mellan försvarsgrenarna om resurser är inte förvånande.

Torsten Nothin tog dock intryck av militärledningens idoga påverkansarbete och såg allt mindre möjligheter till besparingar på armén. När Tage Erlander träffade honom i mitten av juli 1949 var statsministerns karaktäristik följande:

Pinsamt var det att Nothin som jag träffade i Kiruna blivit fullkomligt kullpratad av militärerna. Ingenting fanns kvar av hans tidigare frejdiga radikalism. Armén viktigast, ingen kategoriklyvning, hela folkets värnkraft etc.²⁴⁵

Redan i augusti hade Nothin och hans kommitté insett att utredningen skulle komma att dra ut på tiden och tänkte sig därför att slå av på takten. I november ansåg sig kommittén ha något svårt att finna lämpliga sparobjekt. Nothin begärde då hjälp från militären med besparingar och därtill hade både han själv och de övriga socialdemokratiska ledamöterna av kommittén sex möten med statsministern och andra statsråd för att överlägga om och vinna gehör för stör-

²⁴³ Se exempelvis Helge Jungs dagbok i avskrift 8/9 1949 om Gustaf Reutersvärd

²⁴⁴ Se exempelvis Helge Jung, dagbok i avskrift, 13/8 1949

²⁴⁵ Tage Erlander Dagböcker 15/7 1949

re försvarsutgifter. De socialdemokratiska medlemmarna av utredningen Fridolf Thapper och Olof Andersson diskuterade summan 1300 miljoner med Tage Erlander den 22 november, men ett sådant belopp avvisades bestämt av denne.²⁴⁶ De 900 miljoner som direktiven till utredningen utpekade,²⁴⁷ beskrivs som närmast omöjligt, i bemärkelsen otillräckligt litet av Nothin i samtal med statsministern dagen efter. Erlander gick då motvilligt med på undersökningar om ett försvar för 1050 miljoner om året inklusive pensionskostnader.²⁴⁸ Torsten Nothin återger i sina memoarer utdrag ur en PM från den 3 december 1949 som behandlar just problematiken kring vilka de faktiska försvarskostnaderna var. Nothin ska ”upprepade gånger uppsökt statsministern och hållt honom à jour med arbetets gång” och då det blev ”uppenbart” att de verkliga kostnaderna för nuvarande försvarsorganisation ”avsevärt översteg de summor, med vilka man tidigare räknat, var detta en överraskning för statsministern, som tydligen icke hållits underrättad av försvarsministern.”. Nothin informerade Erlander om så exakta siffror som möjligt den 1 december och uppmanade honom att nå en ”samförståndslösning” med de andra partiledarna. Inom kommittén hade en vilja att hålla försvarsfrågan utanför partimöten framgått. Nothin påminde även om att han åtagit sig kommittéuppgiften utifrån antagandet att ”nuvarande kostnaderna för försvaret vore ungefär riktigt avvägda efter organisationens storlek” vilket inte var fallet, varför han inte kunde föreslå särskilt stora besparingar. Om det skulle fordras skulle han begära att bli ”löst från uppdraget”. Erlander borde även byta ut försvarsministern då dennes ”rädsla att taga törnar och att ge klara besked samt hans försök att genom tillfälliga eftergifter undvika svårigheter” var det som skapat oklarhet kring försvarets ekonomi och givit upphov till problem.²⁴⁹

I stridandet mellan vapenslagen var det inte enbart Nothin, försvarskommittén, försvarsdepartementet, statsmakten i övrigt, regeringen och den allmänna opinionen via pressen som var målgrupper. Även andra organisationer och specifika grupper i samhället bearbetades. I flygvapnets fall så skall flygvapenchef Nordenskiöld ha bearbetat en industriell sammanslutning för att få den att uttala sig för att just flygvapnet skulle byggas ut. Ett argument ska ha varit att industrin genom arméns minskning skulle få ökad tillgång på arbetskraft.²⁵⁰ Flygvapnet hade också överhanden redan genom Nothins kommittés tillsättande och dess direktiv, något som gjorde att än större planer tog form hos vapenslaget, till vilka det skall återkommas.

Under november 1949 seglade moln upp på himlen som i någon mån var hotande för försvaret och vilka tydligt berörde flygvapnet, nämligen återigen hot om leveransstopp av brittisk radarmateriel. Detta trots att beställningar var lagda och delvis redan betalda. Tolkningarna hos den svenska regeringen gick ut på att detta hade samband med Atlantpaktiskussionerna, att uteblivna le-

²⁴⁶ Tage Erlander Dagböcker 22/11 1949

²⁴⁷ Först var det 800 miljoner om året som gällde, vilket var desamma som antogs i 1948 års försvarsbeslut, som sedan höjts till 900 miljoner. Se Tage Erlander, Dagböcker, 2/11 1949.

²⁴⁸ Tage Erlander Dagböcker 23/11 1949

²⁴⁹ Nothin, Torsten, *Hågkomster*, (1966), s 310f

²⁵⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift, 1949

veranser eventuellt skulle vara ett sätt att försöka påverka Sverige att gå med. Däremot trodde man att västmakterna, och främst USA, rimligen förr eller senare skulle komma till insikten att den skandinaviska halvön närmast var omöjlig att försvara utan Sverige. Som Erlander såg det skulle den insikten antingen komma att leda till försök att än hårdare tvinga in Sverige i NATO eller att ge Norge och Danmark en särställning och återstarta idén om ett skandinaviskt försvarsförbund. Erlander kunde dock inte låta bli att oroas av leveransstoppet. Elva dagar senare, den 24 november, erhöll dock statsministern meddelande via försvarsministern att svenska Londonambassadören Hägglöf genom att direkt vända sig till utrikesminister Bevin fått löften om att leveranserna skulle fullföljas. Ytterligare några dagar senare, den 28:e, meddelade även förre statsrådet Axel Gjöres som i London träffat brittiske försvarsministern Alexander att denne meddelat att alla de svenska materielbeställningarna skulle komma att beviljas då han själv tagit hand om dem, men att även han varit ”djupt ledsen” över att Sverige inte anslutit sig till Atlantpakten.²⁵¹

7.

Ernst Wigforss avgick som finansminister den 30 juni 1949, planerat sedan lång tid tillbaka, och efterträddes av David Hall riksdagsman från Västmanland vilken tillträdde ämbetet dagen efter. Hall kom emellertid att bli en av de mest kortvariga finansministrar Sverige någonsin haft. I Västerås där Hall hade sin hemvist rådde det motsättningar mellan olika falanger inom det socialdemokratiska partidistriktet och Hall var ett framstående namn på den ena sidan. Under 1949 bröt det ut en öppen strid i samband med en stor revision i landstinget, där Halls falang beskyllde framförallt ett ledande namn hos den andra sidan för korruption. För att komma åt motståndaren i striden och få denne att lämna sina politiska uppdrag skickade Hall brev till densamme vari han menade sig ha konsulterat sina nya kollegor i regeringen, bland annat statsministern, vilka också funnit det bäst att vederbörande avgick. Breven kom till pressens kännedom och hallaffären var ett faktum. Vid ett extrainkallat partistyrelsemöte den 14 oktober 1949 behandlades Halls framtid och flertalet blev eniga om att den nye finansministern blivit en belastning som borde avgå.

Den kandidat statsministern och närmast alla av de övriga statsråden, liksom partistyrelsen, ville se som ny finansminister var en av regeringens absolut mest rutinerade ministrar och socialdemokratins mest erfarna politiker; samordningsminister Per Edvin Sköld. Problemet var bara att denne inte velat bli finansminister redan när Wigforss skulle avgå, och han ville det inte heller nu. Sköld menade vidare att den roll han hade i ministären som samordningsminister var av största vikt och att få andra kunde klara det uppdraget. Alternativerna som Erlander såg det var att antingen ta någon av de yngre i regeringen, Kinna eller Sträng, alternativt släppa in någon ny i regeringen och då någon från LO, främst var Strand i åtanke. Det fanns problem med båda dessa lösningar. Sköld själv redogör för turerna i sin dagbok:

²⁵¹ Tage Erlander Dagböcker 13/11, 24/11 och 28/11 1949

Erlander förde nu samtal med Sträng o. Eriksson. Sträng förklarade sig ha vägt sig själv mot Kinna och ansåg den senare lämpligast som finansminister, hänvisade till honom. Kinna vägrade. Att ingen av dessa ville, inverkade inte på mig. I detta läget skulle de väl inte få ha mer fri vilja än jag. Men en lösning efter dessa linjer möttes givetvis inte med entusiasm i regeringen heller. Detta är för mig inte nog skäl. Men så hade Erlander ett samtal med Strand o. Norrman under tisdag em. Därvid visade det sig, att LO:s ledning var emot både Eriksson och Sträng. Den förre hade i en beredning fällt ett yttrande om jordbrukspolitiken av den innebörd att jordbrukarnas krav fick man av politiska skäl biträda. Detta ansåg man vara uttryck för en olämplig opportunist. Sträng ansåg man överskattad – han ansågs inte ha utvecklat sig till det bättre sedan L.O.-tiden. Själv ansåg sig Strand inte kunna komma i fråga. Han kunde inte lämna ledningen för L.O. undertecknads ringhet fann nåd för påvarna – den ende möjliga kandidaten.²⁵²

Situationen gjorde att Sköld gick med på att ändra sig, men först sedan han fått undersökt vad de andra departementen hade för kommande anslagsäskanden, och fått bekräftelse på att det inte framställdes några nya stora krav från exempelvis socialdepartementet. Onsdagen den 19 oktober meddelade Sköld Erlander att han accepterade att bli ny finansminister. Erlander utbrister dagen efter i sin dagbok att nu var ”den förbannade Hall-affären avklarad”. Han reflekterade vidare och föreföll ändå relativt nöjd över utgången: ”Tänk om vi i våras tagit Sträng eller Kinna till finansminister. Då hade vi sluppit skandalerna, men vi hade inte fått Sköld.”²⁵³

Bytena på finansministerposten kan även sägas ha haft betydelse för försvarsfrågan. Ernst Wigforss hade, såsom har framgått av den tidigare framställningen, inte utmärkt sig för att vara någon försvarsentusiast. Istället hade han sett försvaret som ett möjligt besparingsområde och exempelvis verkat för att tilltagna neddragningar skulle ske i samband med att 1945 års försvarskommitté inledde sitt arbete.

Wigforss tycks ända sedan sekelskiftet 1900 ha hyst starka tvivel på ett militärt försvars effektivitet för ett litet land. Slutsatsen blev ett motstånd mot rustningssatsningar. Själv förnekade han dock att han skulle ha varit en så kallad försvarsnihilist, detta då han kände ”en instinktiv reaktion mot tanken på självuppgivelse inför våld”. Han kom dock att ha goda relationer med mycket försvarskritiska personer, men han valde vid varje vägskäl att ansluta sig till partilinjen när partisprängningar hotade. Vid försvarsrevisionen 1919 som förberedde försvarsbeslutet 1925 intog han en framträdande ställning och verkade för det elastiska försvaret. Även under det fortsatta 1920-talet och stora delar av 30-talet var Wigforss orolig för att försvarsutgifterna skulle undergräva det sociala reformarbetet. När mer försvarspositiva vindar blåste inom socialdemokratin tog han allt mindre del i försvarsdebatten.²⁵⁴

David Hall var en av socialdemokraternas representanter i just 1945 års försvarskommitté och uttalade sig där upprepat för undersökande av avsevärda

²⁵² Per Edvin Sköld, anteckningar, 18/10 1949

²⁵³ Tage Erlander Dagböcker 20/10 1949

²⁵⁴ Johansson, Karl-Axel, (1962)

nedskärningar och avvecklingar. Såsom har framgått ovan i detta kapitel var Hall en av dem som Erlander betraktade som ”notoriskt försvarsljumma”. Den i oktober 1949 tillträdande finansministern, Per Edvin Sköld, var å andra sidan en av de mest försvarsvänliga socialdemokratiska toppolitikerna. Efter sina åtta år som försvarsminister, intäckandes alla krigsåren, var han högt respekterad bland militären. Han var författare till ett antal skrifter i försvarsfrågan, han var den som proaktivt tagit initiativet till 1945 års försvarskommitté med en uttalad ambition att fortsatt slå vakt om ett starkt försvar och därtill hade en av hans söner valt den yrkesmilitära banan. Den sammantagna bilden av Sköld och försvarsfrågan gör att man kan misstänka att han som finansminister skulle komma att bli mindre stram mot försvaret. En bild som kom att bekräftas av Tage Erlanders dagboksanteckningar ett och ett halvt år senare. När han påskdagen 1951 satt ner och grubblade igenom sin regering, statsråd för statsråd, konstaterar han ”Och försvarsutgifterna blir större med Sköld än med någon annan finansminister.”²⁵⁵.

Även riksdagsman Karl Mäler, som var en av de mer prominenta försvarskritiska socialdemokraterna vilken bland annat var den som inledde med att tala emot programrevideringen beträffande försvaret 1944, tvingades hastigt lämna andra kammaren och den mer offentliga politiska scenen 1947 till följd av en skandal. I det fallet var det en sexualskandal.

8. summerande resonemang

Två månader efter att planerna på ett skandinaviskt försvarsförbund lagts ner lade regeringen Erlander fram en proposition om förstärkning av flygvapnet 1 april 1949. De två inträffandena hängde samman, men knappast på något linjärt vis. Sammanbrottet för försvarsförbundsförhandlingarna och grannländernas val av en västallians gav Sverige en något annan säkerhetspolitisk situation, landet stod mer ensamt och blev mer inklämt mellan de framväxande maktblocken. Vissa försvarssatsningar kunde vara ett bra sätt att markera att landet stod fast i sin alliansfria position och tog konsekvenserna av sina val. I samhällsdebatten framfördes sådana krav. Det kan gå att se det som att sammanbrottet öppnade något av ett möjlighetsfönster för försvarssatsningar.

Olika militära satsningar hade varit möjliga. Svaret som valdes, i form av en flygvapensatsning, hade emellertid funnits tillgängligt som alternativ en längre tid. I sin senaste form från oktober-november 1948, i *Chefen för flygvapnets utredning angående fortsatt förstärkning av flygvapnet mm* även kallad ”Flygvapnets 1 november skrivelse”. Flygvapenförstärkningen i form av ett utökat antal flygplan vid jaktflottiljerna hade redan påbörjats genom försvarsbeslutet året innan, då en utbyggnad vid tre flottiljer beslutades. Det var ett alternativ som uppfyllde flertalet kriterier på valbarhet, bland annat var det; välkänt, tekniskt möjligt, fungerade budgetmässigt och acceptabelt för den allmänna opinionen.

Flygsatsningen som försvarssatsning hade flera fördelar; en var att det främst tedde sig som en engångsinvestering i materiel. På så sätt skulle utgiften bara till

²⁵⁵ Tage Erlander Dagböcker 25/3 1951

en mindre del bli en permanent årligt återkommande kostnad, vilket tilltalade kritiker som Wigforss. Framläggandet om förslaget till beslut om flygvapenförstärkningen och tillsättandet av en ny försvarsutredning föregicks även av ett möte Tage Erlander hade med sin riksdagsgrupp. Vid mötet presenterade Erlander en mer elaborerad motivering till flygvapenutbyggnaden, något mycket sällsynt förekommande. Motiveringen tog fasta på flygsatsningen som ett relativt billigt sätt att upprätthålla den höga beredskap det internationella läget krävde. Försvarseffekten skulle visa sig ganska snart, i stort sett samtidigt med planens leverans, enligt tankarna på politiskt håll. Dessutom så skulle inte försvarsberedskap genom fler professionella flygförband i startgrupparna göra allmänheten lika oroad enligt Erlander. Av avgörande betydelse, dessutom ickemilitär sådan, var att Saab behövde beställningen för att hålla uppe beläggningen i produktionen.

Därtill hade flyget en god propagandist eller policyentreprenör i flygvapenchefen. Flygvapnets chef Nordenskiöld tycks ha haft relativt goda kontakter med personer i den socialdemokratiska ledningen och regeringen där han kunde verka för, och få stöd för, sina önskemål. Exempelvis erhöll överbefälhavare Jung i mitten av december 1949 en rapport från försvarsstabschef Swedlund om att ett mindre möte skulle ha hållits med Nordenskiöld, Erlander och statsrådet Sven Andersson närvarande. Försvaret ska ha dryftats och Andersson ska ha framhållit att det inte var fråga om nedskrivningar, besparingar på försvaret, då ”Det är inte det om vi gör några regementen till flygförband.”. Ett uttalande som indikerar att åtminstone Andersson tagit parti för flygvapnet, i varje fall uppfattade den armétunga försvarsstaben det så.²⁵⁶ En pikant sak är att dylika möten inte lämnat några spår i statsministerns dagbok. Det gjorde inte heller det möte Erlander ska ha haft med Nordenskiöld i början av 1949 vilket föregick flygvapenförstärkningen av den 1 april. Nordenskiöld tillstod efter påstötningar och frågor att ett möte ägt rum, men tonade ner dess betydelse. Uppgifter om mötets existens slant emellertid i ett annat sammanhang ur statsminister Erlander.²⁵⁷ Även när det gäller Torsten Nothin utelämnar statsministern återkommande möten med denne i sin dagbok. Nothin omtalade exempelvis mycket detaljerat, i ett brev till Saabs VD Wahrgren 14 maj 1949 beträffande Saabs biltillverkning och diverse importtillstånd, ett möte med statsministern han haft dagarna innan.²⁵⁸ Men inte heller av det mötet går spår att finna i Erlanders mycket utförliga dagböcker. Det är svårt att undgå tolkningen att Erlander varit restriktiv med att dokumentera information om en del känsliga överläggningar, dit tydligen Saabrelaterade ärenden hörde.²⁵⁹

Sätter vi samman de olika processerna och delarna 1949 under Kingdons ramverk så är sammanbrottet för de skandinaviska försvarsförbundsförhandlingarna att se en utveckling i politikströmmen som därtill öppnar ett möjlighetsfönster. Sammanbrottet ger via de åtföljande tidningskriverierna med ens

²⁵⁶ Helge Jungs dagbok i avskrift 13/12 1949

²⁵⁷ Helge Jungs dagbok i avskrift 19/4 1949

²⁵⁸ Wallenbergarkiven, Stockholms Enskilda Bank, Direktionens dossier, Serie II, Svenska Aero-plan AB, Brev från Torsten Nothin till Ragnar Wahrgren 14/5 1949

²⁵⁹ Tage Erlander Dagböcker, passim.

upphov till strömkantringar i stämmingsläget hos opinionen. En oro för vad framtiden ska medföra uppstår och oppositionen börjar resa krav. Förutom den hotbild det skärpta internationella läget skapat så är även Saabs produktionsbeläggning en del i problemströmmen. Och genom flygvapenchefens första novemberskrivelse är flygvapensatsningar ett aktuellt handlingsalternativ för beredskapsförstärkning ur policyströmmen. Det är heller allt annat än orimligt att se de två av ÖB utpekade, flygvapenchef Bengt G Nordenskiöld och överståthållare Torsten Nothin, som policyentreprenörer vilka skulle ha kunnat knyta samman strömmarna och övertyga statsminister Tage Erlander om satsningar på flyget.

Förutom att flygvapenförstärkningen våren 1949 var svaret på flera frågor så uppstod även möjligheten för regeringen att lämna ifrån sig hela försvarsfrågan i samband med beslutet. En ny försvarskommitté tillsattes, med uttalad uppgift att bemästra det negativa att en satsning kostar genom att försöka ta igen kostnaden någon annanstans inom försvaret. För att leda detta något märkliga uppdrag sattes Torsten Nothin, vilken även självt propagerat för utredningens tillkomst. Som förutom att vara ett före detta statsråd även var ordförande i företaget Saab, leverantören av de plan man just beställt. Någon debatt kring det, rimligen uppseendeväckande, förhållandet blev det inte, och överhuvudtaget kom närmast ingen debatt alls till stånd runt hela kommitténs tillsättning. Ytterligare en utgångspunkt för denna hastigt tillsatta kommitté är något märklig; att det i kommitténs direktiv omtalas att kommittén ska försöka se om det är möjligt att bibehålla kostnadsramen för försvaret på 800, senare höjt till 900, miljoner kronor. Det var bara att på den nivån låg inte de faktiska försvarsutgifterna. De tycks redan ha varit på närmare 1100 miljoner kronor årligen, vilket även regeringen, åtminstone försvarsministern och rimligen även statsministern måste ha känt till. man kan fråga sig om förhållandet med de redan förbisprungna utgiftsnivåerna och det bristande erkännandet av desamma var en medveten taktik i förhållande till de mer försvarskritiska inom socialdemokratins partiledning och partiorganisation.

Erlanders motivering av flygvapenförstärkningen i april 1949 till den socialdemokratiska riksdagsgruppen företer likheter med vad USAs president Harry Truman och hans administration närmast samtidigt hade i åtanke när de satade på att bygga upp och samordna den amerikanska flygplansindustrin. Trumanadministrationen ville försäkra sig om landets militära kapacitet i händelse av en konflikt utan att detta skulle få förödande konsekvenser för ekonomin i fredstid. Genom atombomben hade flygets kapacitet och särskilt teorin om strategisk bombning fått ökad betydelse. Samtidigt hade tiden för mobilisering, inte minst industriell mobilisering, minskat i händelse av konflikt. Det blev viktigare med planering redan i fredstid och vad presidenten och hans rådgivare gärna såg var ett närmare samarbete mellan militären och industrin, särskilt flygplansindustrin, och en statlig planering runt produktion och produktionsplanering. Trumanadministrationens agerande i den här riktningen kom därför att verka för uppbyggnaden av ett militärindustriellt komplex i USA. Ett militärindustriellt komplex av det slag som av Ikegami-Andersson karaktäriseras som resursmobiliserande.

Även händelser i politikströmmen av betydelse inträffade i Sverige detta år, bland annat byttes finansminister två gånger. Från den försvarsskeptiske Ernst Wigforss till den likaledes försvarsskeptiske David Hall och därefter till partiveteranen Per Edvin Sköld, som definitivt får betraktas som försvarsvänlig.

1950–1951

1.

Vid årsskiftet 1949-1950 var två tal föremål för intresse i den svenska försvarsdebatten. Det var dels överbefälhavare Helge Jungs tal *Frihetens värde och frihetens värn* i Lund den 25 november 1949 och dels ett internt tal av flygvapenchef Bengt G. Nordenskiöld i Göteborg.

Nordenskiöld lanserade i sitt tal vad som skulle kunna betecknas som ett idéflygvapen, ett flygvapen med en årsbudget om ca 530-550 miljoner kronor, då en hisnande summa som innebar en fördubbling av flygvapnets årliga anslag och mer än halva försvarsbudgeten. Talet och dess bakomliggande tanke sågs inte positivt av den övriga militärledningen. Varken ÖB eller någon annan i försvarsstaben var informerad på förhand och flygvapenchefen kunde inte heller efteråt leverera någon kopia av talet eller koncept för detsamma, trots utställda löften i den riktningen. Stridandet mellan försvarsgrenarna fortsatte.²⁶⁰

Överbefälhavarens lundatal, som väckte stor uppståndelse och blev mycket omdiskuterat i pressen vid tiden, har utförligt analyserats av främst Karl Molin i *Omstridd neutralitet* och Magnus Hjort i *Nationens livsfråga*. I talet framhöll ÖB att det fanns ett latent krigshot pga den internationella spänningen. Alliansfriheten gjorde att Sverige helt skulle tvingas lita till sig själv och det egna försvaret. Landets möjlighet att stå utanför en stormaktskonflikt var relativt liten. Sovjets övertag när det gällde arméstyrkor gjorde att den västeuropeiska kontinenten kunde bli ockuperad, men att västs totala överlägsenhet efter hand skulle visa sig. För svensk del var det farligaste scenariot ett isolerat Sovjetiskt anfall mot landet för att vinna de fördelar ett behärskande av området skulle ge. Sverige skulle i längden aldrig kunna motstå ett sådant angrepp oavsett rustningsnivå, utan krigföringen fick inriktas på att vinna tid tills eventuell hjälp anlände.²⁶¹

Uppståndelsen i pressen blev omedelbar och mycket stor. Främst några saker väckte uppmärksamhet; att ÖB tycktes ha en annan syn än försvarsministern när det gällde krigsrisk och Sveriges möjligheter att hålla sig utanför krig, att endast Sovjet utpekades som en möjlig angripare samt att talet var en kritik av den förda alliansfria och neutrala politiken, om än indirekt. Talet var framarbetat ända sedan september av innersta kretsen kring Jung, vilken var behjälplig vid den sk upplysningsverksamheten, och de var knappast omedvetna om dess uppmärksamhetspotential.²⁶²

²⁶⁰ Se exempelvis Helge Jungs dagbok i avskrift 8/2 och 14/2 1950.

²⁶¹ Hjort, (2004), s118

²⁶² Ibid., s117ff

ÖB:s tal ställde till det för den socialdemokratiska regeringen på långt mer än ett sätt. Erlander konstaterade att talet var formellt oantastligt då Jung omgivit sig med mycken ”dimbildning” i formuleringarna.²⁶³ Det huvudsakliga problemet var istället pressens uttolkningar och reaktion. Utrikesminister Undén menade att omvärlden skulle komma att tro att Sverige påbörjat en omorientering mot väst och att neutraliteten undergrävs i sovjetiska ögon. För statsministern var det främst problem av inrikespolitisk art som föresvävade, och då i mycket att röster inom hans eget parti skulle bli mer kritiska mot militären, vilka de uppfattade angrep socialdemokratin och Sveriges neutrala position. Därmed skulle de även ställa sig kritiska till försvaret och försvarssatsningar, något som gjorde hela försvarsfrågan mer komplicerad för Erlander. Både statsministern och utrikesministern menade att talet motverkade de syften det troligtvis hade; nu tvingades regeringen bli än försiktigare i sina västmaktsrelationer och ge än mer akt på de försvarskritiska socialdemokraternas åsikter.²⁶⁴



Helge Jung håller ett anförande 1949. Den här gången är platsen Lycksele.

²⁶³ Tage Erlander Dagböcker 28/11 1949

²⁶⁴ Hjort, (2004), s120ff

Enligt Hjort var försvarsfrågan ett politikområde bland andra för Erlander, även om det var viktigare än de flesta. Till syvende-og-sidst så hade försvaret att konkurrera med andra utgifter i statsbudgeten. Hjort menar vidare att försvarsledningen däremot uppfattade försvaret och satsningarna därpå som något som objektivt kunde fastställas. Den storm som bröt ut efter talet skulle därigenom kunna ses som något som uppstod relativt oavsiktligt vid mötet mellan två olika normsystem eller verklighetsuppfattningar.²⁶⁵ Jag ställer mig skeptisk till den uttolkningen, som även stämmer dåligt överens med Hjorts presentation i övrigt av ÖB:s och försvarsledningens agerande. Helge Jung visste väl att försvarssatsningar var något som framförhandlades med politiker i ett sammanhang, och där en del av sammanhanget var den allmänna opinionen. Genom att påverka den påverkades också förhandlingen. Belägg för detta går att finna i replikväxlingarna i efterdyningarna till den mer öppna konflikt som ägde rum i december 1950 mellan ÖB och regeringen, och då främst med försvarsministern.²⁶⁶ Det går också att jämföra med Kingdon vilken menar att tal och andra försöksballonger är en normal del av policyutformningen, sedan kan det kanske diskuteras om inte Jungs tal även var ett sätt att försöka flytta upp försvarsfrågan på agendan.

Därtill var även försvarsminister Vougt kritisk till talet utifrån ännu en aspekt; han menade att den mörka bild det uppmålade för Sveriges del riskerade att skapa och underblåsa defaitism. Men det regeringen var mest upprörd över var rimligtvis att en tjänsteman, låt vara en ovanligt betydelsefull sådan, klampade in på vad de uppfattade som sitt och den parlamentariska demokratins område – politikens utformning. Ytterligare ett dilemma var hur regeringen skulle svara på talet. Direkt kritik eller ett direkt avståndstagande skulle leda till att ÖB tvingades avgå, vilket man inte från regeringshåll ville. Statsråden valde ett par olika framkomliga vägar; Erlander och Vougt höll tal där de deklarerade sina ståndpunkter utan omnämnande av Jungs tal, Undén skrev, litet mer intrikat, en anonym ledare i tidskriften *Tiden* där han framförde tydlig kritik men även förde upp frågan på ett principiellt plan om gränserna för tjänstemäns offentliga yttrandefrihet.²⁶⁷

Om man hos den socialdemokratiska regeringen var mindre glad åt talet och dess efterspel var reaktionerna hos militären blandad. Den innersta kretsen kring Jung, vilka var inblandade i talets tillkomst, var närmast lyriska. Däremot var reaktionen hos de andra ledande armé- och försvarsstabsföreträdarna, tillika framtida ÖB-kandidater, mer splittrad. De uppfattade att talet också undergrävde överbefälhavarinstitutionen och försämrade samarbetsmöjligheterna med regeringen.²⁶⁸ Försvarsfrågan år 1950 inleddes således mot bakgrund av en slags konflikt.

²⁶⁵ Ibid., s120

²⁶⁶ Se Helge Jungs dagbok i avskrift 6/12 1950. Jämför Jungs tal om att han känner till andra länder där det finns olika uppfattningar men att det går att komma överens, och Erlander om att ÖB drivit försvarsfrågan så hårt som möjligt. "ÖB klokt – mycket klokt..."

²⁶⁷ Hjort, (2004), s122ff

²⁶⁸ Ibid., s131-133

2.

Som omtalats i avsnittet om 1949 begärde chefen för flygvapnet i en skrivelse redan i juni 1949 att riksdagen skulle fatta beslut om en utbyggnad av de reserterande fyra jaktflottiljerna med femtioprocent. Ett av de främsta argumenten som framfördes var att flygindustrin behövde tid att förbereda leveranstakten. Det visar sig dock att flygvapnet och flygvapenchefen fick avslag på förslaget. I statsverkspropositionen 4 januari 1950 meddelades avslaget med hänvisning till att en utbyggnad vore att föregripa Nothins utredning.²⁶⁹ Statsutskottet, som yttrade sig i frågan mot bakgrund av avslaget, gjorde även en annan anmärkning nämligen att om försvarsutredningen skulle gå på linjen förstärkning, och om även riksdag och regering skulle fatta beslut i sådan riktning, så skulle ”den fortsatta förstärkningen i första hand grunda sig på den inhemska industrien”. Därför borde också ”industriella åtgärder vidtagas i syfte att denna förstärkning kan säkerställas utan fördröjning”.²⁷⁰ Flygvapenchefen fick med andra ord statsutskottet att i varje fall ställa sig bakom det man skulle kunna kalla hans reservyrkande. Det är även noterbart att statsutskottet just pekar ut den svenska flygplansindustrin.

Säkerställandet av leveranser blev också argumentet för ett av de mer drastiska förslag som flygförvaltningen under år 1950 framställer till regeringen.²⁷¹ Saab hade länge dragits med förseningar, närmast varje projekt, ja varje projektetapp hade blivit försenade. Flygförvaltningen började tappa tålamodet med detta, som de i mycket såg som sprunget ur alltför optimistiska initiala utfästelser från bolagets sida men även ur diverse småförsumligheter hos Saab. Företaget å sin sida menade att de fick alltför många och alltför sena direktiv om att vidta förändringar beträffande bland annat konstruktionsdetaljer. Därtill erhöll de även insatsvaror för sent. Dock utpekas i flygförvaltningens skrivelse till regeringen 11 maj 1950 de sista årens svårigheter på den svenska arbetsmarknaden som källan till de leveransförseningar som skett från Saab.²⁷² Flygförvaltningen föreslog i skrivelsen att av de tre typer av flygplan som vid tidpunkten tillverkades hos Saab; jaktplanen Saab 21R och Saab 29 samt det civila passagerarplanet Saab 90 *Scandia*, så skulle två av dem köpas ut och tillverkningen av dessa upphöra vid företaget. Det skulle istället helt kunna koncentrera sig på tillverkningen av den tredje, Saab 29.²⁷³

Den 6 mars 1950 hade Saabs VD Ragnar Wahrgren och bolagets tillträdande VD Tryggve Holm haft ett möte med flygförvaltningens chef Nils Söderberg och

²⁶⁹ Riksdagens protokoll. Bihang. Saml.1. Prop.1 Ink. Utg. HT 1-5., Bilaga 6 till Statsverksprop. 1950, Fjärde huvudtiteln, Försvarsdepartementet, 1950/6, sid 140

²⁷⁰ RA, Försvarsdep., Statsrådsprotokoll, Hemliga arkivet, D nr 183/1950: ”Organisatoriska försättningar för flygförvaltningens medelsäskanden för budgetåret 1951/52” 17/8 1950, sid1

²⁷¹ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 100/1950, FF till Konungen ang. ändrade anskaffningsplaner, 11 maj 1950, MAH 894:5,

²⁷² Ibid.

²⁷³ Enligt Flygförvaltningens chef Nils Söderberg så hade han sökt upp Marcus Wallenberg Jr och föreslagit att Saab skulle lägga ned Scandiatillverkningen. Wallenberg hade utbrustit ”-Är du tokig, så mycket som vi satsat på Scandia.” När Söderberg därefter frågat hur mycket hade svaret blivit 17 miljoner, och då hade han sagt att han tänkte försöka få regeringen med på detta varpå Wallenberg replikerat ”- Ja du kan ju försöka.” Söderberg, (1971), s355f

andra ledande företrädare för förvaltningen för att diskutera leveransläget vid Saab. I februari samma år hade Wahrgren beslutat sig för att försöka återta sin gamla tjänst vid Allmänna Svenska Järnvägsverkstäderna, ASJ. När detta hade visat sig möjligt och tillträde beslutats till 6 maj, hade direktör Holm utsetts till, och accepterat, arbetet som ny VD för Saab från och med 6 maj. Fram till tillträdet skulle han medverka i Saabledningens sysslor.²⁷⁴ Vid mötet den 6 mars konstaterades från flygförvaltningens sida att endast sju stycken flygplan av typ 21R hittills levererats av 120st beställda, vilka alla skulle ha levererats innan 1949 års utgång. Flygplan typ 29:s leveranser hade utlovats påbörjas 1 januari 1951, men det verkade först kunna ske från 1 juni samma år, och då endast om ”personal och utrymme i erforderlig omfattning stå till förfogande”. Flygförvaltningen trodde emellertid att det behövdes vidtagas åtgärder för att åstadkomma detta och lanserade tre alternativ; att tillverkningen av J21R lades ned då den börjar verka försenande på leveranser av J29, att J21R tillverkningen istället vid en sådan tidpunkt förflyttas någon annanstans och alternativ tre, att tillverkningen av Saab 90 Scandia ”inskränkes/nedlägges eller utflyttas”. Det sista alternativet ansågs ”medföra största säkerheten för 29-tillverkningen”, och var kanske det enda av alternativen som gav en ”tillfredsställande lösning”. Därtill var det sannolikt billigast och flygförvaltningen sade sig vara beredda att ge en viss ersättning i händelse av att det förverkligades. Vid Saabs styrelsemöte dagen efter, den 7 mars, togs frågan om företagets leveranskapacitet upp och flygförvaltningens förslag presenterades. Därtill lade VD Wahrgren fram ett annat förslag; nämligen att bygga ut anläggningen i Trollhättan med en ny verkstad för tillverkning av flygplansdelar. Delar som sedan skulle monteras i Linköping. Allt till en kostnad av 4 miljoner kronor. Ett förslag Tryggve Holm inte varit inblandad i.²⁷⁵

Vid diskussionen som följde ställde sig styrelseordförande Torsten Nothin undrande till leveranskapacitetsproblemen, då han vid besök i Linköping i december året innan blivit förespeglad ett mycket mer gynnsamt leveransläge. Beslutet blev att låta bygga ut anläggningen i Trollhättan om regeringen medgav ett snabbt byggnadstillstånd och i övrigt gynnsamma villkor.²⁷⁶ Sedan vidtog ändå förhandlingar mellan Saab och flygförvaltningen utifrån sistnämndas förslag till åtgärder för att förbättra leveranskapaciteten för typ 29. Vid Saabs styrelsemöte den 11 maj kunde nye VD:n, Holm, presentera ett avtalsförslag mellan företaget och förvaltningen. Förslaget innebar en annullering av en flottilj Saab 21R och lämnad prioritet åt Saab 29, vilket också innebar att Scandiatillverkningen upphörde i Sverige. För allt detta ersattes Saab med upp till 20,4 miljoner kronor, varav ”12.5 milj. hänförs till typkostnader för flygplanet Scandia”.²⁷⁷ I

²⁷⁴ Protokoll nr 64 samt nr 65, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 14 februari, respektive den 16 februari, 1950

²⁷⁵ Protokoll nr 66, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 7 mars 1950, §3

²⁷⁶ Protokoll nr 66, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 7 mars 1950, §3

²⁷⁷ Protokoll nr 68, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 11 maj 1950, §1

avtalet har även en nymodighet införts; Saab ska få en extraersättning för varje i rätt tid levererat plan. Den här incitamentsstrukturen var något intrikat; rät-tidsersättningen om 14.000kr per plan skulle erhållas även vid förseningar upp till 90 dagar, men då i fallande skala. Därtill tillkom, för de plan som kom att levereras tidigare än uppjort, en extrabonus för varje 10 dagarsperiod tidigare leveransen skedde. Alla dessa incitamentsutbetalningar skulle ske vid sidan av ”ramavtalets pris- och vinstbestämmelser”.²⁷⁸

I flygförvaltningens skrivelse till statsmakten den 11 maj konstateras att de 120 stycken beställda J21R som skulle ha levererats före 1949 års utgång, har börjat levereras först nu på grund av olika förseningar. Istället föreslås att endast 60st J21R levereras och att resten annulleras till en kostnad av 7,9 miljoner. De avbeställda planen ska ersättas med beställning av 60st brittiska de Havilland *Vampire*. Motorerna till J21R planen, av SFA licenstillverkade Goblinmotorer, var av samma slag som i de Havilland *Vampire* och behövde därför inte annulleras, utan kunde direkt komma till användning i dylika importerade flygplanskroppar. Saabs trafikflygplan *Scandias* tilltänkta tillverkningsprogram anges i skrivelsen ha varit ca 40-50 plan, men borde enligt flygförvaltningen omgående skäras ner till en serie om endast 13 plan för att ge plats för produktion av J29. Något som skulle leda till en förlust för bolaget på 12,5 miljoner vilken flygförvaltningen ville ersätta företaget med. Flygvapnets vinst av allt detta skulle bli att risken för förseningar i leveranserna av J29 gick ner avsevärt. Särskilt som man bedömde att en utökad produktionsmöjlighet och god produktionstakt var svår att åstadkomma på annat sätt av olika anledningar; bland annat gjorde bostadsbristen i Linköping det svårt att öka arbetsstyrkan och Saabs produktionsanläggningar satte därtill gränser. J29 var nu ett plan som flygförvaltningen tillmätte ”avgörande betydelse” då det ”representerar ett ur modernitetssynpunkt avsevärt steg framåt i utvecklingen”.²⁷⁹ Regeringen fattade den 19 maj beslut i enlighet med skrivelsen,²⁸⁰ trots att statsminister Erlander, då han den 19 april av försvarsminister Vougt informerats om planerna, i sin dagbok utbrustit:

Men vad menar Vougt med flygvapnets nya krav för att få S.A.A.B. att snabbare leverera J29? Det går väl inte att kasta ut nära 230 miljoner på det sättet.²⁸¹

Summan 230 miljoner som Erlander omnämner var dock en missuppfattning. Den torde avse hela bemyndigandeplanen för anskaffningen av flygmateriel budgetåret 1950/51; flygplansskrov, motorer och propellrar samt utrustning. I bilaga 2 till skrivelsen från 11 maj är 230.000.000 kr totalsumman längst

²⁷⁸ KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, Flygplansbyrån Tillverkningskontrollen i Linköping, Serie F1, Vol 1, *Avtal mellan KFF och Svenska Aeroplan AB*, 11/5 1950

²⁷⁹ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 100/1950, FF till Konungen ang. ändrade anskaffningsplaner, 11 maj 1950, (FFs beteckning MAH 894:5)

²⁸⁰ RA, Försvarsdep., Statsrådsprotokoll, 50 årsprotokoll över försvarsärenden 1950, 19 maj 1950, 4:0

²⁸¹ Tage Erlander Dagböcker 19/4 1950, i den av Sven Erlander tryckta volymen så har siffran för antalet miljoner varit otydlig och uttolkats som [730?] vilket med all sannolikhet inte stämmer då sammanfattningen i skrivelsen den 11 maj ger siffran 230, vilket jag också återger i blocktitatet.

ner, vari även delar av kostnaderna för ersättning till Saab för ”att säkerställa programenlig leverans av flygplan typ 29” ingår, vilket även beskrivs som ”merkostnader för ökad produktionskapacitet vid Saab”. Hela kostnaden på högst 20,4 miljoner fördelades ut över budgetåren 1950/54.²⁸²

3.

Nothins försvarskommitté var på mer än ett sätt i centrum för försvarsfrågan under 1950. I mars önskade kommittén få överbefälhavarens syn på försvaret och ville därför kalla honom till sig för utfrågning. Det var dock något överbefälhavaren helst ville undvika, och hänvisade till att det vore olämpligt då han som sista remissinstans hade en ömtålig ställning och inte muntligen ville göra hastiga uttalanden i betydelsefulla frågor. Men även uppgifter om Nothins taktik vid utfrågningar av militärer och andra sakkunniga verkar ha förskräckt; denne ska nämligen ha tagit dit folk på kort varsel, relativt oförberedda och där ställt dem mot väggen.²⁸³ Jung lyckades nå en kompromiss med Nothin; att denne och hans kommitté skulle få träffa Jung som privatperson på en enklare middag hemma hos överbefälhavaren. En middag som förflöt tämligen lugnt och utan incidenter.²⁸⁴

En av kommittéledamöterna, högerens Jarl Hjalmarson, hade av sitt parti utsetts till partiledare i januari. Hjalmarson förespråkade i likhet med närmast alla högerpartister ett starkt försvar, men avvikande i förhållande till flertalet högermän såg han gärna att försvaret främst prioriterade armén och flygvapnet samt att flottans budgetsökande kryssare borde säljas. Någoting än mer känsligt var att han därtill gärna ville se en viss svensk försvarssamverkan med Norge och Danmark och detta oavsett ett försvarsförbund eller inte, och därtill oavsett deras västrelationer. Han drog sig heller inte för att uttrycka detta oförligt. Hjalmarsons återkommande utspel blev ett närmast stående inslag i den säkerhetspolitiska debatten, och var något som fick statsminister Erlander att gnissla tänder.²⁸⁵

Nothins försvarskommitté var i mars inne på att skjuta upp tidpunkten för sin avrapportering. Försvarsfrågan skulle ändå inte kunna avgöras under året även om kommittén blev klar till sommaren 1950, dessutom gjorde militärledningen vissa påstötningar om senareläggning. Kommittén var under våren inne på ett försvar för 1050 miljoner kronor årligen vilket var 240 miljoner mer än försvarsbeslutet 1948 anslagit. Dock formulerade sig Nothins kommitté som om det handlade om en viss nedrustning, vilket såväl försvarsstabschef, försvarsgrenchefer och överbefälhavaren som berörda statsråd ogillade, inte minst

²⁸² RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 100/1950, FF till Konungen ang. ändrade anskaffningsplaner, 11 maj 1950, (FFs beteckning MAH 894:5), s3 och Bilaga 2

²⁸³ Se exempelvis Helge Jungs dagbok i avskrift 6/3 1950

²⁸⁴ Helge Jungs dagbok i avskrift 8/3 1950 och 31/3 1950 då middagen för Nothins kommitté avhölls.

²⁸⁵ Tage Erlander Dagböcker 9/3, 20/3, 23/3, 25/3, 27/3 och 28/3 1950 se även Helge Jungs dagbok i avskrift 19/3 och 28/3 1950

pga vad det signalerade mot omvärlden.²⁸⁶ Att formulera sig i termer av nedrustning och besparingar, vilket hade en viss täckning såtillvida att 23 förband föreslogs bli nedlagda även om försvaret totalt sett blev dyrare, kan med stor sannolikhet ha kommit sig av en vilja att försöka vara opinioner inom socialdemokratien och mittenpartierna till lags. För att komma vidare med kommitténs arbete gav den överbefälhavaren den 16 juni 1950 ett omfattande utredningsuppdrag vilket syftade till att ta fram ett nytt försvar för de närmaste tio åren framåt i tiden.²⁸⁷

Den 27 juni träffade ÖB statsministern på tu man hand. ÖB var inte helt lycklig över att ha fått ett så omfattande utredningsuppdrag på halsen och mest av allt tycktes han ogilla idén om en tioårig plan. Just sistnämnda tog han upp med Erlander och menade att omfattningen på utredningen var närmast omöjligt med hänvisning till den osäkra militärpolitiska utvecklingen, vilket kan förstås som hotbilden för framtiden och den militärtekniska utvecklingen. Istället vore tre till fem år en lämpligare tidsperiod, enligt överbefälhavaren. Jung gjorde även en trevare om möjligheten att försvarskommittén skulle upphöra, då försvarsministern skulle ha meddelat försvarsstabschefen att utredandet kunde påbörjas först efter sommaren och att regeringen då också skulle ”ta ställning till den Nothinska kommitténs fortvaro” men Erlander menade dock att han för sin del ”ansåg det nödvändigt att hålla N[othi]n om ryggen”.²⁸⁸

Sedan diskuterades försvarsfrågan och då särskilt frågorna om arméns materiel och utbildningstiden för de värnpliktiga, samt huruvida det gick att spara på det ena för att få mer av det andra. Jung, som inte ville ha någon trade-off, tycks ha lyckats rubba Erlander något. Denne tillstod att han inte var så insatt som han skulle ha velat vara, och uttryckte att ”en trängre krets – statsministern, finansministern, försvarsministern, ÖB och försvarsstabschefen – under hand skulle kunna göra upp om försvarets organisation”.²⁸⁹

I samband med att samtalet kom in på budgetäskanden för 1951 för försvarets materielbehov ville statsministern ha en konferens med gruppen ovan, och att man skulle försöka få fram vad som begärdes, men att det då också blev ”sannolikt nödvändigt att peka på besparingar i framtiden.” Erlander var som framgått något dubbel i sin hantering av försvarsfrågan. Han ville ha Nothin och dennes parlamentariska utredning kvar samtidigt som han öppnade upp för direkta uppgörelser i försvarsfrågan med militärledningen och en trängre krets. Med sistnämnda blir det en de slutna rummens politik utan alltför mycket demokratiskt inflytande över frågan. Vad som återigen framkommer var statsministerns behov av att få fram några besparingar att kunna visa upp. Man skulle kunna tala om ett deklamatoriskt drag i försvarspolitik, men med omvända förtecken. Vid mötet kommenterade även statsministern situationen i Korea

²⁸⁶ Helge Jungs dagbok i avskrift 8/6 1950

²⁸⁷ Även i Helge Jungs dagbok i avskrift 16/6 1950

²⁸⁸ Helge Jungs dagbok i avskrift 27/6 1950

²⁸⁹ Helge Jungs dagbok i avskrift 27/6 1950

och meddelade sin uppfattning att han inte trodde att USA skulle ingripa. Senare samma dag kom dock bud om det amerikanska inskridandet i konflikten.²⁹⁰

Den internationella situationen 1950 präglades i mycket av det skärpta läge som inträdde med Nordkoreas anfall över den 38 breddgraden den 25 juni. FN:s säkerhetsråd beslutade enhälligt redan samma dag att fördöma attacken och manade Nordkorea att dra sig tillbaka. Dagen efter, den 26 juni, uppmanades medlemsländerna att bistå Sydkorea. Redan den 28 juni föll Seoul för nordkoreanerna och först i september vände krigslyckan efter den av USA ledda landstigningen vid Inchon. I oktober överskreds den 38 breddgraden norrut och den 26 november gick kineserna in i kriget med full kraft, varpå krigslyckan på nytt vände som en följd av deras massiva motoffensiv. Detta föranledde president Truman att hota kineserna med kärnvapen den 30 november, vilket tog kalla kriget till ytterligare en fryspunkt. Redan när Östen Undén den 25 juni fick kännedom om utvecklingen i Korea nedtecknade han i sin dagbok: "Otrevliga nyheter i middagstidningarna om krigshändelser på Korea. Det farligaste tillbudet hittills kanske."²⁹¹

Något som uppmärksammades i Sverige och oroade militären, förutom Koreakonflikten, var vad som såg ut som Sovjetisk kraftsamling kring och riktad mot Jugoslavien. En annan händelse som förde konflikten riktigt nära Sverige var då ett amerikanskt militärt spaningsplan försvann över Östersjön den 9 april, med följande efterspaningar.

Hos militärledningen och inte minst hos ÖB fanns en fortsatt påtaglig och närmast eskalerande ovilja mot att genomföra den omfattande försvarsutredning Nothins kommitté pålagt dem. Särskilt bekymmersamt tycks önskemålet att en långsiktig lösning skulle presenteras ha varit. Under sommaren 1950 började tal om att gå de "partiella reformernas väg" att höras, liksom om försvarskommitténs "avbeställande".²⁹² Det var likartade tongångar som fyra år tidigare då 1945 års försvarskommitté också ville se att militärerna lade fram ett förslag till ett nytt försvar. Den 12 juli träffas Helge Jung och Torsten Nothin över en middag på Operakällaren för att dryfta försvarsfrågan. En taktik Nothin tycks ha haft för att påverka var att initialt försäkra sig stå på samma sida som, och helt säga sig dela, sin samtalspartners uppfattningar, i det här fallet Jungs. Han sade sig tidigt också mena att det var nödvändigt att gå de partiella reformernas väg när Jung klagade över omöjligheten med ett tioårsprogram. Däremot ville Nothin få med sig kommittén på att genomföra "vissa försök" bland annat med en förkortad värnplikt. Det skulle göra det lättare att få "kommitté och riksdag med på ett starkare försvar", och det gällde att "vinka med kommande besparingar", helst redan under hösten enligt Nothin. Det som föreföll underförstått var att experimenten inte skulle fungera, vilket skulle leda motvilliga politiker att gå med på ökade försvarsanslag. Nothin tyckte att de skulle hjälpas åt att övertyga om "nödvändigheten av starkare försvarsåtgärder, där besparingar

²⁹⁰ Helge Jungs dagbok i avskrift 27/6 1950, Tage Erlander Dagböcker 27/6 1950 samt Tage Erlander Dagböcker Bilaga: 28/6 1950, Minnesanteckningar för den 28 juni 1950

²⁹¹ Östen Undén anteckningar 25/6 1950

²⁹² Se exempelvis Carl August Ehrensverd i samtal med Helge Jung, Helge Jungs dagbok i avskrift 21/7 1950

icke vore möjliga”. Nothin såg det som taktiskt ”betydelsefullt” att dra in ett antal förband utan att minska effektiviteten och ställde dessutom ut löften till Jung om mer resurser till arméns materiel när det framöver skulle gå att spara på flottan.²⁹³

Åsikter fanns också på andra håll hur det skulle gå att exploatera Koreakonfliktens utbrott för att främja försvarsfrågan. I juli hade Marcus Wallenberg uttryckt att Nothin var ”en idiot, som icke utnyttjat Koreakriget för att upplösa sin kommitté”.²⁹⁴

I augusti 1950 kom frågan om Nothins försvarskommittés framtid upp i flera samtal mellan ÖB och statsministern. Telefonledes den 8:e och vid ett längre möte den 11:e. Den 8 augusti meddelade dock Erlander försynt att han inte ville upplösa försvarskommittén, men Jung försökte ändå tre dagar senare påverka statsministern med tongångar som att:

[...] det synes mig egendomligt att denna skickliga regering, som direkt med ÖB och militärledningen kunde lösa försvarsproblemen behövde ha en återförsäkring i denna kommitté.²⁹⁵

Erlander var dock helt klar med att han inte kunde upplösa försvarskommittén med hänsyn till sin partiopinion och sa till Jung att han själv:

[...] ingalunda hellre skulle önska än att gå på min linje och i nästa riksdag framlägga ett förslag på omkring 1,4 miljarder, men han saknade möjligheter att få med flertalet av de sina. Bondeförbundet kommer att vägra och folkpartiet gick säkerligen inte med på en sådan lösning. Det var då nödvändigt att invänta försvarskommittén och läget låg gynnsamt till för försvaret som denna inte hade kunnat framhålla några större besparingsobjekt på den organisatoriskt uppbyggda svenska krigsmakten.²⁹⁶

Uppgifterna om att Erlander skulle vara villig att satsa närmast en och en halv miljard på försvaret verkar vara något överdrivna, med hänsyn till statsministerns utsagor i andra sammanhang,²⁹⁷ utan uppgiften tycks främst avsedd för ÖB:s konsumtion. Att Erlander var beredd att satsa mer på försvaret, men att hänsynen till andra opinioner, särskilt inom partiet, även gjorde sig gällande är ett återkommande tema. Statsministern satt beträffande försvarsfrågan i ett klämt läge mellan det egna partiet, militären, oppositionen och verklighetens händelseutveckling, inte minst på den internationella scenen. Det här gällde inte bara sommaren 1950, utan var ett närmast permanent tillstånd alltsedan han beträdde ämbetet fyra år tidigare. Tage Erlander var ingen extrem försvarsanhängare som ville satsa oerhört mycket på försvaret, men han månade om ett

²⁹³ Helge Jungs dagbok i avskrift 12/7 1950

²⁹⁴ Helge Jungs dagbok i avskrift 26/7 1950

²⁹⁵ Helge Jungs dagbok i avskrift 11/8 1950

²⁹⁶ Helge Jungs dagbok i avskrift 11/8 1950. I Tage Erlander Dagböcker 11/8 1950 behandlar denne samtalet med Jung mer övergripande. Han konstaterar att Jung vill ha bort Nothins kommitté men att Jung nöjde sig med samförstånd om att få ta ”utredningsarbetet oerhört långsamt” varefter Erlander i dagbokstexten även utbrister: ”Pratade jag för mycket?”

²⁹⁷ Tage Erlander, Dagböcker. Se exempelvis Erlanders samtal med Nothin den 16 januari 1950.

starkt försvar och var beredd att satsa det som hotbilden krävde, vilket ibland var betydligt mer än vad hans parti önskade. Statsministern upplevde sig också ha ett specifikt försvarsdilemma i att "sakskäl talar för att vi avvaktar" och ser hur utvecklingen i omvärlden skulle komma att gestalta sig men att "ekonomiska bekymmer nödvändiggör ett snabbt ställningstagande".²⁹⁸

En tolkning är att Erlander för att undkomma försvarsfrågan, vilken han som socialdemokratisk partiledare knappast har särskilt mycket att vinna på, gärna hänsköt den till försvarsutredningar och till ansvarigt statsråd, försvarsministern. Inte heller den socialdemokratiska partiledningen som helhet hade något att vinna på frågan då partiledningen inom sig, men framförallt i förhållande till resten av partiet, riskerade att ha olika åsikter och hamna i motsättningar. Även åsiktsskillnader mellan partiet och dess presumtiva marginalväljare kunde förväntas i just försvarsfrågan, men då i den andra riktningen. Om vi tänker en skala med plus, nollpunkt och minus beträffande inställning till försvaret, där nollpunkten är en neutral syn, så skulle man kunna säga att partiledningens majoritet stod på ett visst plus, partiet på visst minus och marginalväljaren i mitten också på ett visst plus.

Försvarsfrågan överfördes närmast direkt efter andra världskrigets slut från regeringens bord till 1945 års försvarskommitté, som påbörjade sitt arbete i början av hösten 1945. Kommittén behöll frågan i stort sett helt till dess man lade fram sitt betänkande vid slutet av 1947. Först därefter låg försvarsfrågan återigen på regering och riksdags bord under 1948 för att redan i april 1949 flyttas till Nothins försvarskommitté. Då statsminister Erlander var ytterst ansvarig för Sveriges politik, var det trots allt legitimt för militärledningen att uppsöka honom direkt i olika mer akuta frågor rörande försvaret. Erlander tenderade emellertid att inte ha särskilt mycket kontakt med överbefälhavaren och militären, vilket delvis skulle kunna förklaras av ovanstående resonemang om det problematiska i frågan med olika opinioners positioner, vilka statsministern hade att förhålla sig till. Regeringschefen hade naturligtvis också en hel massa annat som rimligen kan ha befunnits varit mer betydelsefullt eller mycket pockande och som konkurrerat om uppmärksamheten. Överbefälhavaren försökte återkommande få till stånd fler möten och militära dragningar för hela regeringen eller delar av regeringen med varierande framgång. Så även den 11 augusti 1950 när den 1 september fastställdes som tid för ett möte mellan regering och militärledning. Erlander meddelade då också, på direkt fråga från Jung, att det mötet skulle få ta all den tid som krävdes.²⁹⁹

4.

Mötet den 1 september blev inte heller helt lyckat. Enligt överbefälhavaren var statsministern något nervig och otålig³⁰⁰ samt var skeptisk till en utrikespolitisk redogörelse av kabinetssekreteraren som fanns inlagd i mötesdagordningen,

²⁹⁸ Tage Erlander Dagböcker 7/3 1950 i samtal med Helge Jung

²⁹⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift 11/8 1950

³⁰⁰ Helge Jung, dagbok i avskrift 1/9 1950

vilken därför fick utgå. Även andra avsnitt blev avbrutna och avkortade med hänvisning till att de fick dras när regeringen kunde sitta ned i lugn och ro.³⁰¹ Däremot fick militären visst gehör för en något förstärkt beredskap som en följd av Koreakonflikten. Den 6 september inkom ÖB med en skrivelse, en PM med principförslag till åtgärder som omedelbart borde vidtas för att förstärka försvarsberedskapen. Därtill uppmanade ÖB förvaltningsmyndigheterna för vapenslagen att inkomma med detaljerade skrivelser rörande beredskapsförstärkning inom sina områden. Nästa större möte mellan försvarsledning och hela regeringen blev av först tre månader senare, den 5 december, och blev något av ett klimax som nedan ska behandlas mer utförligt.



Tage Erlander, Östen Undén, Allan Vougt och Eije Mossberg 1950.

Den 5 september hade militärledningen och Nothin möte med partiledarna för riksdagspartierna, plus finans-, försvars- samt utrikesministern, för genomgång av försvarsfrågan. Vid mötet gjorde Nothin en trevare till överbefälhavare Jung i form av en diskret överlämnad lapp.³⁰²

Under perioden från sommaren och början av hösten 1950 var det ur överbefälhavarens perspektiv ett par tre frågor som figurerade runt försvarsfrågan och

³⁰¹ Helge Jung i samtal med försvarsminister Allan Vougt. Helge Jungs dagbok i avskrift 11/12 1950

³⁰² Avskriven i Helge Jungs dagbok i avskrift 5/9 1950

Nothins utredning. Dels var det den ovan omnämnda frågan om försvarskommittés vara eller ickevara, därtill frågan om när kommittén skulle vara klar om den kom att bli kvar. Men framförallt frågan om Nothins kommittés utredningsuppdrag till ÖB, vilket militärledningen ansåg vara för långsiktigt genom det tio års perspektiv på försvaret som efterfrågats, och dessutom alltför utförligt.

Med lappen föreslog nu Torsten Nothin en slags snabblösning på både kommitténs arbete och utredningsuppdraget till försvarsledningen. Det Nothin tänkte sig var att ÖB endast skulle skriva ett övergripande remissvar på det utredningsuppdrag denne fått och att försvarskommittén även den endast skulle leverera ett snabbt principbetänkande. Därefter fick försvarsfrågan skötas på bit för bit basis, det som ofta av militären refereras till som de partiella reformernas väg, det vill säga småförändringar allteftersom. Sistnämnda skulle ske under statsministerns och därmed under regeringens ledning. Nothins korta lapp på tre punkter avslutas med orden: ”Jag håller ej länge till. Möjligen finnes även i denna omständighet en anledning att pådriva ärendet.”³⁰³

Förmiddagen dagen därpå, den 6 september, träffades Jung och Nothin för att stämma av en lösning efter de riktlinjer Nothins lapp dragit upp. Efter att de blivit överens begav de sig strax efter båda till Erlander, där även försvarsminister Vougt dök upp. Erlander gick med på Nothins och Jungs förslag, ”utredningsuppdraget hyfsades till så att det blev rimligt” antecknade statsministern i sin dagbok,³⁰⁴ och en kommuniké utfärdades som kom med i radioutsändningarna på kvällen. Med detta slapp ÖB återigen ifrån en utredning om, och möjligen även genomförandet av, en ny försvarsordning. Huvudsakligen skulle man kunna hänföra detta till situationen med händelseutvecklingen i Korea och det därmed skärpta internationella läget, vilket gjorde att beredskapshöjningar istället hamnade på dagordningen. Militärledningens relativt lågintensiva, men envetna, motstånd mot försök till större förändringar ska heller inte underskattas i sammanhanget. Det tycks onekligen också vara så att om man bara kan hålla liv i frågorna utan att avgöranden träffas och vänta ut lämpliga tillfällen, så går det när sådana tillfällen dyker upp att bli av med översynsarbeten, arbeten vilka riskerar utmynna i besparingspaket. John Kingdon diskuterar dylika förfaringssätt, fast omvända, när han behandlar policyfönster och hur advokater för en uppfattning eller ett förslag väntar ut det rätta tillfället att lansera detsamma.³⁰⁵ Här väntas istället tillfällen ut att avföra och lägga ner saker.

Hos statsministern hände även något annat denna dag vid 11 tiden:

Under sammanträdet hos Erlander meddelade Vougt att telegram kommit från England att krigsmat.- leveranser icke skulle äga rum till utlandet. Därmed vore risken stor att väntade betydande leveranser av flygplan skulle inhiberas.

Erlander fick en snilleblix, märkbart glad däröver. Han framhöll hur man kunde använda för flygplan avsedda medel för inköp av armémateriel.³⁰⁶

³⁰³ Ibid.

³⁰⁴ Tage Erlander Dagböcker 6/9 1950

³⁰⁵ Kingdon, (1995), s203

³⁰⁶ Helge Jung, dagbok i avskrift 6/9 1950. Understrykningar i originalet.

Det var Koreakriget som fick återverkningar i form av att länder stoppade sin export av krigsmateriel. Något som vid andra tillfällen även svenska militärer försökte förmå svenska politiker att göra. Bakgrunden till det här brittiska stoppet var att den brittiske premiärministern i augusti 1949 hade beordrat att temporärt suspendera all export av stridsflygplan till dess att de egna brittiska behoven utretts. I september beslutade Cabinet Defence Committee att anspråk på krigsmateriel från Storbritannien och Atlantpaktländerna skulle gå framom allt.³⁰⁷

En viss dramatik uppstod onekligen den 6 september när de brittiska flygmaterielbeställningarna såg ut att vara i farozonen. Tre timmar senare träffade ÖB flygvapnets chef och ytterligare flygrepresentanter:

Nordenskiöld med Thunberg och Möller orienterade mig och Swedlund om flygplansläget. N-l'd skulle påskynda undersökningar på Saab om möjligheten att öka tillverkningen.³⁰⁸

Reaktionen var närmast omedelbar, när leveranserna från utlandet hotas framstår det som ännu mer viktigt att satsa på Saab och på den svenska flygplansindustrin. Även den 7 september ägnar överbefälhavaren flygplansleveranssituationen uppmärksamhet. I ett telefonsamtal med Torsten Nothin meddelar denne att han skulle:

[...] i dagarna sammanträffa med Holm i Saab. Vi vore ense om att det vore nödvändigt, att i nuvarande nödläge för Flygvapnet hjälpa till med flygplanstillverkningen.³⁰⁹

Vid diskussionerna med Saab framkom att vid en ökning av leveranstakten till 14-15 plan per månad behövde arbetsstyrkan utvidgas med ungefär 500 personer, ytterligare två plan till per månad skulle kräva 200 arbetare till. Kvalificerad arbetskraft var den trånga sektorn. Skulle ännu fler plan per månad kunna levereras fordrades även en utvidgning av lokalerna, förutom ytterligare arbetskraft. Närmast till hands låg en utbyggnad av bergverkstaden hos Saab i Linköping. Om Saab skulle få upp produktionstakten till 22 plan per månad krävdes investeringar om ca 5 miljoner kronor. Kalkylerna byggde på att skiftarbete inte skulle tillgripas då bolaget ansåg att det i nuvarande lokaler vore orimligt under fredstid.³¹⁰

Efter protester, påstötningar och förhandlingar med britererna visade det sig ändå gå att få de beställda Vampireplanen, men frågan avgjordes ytterst av den brittiska regeringens inre kabinett. Tage Erlander kunde senare i september

³⁰⁷ Aunesluoma, (2003), s 100

³⁰⁸ Helge Jung, dagbok i avskrift 6/9 1950. Understrykningar i originalet.

³⁰⁹ Helge Jung, dagbok i avskrift 7/9 1950

³¹⁰ Protokoll nr 70 fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 21 september, 1950, §12

meddela militärledningen att Sverige skulle komma att få sina plan och att ”Attlee och Bewin för, Morrison mot”.³¹¹

5.

I samband med regeringsföredragningen den 1 september 1950 lade ÖB fram önskemål om att få forcera vissa beställningar och även låta göra några ytterligare beställningar för att höja svenska försvarets materiella beredskap med tanke på den uppblussande konflikten i Korea. Förslaget var att beställningarna ”i stort” skulle ske inom ramen för befintliga materielplaner men att genomförandet nu skulle tidigareläggas. På så sätt skulle det inte bli mycket dyrare än vad som tidigare var tänkt, i varje fall föreföll det så. Regeringen godtog förslaget.³¹²

Nästan tre veckor senare, den 20 september, gick en skrivelse ut från försvarsstaben och ÖB till flygvapenchefen om att denne skulle inkomma med äskanden senast den 28 september till regeringen. Medel skulle äskas till en forcerad anskaffning av flygplan, antingen genom import eller ”genom ökning av den inhemska flygindustriens produktionstakt”, eller en kombination av de två, samt därtill om möjligt skulle ett förslag om ”påskyndad anskaffning” av nattjaktplan framföras. Sistnämnda är något ”överbefälhavaren finner synnerligen angeläget”. När det gällde den forcerade anskaffningen fanns problem med båda leveransvägarna; utländska beställningar och förbättrad leveranskapacitet hos Saab. Beställningar i utlandet kunde ses som osäkra, särskilt efter vad som utspelats den 6 september ovan, och en ökning av den svenska flygplansindustrins leveranstakt kunde i ett senare skede olyckligtvis åstadkomma ”såväl ekonomiska som sociala konsekvenser på grund av svårigheterna att åstadkomma jämn sysselsättning vid övergång till tillverkning av nästkommande flygplans-typ”. En analys som skulle kunna sägas ha närmast permanent giltighet.³¹³

Chefen för flygvapnet gick i sin skrivelse till regeringen den 28 september 1950 på linjen att det var den svenska flygplansindustrins produktionstakt som skulle ökas. Med hänvisning till sitt eget svar den 31 augusti på Nothins försvarskommittés skrivelse från 4 juli 1950 om att fara för svårigheter med inköp från utlandet skulle uppstå ”till följd av de pågående rustningar[na]” och den följande utvecklingen i september när ett stopp på de brittiska leveranserna var nära, som föreföll bekräfta just de farhågorna, argumenterade Nordenskiöld kraftfullt för att ”omedelbara åtgärder” borde vidtas för att öka leveranstakten.

³¹¹ Premiärminister Clemence Attlee, vice premiärminister Herbert Morrison och utrikesminister Ernest Bevin. Uppgifterna om de brittiska statsrådets åsikter har Erlander fått, åtminstone delvis, från den norske Stockholmsambassadören Bergersen som informerats av norske utrikesministern Lange till vilken Bevin sagt att ”Folk med mera administrativt och kontorsmässigt kunnande än politiskt omdöme hade sökt hindra Sverige från flygplansleveranserna, men då hade jag stampat i golvet.”, Tage Erlander Dagböcker 21/9 1950.

³¹² RA, Statsrådsprotokoll, Försvarsdepartementets hemliga arkiv, HDnr 214/1950, Skrivelse Högkvarteret Försvarsstaben till Chefen för flygvapnet 20/9 1950, Äskande på tilläggsstat, som bilaga 1 till Chefen för FV till Konungen 28/9 1950

³¹³ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, bilaga 1 till D nr 214/1950, Högkvarteret Försvarsstaben till Chefen för flygvapnet, 20/9 1950, ”Äskanden på tilläggsstat”

Förutom risk för leveransstopp från utlandet framförde flygvapenchefen beredskapsskäl som argument för åtgärder vid flygindustrin. Det tidigare önskemålet om att förstärka de resterande fyra jaktflottiljerna med femtioprocent krävde för sitt realiserande att det skapades "leveransförutsättningar". Dessutom vore det ur beredskapssynpunkt även bra att "påskynda det planliga utbytet av äldre, omoderna krigsflygplan mot moderna, inhemska sådana". Vad som konkret skulle kunna göras tämligen omgående var att i befintliga anläggningar öka leveranstakten från 15 till 20 plan i månaden. Men från beslut till genomförd förändring var tiden två år enligt flygvapenchefen, underförstått var att beslut brådskade. Forcerad tillverkning krävde vidare ökad arbetskraft och även bostäder för denna i Linköping och Trollhättan samt att buffertar av insatsvaror, bland annat importerade sådana, införskaffades. En ytterligare twist finns i resonemanget; den ökade kapaciteten skulle kunna användas för att kompensera ett eventuellt bortfall av de fortsatta engelska leveranserna, dittills var 92 av 330 plan levererade. Om emellertid de leveranserna fortgick oförändrade skulle den extra produktionskapaciteten vid Saab istället kunna användas till en förstärkning av de fyra återstående jaktflottiljerna, sammanlagt 120 plan. Om beslut däremot inte fattades om en förstärkning av jaktflottiljerna men produktionskapaciteten ändå byggs ut så "måste produktionstakten sänkas under slutskedet av 29-leveransen". Det för att få en ur "sysselsättningsynpunkt jämn övergång till produktionen" av nästa flygplanstyp. En olägenhet med en varierande sysselsättning skulle därmed uppstå, men den kanske man fick acceptera av beredskapsskäl i "rådande läge" menade flygvapenchefen.³¹⁴ Parerandet av hotet om leveranssvårigheter ledde alltså till en situation där man satt med en större flygplansindustri, varvid även ett eventuellt större sysselsättningsproblem skulle uppstå som en bieffekt. Sistnämnda effekt skulle dock gå att eliminera genom att skaffa ett ännu större flygvapen (!).

I skrivelsens nästa punkt fanns ett förslag om införskaffning av nattjaktflygplan som innehöll ett annat förhandlingsupplägg. De befintliga nattjaktplanen, propellerplan av typ de Havilland *Mosquito*, inköptes begagnade efter kriget och var redan omoderna. De kunde dock inte utbytas till det svensktillverkade Saab typ 32 förrän år 1957 då det planet kunde förväntas vara leveransklart. Dock var det möjligt att redan nu köpa in brittiska Gloster *Meteor*. Men om det skulle ske inom flygvapnets budgetram så måste pengarna tas från planerade framtida typ 32 plan, vars beställningar i så fall behövde minskas i samma utsträckning om man skulle hålla sig inom budgeten. Troligtvis med en flottilj om 60 plan. Därigenom skulle "en framtida förnyelse av nattjaktplanen med typ 32 omintetgöras, såvida icke kostnadsramen utvidgades eller besparingar kunde göras" eftersom beställningsserien för det planet då skulle bli väl liten. Vad som föreslås istället var ett slags mellanting; att 35st framtida plan typ 32 offras och lika många *Meteor* inköptes omedelbart plus att staten därtill gav ett extra engångsanslag på 24,7 miljoner för att inköpa de resterande 25

³¹⁴ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 214/1950, Chefen för flygvapnet till Konungen, 28/9 1950

planen som en flottilj om 60 plan bestod av.³¹⁵ Ett förhandlingsupplägg som onekligen påminner om foten-i-dörren taktik. Den här tanken om en framtida minskning i beställningarna ska jämföras med ovanstående resonemang om hur produktionstakten måste dras ned i slutet på Saab 29 serien för att möta nästa flygplansmodell, som är Saab typ 32, för att just inte orsaka oreda industri-driftsmässigt.

Ett inköp av planet Gloster *Meteor* skulle dessutom ha inneburit en viss avvikelser i förhållande till de principer som chefen för flygförvaltningen, Nils Söderberg, utpekade som önskvärda vad det gäller svenska flygvapnets materiel, vilka ovan omnämns. Principen att likadana eller besläktade motorer skulle finnas i vapnets olika flygplanstyper; både de Havilland *Vampire* och Saab J21R var utrustade med de Havillands *Goblin*motor emedan Gloster *Meteor* var försedd med Rolls Royce *Derwent*motor.

6.

Utifrån överbefälhavarens skrivelse till regeringen den 6 september med åtgärdsprogram för en hastig förstärkning av beredskapen, och de besläktade skrivelser från försvarets förvaltningsmyndigheter,³¹⁶ samt utifrån den dialog som hållits med oppositionspartierna om försvarsberedskapen givet det internationella läget försämring, lade regeringen Erlander fram proposition 251 den 13 oktober 1950. Propositionens undertitel gjorde gällande att den rörde ”forcering av vissa materialanskaffningar för försvaret”. Vad man från regeringens sida ville åstadkomma var främst att olika materielleveranser till försvaret skulle snabbas på, liksom att nya beställningar skulle placeras redan nu. För detta ville regeringen låta utöka materielbeställningarna med 65 miljoner kronor för ”särskilt betydelsefull materiel av modernaste konstruktion” vilket skulle komma att öka försvarskostnaderna för budgetåret 1950/51 med 50 miljoner. Av de olika äskanden som gjorts av försvarets olika förvaltningsmyndigheter konstaterade försvarsministern att en del inte ”betingas av” ÖB:s principförslag om beredskapsförstärkning. Något som bland annat gällde en del av flygförvaltningens framställningar vilka istället hänvisades vidare.³¹⁷

I den större frågan om snabb anskaffning av en flottilj nattjaktplan tillstyrkte försvarsministern och regeringen att medel fick tas från framtida beställningar och istället användas för en omedelbar införskaffning. Däremot gav de avslag på förslaget att skjuta till de nya pengar, 24,7 miljoner som flygvapnet önskat för att täcka ca 40% av beställningen. Inte heller var försvarsministern ”beredd förorda de av chefen för flygvapnet och flygförvaltningen föreslagna åtgärderna för en ökning av den inhemska flygindustriens leveranstakt” som uppskattats till 13 miljoner kronor. Det som tillmötesgås beträffande flygförvaltningens äs-

³¹⁵ Ibid.

³¹⁶ Säsom flygförvaltningens av den 28 september. RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 214/1950, Chefen för flygvapnet till Konungen, 28/9 1950, (omnämnd, liksom ÖB:s skrivelse, i proposition 251/1950)

³¹⁷ Riksdagens protokoll. Bihang., 1,3-4 Saml., Propositioner och motioner, 1950/HÖST SESS 3, Proposition nr 251, 13/10 1950, passim.

kanden var 8 miljoner för modernisering av luftbevakningen. Oppositionen, främst högern, var emellertid av en annan åsikt. De framställde i motioner krav i linje med flygförvaltningens förslag. I likalydande motioner i första och andra kammaren yrkade de att riksdagen skulle bemyndiga de 13 miljonerna för att förbättra flygindustrins leveranstakt, och i motion 639 i andra kammaren ville de medge ett beställningsbemyndigande på 24,7 miljoner för anskaffning av nattjaktflygplan.³¹⁸

Statsutskottet, som behandlade propositionen och motionerna menade när det gällde förslagen om inköp av verktygssatser och lagerköp av insatsvaror för att öka flygindustrins leveranstakt för 13 miljoner kronor, att dessa sköt något bredvid målet. Problemet var enligt utskottet att anskaffa ”ytterligare arbetskraft”, vilket var svårt att åstadkomma. Statsutskottet hade dessutom fått denna bild bekräftad av flygvapenledningen. De ville därför inte, åtminstone inte före frågan närmare utretts, anvisa medel. Utskottet gick även i övrigt på propositionens linje beträffande flygmaterielfrågorna. Även statsutskottet konstaterade att flygvapnets äskande av 24,7 miljoner till nattjaktplan inte betingades av ÖB:s principförslag för omedelbart beredskapshöjande. Men därefter konstaterade de att de ser det som ”självfallet att Kungl. Maj:t” mot bakgrund av de många haverierna med dödsfall som inträffat vid ”vår första nattjaktflottilj” hade ”sin uppmärksamhet riktad” mot möjligheterna att införskaffa ”moderna och möjligast driftsäkra nattjaktplan” för ”den flygande personalens” säkerhet.³¹⁹

7.

I samband med att världsläget försämrades mot slutet av november 1950 när det kommunistiska Kina med full kraft gick in i Koreakonflikten och tippade balansen till nords fördel ville de svenska militärerna förändra även de svenska försvarsdispositionerna. Nu var det beredskap som gällde. När Torsten Nothin den 3 december besökte överbefälhavare Jung meddelade denne sin syn om att det var nödvändigt att ”vårt arbete koncentrerades på nuets och den närmaste tidens beredskap” samt att det var ”opraktiskt och direkt skadligt att öda tid och krafter på remisser rörande mera långsiktiga och nu föga betydelsefulla frågor”. På detta följde en replikväxling:

Nothin: – Du vill väl att min kommittés arbete ska upphöra?

Jung: – Ja, jag hade tänkt komma till det.

Nothin: – Dina synpunkter är riktiga. Jag delar dem helt. Jag ämnar senast 5/12 fm. meddela Erlander, att jag anser vår kommitté skall upplösas och att allt arbete bör koncentreras på den omedelbara beredskapen. Mina medkommittenter kommer inte att vilja upplösning. Erlander borde förtjust säga som Gustaf III: ”je suis sauvé”.³²⁰

³¹⁸ Riksdagens protokoll. Bihang., 1,3-4 Saml., Propositioner och motioner, 1950/HÖST SESS 3, Proposition nr 251, 13/10 1950, passim. De likalydande motionerna var nr 533 i första kammaren och nr 638 i andra kammaren.

³¹⁹ Riksdagens protokoll. Bihang., Utskottets utlåtanden Riksdagens skrivelser registratur, 1950/HÖST SESS 4, Statsutskottets utlåtande nr 227, s17f

³²⁰ Helge Jungs dagbok i avskrift 3/12 1950, [*je suis sauvé* = jag är räddad]

Därmed var i praktiken Nothins försvarskommitté till ända. Erlander var i och för sig inte omedelbart med på att upplösa kommittén när Nothin dagen efter, den 4 december, tog upp saken med honom.³²¹ Men efter ytterligare samtal de följande dagarna, samt ett visst intermezzo den 5:e som behandlas nedan, kunde man den 6 december enas om att försvarskommittén skulle ”förpuppas”, vilket meddelades i en kommuniké.³²² Tanken med ”förpuppningen” får ses som att kommitténs verksamhet upphörde men att den möjligen skulle kunna återupp-
tas igen vid ett senare tillfälle. Något som dock inte kom att ske. Nothin kom dock att i ett PM till statsministern ge en kort sammanfattning 16 januari 1951. Denna är mycket översiktlig men Nothin konstaterar att det inte går att genomföra några besparingar utan att relativt kraftigt försämra försvarsförmågan.³²³ Det formella avvecklandet skedde tre år senare, i september 1953.³²⁴

På eftermiddagen tisdagen den 5 december skulle ÖB och ledningen från försvarsstaben, kompletterad med UD personal, hålla en större föredragning för regeringen om sin syn på den militärpolitiska utvecklingen och hur de tänker sig möta en förstärkt hotbild med beredskapsförstärkningar och annat. Dessförinnan hade försvarsminister Vougt orienterats telefonledes av Jung om dragningens innehåll. Strax efter att ÖB satt igång föredragningen lämnade dock försvarsministern rummet, men kom strax tillbaka, varefter han på nytt lämnade rummet sedan han viskat några ord till statsministern och smällde då dessutom i dörren. Efter att återigen återkommit började försvarsminister Vougt avbryta framställningen och ifrågasätta upplägget av hela orienteringen där bland annat tablåer presenterades som visade av militären äskade medel och vad de sedan erhållit. Vougt gick helt i taket när ÖB yttrade att regeringens förslag innebar ”att ingen ytterligare anskaffning av nattjaktflygplan kan ske och icke heller någon ökning av den svenska flygindustriens leveranskapacitet”. Sistnämnda skulle leda till att det inte gick att påskynda redan försenade leveranser, att kompensera möjliga bortfall av beställningar flygförvaltningen placerat i utlandet eller att eventuellt bygga ut flygvapnet. Försvarsministern röt till att överbefälhavaren inte hade en aning om de här sakerna, utan att en hel del gjorts på försvarsdepartementet. På detta replikerade ÖB, ”i hövisk ton” och sedan han rest sig, att i så fall var inte bara han utan hela försvarsledningen, inklusive flygvapenchefen, okunnig om dessa åtgärder. Försvarsministern fortsatte att surna till och anklagade överbefälhavaren för att inte ha informerat honom i förväg. Statsministern försökte få framställningen att fortsätta men diskussion uppstod inom regeringen om upplägget vid dragningar av ”verkschefer”, som några förflugna ord uttryckt det. Statsministern fann för gott att låta avbryta hela mötet och uttrycka att ÖB borde med försvarsministern först förbereda och därefter vid en senare tidpunkt låta hålla ett möte med regeringen. Överbefälhavare Jung

³²¹ Torsten Nothin i telefonsamtal med Helge Jung, i Helge Jungs dagbok i avskrift 4/12 1950.

³²² Helge Jungs dagbok i avskrift 6/12 1950

³²³ Lunds universitetsbibliotek, Torsten Nothins arkiv, Brev till Erlander, ”Till Hans Excellens Herr Statsministern”, Stockholm 16 januari 1951

³²⁴ Nothin, Torsten, *Hågkomster*, (1966), s 312

ska då de skiljdes åt, enligt Erlander, sagt till honom att ”Jag kommer i morgon för att säga adjö.”³²⁵

Mötet den 5 december var en slags katastrofkalabalik, en konflikturladdning, ett klimax och kanske också som statsministern karaktäriserade det i sin dagbok dagen efter ”en serie av skandaler”. Men det skulle också visa sig bli en viss vändpunkt i relationerna mellan militärledning och regering. Därtill gav mötet inte minst en tydlig illustration till försvarsminister Vougts situation.

I de omedelbara uttolkningarna av den uppkomna situationen hamnade uppmärksamheten på frågan om överbefälhavaren före mötet hade informerat försvarsministern om vad militärerna skulle ta upp vid föredragningen och när detta informerande skett. Enligt Jung meddelade han telefonledes Vougt klockan 11.55 huvudpunkterna i det han och militären tänkte ta upp; a) vidhållande av septemberkraven, b) nya beredskapsåtgärder samt c) avbrytande av vissa utredningar. Enligt Vougts uppgifter, visserligen lämnade under sammanträdet den 5 december för att få slut på detsamma, var det 12.55 han blivit informerad och då enbart om den tredje punkten.³²⁶ Även enligt ÖB, vid samtal med Erlander dagen efter, ska Vougt dock enbart ha intresserat sig för den tredje punkten och bara avslutat telefonsamtalet med att ”Det ska bli intressant att höra Ditt anförande idag.”³²⁷

Episoden indikerar både försvarsminister Vougts begränsade omsorgsfullhet, han ombesörjer inte att informera sig fullständigt, och samtidigt Jungs och militärens föraktfulla attityd till en försvarsminister de inte uppfattar att de kan lita på. De uppfattar Allan Vougt som någon som både lyssnar och utlovar saker utan att någonting därefter händer; löften tycks vara till för att tysta i stunden. Därtill för han inte vidare information, vare sig i den ena eller den andra riktningen. Rimligen borde Jung ha märkt att Vougt inte hörde på särskilt uppmärksam och därmed heller inte blev fullständigt informerad av telefonsamtalet men Jung verkar inte ha gjort någonting för att åtgärda detta. Efteråt förklarar sig Jung med att försvarsministern bara intresserade sig för punkt tre och att ÖB visst hade kunnat komma ner till försvarsdepartementet och där genomfört en mer detaljerad dragning om försvarsministern så önskat.³²⁸ Det är svårt att inte se det som att man från ÖB:s och militärens håll gärna såg att försvarsministern desavouerades något offentligt inför den övriga regeringen genom att framstå som överksam och opåläst vid sammanträdet. Därtill var man från försvarsstabens sida mån om att få fram sitt budskap till hela regeringen och särskilt till statsministern i en fullständig version som inte hade passerat försvarsdepartementet.

Det Tage Erlander såg som den första skandalen med mötet var den bristande uppslutningen från regeringens sida, från början var bara sex ledamöter närva-

³²⁵ Tage Erlander Dagböcker 7/12 1950. Se även Erlander 6/12 och Helge Jungs dagbok i avskrift 5/12 1950.

³²⁶ Helge Jungs dagbok i avskrift 5/12 1950. Jung hävdar dagen efter till Erlander att han hade ”klara bevis” för att samtalet med Vougt ägt rum kl 11.55.

³²⁷ Helge Jungs dagbok i avskrift 6/12 1950. I Tage Erlander Dagböcker 7/12 1950 sägs ÖB nu gett tiden till 11.58 och Vougts svar ska då ha varit ”Det låter ju intressant”.

³²⁸ Tage Erlander Dagböcker 7/12 1950

rande, något statsministern tyckte illustrerade dess ointresse i försvarsfrågan.³²⁹ Just det bristande intresset var också ett tema i de försoningssamtal som hölls dagarna efter den 5 december mellan en mycket bitter ÖB och statsministern, senare även med försvarsministern. När Jung den 6 december fick tillfälle att tala med Erlander enskilt tog han upp att han känt samvetskval för att ”inte tillräckligt hårt drivit försvarsfrågan” men att han hade:

[...] emellertid den känslan att regeringen hade föga intresse för den, och jag hade en stark känsla av att jag alltid åstadkom besvär, när jag gjorde framställningar om beredningar och dylikt.³³⁰

När Erlander och Jung av annan anledning även sammanträffade den 7 december, gav statsministern ÖB rätt i det han sagt dagen innan om att regeringen inte ”ägnade försvarsfrågorna tillräckligt intresse”³³¹. Erlander ville dock få till stånd en ändring och nå ett bättre samarbete. Han önskade därför göra verklighet av det flera gånger tidigare omtalade upplägget med återkommande sammanträden mellan militärledning och ett inre regeringskabinett. Men nu, för att arrangemanget verkligen skulle bli av, överenskom de om att inrätta en stående tid en bestämd veckodag då de träffades.³³² Därmed inrättades ett slags permanent krigskabinett.

Vid mötet den 6 december när Jung omtalat att han inte tillräckligt hårt drivit försvarsfrågan, replikerade Erlander till Jungs häpnad och med sitt karaktäristiska ”långsamma och funderande sätt”³³³ att:

ÖB klokt – mycket klokt – skickligt – mycket skickligt – drivit försvarsfrågan, och om ÖB hade pressat på hårdare hade det säkert följt ett starkare bakslag. Det fanns nog inga möjligheter att i längden pressa partiet till så stora försvarskostnader som under det kommande året.³³⁴

Något man skulle kunna argumentera för som varandes efterspelets viktigaste komponent var dock att Nothins försvarskommitté lades ner, eller som det uttrycktes ”förpuppades”, såsom ovan omtalats. Tage Erlanders dagboksanteckning om detta och den kommuniké som skulle utfärdas i samband härmed är intressant:

Kl. 14.30 hade Jung och Nothin och jag en överläggning om förhållningsutredningens arbete. Jag tyckte inte om ett utkast till kommuniké från Nothin, därför att det gav militärledningen skulden till att Nothin-utredningen arbetar så långsamt. Men Jung föreföll ganska likgiltig för detta.

³²⁹ Tage Erlander Dagböcker 6/12 1950

³³⁰ Helge Jungs dagbok i avskrift 6/12 1950

³³¹ Helge Jungs dagbok i avskrift 7/12 1950

³³² Helge Jungs dagbok i avskrift 7/12 1950

³³³ Helge Jungs dagbok i avskrift 6/12 1950

³³⁴ Helge Jungs dagbok i avskrift 6/12 1950

”Man kan inte göra stenen mera våt, hur mycket man spottar ytterligare.” Jag släppte då mitt försvar av försvaret.³³⁵

Ur försvarsledningens perspektiv var vinsten ändå påtaglig att även denna försvarsutredning var ur världen utan att ha producerat diverse otrevliga besparingsförslag. Det mest infekterade förhållandet, det mellan överbefälhavare Jung och försvarsminister Vougt, löstes också det successivt upp något de följande dagarna. ÖB skriver den 7 december ett brev till försvarsministern, och stakar ut sin position samt understryker hur kränkt han uppfattar sig.³³⁶ Ett möte dem emellan äger rum, men först den 11 december. Vid mötet rensas luften, men inte helt. Däremot säger försvarsministern något som fångar en hel del av dennes situation:

V[ougt] framhöll att han med energi hade kämpat för försvaret, trots att han vetat, att han därigenom skulle bli impopulär, hans egna tyckte nog att han gått för långt och de borgerliga att han aldrig gick nog långt.³³⁷

Problemet var bara att den väg Allan Vougt återkommande valt ur detta dilemma var att med ord och loften gå alla tillmötes och försökt vara alla till lags. När sedan de olika parterna såg att utvecklingen inte gick såsom de förseglats, att löftena inte infriades, växte istället vreden mot just Allan Vougt själv. Även statsminister Tage Erlander såg sin försvarsministers brister och de problem han återkommande hamnade i. Ibland faller han i sin dagbok riktigt hårda omdömen om Vougt och dennes handlande, exempelvis menar Erlander den 11 augusti 1950 att ”Det blir ju inte lätt för honom att få respekt när han pratar så j-t mycket skit.”³³⁸ Efter den uppflymande sammandrabbningen mellan Jung och Vougt i början av december, ska Vougt någon vecka senare bett Erlander om tillstånd att få ge ”ett halvt löfte” beträffande reservofficerarna när han skulle hålla tal. Något statsministern medger men befarar att det endast kommer att leda till nya problem och konflikter varefter Erlander utgjuter sig i sin dagbok över Vougts ”förbannade benägenhet att alltid vara alla till lags, att alltid ha glidande och svävande formuleringar, som täcker vad som helst”³³⁹, en uppfattning som Nothin även uppgett sig ha haft redan året innan.³⁴⁰ Erlander ser att det i mycket är Vougts bristande politiska handlag som leder honom fel och statsministern gör vissa ansträngningar för att lösa sin försvarsminister från hans situation genom att istället erbjuda denne reträttjänster, vilka Vougt dock avböjer.³⁴¹ Först i samband med regeringsombildningen den 1 oktober

³³⁵ Tage Erlander Dagböcker 7/12 1950, avser händelser under 6/12. Erlander tenderar att föra in i dagboken det som passerat under dagen innan men under det datum han för in anteckningarna. Dock framgår närmast alltid av texten vilken dag som avses.

³³⁶ I avskrift som bilaga i Helge Jungs dagbok i avskrift 7/12 1950.

³³⁷ Helge Jungs dagbok i avskrift 11/12 1950

³³⁸ Tage Erlander Dagböcker 11/8 1950, andra exempel återfinns bland annat 18/7, 19/7 och 28/9 1950

³³⁹ Tage Erlander Dagböcker 10/12 1950

³⁴⁰ Vilket framgick under avsnitt 1949.5.

³⁴¹ Se exempelvis Tage Erlander Dagböcker 19/2 1950

1951, när bondeförbundet kom med i regeringen, avgick Allan Vougt från försvarsministerposten och ersattes då av Torsten Nilsson som övertalats att ta den taburetten.³⁴² En taburett Nilsson erbjudits redan 1945.³⁴³

8.

Sedan den av riksdagen våren 1949 beslutade utbyggnaden av flygvapnet, men framförallt sedan avtalet mellan Saab och flygförvaltningen från den 11 maj 1950 om prioritet för tillverkningen av flygplan 29 tecknats, vilken närmast sammanföll med tillträdet av en ny VD för bolaget, så expanderade Saab. Redan mellan 1949 och 1950 fördubblades bolagets omsättningstillgångar i form av råmaterial och halvfabrikat i arbete från 27 till 50 miljoner kronor.³⁴⁴ Mellan maj 1950 och maj 1951 utökades arbetsstyrkan vid Saab med 410 arbetare varav 130 var italienare.³⁴⁵ Även året dessförinnan hade antalet anställda vid bolaget ökat; från 3509 till 3849 personer.³⁴⁶ Bristen på kvalificerad arbetskraft, vilken återkommande påtalats både i flygförvaltningens skrivelser till statsmakten och hos Saab, hade lett bolaget till att i slutet av maj 1950 ansöka om tillstånd hos kungliga arbetsmarknadsstyrelsen att få rekrytera 100 yrkesarbetare i Italien. Där fanns enligt uppgifter kvalificerad arbetskraft från den under kriget utbyggda italienska militära flygindustrin som nu stod utan arbete. Rekrytering vidtog via annonsering i italiensk dagspress och därefter ett anställningsförfarande med avläggande av arbetsprover i Turin, dit Saabrepresentanter tagit sig. Saab begärde några månader senare att få rekrytera ytterligare 300 arbetare, och då förutom italienare även tyskar.³⁴⁷ Saab anställde även tyska specialister vilka varit verksamma i den tyska flygindustrin och forskningsanläggningarna under kriget. Bland annat anställdes dr Hermann Behrbohm i april 1951 som arbetat hos Messerschmitt med närmast alla deras flygplansprojekt under krigsåren. Denne hade direkt efter krigsslutet hållit sig undan som dräng och skogshuggare för att därefter ha tjänstgjort åt franska staten som överljudsteoretiker och medverkat vid bygget av en avancerad vindtunnel i Vernon. Till Sverige och Saab kom Behrbohm genom kontakt med likaledes tyske professorn Oswatitsch vilken 1949 kommit till KTH.³⁴⁸

³⁴² Se bland annat Tage Erlander Dagböcker 20/9 1951

³⁴³ Andersson, Sven, *På Per Albins tid*, (1980), beträffande Allan Vougt jämför även Björk, Kaj, *En utskäld man – Allan Vougt och hans tid*, (2007).

³⁴⁴ Bolagsverket (PRV), Årsredovisning och revisionsberättelse för Svenska Aeroplan Aktiebolaget 1 juli 1949 – 30 juni 1950, Balansräkning s8 och Årsredovisning och revisionsberättelse för Svenska Aeroplan Aktiebolaget 1 juli 1948 – 30 juni 1949, Balansräkning s5

³⁴⁵ Protokoll nr 74 fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 24 maj, 1951, §7

³⁴⁶ Bolagsverket (PRV), Årsredovisning och revisionsberättelse för Svenska Aeroplan Aktiebolaget 1 juli 1949 – 30 juni 1950, Förvaltningsberättelsen s6 och Årsredovisning och revisionsberättelse för Svenska Aeroplan Aktiebolaget 1 juli 1948 – 30 juni 1949, Förvaltningsberättelsen s3

³⁴⁷ "Linköpings första invandrare", Italienska föreningen, i *Saab-minnen* Del 4, Linköping: Veteranklubben Saab, (1992)

³⁴⁸ Behrbohm Hermann "Avskedstal vid pensioneringen 1972-04-24", i *Saab-minnen* Del 4, Linköping: Veteranklubben Saab, (1992)



Saab monteringshall 1951. Flygplan typ 29 sätts samman.

– En fråga som sammanhänger med bristen på arbetskraft var frågan om bostäder till nya anställda i Linköping men även i Trollhättan. Det här försvarade rekryteringen och påtalades flertalet gånger av bolaget i samband med diskussioner med flygförvaltningen om utökat tillverkningsprogram. Saab försökte lösa problemet på flera sätt. Dels köpte bolaget in tomma fastigheter som de hyrde ut till sina anställda, och vilka de därefter ibland sålde av.³⁴⁹ Dels lämnades egnahemslån till anställda och bolaget avsåg också låta bygga bostäder. När bolaget exempelvis i början av mars 1950 för att kunna fullgöra ramavtalet och samtidigt bygga Skandia diskuterade en utbyggnad i Trollhättan för att öka kapaciteten, framhölls att en förutsättning för det beslutet var att ”regeringen lämnade skyndsamt byggnadstillstånd för verkstadslokalen och erforderliga arbetarbostäder”³⁵⁰. För de italienska arbetarna, som initialt kontrakterades för två år, lät Saab uppföra enplanshuslängor inom företagets område vilka kom att kallas ”italienbarackerna”³⁵¹.

³⁴⁹ Se exempelvis Protokoll nr 56, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 28 februari 1949, §8

³⁵⁰ Protokoll nr 66, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 7 mars 1950, §3, s3

³⁵¹ Se bland annat Agne Birgersson i *Saab-minnen* Del 4, Linköping: Veteranklubben Saab, (1992)



VD Tryggve Holm förevisar Saabs fabrik. Mannen i uniformskeps är Bengt Jacobsson, flygförvaltningens chef.

Som berörts ovan så utvidgades även Saabs anläggningar. Förutom utbyggnaden i Trollhättan vidtogs ett flertal utvidgningar; bland annat utbyggdes och permanentades flygfältet i Linköping, hangar och kontor utbyggdes också där under våren 1950 och under senhösten diskuterades en utbyggnad av experimentverkstaden i Linköping. Den nytillträdde VD:n, Tryggve Holm, var också synnerligen aktiv under denna expansionsfas för företaget. Han förde fortlöpande förhandlingar med flygförvaltningen³⁵² och lät även engagera flygförvaltningens avgående chef generalmajor Söderberg som i juli 1950 gick över därifrån till en anställning vid Svenska Flygmotor AB, SFA, på konsultbasis.³⁵³ Genomförde organisatoriska förändringar, bland annat för att ”förstärka produktionssidan för flygplan nr 29” under hösten 1950.³⁵⁴ Och lät expandera bolaget genom företagsförvärv, främst för att kunna flytta ut apparattillverkning från Linköping. Under sensommaren 1950 inköptes bland annat Lindells vågfabriks lokaler i Jönköping sedan planerna på att förvärva AB Haldex i Halmstad med sikte på att komma åt dess finmekaniska kompetens gått i stöpet.³⁵⁵ Räknas de beslutade investeringarna och godkända planerna för investeringar i anläggningar samman under åren 1948-51 utifrån uppgifterna i Saabs styrelseprotokoll uppgår de till ca 35 miljoner kronor.³⁵⁶ I årsboksluten tas anläggningstillgångarna, inkluderandes flygfält, industrifastigheter, maskiner, verktyg och inventarier upp netto, efter avdrag för förnyelsefonder, upp till ca 10, 13, 18 och 25 miljoner kronor under de respektive åren.³⁵⁷

Vid årsskiftet 1950-51 hade flygförvaltningen gjort förfrågningar till Saab om det hade möjlighet att utvidga leveranserna av flygplan typ 29 med 120 plan vilka ska ha avsetts för en utbyggnad av nattjaktflyget. VD Holm hade vid tidpunkten avvisat detta förslag då det skulle kräva en utökning av antalet arbetare med 1100 personer och därtill kräva en extra verktygssats för 2 miljoner kronor.³⁵⁸ I november 1951 ansåg sig däremot Saab kunna klara av att utöka leveranserna av typ 29 från 541 plan till 661 plan ”utan ytterligare investe-

³⁵² Se bland annat Protokoll nr 70, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 21 september 1950, §12, s3

³⁵³ Protokoll nr 69, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 14 juni 1950, §10, s4

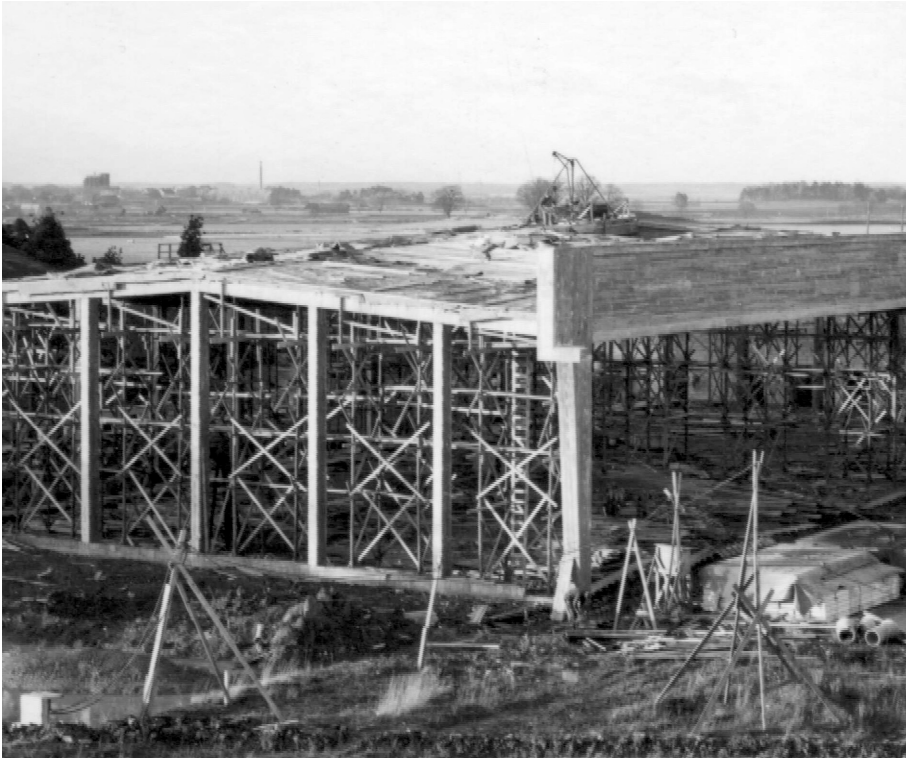
³⁵⁴ Protokoll nr 72, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 17 november 1950, §9, s2

³⁵⁵ Protokoll nr 70, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 21 september 1950, §7, s2, och Protokoll nr 69, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 14 juni 1950, §13, s4-5

³⁵⁶ Protokoll nr 54, 55, 66, 69, 72, 77 och 78 förda vid styrelsesammanträdena i Svenska Aeroplan Aktiebolaget den 20 september 1948, 8 november 1948, 7 mars 1950, 14 juni 1950, 17 november 1950, 9 november 1951 samt 18 december 1951.

³⁵⁷ Bolagsverket, Styrelsens och verkställande direktörens för Svenska Aeroplan Aktiebolaget Förvaltningsberättelse 1 juli 1947 – 30 juni 1948 jämte Revisionsberättelse, Svenska Aeroplan Aktiebolaget, Årsredovisning och revisionsberättelse 1 juli 1948 – 30 juni 1949, 1949-1950 samt 1 juli 1950 – 30 juni 1951

³⁵⁸ Protokoll nr 73, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 2 mars 1951, §4, s2



En ny hangar under uppförande hos Saab i Linköping.

ringskostnader”³⁵⁹ vilket tycks ha varit resultatet av den rationaliserings- och trimningsverksamhet som förekommit under nye VDn. Denne kunde också i november 1951 meddela styrelsen att de första 12 flygplanen av typ 29 hade levererats till flygförvaltningen före utsatt tidtabell och att bolaget därmed kunde inkassera 14.000kr per plan i premie för ”rättidig leverans” och ytterligare 15.000kr per plan för ”framflyttad leverans”.³⁶⁰

Saabs avvisande av flygvapnets förfrågningar om ökade leveranser var inte något dess chef tog med jämnmod. I sin skrivelse till regeringen i augusti 1951 vari medel äskades ställde sig flygförvaltningen genom flygvapenchefen frågande till den svenska flygplansindustrin:

Om det emellertid framledes skulle visa sig att den inhemska produktionen inte kan ökas i tillräcklig grad för att tillgodose behoven av förstärkningsflygplan, böra återstående flygplan köpas i utlandet.³⁶¹

³⁵⁹ Protokoll nr 77, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 9 november 1951, §10, s 3

³⁶⁰ Ibid.

³⁶¹ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 337/1951, FF till Konungen, 18 augusti 1951

Några problem att få leveranser från utlandet skulle inte heller finnas enligt flygvapenchefen, då man där byggt ut sin kapacitet.³⁶² Uppenbarligen kunde det svänga hastigt.

9.

När försvarsminister Vougt i statsverkspropositionen den 3 januari 1951 uttalade sig om flygvapnet och dess anskaffning av materiel, hade han förskjutit sin position beträffande utökade medel för inköp av nattjaktflygplan något, jämfört med vad han anfört i proposition 251 året innan. Efter hänvisning till vad statsutskottet yttrat i sitt utlåtande, där utskottet understött regeringens position att inte skjuta till nya medel, att de många dödsolyckorna med den hit-tillsvarande äldre materielen vid nattjaktflottiljen gjorde att regeringen borde ha "sin uppmärksamhet riktad"³⁶³ mot frågan om möjlighet att anskaffa nya och säkrare plan, gjorde Vougt sin förflyttning. Han menade sig nu om "möjligheter föreligga om att utöka anskaffningen av nattjaktplan utöver vad som i nyss-nämnda proposition förutsatts" att på nytt vara villig att överväga frågan.³⁶⁴

Två månader senare hade möjligheter uppenbarat sig. I proposition 110 från den 16 mars föreslog Allan Vougt att flygförvaltningen skulle bemyndigas att utlägga beställning på de ytterligare nattjaktplan som "erfordras" för flottiljen. För detta förordas också att kostnadsramen utökas med "i runt tal 25 miljoner kronor". Den enda motivering försvarsministern gav, förutom att "upplysningar" erhållits om att det var möjligt att köpa planen från utlandet, var ett framhållande av "betydelsen av att ha nattjaktflottiljen i sin helhet utrustad med moderna flygplan".³⁶⁵

Varför försvarsminister Vougt och regeringen ändrade sig och tillsatte mer pengar till nattjakt är inte helt klart. Det finns emellertid några förhållanden som skulle kunna utgöra tänkbara förklaringar eller delförklaringar. En sak var att de Havillands nattjaksplan *Venom*, storebror till *Vampire* och byggd för *Ghost*motorn, hade blivit tillgängligt.³⁶⁶ Konflikten med ÖB från december 1950 kan också ha spelat in. Möjligen bidrog även en önskan hos regeringen att gå de borgerliga till mötes något för att därigenom försöka bevara en partiöverskridande enighet i försvarsfrågan. Anteckningar i Erlanders dagbok från den 8 mars kan eventuellt tolkas som ett stöd för en sådan uppfattning. Sedan Erlander lovordat en föredragning av Vougt om försvaret vid den allmänna beredningen samma dag skriver han; "Det kanske finns en liten chans till samling även i år; om inte de borgerliga håller för styvt på dagjaktens utbyggnad."³⁶⁷

³⁶² Ibid.

³⁶³ Riksdagens protokoll. Statsutskottets yttrande nr 227. 1950. s 18

³⁶⁴ Riksdagens protokoll. Bihang. Saml.1. Prop.1 Ink. Utg. HT 1-5., Bilaga 6 till Statsverksprop. 1951, Fjärde huvudtiteln, Försvarsdepartementet, 1951/8, 3 januari 1951, s 159-160

³⁶⁵ Proposition 1951:110, i Riksdagens protokoll. Bihang. Samling 1. 16 mars 1951, s 182

³⁶⁶ KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, F1, 1950 (!) vol 34, MAH 852:24, FF till Konungen, 9 mars 1951

³⁶⁷ Tage Erlander Dagböcker 8/3 1951

Det är mycket sannolikt att att Vougt vid tillfället just gick igenom den försvarsproposition som skulle lämnas någon vecka senare som proposition 110:1950.

Erlanders förhoppningar kom dock något på skam. När propositionen debatterades i riksdagen inför omröstning den 23 maj så blev diskussionen relativt animerad. Högern, folkpartiet och bondeförbundet hade dessförinnan skrivit ihop sig om likalydande motioner till både första och andra kammaren, där de förutom nattjaktutbyggnaden även krävde att förstärkningen av dagjaktflyget med femtioprocent nu skulle ske vid de återstående fyra flottiljerna.³⁶⁸ Motionerna lämnades vid beslutet utan åtgärd, och de borgerliga reserverade sig.³⁶⁹ Erlander beskriver debatten som förfärlig och menar vidare att "Hjalmarson, Ståhl och Ohlin gjorde vad de kunde för att dra ner riksdagens anseende. Hur kan man bära sig åt på det sättet när landets försvarsfråga diskuteras?"³⁷⁰ Om de borgerligas agerande i sakfrågan här läggs samman med deras agerande under hösten 1950, då de efter att regeringen i proposition 251 avstyrkt extra medel till nattjaktflygets modernisering istället motionerade för detsamma, så framträder ett mönster. Det är en bild av något som liknar *parallellförskjutningen* från tiden före andra världskriget som framträder. Att det mellan partierna fanns en närmast konstant skillnad i vad de ville satsa på försvaret, vilken kvarstod även om nivån kom att ändras. Dock hade de tre borgerliga partierna före kriget även uppvisat inbördes skillnader.

Ytterligare en händelseutveckling hade ägt rum sedan statsverkspropositionen den 3 januari. På svenska regeringens inbjudan hade Arthur Henderson brittisk Secretary of State for Air, vilket på svenska skulle kunna översättas med flygvapenminister, och gammal labourpolitiker varit på besök i Stockholm den 18-23 januari. Det förutsågs från brittisk sida att vapenexportfrågor och relaterade problem skulle hamna i fokus vid besöket. Istället skedde en viss islossning beträffande den politiskt känsliga frågan om den svenska säkerhetspolitiska positionen. Vid ett möte med delar av den svenska regeringen erkände statsminister Erlander och försvarsminister Vougt för sin brittiske gäst att i händelse av krig förväntade sig Sverige att hamna i vissa situationer, att bli direkt angripna eller omslutna av Sovjetunionen. Om grannen i öster tänkte sig företag i Skandinavien så skulle den svenska neutraliteten gå om intet. Henderson menade att någon assistans i händelse av krig skulle bli svår att ge om inte västmakterna fick bättre kännedom om de svenska försvarsplanerna i förväg. Han föreslog därför att den svenska regeringen skulle förse den brittiska med uppgifter om under vilka förutsättningar Sverige tänkte slåss, om de övergripande försvarsstrategiska planerna samt information om det svenska försvaret så att insatser skulle kunna koordineras. Erlander och Vougt, som pikant nog förde konversationen med Henderson i ena änden av rummet medan utrikesminister Undén uppehöll sig med den brittiske stockholmsambassadören i andra änden, tog intryck av sin engelske gäst. I mars skickade försvarsminister Allan Vougt

³⁶⁸ Riksdagens protokoll., Motion nr 174 i första kammaren och Motion nr 231 i andra kammaren. 1950.

³⁶⁹ Riksdagens protokoll., Första kammaren, 21:73d, 23 maj 1951, s 73ff, Riksdagens protokoll., Andra kammaren, 21:112d, 23 maj 1951, s 112ff

³⁷⁰ Tage Erlander Dagböcker 23/5 1951

en elvasidig promemoria till Arthur Henderson i vilken uppgifter om de svenska försvarsstyrkorna, deras organisation, styrka, utrustning och övergripande krigsplaner fanns utritade. Förutom att dokumentet gav Sveriges bild av sitt försvar så var det främst en demonstration av en svensk vilja att inte helt isolera sig, och kunde även uppfattas som en utsträckning, en tånjning, av de gränser för neutralitetspolitiken man själv stakat ut. Ett uppföljningsbesök i London av Vougt som planerats kom dock att ställas in sedan svenska regeringen fått kalla fötter. Detta då man uppfattat att ytterligare utbyten kanske skulle kunna ses av Sovjet som att Sverige höll på att helt tippa över i västlägret.³⁷¹ Utsträckningen mot väst som Erlander och Vougt gjorde, möjligtvis något vid sidan om Undén, kan också ha fått dem att uppfatta att det svenska försvaret borde stärkas ytterligare. Detta för att signalera till västmakterna att Sveriges vilja att försvara sig var hög. Något som åtminstone britterna fann betydelsefullt om de skulle vara villiga att överväga att erbjuda hjälp i händelse av krig.

*

Under perioden mellan statsverkspropositionen och nattjaktförslaget i proposition 110 utsåg regeringen mot slutet av januari en ny ÖB. En för den här studien särskilt intressant aspekt vid denna omtalade tillsättning var vad som utspelades vid regeringssammanträdet 23 januari när beslutet fattades, såsom det har framkommit vid publiceringen av Tage Erlanders dagböcker. Enligt Erlander inledde försvarsminister Vougt med en ”brilliant föredragning” där kandidaterna karaktäriserades. Därefter avfärdades Salander och Åkerhielm. De fyra återstående kandidaterna, huvudkandidaterna, rangordnade Vougt som ”1)Nordenskiöld, 2)Swedlund, 3)Ericson, 4)Ehrensverd”. Försvarsministern föreslog alltså flygvapenchef Nordenskiöld till ny överbefälhavare, vilket inte bara denna rangordning utvisade, utan som även följer av vad Erlander återger hände en stund senare då ”Vougt meddelat att han förordade Swedlund sedan Nordenskiöld avvisats”. Direkt efter försvarsministerns rangordning tog finansminister Sköld till orda, sade sig hålla med om karaktäristiken av kandidaterna. Sköld kunde inte föreslå Ehrensverd då han inte ”obetingat kunde lita på att han avstod från sitt politiserande”, något som ju regeringen ansett varit ett problem med Helge Jung. Därtill kunde han ”heller icke förorda Nordenskiöld, som väl vore lojal men till gengäld alltför naiv”. Med detta inlägg från regeringens erfarenhetsmässigt tyngsta statsråd, då Gustav Möller inte närvarade, försvann Nordenskiöld ur diskussionen. Sköld förordade Swedlund, Mossberg Ehrensverd och Quensel Ericson. Sedan fortsatte diskussionen och det stod då mellan Ehrensverd och Swedlund. Den siste som yttrade sig, då alla andra röjt sina preferenser, var statsministerns själv, vilket i och för sig var rimligt, men det först sedan Sköld begärt att få höra hans uppfattning på ett litet smädsamt sätt ”men den kanske var förbehållen nästa instans, ifall kungen hade en annan mening”. Erlander förklarade att då ”jag icke kunde komma förbi en armé-man, förordar jag Swedlund, dock utan större entusiasm. Motiv. Större

³⁷¹ Aunesluoma, (2003), s 106ff

samarbetsmöjligheter både bland militären och till den politiska ledningen.”. Därefter hölls omröstning där Swedlund fick åtta röster mot Ehrensvärds tre, varvid förstnämnda utsågs till ny överbefälhavare.³⁷²

Som jag ser det är det inte otroligt att statsminister Erlanders preferens faktiskt var att utse Nordenskiöld till ÖB, men att han släppte denna tanke när det visade sig att det inte fanns större spontant stöd för denne i regeringen. Att statsministern väntar till sist och till när han vet hur en omröstning ska sluta innan han delger sin mening kanske inte är helt ovanligt utan ett rimligt tillvägagångssätt för en ordförande, men att han dröjde ytterligare, till dess att hans mening påfordrades tyder möjligen på att Erlander gärna sett en annan utgång. Det att inte förespråka en kandidat som sedan inte blev vald var av vikt då det skulle kunna skapa ett konstigt samarbetsklimat till den som slutligen utsågs, och även konstiga relationer inom militärledningen om det blev känt vem statsministern favoriserat. Detta är dock inte några positiva argument för att Erlander skulle ha velat se just Nordenskiöld som ÖB. Däremot var försvarsminister Vougt, såsom återkommande omnämnts tidigare, en svag minister, han var därtill känslig för just Erlanders synpunkter och inhämtade ofta dessa innan han gick ut och förespråkade något, se exempelvis episoden ovan om försvarsdebatten i riksdagen 9 december 1950. Det förefaller osannolikt att han inte skulle ha inhämtat Erlanders syn och samordnat den med sin egen även vid det här tillfället, ett tillfälle som dessutom var av så pass stor vikt för framtiden. En framtid där Vougt själv inte kunde räkna med att vara med men där statsministern säkerligen skulle figurera och ha en relation med den nye överbefälhavaren under lång tid.

Att försvarsminister Vougt satte Nordenskiöld främst som ÖB kandidat och att det är möjligt att denne också var statsminister Erlanders preferens säger något om relationen mellan flygvapenchefen och den politiska ledningen. Förutom att den var god och förtroendefull måste man rimligen även från politiskt håll varit benägen att än mer förstärka flygvapnets roll i försvaret.

*

Nedanstående tabell är en sammanställning av flygförvaltningens olika hemställanden till statsmakten om sitt program och sin anskaffning vad gäller de tre första jetflygplanstyperna; Saab 21R, de Havilland *Vampire* och Saab 29. Tabellen visar hur en ansvällning av flygvapnet successivt sker. Skrivelsen i augusti 1949, vilken utgör ett hack i tabellen, hade dock mer karaktären av en försöksballong där man hoppades på en femtioprocentig förstärkning av de resterande fyra jaktflottiljerna vilket skulle utöka beställningarna av Saab 29 med 120 plan.

³⁷² Tage Erlander Dagböcker 31/1 1951

Flygvapnet och dess anskaffningsplaner 1948-1951

	15 juni 1948	18 mars 1949	30 maj 1949	19 aug 1949	30 mars 1950 A	30 mars 1950 B	30 mars 1951	18 aug 1951	dec 1951
J21R	120	120	120	120	120	60	(60)	(60)	(60)
J28	210	210	210	210	270	330	330	330	(330)
J29	300	391	481	601	481	481	541	541	661
								+120	
TOT	630	721	811	931	871	871	931	1051	1051

373

Siffrorna från i juni 1948 avser den plan till anskaffning flygförvaltningen inkom med 15 juni 1948 innan antagandet av proposition 1948:208 ägt rum, där den femtioprocentiga förstärkningen av tre jaktflottiljer föreslogs. Riksdagen bemyndigande regeringen medge beställningarna av plan för förstärkningen först den 25 juni. Därför syns 1948 års förstärkningsbeslut först i anskaffningsplanen från 18 mars 1949 där summan blir 721 jaktplan. 30 maj har även förstärkningsbeslutet som lanserades i proposition 197 kommit med och därmed är summan uppe i 811 jaktplan. Skrivelsen från 19 augusti 1949 är försöksbalongen från flygvapenchefens sida, såsom ovan omnämnts.

Skillnaden mellan 30 mars 1950 A och B är att i samband med att flygförvaltningen når en uppgörelse med Saab om forcerad tillverkning av Saab typ 29 så ingår annullering av en flottilj typ 21R i denna. Dessa plan skulle istället ersättas med en flottilj importerade de Havilland *Vampire*, J28. Antalet plan förblir detsamma, 871. den ökning som därefter sker till mars 1951, 60 ytterligare flygplan typ 29, är de tidigarelägganden av beställningar som diskuterades under hösten 1950. I augusti återkommer flygförvaltningen och chefen för flygvapnet med sina krav på utbyggnaden av de sista fyra jaktflottiljerna med femtioprocent. Däremot rådde det då tvivel om Saabs leveranskapacitet varför man har fört upp de 120 planen utan att ange typ. I december 1951 slutligen så ger flygvapenchefen upp sitt krav på förstärkningen av de sista fyra jaktflottiljerna. Flygvapnet har dock som ovan angivits fått positivt besked från Saab om leverans av ytterligare 120 st typ 29 efter att produktionstakten förbättrats. I skrivelsen från december menar flygvapenchefen istället att en modernisering

³⁷³ KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, F1, 1948, MEH 852:4, FF till Konungen 15/6 1948, RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, A. Statsrådsprotokoll, 30 juni 1948, bilaga till 6:0, KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, F1, 1949, MEH 852:1, FF till Konungen 18/3 1949, KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, F1, 1949, MEH 852:3, FF till Konungen 30/5 1949, RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 196/1949, FF till Konungen, 19 augusti 1949, KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, F1, 1950, MAH 852:5, FF till Konungen 30/3 1950, KrA, Flygförvaltningen, Materielavdelningen, F1, 1950 (!) Vol 34, MAH 852:25, FF till Konungen 30/3 1951, RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 337/1951, FF till Konungen, 18 augusti 1951, RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 459/1951, FF till Konungen, 6 december 1951, (CpH A61:10).

av attackflyget är nödvändig. Det är Saab 18B som kommer snart att falla för åldersstrecket, något som visserligen varit känt länge. Men nu har en "acceptabel lösning" hittats; då Saab meddelat att de skulle kunna leverera ytterligare flygplan typ 29 vilket gör att det kommer att gå att "övergångsvis förstärka attackförbanden med för attackuppgifter lämpliga jaktflygplan". Kostnaden för planen och tillhörande utrustning menar förvaltningen uppgår till 92,9 miljoner och den kan "icke inrymmas inom flygvapnets kostnadsram" så därför begär man att staten ska utöka kostnadsramen med beloppet. Som en slags motprestation kan chefen för flygvapnet tänka sig att avstå "från de i petitan för ifrågavarande budgetår [1952/53] framförda äskandena om förstärkning av de återstående fyra dagjaktflottiljerna".³⁷⁴ Därmed gavs alltså det så många gånger framförda kravet upp, men samtidigt som en materiellt närmast exakt motsvarande åtgärd föreslogs.

budgetår	Flygvapnet: Anskaffning av flygmateriel mm	Uttryckt som andel av hela försvarsbudgeten
1945/46	110 000 000 kr	-
1946/47	111 500 000 kr	-
1947/48	128 000 000 kr	16,0 %
1948/49	125 000 000 kr	16,2 %
1949/50	110 000 000 kr	13,8 %
1950/51	135 000 000 kr	16,0 %
1951/52	255 000 000 kr	21,6 %

375

Ovanstående tabell, baserad på uppgifter ur Statsliggaren för respektive budgetår, ges en översiktlig bild över flygmaterielanskaffningen över åren studien täcker. Mot slutet av perioden stiger anskaffningsresurserna, återspeglades den expansion som i studien karaktäriserats genom de komplexa beslutsprocesserna. Dock skall man förhålla sig med en viss sund skepsis till uppgifterna, då som i denna framställning på sina ställen framskymtat militären uppvisat goda förmågor i kreativ sifferhantering. Även militära säkerhetsskäl talade för sekretess kring dylika uppgifter. Exempelvis beslutade Saab i augusti 1951 att av militära sekretessskäl inte publicera omsättningssiffror i årsredovisningen.³⁷⁶

³⁷⁴ RA, Försvarsdep., Hemliga arkivet, D nr 459/1951, FF till Konungen, 6 december 1951, (CpH A61:10).

³⁷⁵ Riksdagstryck, Statsliggare för budgetåret 1945/46, del I, Statsliggare för budgetåret 1946/47, del I, Statsliggare för budgetåret 1947/48, del I, Statsliggare för budgetåret 1948/49, del I, Statsliggare för budgetåret 1949/50, del I, Statsliggare för budgetåret 1950/51, del I, Statsliggare för budgetåret 1951/52, del I,

³⁷⁶ Protokoll nr 75, fört vid styrelsesammanträde i Svenska Aeroplan Aktiebolaget i Stockholm den 27 augusti 1951, §3, s 1

10. summerande resonemang

Sedan flygvapnet fått svart på vitt i statsverkspropositionen att det inte skulle bli något beslut om ytterligare förstärkning av flygvapnet i form av en femtioprocentig utbyggnad av de resterande fyra jaktflottiljerna, åtminstone inte innan Nothins försvarskommitté arbetat färdigt, inriktade vapnet sina krafter på att förbättra leveranskapaciteten. Det som flygvapenchefen hade framhållit redan i sin skrivelse från juni 1949 borde göras, även om regeringen då inte skulle vilja bygga ut flygvapnet. I början av mars 1950 försökte man ta ett samlat grepp om leveransmöjligheterna hos Saab. Förseningar hade närmast varit ett signum hos Saab och flygförvaltningen lade fram ett radikalt förslag för att komma till rätta med problemen, samt för att ge tillverkningen av Saab typ 29 prioritet. Förslaget innebar att den övriga flygplanstillverkningen hos bolaget på ett eller annat sätt skulle upphöra, och det mot betalning. Det kom att visa sig att regeringen gick med på idén vilken också verkställdes.

En världshändelse kastar sina skuggor över försvarsfrågan detta år och griper även närmast in i flygmaterielanskaffningen. Den 25 juni utbryter Koreakriget. En händelse, en fokuserande inträffelse, i problemströmmen med Kingdons ord som kan uppfattas öppna möjlighetsfönster. En dryg vecka innan Koreakonfliktens utbrott, den 16 juni, gav Torsten Nothins försvarskommitté överbefälhavare Jung och försvarsstaben ett utredningsuppdrag. De vill att försvarsstaben utreder en ny försvarsordning som ska kunna fungera tio år framåt i tiden. Uppdraget var något militären inte ville ha; det var ett oerhört omfattande utredningsarbete som skulle genomföras och därtill riskerade alla planer på en större nyordning att kunna förvandlas till besparingar. Hade militärledningen inte varit tveksamma till försvarsutredningen tidigare så blev de det nu. ÖB försökte både få bort försvarsutredningen och sitt utredningsuppdrag. Nothin själv tycktes också tröttna allt mer på den försvarsutredning han var satt att leda, och anammade successivt de ledande militärernas uppfattningar, främst ÖB:s. Redan i augusti tyckte en person som Marcus Wallenberg att Torsten Nothin borde ta utvecklingen i Korea till intäkt för att helt sonika lägga ned försvarsutredningen. I september ledde Koreakriget till att briterna ville inhibera all krigsmaterielexport, ett scenario som närmast skickade chockvågor i Sverige med landets stora utestående beställningar hos framför allt brittisk flygplansindustri och brittiska radartillverkare. Undersökningar om möjligheter till ytterligare utbyggd kapacitet hos Saab vidtogs. Därtill erhöles gehör hos statsministern för att förenkla Nothins utredning.

När Koreakonflikten tillspetsas ytterligare genom Kinas inträde mot slutet av november, då två stormakter ställdes direkt mot varandra, var det enbart tid för förstärkt beredskap samt för att lägga ner försvarskommittén. Det ansåg i varje fall både överbefälhavare Helge Jung och försvarsutredningens ordförande Torsten Nothin, vilka i början av december 1950 ville lägga ned försvarsutredningen. Så kom också att bli fallet, men först efter att en uppslitande konflikt ägt rum mellan överbefälhavaren och försvarsministern i samband med en militär föredragning för regeringen den 5 december.

Konflikten handlade till synes om militärens krav på ökad beredskap och därmed ökade anslag men också om en svag försvarsminister som desavuerades och försökte ta strid för att behålla någon auktoritet. En försvarsminister som militären ville ha bort. Men kanske skulle konflikten kunna uppfattas som en mellan militärledningen och regeringen om svensk säkerhetspolitik när kalla kriget nådde en ny kritisk bottennivå. I efterspelet var många ledande statsråd av uppfattningen att både försvarsministern och överbefälhavaren borde avgå. Överbefälhavare Helge Jungs förlängda förordnande gick emellertid ut redan 1 april 1951, då denne också lämnade befattningen. Möjligen var det så att Jung avsiktligt, när han ändå närmast var färdig för pension, utmanade och gick väldigt långt för att demonstrera ett missnöje med försvarsministern och den av denne förda politiken, även om det innebar att han gjorde sig själv omöjlig. Konsekvenserna för hans del kunde inte bli annat än ringa; en sak Jung drabbades av, vilken möjligen till en del var till följd av episoden, var att han inte fick något extra tack i regeringskonseljen vid sin avgång.³⁷⁷ Annars fick militären efter konflikten igenom, förutom Nothinkommitténs avveckling, även återkommande möten mellan regeringsföreträdare och militärledning vilket efterfrågats av sistnämnda sedan länge. Sistnämnda är betydelsefullt då det innebar ett mer fast etablerande av de slutna rummens politik rörande försvarsfrågan. Därtill slutade Allan Vougt som försvarsminister i samband med att regeringsombildningen den 1 oktober 1951 då även bondeförbundet tog plats i ministären Erlander. Dock hade Vougt troligtvis fått lämna sin taburet ännu tidigare, enligt Erlander, om inte den borgerliga pressens kritik gjort att det gått prestige i frågan vilken förhindrade statsministern från att agera.

*

En fråga som inställer sig när man reflekterar över Nothins försvarskommittés tillsättning, fortvaro och upplösning är hur utredningen ska betraktas överhuvudtaget? Statsminister Tage Erlander hade vissa tvivel på Nothins förmåga att genomföra kommittéarbetet redan innan utredningen tillsatts. Något som återkommande framskyntar är att en betydelsefull anledning till att Erlander tillsatte kommittén var för att blidka mindre försvarspositiva opinioner inom sitt eget parti. Torsten Nothin själv meddelade ledande militärer relativt omgående när kommittén just påbörjat sitt arbete att han vid utredningens tillkomst erhållit diverse försäkringar under hand från statsministern om att om det visade sig att det inte gick att spara på försvaret så var detta ett möjligt resultat som regeringen skulle beakta. Under kommittéarbetets gång har Nothin och andra kommittéledamöter upprepade gånger kontakter och diskussioner direkt med statsministern om vartåt utredningen lutade, vilka årliga anslagsnivåer som föreföll behövliga och möjliga. Man kan fråga sig om det var förenligt med ett utredningsuppdrag att fortlöpande utbyta åsikter rörande utredningsuppdragets föremål med den exekutiva statsmaktens främste företrädare? Under kommitténs verkande var militären i viss utsträckning ängslig för dess arbete

³⁷⁷ Se exempelvis Tage Erlander Dagböcker 8/3 1951

och eventuella utfall, men mindre den här gången, och till skillnad från vad som var fallet med 1945 års försvarskommitté, så gjorde överbefälhavaren trevare till regeringen för att påyrka kommitténs avskaffande. När allvarliga händelser i problemströmmen inträffar, Koreakriget och kritiska omkastningar i detsamma, och därtill att även kommittéordförande Nothin begär att utredningen ska upphöra, så gick statsminister Erlander med härpå. Men nedläggandet kallades inte för ett nedläggande, utan istället begagnades termen ”förpuppning” som för tankarna till att kommittén senare skulle återuppta sitt arbete. Vid förpuppningstillfället omtalar också Erlander i sin dagbok kommittén som *förhållningsutredningen*.³⁷⁸

Flygvapenchefens fortsatta påstötningar om förstärkningen av sista fyra jaktflygsflottiljerna kom inte att leda till detta. Däremot riskerade det att resultera i att ökade skillnader mellan de borgerliga och den socialdemokratiska regeringen skulle uppstå beträffande försvarsfrågan. Vissa tecken på ett återupptaget parallellförskjutningsmönster kunde skönjas.

Uppfattningen att försvarsutredningen var till för att förekomma och parera missnöje hos de försvarskritiska inom socialdemokratien får närmast direkt stöd av Erlanders utsagor. Men det är svårt att komma ifrån tolkningen att syftet också var att hålla försvarsfrågan ifrån regeringen och statsministern, samt även hålla tillbaka militären och dess krav, vilket också delvis kan sägas blev fallet. Vissa kommentarer i Erlanders dagbok indikerar emellertid även att han gärna såg viss omskakning av försvarets form. Och möjligen fanns även förväntningar om att just Nothin skulle verka för ett något annorlunda, kanske ett än mer flygtungt, försvar. Detta skulle vara i enlighet med vad statsministern talat om till den socialdemokratiska riksdagsgruppen, ett försvar som kan klassificeras som en variant av Trumanadministrationens militärindustriellakomplexsatsningar.

³⁷⁸ Tage Erlander Dagböcker 7/12 1950. ”Kl. 14.30 hade Jung och Nothin och jag en överläggning om förhållningsutredningens arbete.”

IX. Sammanfattande slutsatser och implikationer

Detta avslutande kapitel inleds med att återknyta till de förklaringar av den svenska flygplansindustrins överlevnad och expansion under efterkrigsperioden, som presenterats i introduktionskapitlet. En översiktlig analys av hur dessa står sig i mötet med de empiriska resultat som framkommit i den här studien presenteras. Därefter redovisas den förklaringsstes som är studiens resultat, vilken erbjuder en betydligt mer mångfacetterad bild av utvecklingen. I studien har John F Kingdons modell för komplext beslutsfattande, som är en vidareutveckling av Cohen, March och Olsens klassiska soptunnemodell, använts för att avtvinga fallet mer information samt ge en tolkningsram åt vad som framkommit. Därefter följer samtal om resultatens implikationer för de diskurser avhandlingen knyter an till, och en diskussion om förklaringsverktygens värde och relevans.

de förgivettagna förklaringshypotesernas relevans

I inledningen redovisades ett par förklaringar till den svenska flygplansindustrins framväxt och existens vilka figurerat i den offentliga diskussionen, och som blivit något av förgivettagna. En var att flygplansindustrin fanns till för att Sverige som neutralt land inte kunde binda upp sig till något stormaktsblock, samtidigt som försvaret av alliansfriheten krävde ett starkt flygvapen. En annan var att storindustrin, och då särskilt Wallenbergsfären, hade ett intresse av att den här industrin fick beställningar och frodades. Genom sina kontakter och sitt inflytande kunde sfären vinna gehör för sina uppfattningar och åstadkomma att politiska beslut gick i en för sfären fördelaktig riktning. Ytterligare en förklaring eller delförklaring var att det var kalla kriget som frammanat flygplansindustrin, alternativt framvingat Sverige att hålla sig med en egen industri om landet skulle ha möjlighet att hålla sig med ett flygvapen. Sistnämnda sammankopplas ofta med den första förklaringen. Vad går det nu efter undersökningen att i korthet säga om dessa förklaringar?

Beträffande neutraliteten, eller obundenheten vilken Erlander 1949 uppfattar som en mer passande beteckning, kan det konstateras att den svenska socialdemokratiska regeringen under den undersökta perioden inte framförde betänkligheter mot inköp av utländsk materiel med hänvisning till denna. Däremot figurerade tankar på att inskränka krigsmaterielleveranser till Sverige som påtryckningsmedel från västmakternas sida i samband med att planerna på militäralliansen NATO tog form. Detta då Sverige, förutom att bevara sin egen obundenhet, även försökte åstadkomma ett likaledes obundet skandinavisk försvarsförbund som en alternativ säkerhetslösning för Norden. Misstänksamheten mot Sverige och idén med påtryckningar var i första hand till för att förmå landet att inte påtvinga sina grannländer en av dessa möjligen oönskad obunden position, samt även i viss mån försöka få med Sverige i västalliansen. En bety-

delsefull källa till hot om avbrott och vissa faktiska avbrott i krigsmaterielleveranser var emellertid de dramatiska anspänningar av det internationella läget som uppkom. Detta särskilt i samband med Koreakriget, då de flesta länder ansåg sig behöva all militärmateriel de hade tillgång till för eget bruk. Hoten om leveransproblem i samband med kriser och vid misstro mot Sverige och svensk utrikespolitik kan dock ha bidragit något till en mer positiv syn på svensk flygplansindustri i svenska politiska kretsar. Det är dock svårt att konkret belägga. En något mer utvecklad diskussion om neutraliteten och västmaktsrelationerna följer senare i detta kapitel.

Rörande den andra frågan om storindustrins, främst Wallenbergsfärens, eventuella påverkan på statsmakten beträffande flygplansinköp så är den samlade bilden något oklar. Tydliga belägg för att direkt påverkan förekommit eller haft ett bestämmande inflytande under den undersökta perioden finns ej. Däremot är Saabs ordförande Torsten Nothins roller, inflytande och lojaliteter föremål för intressanta tolkningsmöjligheter.

Marcus Wallenberg, central gestalt inom sfären som också själv satt med och var tongivande i Saabs styrelse, synes ha haft ytterligt få kontakter med statsministern eller andra ledande regeringsföreträdare under den här aktuella perioden. Inte heller hans korrespondens vittnar om kontakter till statsmakten i dessa frågor.

Däremot hade Marcus Wallenberg en roll vid placeringen av överståthållare Torsten Nothin som Saabs styrelseordförande, och hade relativt god fortsatt kontakt med denne. Nothin i sin tur hade goda kontakter med Erlander och andra ledande socialdemokrater såsom själv tidigare socialdemokratiskt statsråd.¹ Nothin lanserade också vid styrelsesammanträden idéer om att bolaget skulle efterfråga statlig hjälp under åren 1944-45 då Saabs verksamhet var i fara. I praktiken tycks dock mycket litet gjorts härvidlag och inte heller tycks staten då ha erbjudit hjälp. Den särskilda förfrågan som riktades med anledning av anläggningens i Trollhättan osäkra framtid besvarades av statsmakten med att bolaget skulle avgöra frågan helt utifrån sina egna behov. Detta talar emot att Wallenbergssfären varken direkt eller indirekt kunde påverka regeringen i fallet Saab. Det är obestridligt att också Saabs beläggning spelade roll vid förstärkningsbeslutet 1949. Torsten Nothin, förutom förtroendet att bli den i samband med beslutet tillsatta försvarsutredningens ordförande, kan på goda grunder förmodas ha haft en roll i medvetandegörandet av Tage Erlander om bolagets förhållanden då de träffades återkommande under den aktuella perioden.² Kontakterna direkt mellan bolaget och regering och riksdag tycks emellertid ha varit sporadiska. Bland annat diskuterade Saabs verkställande ledning PR-kampanjer med styrelsen för att göra folkvalda företrädare mer medvetna om Saabs verksamhet. Som ett led i en sådan verksamhet byggdes en utställning upp hos Saab i Linköping dit politiker bjöds in till studiebesök. Dessa förehavanden kan tyckas överflödiga om kontakter och relationer mellan företaget och politiker skulle ha varit täta och förtroliga.

¹ Belyst och diskuterat i kapitel VIII, 1949 underrubrik 5 och 7.

² Vilket visats i kapitel VIII.

Det kalla kriget tycks däremot ha haft betydelse för den svenska flygplansindustrin som ovan diskuterats. De internationella kriserna öppnade beslutsfönster och flyttade upp försvarsfrågan, inklusive förslag om direkta försvarsförstärkningar, på den politiska agendan. Även indirekt påverkade det kalla kriget flygplansindustrin, då regeringen som ett svar på Norges intresse för en eventuell västmaktsallians initierade planer på ett skandinaviskt försvarsförbund. När det projektet sprack restes tämligen omgående röster i opinionen för försvars-satsningar. Regeringen Erlander kände sig manad att sätta handling bakom sina ord om att landet inte behövde ansluta sig till någon allians utan kunde fortsatt stå *obundet*.

påverkan, andra prioriteringar och ett militärindustriellt komplex

Här ska en alternativ förklaring till den svenska flygplansindustrins fortlevnad och efterkrigstida framväxt presenteras. Den är i huvudsak multikausal och visar med hjälp av Kingdons modell för komplext beslutsfattande hur olika processer eller *strömmar* vävs samman och utmynnar i flygvapensatsningar.

Enligt Kingdon så är möjligheten att komplexa beslut fattas i en viss riktning störst då *politikströmmen*, politiska beslutsfattare med mandat, *problemströmmen*, aktuella problem, och *policyströmmen*, färdiga förslag, flyter samman samtidigt som ett möjlighetsfönster står öppet. Någoting i den vägen inträffade beträffande det svenska flygvapnet och den svenska flygplansindustrin, 1948 och de följande åren, även om de sammanlänkande komponenterna var än fler. Bland annat hamnade hela försvarsfrågan för första gången på regeringen Erlanders bord, det internationella läget skärptes och ett konkret förslag till försvarsförstärkning med beredskapshöjande potential lanserades av flygvapenchefen.

De satsningar på flygvapnet som gjordes vid slutet av 1940-talet fyllde olika syften för olika intressenter, inte minst för politiska dito. I ett perspektiv ovanifrån ter sig det hela som att det politiskt önskvärda, det politiskt möjliga och det tillgängliga förenades.

*

Från det att 1945 års försvarskommitté avlämnat sitt slutbetänkande 25 november 1947 till det att regeringen Erlander 9 april 1948 presenterade proposition 206 och 208 med förslag till ett nytt försvarsbeslut, publicerades en artikel i tidskriften *Tiden* och en broschyr av en ledande socialdemokrat om försvarsfrågan. Artikeln *Förnuftsvidrigt försvar?* av Roland Pålsson i januari 1948 och statsrådet Per Edvin Skölds broschyr *Försvar och utrikespolitik: några reflexioner* i början av februari, gav båda uttryck för uppfattningen att vid utformningen av försvaret borde dess signal- och avskräckningsvärde *innan* en konflikt utbrutit medtas i beräkningen. Denna aspekt, hävdade båda, hade negligerats i försvarskommitténs betänkande som gått på militärledningens linje, vilken var att söka efter maximalt stridsvärde i händelse av krig. Pålssons artikel presenterade en alternativ vision av ett försvar där flygvapnet är centralt, ett försvar där modernitet och teknisk utveckling helt prioriterats. Även Sköld argumenterade

för de tekniska vapenslagen, dock ägnade han mycket av kraften därvidlag åt att försvara flottan och då särskilt de två under kriget beställda stora kryssarna. Dessa hade blivit ifrågasatta, till och med från försvarsstabens sida.

I proposition 206 gjorde också regeringen en annan prioritering än försvarskommittén och föreslog bland annat en utbyggnad av tre jaktflygflottiljer efter den modell flygvapenchefen presenterat i sitt remissvar till kommittébetänkandet. När regeringen ett år senare på nytt lade fram en proposition³ om fortsatt flygvapenutbyggnad så motiveras utbyggnaden, både i propositionstexten och vid det förmöte Tage Erlander hade med den socialdemokratiska riksdagsgruppen, med att just ett starkt flygvapen gjorde det svårare för en angripare att överraska. De här satsningarna på flygvapnet, och särskilt med den militära motivering statsministern hade, gör att man faktiskt från regeringshåll lägger fram en annan försvarsdoktrin än den ÖB företrätt sedan krigsslutet. Med ett starkt flygvapen är det återigen *periferiförsvaret*, tanken att försvara Sverige vid gränsen, ute på Östersjön eller vid den potentielle fiendens ilastningshamnar, som blir aktuellt. Överbefälhavaren hade i sina militärstrategiska studier och i de utifrån dem upplagda planerna sedan 1945 istället väckt liv i *centralförsvarstanken*, med en strategisk defensiv och ett uthålligt försvar i väntan på undsättning. En hjälp som tänktes komma från väst.

Flygsatsningens strategiska kvaliteter skrevs också närmast samman med ett annat argument i pläderingen inför riksdagsgruppen vilket nästan betonades än mer, nämligen att en flygvapensatsning var ett ekonomiskt relativt billigt sätt att höja beredskapen.

Förutom att en beredskap baserad på en flygvapenmobilisering skulle bli mindre ekonomiskt kostsam så skulle den också gå snabbare att genomföra samt involvera relativt få människor och då främst yrkesmilitärer, vilka utgjorde en stor andel av flygvapnets personal. Därigenom skulle allmänheten oroas i mindre utsträckning, enligt Erlander, vid de återkommande kritiska situationer i den internationella utvecklingen som kunde befaras. De här tankarna påminner om den inriktning som Donald J Mrozek menar att Trumanadministrationen hade vid utformningen av USAs efterkrigsförsvar från 1946-47. För att upprätthålla en god beredskap och ett starkt försvar men ändå begränsa de ekonomiska konsekvenserna för landet i fredstid ville Trumanadministrationen teknikaliserat det amerikanska försvaret samt försätta industrin, och då särskilt flygplansindustrin, i en permanent förberedelse för beredskap. Det här skulle ske bland annat genom statsstyrd planering av, och stöd till flygplansindustrin där civila och militära projekt skulle försöka samordnas. Tillvägagångssättet skulle kunna klassificeras som en variant av uppbyggnad av ett militärindustriellt komplex uppifrån enligt vad Masako Ikegami-Andersson kallar *resursmobiliseringsmodellen*, där statsmakten för att mobilisera resurser bygger upp en slags institution av organiserad beredskap för snabb mobilisering, som sedan i viss mån börjar leva ett eget liv. Syftet är dock ursprungligen att trygga den nationella säkerheten inför militära hot.

³ Proposition 197 den 1 april 1949.

Beträffande den svenska flygplansindustrin är det emellertid inte klart att Erlander och hans regering egentligen försökte kraftsamla industrin, vare sig vid den aktuella tiden eller för framtiden genom planering. Regeringen ville förstärka beredskapen på ett sätt som den såg ekonomiskt fördelaktigt och försvarbart, samt ge militären en viss profil i form av kapacitet för initial avskräckning, samtidigt som det fanns en inhemsk flygplansindustri med ett behov av framförhållning i sin planering. Avsikten var inte att genom beställningar bygga upp och cementera denna flygplansindustri, det blev mer en bieffekt. Ett svenskt militärindustriellt komplex kring flygplansindustrin påminner därför också om vad Ikegami-Andersson kallar ett *teknindustriellt* synsätt på militärindustriella komplex. Inom den modellen är det vapenindustriernas egen dynamik som är avgörande: beläggning i anläggningarna, en ständigt ökande teknologisk komponent hos vapensystemen etc. Det synsättet tillmäter dock militären en väl begränsad roll för komplexet; de ses som konservativa och staten ses som rigid i sin planering, vilket kan stämna men utgör knappast hela bilden. Den *weberianska byråkratimodellen*, vilken Ikegami-Andersson också räknat upp som ett ytterligare synsätt på militärindustriella komplex, menar däremot att det just är budgetmaximerande byråkrater som utgör ryggraden i komplexet. Flygvapnet och dess chefs agerande och utspel för att direkt och indirekt förmå politiska beslutfattare till ständigt nya flygsatsningar är något som ligger nära för att inte säga precis på konturerna av en budgetmaximerande byråkrat.

Möjligen skulle man kunna se det som hände under krigsåren som en början på utvecklingen av ett militärindustriellt komplex kring den svenska flygplansindustrin i enlighet med resursmobiliseringsmodellen. Därefter hade embryot också vissa drag av teknindustriellkomplex karaktär, särskilt produktens komplexitet och beläggningsproblematiken hos Saab, vilka påverkade beslutsfattandet. Likaså gjorde även budgetmaximerande byråkrater från weberianska modellen och deras agerande. Det går dock inte att komma ifrån att flygsatsningarna även dikterades av hotbilden och av en viss politiskt önskad profil på försvaret samt av en idé om flyget, också den omhuldad från politiskt håll, som ett ekonomiskt fördelaktigt beredskapsalternativ. Uppkomsten av permanenta strukturer får därför ses som bieffekt eller tillfällighet. Efter satsningarna etablerades dock ett militärindustriellt komplex av teknindustriell karaktär betydligt mer fast. Det finns uppenbarligen militärindustriella komplex som uppkommit genom politiska beslut och politiska initiativ. Då utan avsikt eller utan avseende att utvecklingen skulle kunna resultera i fasta strukturer, utan komplexet har uppkommit mer som en bieffekt. Ett sådant tillvägagångssätt täcks inte tillfredsställande in av Ikegami-Anderssons taxonomi över grunder för och typer av militärindustriella komplex. Istället skulle det här kunna ses som en ytterligare typ av militärindustriella komplex som vi skulle kunna benämna *den politiska tillfällighetens, bieffektens och kompromissens modell*.

*

Den här uttolkningen skulle kunna uppfattas som att Erlander och hans regerings agerande, i val- och beslutsforskningstermer, legat relativt nära den

rationella beslutsmodellen. Åtminstone beträffande flygförstärkningen 1948. Regeringen lät 1945 års försvarskommitté utreda försvarsfrågan och tog dess betänkande till grund för ett försvarsbeslut. Men de har även beaktat vissa remissvar och därtill adderat egna kriterier för vad de vill att det svenska försvaret ska kunna åstadkomma. Andra uttydningar är emellertid möjliga och kan ge en mer fullödig bild av och förklaring till utvecklingen.

Statsminister Erlander var klämd mellan olika intressenters krav i försvarsfrågan, liksom av händelseutvecklingen. Krav på ett förstärkt försvar kom främst från militärens sida, men även från delar av oppositionen och den borgerliga pressen, liksom från debattörer och framträdande personer såsom exempelvis kronprinsen. Inom regeringschefens eget parti fanns närmast motsatta uppfattningar frekvent representerade. En försvarsljum inställning var utbredd även i den socialdemokratiska riksdagsgruppen och nådde in i regeringen där finansminister Wigforss hellre såg neddragningar än satsningar på försvaret. Händelseutvecklingen i världen och i Sveriges närområde under tiden efter att försvarskommittén inlämnat sitt betänkande i november 1947 och försvarsfrågan därmed hamnat på regeringens och riksdagens bord var dock dramatisk. Kalla krigets temperatur sjönk. Utvecklingen i det som John Kingdon benämner problemströmmen var händelserik vid inledningen av år 1948. I januari höll den brittiske utrikesministern sitt kända tal som syftade till att söka förena Västeuropas försvarsanstängningar och därmed påbörjades marschen mot en militärallians. Sovjets agerande i Tjeckoslovakien med Pragkuppen och även det ryska uppträdandet visavi Finland med VSB-pakten samt därtill de rykten om att Norge stod på tur för östliga påtryckningar, öppnade möjlighetsfönster för försvarssatsningar och säkerhetspolitiskt agerande. Jag har hävdat att tolkat utifrån Kingdons teorier så närmast *framtvingades* ett svenskt säkerhetspolitiskt initiativ. Det är så försöket att lansera ett skandinaviskt försvarsförbund bör ses; det var inte frågan om huruvida det fanns en tro på att det verkligen skulle lyckas eller ej, dvs om en sådan tro saknades att försvarsförbundsförslaget istället var ett utstuderat förhandlingsverktyg. Oddsen må ha varit dåliga men alternativet, ett skandinaviskt försvarssamarbete, var en lösning som fanns till hands. De flesta politiker i Sverige var positiva till att ge förslaget om ett skandinaviskt försvarsförbund en chans, militären var inte totalt avvisande och något var man från regeringens håll tvungen att göra. När initiativet sedan gick i stöpet och Atlantpakten bildades med Norge och Danmark som två av signatärstaterna, hade ett nytt säkerhetspolitiskt landskap uppstått. Sverige stod ensamt. Krav på att Sverige skulle kunna försvara sig själv, och sitt val av väg restes omgående. Ytterligare ett möjlighetsfönster för försvarssatsningar öppnades, åtminstone till hälften. När de förstärkta hotbilderna uppstod, när möjlighetsfönstren öppnades för försvarssatsningar, fanns flygvapnets och dess chef General Nordenskiölds alternativ där till hands.

I början av 1948 levererar flygvapenchefen sitt remissvar på 1945 års försvarskommittés betänkande. Där lägger han fram förslaget att de tio jaktflygflottiljerna skulle förstärkas genom att dess styrka mätt i antalet plan byggdes ut med 50%, från 60 till 90 flygplan. På så sätt skulle en avsevärd styrkeökning kunna ske till närmast frysta organisationskostnader. I samband med försvars-

beslutets fattande i juni samma år gavs ett nytt uppdrag till flygvapenchefen att fortsätta utreda jaktflygets utbyggnad, vilket avsatte resultat i slutet av oktober i form av en ny skrivelse.

Då flygvapnet även lät bli att stämma av sina förslag med försvarsstaben och kan sägas ha drivit sin egen linje, skulle det kunna ses som en policygemenskap som drev en särskild policyprocess där flygvapnet framarbetade sitt eget alternativ i försvarsfrågan. Nordenskiöld själv verkade även som en policyentreprenör eller lobbyist för sina och flygvapnets förslag. Det är ont om dokumentation rörande Nordenskiölds aktiviteter då han själv lämnat få dokument efter sig, varken dagbok eller andra skriftliga källor. Likaså har statsminister Erlander varit restriktiv med att dokumentera möten av mer känslig karaktär. Emellertid går ett par möten att belägga ur andra källor där det framgick att Nordenskiöld hållit dragningar för regeringschefen och övertygat denne om sina idéer. Även försvarsminister Vougt tycks ha varit betagen av flygvapenchefen. Vid regeringssammanträdet för tillsättande av ny ÖB den 23 januari 1951 satte försvarsministern honom som det främsta namnet, något han dock *föreföll* ensam om.⁴ Förutom att vid personliga möten verka för flygvapnets sak så försåg även Nordenskiöld och andra ledande flygföreträdare pressen med information för att därigenom påverka såväl politiska företrädare och den allmänna opinionen om möjligheter med sina alternativ.

Den Kingdonska analysen och uttolkningen av händelseutvecklingen har som synes en del som talar för sig. I problemströmmen inträffade återkommande relativt stora saker i form av kalla krigets allt frostigare internationella klimat med en tilltagande hotbild som kan sägas ha öppnat nya möjlighetsfönster. I policyströmmen erbjöd flygvapnet ett alternativ i försvarsfrågan som dessutom kunde knytas till flygplansindustrin och dess leveransmöjligheter, vilka även kan sägas ha varit en del av problemströmmen på mer än ett sätt. Det var den i form av sin orderbeläggning men även som den enda kvarvarande leverantören om händelseutvecklingen i omvärlden skulle ha stoppat leveranser från utlandet. Politikströmmen erbjuder däremot kanske inte en lika övertygande utveckling. Regeringen Erlander I satt närmast oförändrad mellan 1946-1949, och var i stort identisk med regeringen Hansson IV från 1945. Andrakammarvalet 1948 gick bättre för socialdemokratin än vad som förväntats även om partiet gick tillbaka. Dock medförde försvarskommitténs avlämnande av sitt betänkande att försvarsfrågan hamnade på regeringens och riksdagens bord från årsskiftet 1948, och det faktum att 1948 var ett valår gjorde rimligen att den socialdemokratiska partiledningen ville gå varligt fram i försvarsfrågan för att inte hamna i strid runt den med den borgerliga oppositionen. Det är också möjligt att alternativet att ta med bondeförbundet i regeringen hela tiden fanns i bakgrunden.

⁴ Tage Erlanders Dagböcker 23/1 1951. Erlander uppgav själv inte sin preferens förrän senare under sammanträdet när redan en första omröstning hållits och alla fyra huvudkandidater fått en röst var. Diskussionen var i stort sett avslutad och valet stod närmast mellan Nils Swedlund och Carl August Ehrensvärd, då Erlander förklarade att han inte kunde "komma förbi en armè-man", varvid han förespråkade Swedlund och omröstning därefter hölls. Men möjligen kunde Erlander ha tänkt sig Nordenskiöld om inte Per Edvin Sköld initialt bestämt avfärdat denne och därefter fått flygvapenchefen att inte längre framstå som ett alternativ.

Men den viktigaste händelsen i politikströmmen inträffade redan hösten 1946; att Tage Erlander blev statsminister. Det kan argumenteras att försvarsfrågan då låg inlåst hos försvarsutredningen, och frigjordes först 1948. En policyentreprenör kan även sägas ha funnits i flygvapenchefen som i alla sammanhang verkade för ett utbyggt flygvapen, och inte minst hos stats- och försvarsministrarna. Denne skulle alltså ha kunnat länka samman strömmarna vid ett möjlighetsfönster, vilket inte är ett orimligt sätt att se det på.

parallella processer

Avhandlingen sysselsätter sig med att försöka förklara den svenska militära flygplansindustrins, och då i huvudsak Saabs, utveckling under de närmaste efterkrigsåren. I den utvecklingen har svenska flygvapnets beställningar hos bolaget, liksom tillkomsten av det mest beställda flygplanet, Saab typ 29, urskiljts som centralt. För att förstå flygvapensatsningarna har också försvarsfrågan som helhet följts och analyserats. Under den del av tidsperioden avhandlingen sysselsätter sig med behandlas utvecklingen de första åren, 1944-48, hos olika berörda aktörer som parallella processer. För att närma sig försvarsfrågan analyseras den partipolitiska processen rörande försvarsfrågan hos det största, mest inflytelserika och närmast statsbärande partiet, socialdemokraterna, vilket även var det politiska parti som var mest splittrat i frågan. Försvarsfrågans politiska behandling följs vidare i 1945 års parlamentariska försvarskommitté, dit frågan förpassas tämligen omgående efter krigsslutet för att utredas. I denna försvarspolitiska process behålls frågan till slutet av år 1947. Flygets roll i militärdoktrinen och doktrinen utveckling utgör en militärstrategisk process, där även flygdoktrinen utveckling uppmärksammas. Med sistnämnda närmar man sig flygvapnet och flygförvaltningen samt deras materielprocess som innehåller såväl militärstrategiska som flygvapenorganisatoriska moment. Saabs utveckling under samma tid handlar om företagets framtida överlevnadsförmåga, en företagsstrategisk process, där militärflygsidan blir en del. Tillkomsten av jaktplanet Saab typ 29 utgör en egen del eller process, en teknisk process, med både flygförvaltningen och Saab men även andra aktörer som intressenter.

Bengt Jacobsson hävdar att ett alternativ, i hans fall i form av en speciell typ av kolkraftverk, kan behöva möta eller förhålla sig till olika uppsättningar av normer som finns på olika arenor. De mer eller mindre samtidiga utvecklingarna på olika arenor för alternativet, eller som berör alternativet, betecknar han som parallella processer. Jag finner begreppet intressant men använder det litet lösligare. Samtidigheten är inte hundra procentig, och det är mer utveckling som berör alternativet som är i fokus. Flygplan Saab typ 29 var tvunget att överleva på både en industriell, en militär och en politisk arena.

*

Svenska Aeroplan AB drabbades av en svår motgång vid årsskiftet 1943-44 då flygförvaltningen valde att lägga ned det enda nya flygplansprojekt bolaget

arbetade på, flygplan typ 24,⁵ vilket föreföll bli mindre lyckat. Även året innan, 1943, har för Saab präglats av svårigheter men då huvudsakligen av intern karaktär.

De omedelbara problemen för Saab är att hela konstruktionsavdelningen blir utan arbete och även att beläggningen vid företagens anläggning i Trollhättan relativt snart kommer att bli mycket tunn. Flygförvaltningen har enligt gällande avtal ett ansvar gentemot Saab, så viss ersättning och en del mindre arbeten kan påräknas. Något vaga utfästelser görs också av flygförvaltningen om nya jaktplansprojekt. Men under hela 1944 kommer ingen beställning på något nytt militärt flygplan. Efter att Saab funnit det omöjligt att på egen hand utan beställning från flygvapnet utveckla ett stridsflygplan, riktar bolaget istället in sig på civila projekt. I februari 1944 diskuteras civila flygplansprojekt och bolaget beslutar påbörja arbetet med ett passagerarplan. Vid årsskiftet 1944-45 igångsätts arbete även på ett sportplan och vid vår-sommarskiftet 1945 uppkommer tankar på allvar om att tillverka en småbil vid den snart tomma fabriken i Trollhättan.

Saabs kris har lett till att bolaget börjat omforma sig. Istället för att vara en rent militär flygplanstillverkare ställer man nu in sig på civil flygplansproduktion och därefter differentiering till åtminstone en annan civil sektor, bilar. Bolaget har inte givit upp den militära sidan, men där inriktar man sig, åtminstone i ett kortare perspektiv, mot ersättningsbyggnad vilket är det enda som kan förväntas bli aktuellt.

*

När andra världskriget gick mot sitt slut var det dags för de svenska militärerna att bedöma de förändringar i hotbilden som det nya maktläget skapat. Det var även tillfälle att summera de erfarenheter som gjorts under mer än sex krigsår, då mer och mer blev känt från de olika fronterna och de olika krigförande parterna.

Då Tyskland fallit kvarstod endast krigsfall II, hotet från Sovjetunionen. Alltjämt låg dock Östersjön kvar, men det ryska framträngandet till den baltiska kusten gjorde att en invasion över havet fortfarande var det främsta hotet. Förutom landstigningar och direkt markburen invasion över gränsen i norr har även luftlandsättningar blivit ett hot enligt försvarsstaben. Förutom de ogynnsamma styrkeförhållandena i förhållande till Sovjet så gjorde luftlandsättningsmöjligheten att vågskålen tippade över och gränsförsvardoktrinen, *periferiförsvaret*, övergavs. Istället anammas åter *centralförsvartanken* med ett motståndsområde i Mellansverige. Idén är att vinna tid, då Sverige inte ensamt kan förväntas stå emot ett stormaktsangrepp mer än under en begränsad period. Försvaret sätter sin lit till västmaktshjälp som genom det uppehållande kriget och en omsorg om att hålla förbindelser öppna skulle hinna anlända.

Inom försvarsmakten har vissa förskjutningar skett i synen på vilka medel som skall användas i försvaret av Sverige, samt i värderingen av vapenslagen.

⁵ Skildrat i kapitel III.

Landstridskrafterna, armén, är fortfarande försvarets ryggrad, medan flyg och flotta genomgått större förändringar. Flygstridskrafternas utveckling är utmärkande för det nutida kriget menar ÖB och försvarsstaben. Utvecklingen under kriget hade visat på ett antal saker av vilka några hade större implikationer för det svenska flygvapnets utformning, uppgifter och doktrin. Tillkomsten av radar och förbättringar av stridsledningen har gjort att jaktflyget blivit ett långt mer potent försvarsmedel. De tidigare förfäktade idéerna om ett indirekt luftförsvar i form av bombflyg som ska attackera fiendens luftstridskrafter på marken i dennes baser har visat sig kostsamt och mindre väl fungerande. Överhuvudtaget har tungt bombflyg visat sig oerhört dyrt samt svåränvänt och anses nu förbehållet stormakter. Det lätta bombflyget eller attackflyget som det omdöpts till visade sig däremot mycket användbart, inte minst mot fartyg.

För den svenska försvarsdoktrinen betydde allt detta en viss förändring där flyget, både jakt- och attackflyget, anförtroddes en större del av invasionsförsvaret, bland annat vid konfrontation med främmande sjöstridskrafter. Den flygmilitära doktrinen övergick från indirekt till direkt luftförsvar med en stor satsning på jaktflyg. Det tunga bombflyget utmönstrades, endast ett lätt, rörligt, attackflyg kvarstod vilket gjorde att antalet flygplanstyper minskades och de blev mer lika.

*

Socialdemokratins ursprungliga hållning till försvaret var mycket kritisk. Ledningen kom dock tidigt att moderera sin uppfattning, både av taktiska och praktiska skäl. Inom partiet har mer än strimor av den kritiska linjen fortlevt, partiet har till och med sprängts på försvarsfrågan vilket gjort den känslig. Försvaret har överhuvudtaget inte varit en fråga socialdemokratiska företrädare vinner interna poäng på. Samtidigt har rollen som största riksdagsparti, därtill statsbärande parti, med en bred väljarbas och ett ansvar för landet gjort en alltför kritisk linje omöjlig. En sådan skulle kunna uppfattas som oansvarig och den skulle heller inte ha varit populär i opinionen. Situationen skulle kunna beskrivas som att den socialdemokratiska ledningen var mer positivt inställd till försvaret än sitt parti. Partiet⁶ däremot var mindre positivt inställt till försvaret än vad en genomsnittlig potentiell marginalväljare i mitten var, vars position låg närmare partiledningens. Partiledningen hade således ett dilemma om den inte ville köra över partifolket eller skrämma bort värdefulla väljare. I samband med andra världskriget och samlingsregeringen uppstod en parlamentarisk enighet i försvarsfrågan; Sverige rustade upp så mycket det bara gick. Det var socialdemokraterna som därigenom gjorde den största anpassningen eftersom de velat satsa minst av partierna under mellankrigstiden, då ett *parallellförskjutningsmönster* återfanns. Mönstret bestod i att oavsett hotbild så var de olika partiernas vilja att satsa på försvaret konstant åtskild, om än på olika nivåer. När krigsslutet nalkades fanns risken att försvarsfrågan på nytt skulle leda till politiska konflikter; mellan partierna och inte minst inom socialdemokratien. Risken

⁶ Med partiet förstås de aktiva partimedlemmarna, kadreerna, som utgör organisationens ryggrad.

var ju att man skulle betrakta skiftet från krig till fred som ett möjlighetsfönster för besparingar på försvaret, oklart dock i vilken omfattning. Förutom att det tidigare försvarsbeslutet behövde förnyas till 1947 fanns många goda skäl att hänskjuta försvarsfrågan till en försvarsutredning efter krigsslutet. Som ett av de sista beslut samlingsregeringen tog, utsåg den 1945 års försvarskommitté.

*

Fredsoptimismen infann sig under hösten 1945 när försvarskommittén börjat arbeta. Den försvarsskeptiske socialdemokratiska finansministern Ernst Wigforss lät förstå att han gärna såg stora nedskärningar av försvaret. Den här utvecklingen var inte vad förre försvarsministern Per Edvin Sköld, som tagit initiativet till försvarskommittén, eller militärledningen hade hoppats på. Det utredningsarbete försvarsstaben och ÖB sysslade med för att frambringa ett förslag till en ny försvarsordning, en ny utformning av försvaret, vilket den parlamentariska försvarskommittén skulle kunna använda som grund för sina förslag, lades av militärerna om med hänvisning till den vapentekniska utvecklingen och det internationella lägets osäkerhet. Istället, menade ÖB, fick man reformera försvaret i små steg. På det här viset undandrog sig militären att utforma nya kompletta alternativ, vilka riskerade att kunna ligga till grund för omfattande omorganisationer och besparingar. En annan taktik var att försöka få försvarskommitténs arbete att dra ut på tiden. Att vänta tills det möjlighetsfönster för besparingar som fredsoptimismen skapat stängdes, om och när det internationella läget försämrades och hotbilden återigen förvärrades. Därtill ägnade sig ÖB åt att orkestrera så kallad försvarsupplysning, vilken kan betecknas som en verksamhet för att påverka opinionen i försvarsvänlig riktning. Bland annat lade ÖB fram ett eget förslag till anslagsnivå och försvarsutformning vid sidan av de olika besparingsförslag han fått i uppdrag av kommittén att utreda. Försvarskommitténs ledamöter fick under arbetets gång olika preferenser för de olika vapenslagen. De sistnämnda började under besparingstrycket strida öppet med varandra inför kommittén och slipade sin argumentation allt bättre. Militärledningens ansträngningar för att försöka förhindra besparingar kan dock bara delvis sägas ha lyckats. Visserligen blev kommitténs arbete inte klart förrän i slutet av år 1947, och i dess betänkande blev inte besparingarna de största som hade befarats. Kommittéordföranden hade emellertid låtit sitt eget sekretariat utforma ett förslag till försvar på en nivå han funnit rimlig, och som kommitténs ledamöter något så när kunde enas kring. Detta förslag kom också att ligga till grund för betänkandet.

att hantera en teknisk revolution

På senhösten 1943 fick flygvapnet och flygförvaltningen upp ögonen för ett nytt framdrivningssätt för jaktplan. Efter årsskiftet har bilden klarnat något och i mars 1944 gav flygförvaltningen tre företag, Svenska Flygmotor AB, Svenska Turbin AB Ljungström och AB Ljungströms Ångturbin, i uppdrag att börja skissa på förslag till jetmotorer. Utvecklingsarbetet vid de tre företagen igång-

sattes, men i jämförelse med Tyskland och England där utvecklingen pågått i ett decennium så befann sig de svenska företagen långt efter. Flygförvaltningen var emellertid vid årsskiftet 1944-45 helt inriktad på att komma i åtnjutande av den nya framdrivningstekniken.

Sedan kriget tagit slut försommaren 1945 förbättrades möjligheterna till studieresor och besöksutbyte med omvärlden. Hela år 1945, även innan maj, företogs ett antal besök i England av svenska flygvapenrepresentanter. Svenska flygvapnet hade under kriget utvecklat goda relationer till sina brittiska och amerikanska motsvarigheter. Bara veckor efter krigsslutet i Europa mottogs Air Marshal Tedder och Air Marshal Harris som flygvapnets gäster i Sverige. En mer omfattande studieresa till England och USA företogs i september och oktober av en större svensk flygvapendelegation under ledning av flygvapnets chef Nordenskiöld och flygförvaltningens chef Söderberg. Där besöktes såväl ländernas flygvapen som ett antal flygplansindustrier. Ett av resans viktigaste mål var också att införskaffa jetflygplan av senaste modell. Förutom införskaffningen, vilken lyckades, tog flygvapenledningen även med sig insikter hem om vad som krävdes i forskningshänseende för att en flygplansindustri skulle kunna ta fram *state-of-the-art* flygplan.

Frågan om forskning gavs efter hemkomsten en klart större plats i de anslagsäskanden och införskaffningsprogram som tillställdes regeringen. Insikterna om att det krävdes betydligt mer i forsknings- och utvecklingshänseende när det gällde möjligheterna för den svenska flygplansindustrin att åstadkomma avancerade konstruktioner gjorde att flygvapnet och flygförvaltningen föreslog Saab att företaget skulle inleda ett samarbete med en utländsk tillverkare just beträffande detta. Flygvapenchefen och flygförvaltningen tog även upp frågan direkt med engelska myndigheter och med den brittiske flygattachén i Stockholm. I motsats till vad man möjligen kunnat förvänta sig såg britterna positivt på en sådan utveckling, vilken de menade skulle kunna ge dem närmast monopol på den svenska militära flygplansmarknaden. Därefter upphör dock spåren efter diskussioner om samarbete. En relaterad utveckling var att flygvapenledningen i samband med studie- och införskaffningsresorna hösten 1945 lade om planerna beträffande motorer. Nu tänkte sig flygförvaltningen att istället för svenskutvecklade jetmotorer till det jaktplan Saab stod i begrepp att ta fram, så skulle utländska motorer tillverkade på licens användas. Detta sedan man fått indikationer på att sådana skulle kunna bli tillgängliga. Med licenstillverkade motorer skulle flera års utvecklingstid sparas. Samtidigt avskrivs därigenom successivt planerna på svenskkonstruerade jetmotorer.

Efter krigsslutet önskade brittiska myndigheter med ansvar för forskning och utveckling lätta på hemligstämplar och sekretessprövning rörande krigsmateriel för att dels kunna låta det komma till allmänhetens kännedom via pressen vilka landvinningar brittisk industri gjort under krigsåren, men framför allt för att kunna öka exporten. Samtidigt omorganiserades den omfattande flygsektorn med ett flertal myndigheter i Storbritannien. Ministry of Aircraft Production, vilken handhaft frågor om flygplanstillverkning, slogs samman med och gick upp i Ministry of Supply, en process som närmast tog ett år i anspråk med start under sensommaren 1945. För att avgöra exporttillstånd och frigivning av

produkter skulle en ny kontrollkommission sättas upp. Även det arbetet drog ut på tiden och under hela hösten 1945 fram till och med januari 1946 fanns inte någon speciell prövningsmyndighet. Istället avgjordes frisläppningsfrågor på ad-hoc basis av Air Ministry och Ministry of Aircraft Production tillsammans, och de underställdes dessutom inte någon säkerhetskontrollerande myndighet. Inte heller gjordes någon åtskillnad mellan försäljning av produkter och försäljning av tillverkningslicenser för desamma. Under denna period rådde därför en oplanerad, relativt ogenomtänkt och mycket liberal policy när det gäller försäljning av flygmateriel och tillverkningslicenser. Först när sovjetiska handelsdelegationer under mars 1946 var mitt uppe i förhandlingar om Rolls-Royce jetmotorer *Derwent* och *Nene* uppmärksammades vad som höll på att ske av andra brittiska myndigheter, inklusive Foreign Office. Man drog därefter öronen åt sig och diskussioner om regler, policy och säkerhetsklassifikationer vidtog. I dessa diskussioner, där både försvar och bagatellisering av det inträffade, liksom högstämda tongångar om pyramidal klientighet förekom, framkom även en annan uppfattning från några av de främsta brittiska militära ämbetsmännen. De hävdade att Storbritannien var så långt framme när det gällde den militärtekniska utvecklingen på flygets område att även mycket aktuella resultat och produkter snabbt borde kunna övertrumpas av nya. Och att då frisläppa de mycket moderna produkterna på licens till andra länder skulle inte åsamka Storbritannien skada, utan snarare medföra att de köpande länderna å sin sida skulle försumma satsningar på utbyggnad av egen forsknings- och utvecklingskapacitet. Något som skulle garantera att det brittiska försprånget bevarades. Detta samtidigt som briter skulle kunna kapitalisera på produkterna. Licenstagarna skulle däremot komma att få svårare med export av sina färdiga alster då dessa innehöll brittiska komponenter.

Under senvåren eller tidigt på sommaren 1945 fick Elis Nordquist vid Saab via sitt kontaktnätverk reda på existensen av de Havillands motor *Goblin*. I augusti 1945 företog Saabs ingenjör Lars Brising, som arbetade med bolagets jetflygplansprojekt, en studieresa till England. Vid de Havilland fick Brising tillfälle att studera Goblinmotorn och höra sig för om eventuella vidareutvecklingar, dvs framtida större versioner, av densamma. Det meddelades att en sådan motor var under utveckling för ett civilt projekt, och Brising fick viss information om densamma.

Flygvapnet och flygförvaltningen gjorde i september och oktober 1945 studieresor till England och USA då även de Havilland besöktes, dessutom vid upprepade tillfällen. Den svenska flygplansindustrin var alltså tidigt på plats när fönstret öppnades för frisläppande av brittisk jetflygmateriel.

Efter studieresorna bestämde sig flygvapnet och flygförvaltningen för att försöka köpa in de Havillands flygplan *Vampire*, utrustat med samma företags motor *Goblin*. Flygvapenledningen hade kommit fram till att de, förutom färdiga plan, även ville köpa in licens för jetmotorn *Goblin*, tänkt att användas i svenska projekt tillsammans med Saab. Dels i det befintliga planet Saab 21 som höll på att omkonstrueras för jetdrift men även i det nya projekt 1001 vilket var på skisstadiet. Till sistnämnda hoppades man dock helst att få tillgång till vidareutvecklingen av *Goblin*, den större varianten som kom att benämnas *Ghost*.

Även tillverkningslicens för hela Vampireplan föresvävade flygförvaltningen vid tidpunkten, tänkta att tillverkas av Saab, något som dock avvisades av bolaget. Planerna hade sannolikt utvecklats i samband med att man fått indikationer om att det inte bara skulle gå att få köpa in färdiga flygplan utan även tillverkningslicenser för både motorer och plan.

Avtal tecknades mellan de Havilland och flygförvaltningen mot slutet av januari 1946 om köp av flygplan typ *Vampire*, ett antal motorer typ *Goblin* och tillverkningslicens för sistnämnda, samt option på att även få köpa licens för dess framtida större utvecklade variant. Senare under året fick svenskarna även tillgång till, och i mars 1947 tillverkningslicens för, motorn *Goblins* storebror *Ghost*, vilket var av avgörande betydelse för Saabs nästkommande projekt, projekt 1001. Under tiden fram till och med 1950 kom svenska flygvapnet att inköpa ytterligare 470 flygplan från Storbritannien, något som närmast gjorde brittisk flygplansindustri beroende av svenska beställningar.

Inom flygförvaltningen fanns vid krigsslutet personer som inte givit upp om den svenska flygplansindustrin. De ville bygga plan efter egna intentioner och verkade för att få till stånd vad som krävdes för att avancerade projekt skulle kunna förverkligas i Sverige. Dock förekom inom flygvapnet också en mer likgiltig syn på den svenska flygplansindustrin; man var tveksam till om denna industri någonsin skulle kunna få fram toppmodern förtsklassig materiel.

Projekt 1001 initierades hos Saab i början av 1945 och fick fastare form vid sommaren samma år sedan ett antal möten och konferenser hållits mellan bolaget och flygförvaltningen. Planet skulle vara enmotorigt och denna enda motor, detta enda motorrör, skulle sitta inuti en hel flygkropp som alltså inte skulle ha något delat stjärtparti eller liknande. Ingenjör Lars Brisings, som under sommaren 1945 förflyttas från flygprovavdelningen till projektkontoret där jetplanprojekten tog form, och Saabs aerodynamiker fann det mest gynnsamma vara ett centralt luftintag, pitotintag, då det gav lägsta motståndet på ett enkelt sätt. De motorer som initialt var tilltänkta för projektet var de jetmotorer som på uppdrag av flygförvaltningen utvecklades hos tre svenska företag. Men i brittiska de Havillands motor *Ghost*, med ett centralt luftintag och tänkt för passagerarjetplanet *Comet* som företaget bygger, fick Saab korn på det önskade redan i augusti 1945.

Under hösten 1945 ritades det på ett par tre olika projektplan på Saab som alla motsvarade vad som i specifikationen överenskommit med flygförvaltningen. En av dessa skisser var Lars Brisings "Tunnan" vilken skall ha ritats i oktober. I december 1945 vann den flygförvaltningens gillande. Vid ungefär samma tid, i november 1945, hade ytterligare en viktig pusselbit till projektet erhållits även om den i december ännu inte arbetats in i projektskisserna; pilvingen. Under kriget hade tyskarna forskat kring höghastighetsaerodynamiska frågor och via vindtunneltest kommit fram till att bakåtsvepta så kallade pilvingar avsevärt minskade motståndet vid höga hastigheter. En del av testverksamheten genomfördes vid vindtunnellaboratoriet EHT i Zürich, Schweiz. Där hade även Saab flera år tidigare genomfört tester. Chefskonstruktör Frid Wänström var den som från Saabs sida varit mest engagerad i dessa tester och han hade etablerat goda kontakter i Schweiz. I samband med krigsslutet fick han via sitt kontaktnätverk

kännedom om de tyska forskningsresultaten. Under november 1945 genomförde Wänström en studieresa till Zürich och fick med sig kopior på de tyska forskningsprotokollen hem till Sverige. Projekt 1001 ritades tämligen omgående om till 25° bakåtsvepta vingar, och vid årsskiftet 1945-46 fanns planet närmast helt färdigt på skisstadiet.

Att projekt 1001 artade sig och tycktes bli ett bra flygplan med goda egenskaper var dock ingen garanti för att Saab skulle erhålla omfattande beställningar från flygvapnets sida. I slutändan brukade det finnas vissa undermåligheter med de svenska planen och när de till sist levererades, efter flertalet förseningar, var de inte längre fullt moderna. Nu efter krigstiden hade flygförvaltningen dessutom etablerat en god relation till den brittiska flygplansindustrin. Ett motsvarande brittiskt jaktplan kunde svenska flygvapnet, förutom att få levererat i god tid, säkerligen därtill även erhålla till ett fördelaktigt pris. Saken var bara den att briterna aldrig utvecklade något jaktplan av samma generation som Saab typ 29.

Tillfälligheternas spel, eller slumpen om man så vill, gjorde att svensk flygplansindustri kom i åtnjutande av den senaste teknologin i samband med krigsslutet. Särskilt har pilvingen och den kraftfulla jetmotorn *Ghost* från den brittiska firman de Havilland utpekats som betydelsefulla. Krig och krigsslut är emellertid så pass kända som tillfällen för oberäknelig förändring och teknologiöverföring att Michel Porter medtagit kategorin i sin taxonomi över slump-tillfällen.⁷

Det fordrades emellertid även en del saker för att komma i kontakt med och ta till sig av teknologiöverföringen. Saabs, dess medarbetares samt flygförvaltningens, nätverk kan utpekats som en betydelsefull, för att inte säga avgörande, faktor för att tillgodogöra sig framstegen. Även den teknologiska kapacitet och skicklighet som byggts upp hos Saab och flygförvaltningen var av yttersta vikt, liksom att framstående aerodynamiska insiktsfulla konstruktörer som exempelvis Lars Brising trätt fram i Sverige. Ännu en faktor som måste värderas i processen för att få fram första rangens materiel under efterkrigsåren var Saabs flexibilitet. Det var en flexibilitet att bland annat anpassa sig efter flygförvaltningens olika bud samt att både bida sin tid och samtidigt upprätthålla sin kapacitet för att kunna konstruera och bygga plan under första delen av den undersökta perioden, för att sedan vara beredda att lägga om produktion samt annullera andra beställningar när tillfälle till stora krigsflygplansprojekt gavs. Samtidigt stod bolaget på sig när det gällde flygvapnets propåer om licenstillverkning, vilken man inte önskade sig och lyckades undkomma. Saab och dess ingenjörer ville konstruera egna plan, något som skulle kunna beskrivas som en industristrategisk medvetenhet från bolagets sida.

Ett par övergripande reflexioner kan göras. Beklagandet som ibland framskymtar över flygförvaltningens val av utländska motorer, som medförde att man gick miste om möjligheten till svenskkonstruerade jetmotorer, innebär ett undvikande av att se hela bilden och samtliga implikationer. Hade förvaltningen valt att vänta på en svensk jetmotor för projekt 1001 så hade det färdiga planet,

⁷ Porter, (1990), s124ff

Saab typ 29, med stor sannolikhet aldrig hamnat i serieproduktion. Det hade blivit klart för sent, kanske samtidigt med Hawker *Hunter*, och då som inte fullt modernt knappast heller varit ett attraktivt plan för flygvapnet och dess krävande chef. Ytterligare en reflexion är att det var ett riktigt lyckokast för den svenska flygplansindustrin att den tekniska revolution som jetmotordriften innebar också sammanföll med krigsslutets dramatiska förändringar. Förändringar inte minst på ett politiskt och ekonomiskt plan. Av de två ledande stormakterna på jettflygets område gick den ena under fullständigt och den andra var utblottad.

soptunnor och strömmar – hur användbara, hur givande?

John W Kingdons modell för beslutsprocesser, som är modellerad på den klassiska soptunnemodellen eller *garbage can* modellen, har använts i avhandlingen för att uttolka händelseförloppet och försöka avtvinga empirin mer information. Frågor kan ställas om hur mycket av modellen som har varit relevant och vad som har saknats, liksom om förslag och idéer till modifiering eller utveckling uppkommit genom studien. Här ska vissa teoretiska implikationer utvecklas i ljuset av studiens empiriska resultat.

Cohen, March och Olsens hävdade i sin ursprungliga soptunnemodell att beslutsfattande kan betraktas som en organiserad anarki där "choices looking for problems, issues and feelings looking for decision situations in which they might be aired, solutions looking for issues to which they might be the answer, and decision makers looking for work".⁸ Kingdon har däremot lagt betoningen på den organiserade aspekten av det hela och mindre på den anarkiska. Soptunnemodellens komponenter är hos Kingdon tre strömmar; problemströmmen, policyströmmen och politikströmmen vilka, när de länkas samman och då därtill ett möjlighetsfönster står öppet, i stor utsträckning leder till beslut.⁹

När det gäller avhandlingens problemområde har det visat sig att händelser i problemströmmen återkommande har varit av betydelse för att dra uppmärksamhet till frågorna och för att öppna och stänga möjlighetsfönster. Den internationella händelseutvecklingen i början av 1948 som bland annat igångsatte processen mot bildandet av en västlig försvarsallians är ett exempel. Även agerandet när projektet med ett skandinaviskt försvarsförbund gick i kras och i viss mån Koreakonfliktens utveckling är ytterligare exempel på betydelsefulla händelseförlopp i problemströmmen.

I policyströmmen där förslag till handling, alternativ, utvecklas har bland annat ÖB och försvarsstaben tagit fram förslag, men även flygvapnet och dess chef Nordenskiöld lanserade egna alternativ till försvarets utformning. Sistnämnda alternativ hade företräden i valbarhetssynpunkt som att de var enkla, avgränsbara, konkreta och inte belastade statsbudgeten i alltför hög utsträckning. Dessa alternativ var till hands också tidsmässigt väl. Kingdons observationer och utsa-

⁸ Cohen, March och Olsen, (1972), s2.

⁹ Kingdon, (1995 (1984)), s 196-208. Se även resonemangen kring Kingdon i Levine, (1985), s257

gor om att förslag kan komma litet var som helst ifrån beläggs också i studien; exempelvis tycks idén till det skandinaviska försvarsförbundet ha presenterats av kronprinsen till regeringsexcellenserna våren 1948 och tanken på större flygflottiljer menar sig den kommunistiske försvarskommittérepresentanten Hilding Hagberg ha lanserat.

Politikströmmen där agendan tar form, som Kingdon menar huvudsakligen påverkas av konkreta politiska händelser såsom valresultat med nya folkvalda, klara väljarbudskap och tydliga skift i opinionen, är däremot mer svårtydd i studien. Andra aktörer än de Kingdon utpekar påverkar agendan. Därtill genererar politikerna, och andra aktörers, agerande, liksom problemströmmen, tillfällen för lansering av nya idéer. Ett belysande exempel är den Kingdoninspirerade uttolkningen av initiativet med det skandinaviska försvarsförbundet. Händelseutvecklingen med Bevins tal och det påstådda sovjetiska hotet mot Norge var en så pass kraftig händelse i problemströmmen att den närmast framtvingade ett politiskt initiativ från regeringen Erlanders sida. Initiativet blev det skandinaviska försvarsförbundet med Danmark och Norge, vilket oavsett sina möjligheter att lyckas lanserades. Det gick emellertid om intet och Sverige stod ensamt. Utan att landet själv förflyttat sin säkerhetspolitiska position var alliansfriheten nu ett ställningstagande. Oavsett sistnämnda kan man se det som att när planerna på det skandinaviska försvarsförbundet gick i kras så fick Erlanders regerings agerande återverkningar för dess eget kommande handlingsutrymme inom området. Det var tid för nya idéer och nya initiativ. Möjligen skulle man kunna argumentera för att det skett kantringar i den svenska opinionen vilka framtvingade ett nytt agerande, men min tolkning lutar åt att Kingdon i sitt uttritande av politikströmmen, dess gränser och funktionssätt är väl snäv. Möjligheter till annat politiskt agerande uppstår återkommande av olika skäl andra än just valresultat.

I denna studie synes även förändringar i det ledande persongalleriet haft betydelse för utvecklingen i politikströmmen. Under 1949 bytte Sverige och regeringen Erlander finansminister inte mindre än två gånger. Ernst Wigforss avgick i månadsskiftet juni juli, på eget initiativ och planerat sedan länge. Han efterträddes av David Hall. Båda dessa personer skulle kunna betecknas som försvarsskeptiska socialdemokrater. Hall kom emellertid genom en politisk skandal inte att bli långlivad på posten, utan avgick redan i oktober 1949. Då ersattes han av partiveteranen och den tidigare försvarsministern Per Edvin Sköld, vilken var en tydlig försvarsvän. Då finansministerposten var av stor betydelse för all statlig anslagsfördelning avtog den hårdare press mot försvarsutgifterna som tidigare funnits. Även andra ledande socialdemokratiska försvarskritiker försvann från den politiska scenen under undersökningsperioden. Jag har också argumenterat för att tillsättandet av Tage Erlander som socialdemokratisk partiordförande efter Per Albin Hanssons plödsliga död 1946 var en händelse i politikströmmen av vikt. Men då försvarsfrågan 1946 låg inlåst i försvarskommittén blev detta personskifte fullt ut relevant för frågan först sedan kommittén färdigställt och överlämnat sitt betänkande i slutet av år 1947.

Kingdon menar att agendan huvudsakligen påverkas av de valda politikerna och att specialister, experter och tjänstemän är de som till stor del utformar alter-

nativen. Här lyckades även militären, vilka får ses som experter och tjänstemän, påverka agendan. Genom att bidra till att fördröja 1945 års försvarskommittés slutförande åstadkom man att möjlighetsfönstret för besparingar stängdes till och att förändrade hotbilder började göra sig gällande. Det var både genom sakkunniga och genom deltagande i kommitténs arbete, samt inte minst genom utförande eller ickeutförande av utredningsuppdrag, vilka skulle producera underlag, som militären kunde påverka. Ett motdrag från kommittéordförandes sida blev att låta sitt sekretariat utforma betänkandet. Därigenom hade den politiska sidan ryckt åt sig något av ett initiativ även i policyutformningen, av hur alternativen kom att se ut. Andra politiska initiativ i försvarsfrågan skedde också i perioden mellan att betänkandet presenterats och en proposition för ett försvarsbeslut lades fram i form av artiklar och broschyrer. Sistnämndas idéer återfanns i viss mån i propositionen. Militärledningens utredningsverksamhet gled även över i, och samman med, den upplysningsverksamhet om försvaret som de bedrev. En verksamhet som i sina delar skulle kunna beskrivas som ren opinionspåverkan.

Begreppet *länkning* som Kingdon använder för att karaktärisera hur de tre strömmarna, problem, policy och politik, knyts samman av en policyentreprenör under det att ett möjlighetsfönster är öppet synes vara mer fungerande än den ursprungliga soptunnemodellens *tömning* av tunnan. En tömning förfaller vara något som tillfälligtvis bara inträffar, plötsligen ska beslut fattas och det som då råkar vara vid handen styr vilket utfallet blir. I flygindustrifallet synes *problem*, exempelvis i form av debaclet för ett skandinaviskt försvarsförbund, *policy*, i form av flygvapenchefens förstärkningsförslag och *politik*, exempelvis i form av en socialdemokratisk önskan om samverkan med bondeförbundet, länkats samman. Något som åtminstone skedde 1949. Den som i ett sådant scenario framstår som policyentreprenören är statsminister Tage Erlander. Denne kunde sy ihop delarna och lägga fram sitt förslag under relativt ordnade former, även om också vissa reaktiva drag återfinns i processen.

En möjlig utveckling av Kingdons modell vore att även inrikta den något mer mot själva beslutet, valet av väg, och mer tydliga beslutstillfällen, om sådana händelsevis skulle finnas. Det är dock förstäeligt att hysa tvekan inför detta då det just är den biten som den mesta beslutsforskning ägnat sig åt. Området är starkt inmutat och väcker därtill föreställningar som kan föranleda inplacering i vissa bestämda fack.

statens roll och relation till flygplansindustrin

I inledningskapitlet behandlades frågor och synsätt som tidigare forskning om efterkrigstiden i Sverige har sysselsatt sig med. Ett begrepp som presenterades var den brittiske forskaren Milwards koncept *nationellt projekt* och frågan ställdes om det var tillämpligt beträffande den svenska flygplansindustrin, eller någon del därav. Enligt Andrew Nahum sågs den brittiska flygplansindustrin under krigets senare år som en nationell tillgång, och en möjlig del av en efterkrigstida mer högteknologisk engelsk industriekonomi. Den civila sidan av

flygplansindustrin var något brittiska myndigheter intresserade sig för. Försök initierades redan under de sista krigsåren för att utveckla den mycket ansvårdade krigstida brittiska flygindustrin till att bland annat tillverka passagerarplan. I Sverige är situationen en annan. De civila satsningar som görs hos Saab är av karaktären nödprojekt som detta privata företag företar sig på egen hand. Man ser militära beställningar bortfalla och förväntar sig inte heller att den militära sidan inom en snar framtid återigen ska växa, utan tvärtom krympa ytterligare. På så sätt ser passagerarplanet Saab 90 *Scandia*, skolplanet Saab 91 *Safir* och därefter biltillverkning dagens ljus. Från den svenska statens sida är yttringar om policy beträffande, eller inställning till, flygplansindustrin begränsat förekommande. Utsagor om att flygvapnets materielbehov främst borde baseras på den inhemska industrin förekom och hade sedan lång tid förekommit i skrivelser och utredningar. Utsagor som emellertid förefaller ha varit föga förpliktigande, bland annat mot bakgrund av de inköp i utlandet som gjordes. Riksdag och regering tycks inte ha sysselsatt sig med reflekterande kring vare sig militär eller civil flygplansproduktion, utan frågan låg på militärens, på flygvapnets bord. När Saabs fabrik i Trollhättan 1946 började tömmas på tillverkning och dess framtid skulle avgöras, hörde bolaget av sig till regeringen för att få reda på om staten hade något intresse av att anläggningen skulle behållas för att möjliggöra framtida flygplansproduktion. Svaret regeringen gav, vilket kanske även skulle kunna vara ett svar på frågan om flygplanstillverkningen var en del av ett nationellt projekt, var att Saab skulle "avgöra frågan helt med utgångspunkt från bolagets egna intressen". När bolaget ändå hängde sig kvar och överlevde tycks dock staten i en viss utsträckning ha värdesatt bolagets fortlevnad. Särskilt när även andra frågor kunde få sin lösning. Vid de flygvapenförstärkningar som skedde mot 1940-talets slut, såsom i april 1949, har Saabs tillverkningsschema spelat en roll när beställningarna lagts ut. En händelse året därefter kastar dock vissa tvivel över i vilken utsträckning företagets tillverkning sågs som någon nationell tillgång. I samband med att flygvapnet får gehör för utökade beställningar fick de även 1950, som ovan i framställningen relaterats, tillåtelse att köpa ut Saabs civila tillverkning av Saab 90 *Scandia* som i praktiken därmed lades ned; marknadsavdelningen krymptes radikalt och tillverkningen av vissa uppföljningsbeställningar av flygplanet förlades till Holland. Saab 90 *Scandia* kom inte heller att få några efterföljande passagerarplansprojekt.¹⁰ Uppenbarligen värderades inte den civila flygplanstillverkningen särskilt högt vid tidpunkten. Däremot så blev den militära flygplansindustrin successivt mer omhuldad, som ovan antytts, och möjligen skulle man kunna säga att den under den här undersökta perioden börjar växa fram som ett nationellt projekt. Det är dock inte riktigt samma sak som de tankar Millwalls gett uttryck för.

*

En annan forskare, också omnämnd i första kapitlet, som behandlat kopplingen mellan svenska företag och statliga verk eller bolag är Mats Fridlund. Denne

¹⁰ Om vi inte ska räkna bolagets civila flygplansprojekt på 1980-talet och i början på 1990-talet.

ställer i inledningen till sin avhandling om Asea, Vattenfall och krafttekniken tre frågor: Påverkade 'statligheten' möjligheter och resurser som medutvecklare? Såg de statliga verken sig ha en speciell skyldighet att värna om svenska storföretags utveckling? Var den gemensamma utvecklingen någonting som påbjöds från statsmakterna eller var den ett resultat av ämbetsverkens egna önskningar?

Om de frågorna appliceras i korthet på den här studien så är förutsättningarna något annorlunda. Den första frågan, rörande en eventuell roll som medutvecklare, så skulle flygförvaltningen kunna uppfattas ha innehaft en sådan. Det vore däremot kanske också på sin plats att elaborera kring begreppet statligheten i Fridlunds sats, vilket dock skulle föra för långt här. På en oerhört konkret nivå kan det dock konstateras att i det mycket reglerade ekonomiska liv som Sverige uppvisade under 1940-talet så var säkerligen flygförvaltningens möjligheter att få fram knappa resurser till Saab betydligt större än om bolaget varit hänvisat till att enbart klara sig på egen hand.

Det som vidare har framkommit i avhandlingen beträffande samarbete mellan stat och företag, det som ibland kallas utvecklingssamarbeten, är att påståenden om något nationellt innovationssystem eller om teknikupphandling för att gynna en svensk industriell utveckling här förefaller tveksamt.

Relationen mellan statsmakten och flygplansföretagen var begränsad, och under längre perioder kan statsmaktens syn på industrin te sig närmast kallsinnig. Däremot uttalas det bland annat i betänkandet från 1945 års försvarskommitté att införskaffningen till svenska flygvapnet bör grunda sig på den inhemska industrin, något som återupprepas i olika sammanhang. Det är dock litet svårt att tro på dessa ord som har karaktären av ett mantra för konsumtion i andra sammanhang, såsom sysselsättningspolitiska och industripolitiska dito. Det tas inga särskilda initiativ, och statsmakten låter flygvapnet agera väldigt fritt. Dock anfördes Saabs produktionsbeläggning och ledtider explicit av Tage Erlander till riksdagsgruppen i samband med utbyggnadsbeslutet 1949, men då driver också flygvapnet frågan.

Inte heller flygvapnets relation till flygplansindustrin var helt god eller samarbetsinriktad. Flygvapnets uppfattning synes ha varit att om de kunde få de produkter de önskade från svenska företag, så införskaffade de dem gärna där. Lika gärna gjorde de sina inköp någon annanstans om man där erhöll bättre produkter eller minst lika bra produkter betydligt billigare. Överskottsaffärerna i utlandet efter krigsslutet dikteras inte enbart av Saabs leveranssvårigheter. En övergripande idé från flygvapnet sida var att de inte ville fastna med en undermålig svensk flygplanstillverkare. Däremot tycks inte vapnet varit främmande för att använda sig av att flygplansindustrin var svensk som ett argument för att få bättre gehör bland politiker för större beställningar och därmed ökade anslag. Flygvapnets materielinförskaffningsverk, flygförvaltningen, hade dock under längre tid en delvis annan inställning än flygvapnet.

Flygförvaltningen, som hade de direkta relationerna med den svenska flygplansindustrin tycks ha haft ett större engagemang för densamma. Relationen mellan flygförvaltningen och bolagen var under den undersökta perioden knappast jämställd. Snarare var det en industri som genomförde vad förvaltningen

behagade anvisa, en relation som påminner om ett produktionsbolags. Visserligen var det så att Saab konstruerade flygplan, kom med förslag till utföranden, men det efter flygförvaltningens specifikationer. Flygförvaltningen bidrog också mycket till konstruktionerna, både genom fortlöpande utvärdering och direktiv, men även genom att skaffa fram teknisk kunskap, tekniska insatsvaror och detaljer samt inte minst licenser. Det var exempelvis flygförvaltningen och inte SFA som tecknade licenstillverkningsavtal med det brittiska företaget de Havilland om jetmotorlicenser. Engagemanget för den svenska flygplansindustrin hos flygförvaltningen kom till en inte obetydlig del från att de ville ha flygplan som de själva medkonstruerat efter sina önskemål, något de kunde betrakta som egna plan. Det verkliga intresset för industrin, både hos förvaltningen och flygvapnet, tycks växa fram med de lyckade flygplansprojekten, som Saab typ 29, och med frånvaron av goda utländska flygplansalternativ.

ytterligare samtal

I inledningskapitlet togs under några olika rubriker upp ett antal författare och verk med beröringspunkter till studien. Några reflektioner ska här presenteras mot bakgrund av dessa rörande vapenprojekt och beslutsprocessen, företeelsen warfare state/scientific state, neutraliteten samt västmaktsrelationerna.

Ingemar Dörfer säger sig i sin studie av Viggenprojektet vilja undersöka vem som styr en *scientific state* med utgångspunkt från detta större vapenutvecklingsprogram. I viss likhet med David Edgerton, som lyfter fram Storbritanniens roll som *warfare state* i kontrast med den *welfare state* som vanligtvis figurerat i historieskrivningen över 1900-talet,¹¹ vill också Dörfer understryka sin infallsvinkel som alternativ till välfärdsstatsperspektivet. Genom studien följer han projektets olika faser och i det avslutande kapitlet tar han fasta på och diskuterar sina resultat utifrån vad som utmärker vapenutvecklingsprogram och vilka drag som utmärker den politiska processen i hans fall, sistnämnda rubricerar han som *technological politics*. Den i praktiken något mer konventionella beslutsprocessanalysen gör en del av Dörfers slutsatser mer direkt jämförbara med vad som framkommit här.

En amerikansk studie som Dörfer refererar pekar på tre faktorer som det går att bedöma vapenutvecklingsprogram utifrån; kvalitet, tid och kostnad. Dörfers slutsats för Sveriges vidkommande är att endast tiden är en flexibel variabel. Kostnaden är tämligen fixerad och Dörfer menar att vad gäller kvaliteten så är den relativt förutsägbar beträffande svenska vapenprogram. Den sistnämnda slutsatsen förefaller inte överensstämma med vad den här studien påvisat. Vid krigsslutet var det snarare tveksamt vilken kvalitet ett Saab/SFA projekt skulle ha. De under kriget framtagna konstruktioner som kom i produktion var smått föråldrade redan vid serieleverans, och en del projekt, som exempelvis typ 24, lades ner innan ens provplan byggts. Med Saab typ 29 var det annorlunda, projektet låg i framkant och var lyckat, men det planet kan karakteriseras som

¹¹ Edgerton, David, *Warfare State Britain, 1920–1970*, (2006), passim, som är en utveckling av densammes *England and the aeroplane: an essay on a militant and technological nation*, (1991).

avvikelsen mot det föregående mönstret. Även de två följande projekt som hamnade i serieproduktion innan typ 37 *Viggen*, typ 32 och 35, *Lansen* och *Draken*, var lyckade plan. Tillsammans med typ 29 *Tunnan* skulle de kanske kunna karaktäriseras som ett förutsägbart mönster.

När det gäller policyprocessen koncentrerar sig Dörfer på vilka grupper som var inblandade i densamma, hur dessas makt förändrades över tid, hur deras roller förändrades samt om politikprocessen var öppen som i USA eller sluten som i England. Tyngdpunkten ligger på maktfrågan och Dörfer fokuserar på, utifrån hur han studerat *Viggen*projektet, vilka som hade möjlighet att stoppa ett vapenprogram. Hans svar är att det är politiker, om några, som har de möjligheterna och väljer därmed att bortse från de andra två grupperna i processen som han kallar teknikerna och administratörerna. Dörfer menar att det var mycket svårt att stoppa ett vapenprojekt i Sverige och anför tre saker: politiker kan vara men var inte inblandade i stora teknologiska projekt p g a neutraliteten samt en svensk *policy-making style*. För det andra så är parlamentet hemort för politiken i Sverige men oppositionen var helt utan inflytande i *Viggen*projektet också det som en följd av den av Dörfer utpekade svenska *policy-making*-stilen men även som en följd av konsensusmodellen inom svensk politik rörande försvars- och säkerhetspolitiska frågor. Det var endast socialdemokrater som kunde påverka beslutsprocessen och de var närmast helt uppbundna av tidigare löften och framförallt var de förskrivna åt vad Dörfer kallar the military-industrial-labor complex, det vill säga den svenska arbetsmarknadsmodellen, där den fulla sysselsättningen utgjorde hörnstenen. Denna arbetsmarknads- och sysselsättningsfaktor, med minst 1000 arbetstillfällen i Linköping på spel, var det tredje förhållandet som gjorde det mycket svårt att avbryta *Viggen*projektet enligt Dörfer.

Dörfers val av perspektiv, eller snarare avgränsning till när projektet redan var i rullning gör att en något snäv analys läggs fram. Kingdons modell med agenda och alternativ, som den här studien begagnat, lyfter bättre fram och synliggör tydligare militärens och andra aktörers agerande för processens utgång.

När det gäller Dörfers framhållande av den fulla sysselsättningen som bevekelsegrund hos regeringen är detta inte något som särskilt framkommit i den här studien. De hänsyn som togs till Saab och dess tillverkningsbeläggning 1949 innehåller möjligen indirekt sådana överväganden. Andra riksdagspartier var inte heller utan inflytande under den här undersökta perioden. Vi har bland annat sett att Erlander fann det betydelsefullt att förankra förstärkningsbeslutet 1949 hos bondeförbundet. Konsensusmodellen rörande säkerhetspolitiken är heller inte helt fastgjuten. Oppositionen agiterar stundom för en något annan politik vilket regeringen måste förhålla sig till. En vilja att i slutändan nå en viss enighet finns dock. Möjligen skulle man kunna dra slutsatsen att en modell för den fortsatta svenska efterkrigstida försvarspolitikens läggs fast 1949-51 under regeringen Erlander med Per Edvin Sköld som finansminister, där statsministerns auktoritet och inflytande etablerats fastare, samtidigt som det möjlighetsfönster för en annan mer nedrustningsinriktad försvarspolitik som öppnats vid krigsslutet stängdes.

Ovan nämnde David Edgerton driver tesen om militärens stora betydelse för modern vetenskap och teknologi. Insikter om detta är avgörande om vi vill förstå relationerna mellan forskning, teknologi och samhälle menar Edgerton. Särskilt beträffande militär teknologi i kontrast mot vad han ser som en alltför spridd och också vedertagen uppfattning, nämligen den att det varit den civila forskningen och dess utveckling som revolutionerat krigföringen. En uppfattning som varit frekvent i, och om, hans eget hemland England. Med framlyftandet av det militärens betydelse hamnar även en nationell dimension inom forskning och teknologi tydligare i synfältet. Inte bara beträffande forskning som har militär nytta har betonandet av det civila varit påtagligt. Hela historie-skrivningen om Storbritannien under 1900-talet har alltför mycket sysselsatt sig enbart med välfärdsstaten. Krigsstaten, the warfare state, som han kallar den har hamnat i skymundan trots att en avsevärd andel av statsbudgeten satsats där. Utan att förringa den förstnämnda vill Edgerton ge en mer mångfacetterad bild av samhället genom att lyfta fram the warfare state. Ingemar Dörfer har kritiska synpunkter på den gängse inriktningen av statsvetenskapliga studier rörande Sverige och svenska förhållanden. Väl mycket utrymme ägnas åt studier av förfinandet av de demokratiska procedurerna och institutionerna samt därtill åt att framhäva en konsensusmodell av svenskt märke.

Den här studien lyfter i sig fram försvaret och satsningarna därpå samt ger visst ljus åt de motsättningar som trots allt funnits om säkerhetspolitiken även omedelbart efter kriget. Likaså menar jag att alltför begränsad kraft inom samhällsvetenskapen i Sverige ägnats åt det politiska spelet och hur val av väg och policyprocesser ser ut och varför olika utfall uppstår, förhållanden som är av absolut största betydelse. Här har sådana komplexa processer som involverar aktörer inom både stat och samhälle med hjälp av Kingdons modell penetrerats och analyserats. Att som Edgerton tala om en krigsstat i Sverige skulle kanske föra för långt. Sverige är inte en lika stor spelare som England, men landet är dock något av en stormakt i Norden. Försöket med det skandinaviska försvarsförbundet och Erlanders frikostighet i samband därmed, då han ställer ut löften om att låta förbundet börja fungera utan grannländernas upprustning enbart litande till det svenska försvaret styrka, indikerar detta. Likaså att britten gärna såg Sverige med i Nato för att säkra just Norden, samt hela idén om att vara obunden och bygga en krigsmakt som var tänkt att stå emot en stormakt, låt vara endast under begränsad tid och därtill utifrån marginaleffektsresonemang.

Det finns några frågor om den svenska neutralitetspolitiken som explicit eller implicit figurerar i debatten kring densamma. En central fråga är vad man menar att den svenska neutralitetspolitiken innebar. Det är egentligen ett par olika frågor; en vad en undersökande forskare menar att politiken innebar, en annan vad svenska politiska beslutsfattare vid olika tidpunkter menat att den innebar. En nära relaterad fråga är hur det svenska agerandet de facto såg ut i förhållande till vad landet själv påstod att neutralitetspolitiken innebar. En tredje fråga är hur omvärlden uppfattade den svenska hållningen och handlandet samt därtill vad omgivningen tyckte om politiken och hur den agerade visavi Sverige beträffande neutralitetspolitiken.

Forskare som på senare år skrivit verk med tydliga beröringspunkter till den här studien och behandlat Sveriges säkerhetspolitik under det sena 1940-talet och det tidiga 1950-talet, har emellertid dragit något olika slutsatser visserligen från delvis skiftande utgångspunkter.

Den brittiska inställningen till den svenska alliansfriheten och neutralitetspolitiken var att vara inkluderande och integrerande i förhållande till Sverige och inte försöka isolera landet menar Juhana Aunesluoma i sitt verk *Britain, Sweden and the Cold War, 1945-54 – Understanding Neutrality*.¹² Den svenska neutralitetspolitiken sågs inte som särskilt problematisk i London i enlighet med den traditionellt pragmatiska brittiska utrikespolitiska hållningen. Direkt efter kriget försökte britterna förbättra sina relationer till Sverige, vilket de tyckte kunde vara nyttigt med tanke på krigserfarenheterna. Britterna bekymrade sig även för den säkerhetspolitiska situationen i Skandinavien med det kalla krigets framväxt. Enligt Aunesluoma kom man i London under maj 1947 fram till att ett skandinaviskt ”defence cooperation, potentially under Swedish leadership and based on some form of neutrality, was in the interest of the West and should be encouraged”¹³. Närmast ett initierande av försvarsförbundsplanerna året innan de ägde rum således. Dock hårdnade den brittiska attityden 1948 men även då diskuterades alternativa säkerhetslösningar för Norden. Det britterna ville undvika var en återupprepning av 1940 och de misslyckade improvisationerna i främst Norge. Således skulle svensk försvarskapacitet byggas upp och planeringskontakter utvecklas med de svenska vapenslagen. Detta för att ha något att bygga på givet att Sverige aldrig skulle ingå allianser. Liksom neutralitetskommissionen drar Aunesluoma slutsatsen att Sverige aldrig blev eller var någon hemlig NATO-medlem. Men till skillnad från kommissionen är hans uppfattning att det aldrig behövdes då man från brittiskt håll hade lyckats etablera så pass goda relationer både på hög politisk nivå och på låg verksamhetsnära tjänstemannanivå i Sverige. När USAs engagemang för Väst-europas försvar åter ökade de sista åren på 1940-talet och deras attityd mot ett avvikande land som Sverige hårdnade gick britterna emellan. De sökte påverka amerikanerna samt undergrävde dessas isoleringsstrategi visavi Sverige genom fortsatta krigsmaterielleveranser. När USA 1952 svängde om och intog en liknande attityd som engelsmännen mot Sverige firades detta i London som en seger för den brittiska diplomatin.¹⁴

Charles Silva har studerat svensk-amerikanska relationer i ljuset av framväxten av de västliga, huvudsakligen amerikanska, säkerhetssystemen 1948-52. Silva uppfattar att det kalla krigets blockformering medförde ett skifte i den svenska säkerhetspolitikens inriktning från kollektiv säkerhet, som landet hoppats på direkt efter världskrigets slut, till alliansfrihet, landets traditionella position. Silva är noga med att understryka att den svenska politiken var alliansfrihet och inte någon allmän ”neutralitet”: ”nonalignment (usually called

¹² Aunesluoma, (2003), s XIV

¹³ Ibid., s 156

¹⁴ Ibid., s 157ff

”neutrality” in error),¹⁵ ”neutrality” is a widely misconceived notion”¹⁶. När USA:s intresse och ansvar för den säkerhetspolitiska situationen för Västeuropa tilltog uppstod vissa motsättningar i förhållande till Sverige. Enligt Silva så var det i mycket det svenska initiativet till ett alliansfritt skandinaviskt försvarsförbund som rörde upp känslorna i Washington. USA kom i samband med detta att använda vapenleveranser och utevaron av dylika som ett påtryckningsmedel.¹⁷ Några svenska dubier inför krigsmaterielanskaffning från västländerna i förhållande till sin alliansfria politik redogör däremot inte Silva för.

Mikael Nilsson menar däremot att den svenska neutralitetspolitiken innebar mer än att landet inte ingått allianser med andra länder, inofficiellt eller officiellt, rörande försvaret. Han begagnar sig av uttrycket *Swedish policy of neutrality* och inte non-alignment. Nilsson, som i sin studie behandlar den svenska missilutvecklingen och den svenska missilinförskaffningen från USA, talar även om en materialisering av den svenska neutralitetspolitiken. Med den avses ett par saker. Dels omfattar han uppfattningen att Sverige behövde svensktillverkade vapen för neutralitetspolitikens trovärdighet, men endast i viss grad: (...) *because all armaments could not be allowed to come from abroad, since this would also lessen the credibility of the neutrality option.*¹⁸ Han konstaterar också, aningen förvånad, att den svenska regeringen inte tycks ha haft några större betänkligheter beträffande missilinköp i USA.¹⁹ Men materialiseringen avser också aspekter på hur inköp av krigsmateriel från utlandet, och då företrädesvis från USA, gått till och vilka konsekvenser det medfört för neutralitetspolitiken. Har köpen möjliggjorts genom att löften ställts ut från svenska regeringen, löften som inte var förenliga med neutralitetspolitiken? Och har det därtill krävts viss omläggning av hela den svenska säkerhetspolitiken i en pro-västlig riktning? Nilsson menar i huvudsak att det förhållit sig så och att Sovjetunionen därför också rimligen misstrott den svenska politiken.²⁰

*

Den säkerhetspolitiska position Sverige kom att inta under tidsperioden studien täcker var enligt yttranden av den mest betydelsefulla aktören, statsminister Tage Erlander, *obunden*. För att också sätta in Sveriges position i ett sammanhang kan det konstateras att under perioden avhandlingen täcker, 1944-1951 vilket på ett och ett halvt år när är efterkrigsår, så förändrade omvärlden sina positioner medan Sverige i huvudsak behöll sin. Det här är viktigt att understryka. Efter krigsslutet hade allianserna spelat ut sin omedelbara roll och ett nytt öppnare säkerhetspolitiskt landskap uppstod. Det kom att förändras med kalla krigets framväxt, särskilt från 1948 då västliga militäralliansplaner lanserades efter Bevins berömda tal i januari.

¹⁵ Silva, (1999), s 17

¹⁶ Ibid., s 26

¹⁷ Ibid., s 248ff

¹⁸ Nilsson, (2007), s 407

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid., s 406ff

Under de första efterkrigsåren, men även under de sista krigsåren, hade det svenska flygvapnet byggt upp goda relationer i Storbritannien. Men inte bara flygvapnet, utan även den svenska socialdemokratin hade etablerat bättre relationer i England och den nya labourregeringen efter krigsslutet, liksom också andra svenska aktörer. Min uppfattning av de svensk-brittiska relationerna härvidlag skiljer sig således inte särskilt mycket från Aunesluomas.

I studien har jag heller inte, som tidigare påpekats, stött på närmast någonting från svensk sida rörande huruvida det vore problematiskt för den egna säkerhetspolitiska positionen att införskaffa försvarsmateriel utomlands. När blockuppdelningen började ta form 1948 uppstod dock tveksamhet från västmakternas sida visavi Sverige; om landets allmänna hållning, agerande vid en eventuell konflikt, attityd till Sovjet och framförallt om landets försök att åstadkomma ett obundet skandinaviskt försvarsförbund. En del av den kritiska attityden angående det sistnämnda tycks dock uppstått hos västmakterna som ett resultat av i hemlighet gjord svartmålning och manipulerande informationsgivning rörande Sveriges agerande av vissa norska politiska kretsar vars mål var att få med Norge i en Atlantpakt. I likhet med de ovan nämnda författarna har även jag noterat en skillnad mellan USAs och Englands hållning. Ett viktigt påpekande ska dock göras, nämligen att varken USA eller Storbritannien liksom deras statsapparater var några enhetliga aktörer. Olika personer och myndigheter drog åt olika håll utifrån olika bevekelsegrunder. Av de, om än fåtaliga, leveransinskränkningar som skedde till Sverige så var endast någon enskilda dikterad direkt av svensk alliansfrihet. Andra skäl kunde exempelvis vara att all materiel ansågs behövas av stormakten själv till följd av skärpning av det internationella läget (såsom vid Koreakonflikten), eller att man inte litade på att ryskt spionage skulle kunna förhindras i Sverige.

Användningen av begreppen neutralitet och neutralitetspolitik samt det som vanligen läggs in i dessa förefaller mig något anakronistiskt beträffande den här undersökta perioden. En uppfattning jag tycks dela med Charles Silva. De konnotationer neutralitetsbegreppet förknippas med synes mig tillkomna senare, under ett annat politiskt klimat, kanske man skulle kunna spekulera i 1960-70 talen.

utblick

I avhandlingen har tesen framförts att den svenska flygplansindustrin överlevde efter kriget huvudsakligen för att satsningarna på det svenska flygvapnet blev omfattande, vilket de blev genom samverkan av en rad faktorer. Faktorer som det argumenterats går att se som sprungna ur olika processer; med begrepp hämtade från Kingdons modell för komplext beslutsfattande kan vi kalla dem problemströmmen, policyströmmen och politikströmmen.

Spänningar i det internationella läget och blockformeringen i samband med det kalla krigets uppseglande aktualiserade försvarsproblemet. Flygvapnet och dess främste företrädare, flygvapenchef Nordenskiöld, hade under efterkrigsåren alltmer slipat på sin argumentation i samband med utredningsarbete och för-

svarskommitténs fortvaro. Ett tilltalande policyalternativ i form av ett försvar med tyngpunkten än mer förlagd till flygvapnet lanserades. Från slutet av år 1947 låg försvarsfrågan åter på regering och riksdags bord och var föremål för den politiska debatten. Det var första gången sedan 1939 som frågan inte var inlåst i partiövergripande sammanhang såsom samlingsregeringen och försvarskommittén, och första gången regeringen Erlander hade att hantera försvarsfrågan på egen hand. Det under ett valår där det socialdemokratiska ledarskapet övervägde en koalition med bondeförbundet. Statsminister Tage Erlander och andra ledande regeringsledamöter med en positiv försvarssyn hade, förutom att behålla en inrikespolitisk enighet i säkerhetspolitiken, även att ta hänsyn till de spänningar som fanns i försvarsfrågan inom det socialdemokratiska partiet.

En satsning på de svenska flygstridskrafterna var något av ett gordiskt hugg i försvarsfrågan för Erlander. Förutom att erbjuda en förstärkning av försvaret och av beredskapen som tillfredsställde militär och opposition, samt en ekonomiskt fördelaktig och på något sätt mindre militaristisk lösning av försvarsfrågan som försvarskritiska socialdemokrater kunde acceptera, så innebar satsningen på flyget att försvaret gavs en politiskt önskad profil. Ett starkt flygvapen, menade man, gav en avskräckningsförmåga som förmådde en angripare att tänka sig för två gånger innan denne startade ett företag mot Sverige.

Att dessa satsningar på ett starkt svenskt flygvapen blev av skulle kunna karaktäriseras som ett nödvändigt villkor för den svenska flygplansindustrins överlevnad och utveckling. Men för att satsningarna skulle komma industrin till godo var det av avgörande betydelse att denna klarade av att frambringa goda produkter. Projekt 1001 resulterande i Saab typ 29 var en milstolpe härvidlag. Flera av de avgörande faktorerna för det projektet erhöles genom ett tillfälligheternas spel, även om saker som nätverk, teknisk kompetens, industristrategisk medvetenhet och flexibilitet var av vikt för att tillgodogöra sig slumpens skördar.

Inom samhällskunskapen synes tillfälligheternas och slumpens roll generellt sett närmast negligerats. Troligen i mycket för att man uppfattat det som fruktlöst att sysselsätta sig med något som inte skulle kunna utgöra underlag för predicing. Tillfälligheter spelar dock en roll inom samhällets olika delar, inte minst för företagande och det ekonomiska livet. Ibland en avgörande roll och vid andra tillfällen ingen alls. Aktörer kan förhålla sig på olika sätt i förhållande till tillfälligheter; vissa drar fördel av dem, kanske till och med kan rida på dem. Finns det mönster i aktörers hanterande av slumpen och i resultaten av detta? Hur stor betydelse har slumpen och tillfälligheternas spel i samhällsutvecklingen? Går det att utveckla förfinade taxonomier över fenomenet? Det vore i mitt tycke intressant om mer kraft ägnades åt detta område, både utifrån ett rent kunskapsintresse men även av praktiska skäl. Ty det är av vikt att ha en realistisk bild av tillvaron och världen.

Satsningarna på flygvapnet, vilka även kanaliserades över till satsningar på flygplansindustrin, kom att resultera i att ett militärindustriellt komplex byggdes upp runt den militära flygsektorn i Sverige. Detta skedde oavsiktligt som något av en bieffekt, men regeringen Erlander tycks heller inte ha haft någonting emot att så skedde. Under den undersökta perioden tog detta komplex mer

fast form, men dess implikationer för nya projekt, för försvarets utformning och de mönster militärindustriella komplex tenderar att producera, hade inte materialiserats än. Det vore av värde att fortsätta följa detta komplex även efter den nu undersökta perioden samt fördjupa analysen, liksom också att studera eventuella andra komplex i den svenska försvarsindustrin för att därigenom ta ett bredare grepp och söka utröna konsekvenser av de civil-militära relationerna på det politiska livet i stort.

Bidrag har lämnats när det gäller västmaktsrelationer, försvarspolitiken efter kriget och den svenska flygplansindustrins vägval och överväganden. Det stora politiska spelet har i avhandlingen endast berörts sporadiskt när olika processer i fallet tangerat utlandet och den internationella nivån, inklusive neutralitetspolitiken och det skandinaviska försvarsförbundet. I en utblick som denna skulle man kunna tillåta sig att spekulera litet vidare kring detta. En fråga är om inte de svenska flygsatsningarna snörde samman Sverige och Storbritannien, och i förlängningen kanske även Sverige och västmakterna som helhet, samt i vilken grad detta skedde oavsiktligt.

Mer försvarsvänliga ledande socialdemokrater såsom Erlander måste ha, och har, varit medvetna om flygförvaltningens affärer i England och det beroende som därigenom skapades, om än ett ömsesidigt sådant. De lät detta ske, till synes helt utan invändningar. Kanske gjorde man detta för att binda inte bara sig utan också den svenska säkerhetspolitiken vid masten som Odysseus. Om Sveriges försvar var något bundet, om än svagt, till Storbritannien skulle detta kanske omöjliggöra, eller i varje fall försvåra, riktigt absurda vänstersvängar om andra meningar skulle göra sig gällande i Sverige eller inom socialdemokratien. Sverige blev lagom bundna till väst.

Något hophörande med detta resonemang är de skillnader, visserligen begränsade, som tycks ha funnits mellan statsministerns och utrikesministerns positioner. När Undén drog upp sina bestämda linjer för den svenska neutralitetspolitiken, vad representerade han, vilken var målgruppen? Talade han då för Sverige, för hela regeringen eller kanske mest för en intellektuell falang inom socialdemokratien? Och varför invände inte utrikesministern mot de bindningar vapenköp och licensavtal gav upphov till? En möjlig förklaring, eller delförklaring, är att Undén var komplett ointresserad av militära spörsmål och fokuserade i stort sett uteslutande på folkrättsliga dito. Det är också tänkbart att regeringen garderade sig något genom att samtidigt låta Undén staka ut en strikt neutralitetspolitisk linje i tal och låta militären knyta materielband till Storbritannien, band statsministern närmast främjade. Att belysa dessa frågor långt mer i detalj än vad som varit möjligt och rimligt inom denna studies ram vore av intresse.

Tesen som denna studie landat i kan förefalla mindre entydig och enkelspårig. Främst beror detta på att den är multikausal, inte enbart en förklaringsfaktor har lyfts fram utan istället har en rad samverkande förhållanden utpekats. Min tro är att de flesta studier som verkligen vill förklara samhällsfenomen, vilka beaktat ett helt sammanhang, skulle kunna presentera mångfacetterade förklaringar. För händelseutvecklingen och de val som görs och de resultat som uppstår är i själva verket utfall av ett otal aktörers handlande vilket interagerar med

strukturer på olika plan. Detta gör att det inte behöver finnas mönster bakom olika utfall och framför allt ingen mening i desamma. Mening är någonting människor tillskriver saker, oftast i efterhand. Det är emellertid ingen som har önskat att något ser ut exakt som det gör i de flesta fall. Som jag ser det vore det önskvärt att samhällsforskningen, inte minst inom ekonomi, intog en mer kritisk hållning härvidlag.

En sak som studien har velat göra är att föra in teorier om komplext beslutsfattande, i det här fallet Kingdons variant av soptunnemodellen, för att mer systematiskt analysera historiska förlopp. Genom detta tillvägagångssätt återinsätts aktören, men på ett medvetet och rimligt sätt, för att förklara skeendets utvecklingsväg. Tillvägagångssättet erbjuder en metod att hantera aktör-struktur problematiken på ett sätt som beaktar båda komponenterna och erbjuder mycket mer realistiska förklaringar som verkligen bottnar i empirin utan att för den skull förbise de stora sammanhangen. Skulle detta förfaringssätt tillgripas i betydligt fler historiska studier är det min övertygelse att oerhört mycken värdefull kunskap kommer att uppenbaras.

English summary:

Critical Years – formative episodes for the Swedish aircraft industry 1944-1951

Until the end of the Second World War the Swedish aircraft industry had hardly managed to manufacture any aeroplanes close to state-of-the-art performance and standard. The possibility of a market flooded with surplus products of good quality in the aftermath of the war was envisioned. A prosperous future for this Swedish venture seemed remote. But reality took another turn. Ten years after the war the Swedish aircraft industry had not only survived but thrived and was able to construct and build top class attack- and fighter-jets. This all happened in a non-aligned country of less than 10 million inhabitants, and has been perceived as puzzle.

This thesis has the ambition to explain how the Swedish aircraft industry survived, grew and became firmly established during the second half of the 1940's and early 1950's. A multi-disciplinary approach that combines inputs from industrial dynamics and political studies in an historical inquiry is used in this thesis.

The end of the war and the almost simultaneous transition to jet-propulsion was two events of great importance for Svenska Aeroplanaktiebolaget's, Saab's, possibilities to be able to level and construct competitive aeroplanes. The two leading powers in jet-propulsion, Germany and the United Kingdom, fared less well in the war; Germany disappeared altogether as political unity and Britain was severely weakened, not the least economically. From both these countries the Swedish aircraft industry received technological input of utmost importance almost by chance events; sweep-wing design and a powerful engine of latest model are the prime examples.

By using the analytical framework for complex decision making developed by John F Kingdon from the now classical 'garbage can model', a multi-causal explanation is derived for the puzzle. In the first of the three streams or processes in Kingdon's model, *the political stream*, a couple of interactive occurrences unfolded. The Swedish defence problem was since the war until November 1947 handled by the parliamentary defence committee of 1945. During that period of time Sweden got a new prime minister, Erlander, whose first real contact with the defence question was to propose a new defence decision in a few months in early 1948. This year was also an election year and the social democratic government had ideas of forming a coalition government with the agrarians. The following year the left leaning finance minister Wigforss was replaced by a more centre leaning party veteran and former defence minister Sköld. In *the policy stream*, where policy alternatives are crafted, often by specialists and professional officials, the Swedish military worked on competitive proposals. The supreme commander and the defence staff's proposal was challenged by

the royal Swedish air force. The latter had a defence scheme with quite a heavy emphasis on aerial forces, a scheme that however had more than a few attractive proprieties. It was for example said to be less costly and less worrisome for the broader public. In the third and last stream, *the problem stream*, events that scared the public unfolded with the emerging cold war; e.g. when Czechoslovakia had a communist coup in 1948 rumours that Scandinavia and especially Norway was next in line nearly caused panic in Stockholm, and the forming of the Atlantic pact brought Sweden to launch an alternative – a Scandinavian defence union that ultimately failed and drove Sweden to a lone non-aligned position. Further the conflict in Korea escalated the tensions in the world in a way that gave resonance even in Sweden. The events of the cold war closed the window for cuts in the defence budget and opened instead the window for spending on the military and armament investments. In the chief of the royal Swedish air force, general Nordenskiöld, there was excellent proponent and almost a political entrepreneur for the air force alternative to the Swedish defence problem. Also the former social democratic cabinet member and chairman of Saab, Nothin, could be characterized in terms close to a political entrepreneur helping in coupling the three streams. But also of great importance in explaining why heavy investments in the air force took place is that the social democratic government and prime minister Erlander had a political will to give the Swedish defence certain properties. They wanted a defence that would hold of an aggressor by being initially strong and capable of early action. In a sense they gave the Swedish defence another military doctrine than that preferred by the supreme commander and the staff; they went for *peripheral defence* in stead of *central defence*. The government also had to balance both latent and open opinions within their own party that were critical to the military in general and sceptical to defence spending in particular. A strong air force was perceived as more acceptable and easier to portray as something temporal and less costly. In the longer perspective however something of a military-industrial complex was instead established.

Svenska Aeroplanaktibolaget's, Saab's own part in its success during these formative years lies mainly in improving their abilities in aeroplane construction, maintaining a network of contacts, managing to adjust but not overstretch, and in showing flexibility in their relations to the air force and air board, the latter of which who held a critical role in the construction of Swedish military airplanes. Besides delivering modern and high quality products, however, Saab could benefit further from propitious times. A British competitive product was missing in the product generation between de Havilland *Vampire* and Hawker *Hunter*, giving Saab and their type 29 an opportunity. Moreover, a certain care for the Swedish aircraft industry was at hand, for example due to perceived uncertainty about the possibilities to import material in times of a crisis. Contrary to suggestions made in earlier literature, no important signs that non-alignment or big-industry interests brought the Swedish government to spend on the airplane industry were been found in the present study.

Referenser

otryckta källor

Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek (ARAB)

SAP Partistyreelseprotokoll 1944-1947

SAP Bilagor till partistyrelsens protokoll 1944-1947

SAP Programrevisionens handlingar 1942-1952, Vol: F 09:02

SAP Verkställande utskottets protokoll

SSU Styrelseprotokoll

Sven Anderssons arkiv,

Tage Erlanders arkiv,

Ernst Wigforss arkiv, vol 11, 16 och 27

Bolagsverket (PRV)

Svenska Aeroplan AB, årsredovisningar

Krigsarkivet (KrA)

Flygförvaltningen, Materielavdelningen

Flygstaben, Centralexpeditionen

Försvarsstaben, Arméavdelningen

Försvarsstaben, Chefsexpeditionen

Försvarsstaben, Luftförsvarsavdelningen

Försvarsstaben, Underrättelseavdelningen

Per-Hjalmar Bauers arkiv

Helge Jungs arkiv, dagböcker i avskrift

Lunds universitetsbibliotek

Torsten Nothins samling

The National Archives, London

AIR 20 Air Ministry, and Ministry of Defence: Papers accumulated by the Air Historical Branch

AIR 40 Air Ministry, Directorate of Intelligence and related bodies: Intelligence Reports and Papers

DEFE Records of the Ministry of Defence

FO 371 Foreign Office: Political Departments: General Correspondence from 1906-1966

Riksarkivet

Flygforskningskommittén
Försvarsdepartementets hemliga arkiv
Luftförsvarskommittén
Moderata samlingspartiets arkiv 1, Partiledarna

SAABs arkiv, Linköping

*Stiftelsen för Ekonomisk Historisk Forskning inom Bank och Företagande
(Wallenbergarkiven)*

Marcus Wallenberg Jr arbetsdagbok
 korrespondens
Stockholms Enskilda Bank Dossieer II AB Svenska Järnvägsverkstäderna;
 Svenska Aeroplan AB

Svensk flyghistorisk förening (SFF)

Nils Söderbergs arkiv

tryckta källor

memoarer & dagböcker

Andersson, Sven, *På Per Albins tid*, Stockholm: Tiden, (1980)

Ehrensverd, Carl August, *Dagboksanteckningar 1938-1957*, utgivna genom Erik Norberg, Stockholm: Samf. för utg. av handskrifter rörande Skandinavien historia, (1991)

Ericson Stig H:son, *Knopar på logglinan*, Stockholm: Bonnier, (1966)

Erlander, Tage, *Dagböcker. 1945-1949*, utgivna genom Sven Erlander, Hedemora: Gidlund, (2001)

Erlander, Tage, *Dagböcker. 1950-1951*, utgivna genom Sven Erlander, Hedemora: Gidlund, (2001)

Grafström, Sven, *Anteckningar. 1945-1954*, Stockholm: Samf. för utg. av handskrifter rörande Skandinavien historia, (1989)

Hagberg, Hilding, *Jag är och förblir kommunist: minnen*, Stockholm: Carlsson, (1995)

von Heland, Erik, *Optimismens och besvikelsens år, 1922-1952*, Stockholm: LT, (1969)

Ljungdahl, Axel, *En flygofficers minnen*, Stockholm: Norstedt, (1972)

Nothin, Torsten, *Hågkomster*, Stockholm: Natur och kultur, (1966)

Ohlin, Bertil, *Memoarer. 1940-1951: socialistisk skördetid kom bort*, Stockholm: Bonnier, (1975)

- Sköld, Per Edvin, *Per Edvin Sköld 1946-1951*, (dagboksanteckningar), utgivna av Gustav Jonasson under medverkan av Lars Sköld, Uppsala: Studia Historica Upsaliensia 77, (1976)
- Sköld, Per Edvin, *Försvar och utrikespolitik: några reflexioner*, Stockholm: Tiden, (1948)
- Söderberg, Nils, *Med spaken i näven*, Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur (1971)
- Undén, Östen, *Anteckningar. 1918-1952*, utgivna genom Karl Molin Stockholm: Kungl. Samf. för utgivande av handskrifter rörande Skandinaviens historia, (2002)
- Wigforss, Ernst, *Minnen, 3, 1932-1949*, Stockholm: Tiden, (1954)

övriga tryckta källor

- Antingen – Eller: Freds och försvarsproblemet i saklig belysning*, red. Helge Jung, Stockholm: Ny Militär Tidskrifts Bokförlag, (1930)
- The Air Force List, October 1945*, London: Printed by His Majesty's Stationary office (1945)
- The British Imperial Calendar and Service List, 1945*, London: Printed by His Majesty's Stationary office (1945)
- The British Imperial Calendar and Service List, 1948*, London: Printed by His Majesty's Stationary office (1948)
- Report of the Committee of Inquiry into the Aircraft Industry appointed by the Minister of Aviation under the Chairmanship of Lord Plowden 1964-65*, Presented to Parliament by the Min. of Aviation by comm. of Her Majesty December 1965, London: Her Majesty's Stationary office (1965)

Riksdagstryck

- Kungliga Maj:ts propositioner
- Riksdagens protokoll (Första och Andra kammaren)
- Statsutskottets utlåtanden
- Statsliggaren

Statens Offentliga Utredningar

- SOU 1947:72 *Betänkande med förslag angående försvarets organisation*. Del 1. Avgivet av 1945 års försvarskommitté den 25 november 1947, Stockholm, (1947)
- SOU 1947:73 *Betänkande med förslag angående försvarets organisation*. Del 2. Särskilda yttranden. Avgivet av 1945 års försvarskommitté den 25 november 1947, Stockholm, (1947)

SOU 1994:11, *Om kriget kommit- förberedelser för mottagandet av militärt bistånd 1949-1969*, betänkande av Neutralitetspolitikkommisionen, Stockholm: Fritzes, (1994)

Vårt framtida försvar – överbefälhavarens förslag, Stockholm: Norstedts, (1947)

tidningar & tidskrifter

Aftonbladet

Aftontidningen

Dagens Nyheter (DN)

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT)

Morgontidningen Socialdemokraten

Svenska Dagbladet

Tidkriften *Tiden*

publikationer och bearbetningar

1948-49 – nordiska ödesår? – tre uppsatser om de skandinaviska försvarsförbundsförhandlingarna 1948-1949, red: Magnus Petersson, Försvarshögskolan, Stockholm: Norstedt (1999)

Aalders, Gerard, *Swedish Neutrality and The Cold War, 1945-1949*, Diss., Amsterdam, (1989)

Abrahamsson, Bengt, *Militärer, makt och politik: en analys av militärerna som grupp och av deras roll i samhället*, 3. uppl., Stockholm: Försvarshögskolan, (2005 (1971))

Agrell, Wilhelm, *Alliansfrihet och atombomber: Kontinuitet och förändring i den svenska försvarsdoktrinen 1945-1982*, Diss., Lund, Stockholm: Liber, (1985)

Agrell, Wilhelm, *Den stora lögnen: ett säkerhetspolitiskt dubbelspel i alltför många akter*, Stockholm: Ordfront, (1991)

Andersson, Hans G., *SAAB – Flygplan sedan 1937*, Djursholm: Bevingade Ord Förlag, (1990)

Andolf, Göran, ”Internering av briter och tyskar 1943-1944” i *Vårstormar: 1944 – krigsslutet skönjes*, red. Bo Huldt och Klaus-Richard Böhme, Stockholm: Probus, (1995)

Andrews, C.F. och Morgan, E.B., *Supermarine Aircraft since 1914*, London: Putnam, (1987(1981))

Annerfalk, Anders, *Flygvapnet 1926-1996: från Dronten till Gripen*, Ljungbro: Aviatic, (1996)

- Appelqvist, Örjan, *Bruten brygga. Gunnar myrdal och Sveriges ekonomiska efterkrigspolitik 1943-1947*, Diss., Stockholm: Santérus Förlag, (2000)
- Aristoteles, *Poetik*, översättning av Jan Stolpe, Uppsala Universitet, (1986 (335fKr))
- Aspaturian, Vernon V., "The Soviet Militar- Industrial Complex", s 103-133 i *Testing the Theory of the Militar-Industrial Complex*, red Steve Rosen, (1973)
- Aunesluoma, Juhana, *Britain, Sweden and the Cold War, 1945-54 – Understanding Neutrality*, Palgrave, (2003)
- Bademo, Anders, "Helge Jung, Nils Swedlund och förhandlingarna om ett skandinaviskt försvarsförbund", i *1948-49 – nordiska ödesår? – tre uppsatser om de skandinaviska försvarsförbundsförhandlingarna 1948-1949*, (1999)
- Behrbohm, Hermann, "Avskedstal vid pensioneringen 1972-04-24", i *Saab-minnen*, Del 4, Linköping: Veteranklubben Saab, (1992)
- Bennett, Andrew, och George, Alexander, *Process Tracing in Case Study Research*, Paper presented at the MacArthur Foundation Workshop on Case Study Methods, Belfer Center for Science and International Affairs (BCSIA), Harvard University, October 17-19, (1997)
- Birgersson, Agne, "Några minnen från uttagningen av sammanbyggnadspersonal i Italien 1951" *Saab-minnen* Del 4, Linköping: Veteranklubben Saab, (1992)
- Björk, Kaj, *En utskälld man – Allan Vougt och hans tid*, Stockholm: Hjalmarson & Högberg, (2007)
- Brising, Lars, "Hur Tunnan kom till – Från tanke till Tunna", i *Flygande Tunnan – en antologi*, red Lennart Berns, Stockholm: Allt om hobby, (1996)
- The British industrial revolution: an economic perspective*, utgiven av Joel Moky, Boulder, Colorado: Westview Press, (1993)
- Brunsson, Nils, 'The Irrationality of Action and Action Rationality: Decisions, Ideologies and Organizational Actions' i *Journal of Management Studies*, vol 19, nr 1, (1982), s29-44
- Brunsson, Nils, *The Irrational Organization: Irrationality as a Basis for Organizational Action and Change*, Fagbokforlaget, (2000 (1985))
- Böhme, Klaus-Richard, *Svensk luftförsvarsdoktrin 1919 till 1936*, Aktuellt och historiskt, (1973)
- Böhme, Klaus-Richard, *Svenska vingar växer: Flygvapnet och flygindustrin 1918-1945*. Stockholm. (1982)

- Böhme, Klaus-Richard, "Huvuddragen i svensk försvarspolitik 1925-1945", i *Neutralitet och försvar: Perspektiv på svensk säkerhetspolitik 1809-1985*, red. Bo Hugemark, Stockholm: Militärhistoriska förlaget, (1986)
- Böhme, Klaus-Richard, *A Small Nation Looking for, Finding and Changing Its Air Defence Doctrine: The Case of Sweden 1910-1980*, Militär Historisk Tidskrift, (1991)
- Böhme, Klaus-Richard, "The Swedish Air Force Looking for a Doctrine, 1926-1934", i *Air Power*, red. Klaus-Richard Böhme och Carl Linton, Stockholm: Probus, (1996)
- Böhme, Klaus-Richard, "Bengt G Nordenskiöld" i *Svenska officersprofiler under 1900-talet*, red. Gunnar Artéus, Stockholm: Militärhögskolan/Abrahamson,, (1996)
- Cameron, Rondo, *A Concise Economic History of the World. From paleolithic time to present.*, 2nd ed, Oxford University Press, (1993)
- Campbell, John, Hollingworth, Rogers and Lindberg, Leon eds. *Governance of the American Economy*, Cambridge University Press, (1991)
- Carlgren, Wilhelm, "Strängt förtrolig översikt över utrikesdepartementets dokument över de skandinaviska försvarsförbundsförhandlingarna 1948-49 med en nyskriven kort presentation", i *1948-49 – nordiska ödesår? – tre uppsatser om de skandinaviska försvarsförbundsförhandlingarna 1948-1949*, (1999 (1955)),
- Cars, H C., Skoglund, C., och Zetterberg, K., *Svensk försvarspolitik under efterkrigstiden* , Stockholm: Probus, (1986)
- Cederschiöld Gunnar och Feilitzen, Einar von, *Den svenska tändsticksindustriens historia före de stora sammanslagningarna*, Stockholm, (1945)
- Clarke, Peter, *The Cripps Version – the life of Sir Stafford Cripps 1889-1952*, London: The Penguin Press, (2002)
- Clausewitz, Carl von, *Om kriget*, Stockholm: Bonniers, (1991 (1832))
- Cohen, Michael, March James G. och Johan Olsen, 'A Garbage Can Model of Organizational Choice', i *Administrative Science Quarterly*, 17, (1972)
- Constant, Edward W, *The Origins of the Turbojet Revolution*, John Hopkins University Press, (1980)
- Cronenberg, Arvid, "Säkerhetspolitik och krigsplanering. Huvudlinjer i arméns operativa planering 1906-1945", i *Neutralitet och försvar: Perspektiv på svensk säkerhetspolitik 1809-1985*, red. Bo Hugemark, Stockholm: Militärhistoriska förlaget, (1986)
- Curtis, Duncan, *North American F-86 Sabre*, Marlborough, The Crowood Press, (2000)

- Dahmén, Erik, *Svensk industriell företagarverksamhet. Kausalanalys av den industriella utvecklingen 1919-1939.*, bd I-II, Stockholm: IUI, (1950)
- Dahmén, Erik, och Carlsson, Bo, *Den industriella utvecklingen efter andra världskriget*, Stockholm: Industriförbundet, (1985)
- Danius, Lars, *Samhället och försvaret: återblick på svensk försvarspolitik 1809-1955*, Uppsala, (1956)
- Det bevingade verket – Svensk militär flygteknik och materiel under 50 år*, ansv. utg. Generalmajor Gunnar Lindqvist, Stockholm: FMV – Huvudavdelningen för flygmateriel, (1986)
- Dillard, Dudely, *Västeuropas och Förenta staternas ekonomiska historia*, Liber, (1989 (1967))
- Dobbin, Frank, *Forging Industrial Policy: The United States, Britain and France in the Railway age*, Cambridge University Press, (1994)
- Draken 50 år – en antologi*, Stockholm: Svensk flyghistorisk förening (SFF), (2005)
- Dörfer, Ingemar, *Viggen: Arms, Technology and the Domestication of Glory*, Oslo, (1973).
- The Economic History of Britain Since 1700. Vol I: 1700-1860.* ed. Roderick Floud and Donald McCloskey, Cambridge University Press, 2nd ed., (1994 (1981))
- Edgerton, David, *England and the aeroplane: an essay on a militant and technological nation*, Macmillan (1991)
- Edgerton, David, *Warfare State Britain, 1920–1970*, Cambridge University Press, (2006)
- Edquist, Charles, och Bengt- Lundvall, Åke, *Comparing the Danish and Swedish systems of innovation*, Linköping, (1991)
- Ekman, Stig, ”Per Edvin Sköld, krisrevisionen och det militära slöseriet” i *Studier i modern historia tillägnade Jarl Torbacke den 18 augusti 1990*, Stockholm: Militärhistoriska förlaget, (1990)
- Elam, Mark, *Innovation as the craft of combination: perspectives on technology and economy in the spirit of Schumpeter*, Diss., Linköpings Universitet (1993)
- Elster, Jon, *Ulysses and the Sirens. Studies in rationality and irrationality.*, Cambridge University Press, (1979)
- Elster, Jon, *Nuts and Bolts for the Social Sciences*, Cambridge University Press, (1989)

- Ericson, Lars, "The Swedish Air Force and the Question of Doctrine, 1934-1945", i *Air Power*, red. Klaus-Richard Böhme och Carl Linton, Stockholm: Probus, (1996)
- Erixon, Christer, *I avsaknad av en doktrin. På spaning efter flygvapnets doktrin under perioden 1945-1958.*, uppsats., Stockholm: Försvars- högskolan, (1999)
- Esaiasson, Peter, *Svenska valkampanjer 1866-1988*, Diss. Göteborg 1988, Stockholm: Allmänna förlaget, (1990)
- Finer, Samuel E, *The man on horseback: the role of the military in politics*, New York: Frederick A. Praeger Publisher, (1962)
- Flygande Tunnan – en antologi*, red Lennart Berns, Stockholm: Allt om hobby, (1996)
- Flygteknik under 100 år – Den flygtekniska utvecklingen 1903-2003*, Sveriges Mekanikers Riksförening och Flygtekniska Föreningen, Norrköping, (2003)
- Freeman, Christopher, *Technology policy and economic performance: lessons from Japan*, London: Pinter, (1987)
- Fridlund, Mats, *Den gemensamma utvecklingen: Staten, storföretaget och samar betet kring den svenska elkrafttekniken*. Diss., Stockholm: KTH., Brutus Östlings Bokförlag/Symposion. (1999).
- George, Alexander L, och McKeown, Timothy J. "Case studies and Theories of Organizational Decision Making", i *Advances in Information Processing in Organizations*, vol.2, s21-58, Greenwich: JAI Press inc., (1985)
- Glete, Jan, *Ägande och industriell omvandling. Ägargrupper, skogsindustri, verkstadsindustri 1850-1950*, Stockholm: SNS Förlag, (1987)
- Gordon, Yefim, *Mikoyan-Gurevich MiG-15*, Hinckley: Aerofax, (2001(1993))
- Gunston, Bill, *Fighter*, Bristol: Parragon, (1997)
- Guneriussen, W. *Aktör, handling och struktur: Grundproblem i samhällsvetenskapen*. Lund, Studentlitteratur, (1997 (1996)).
- Gustavsson, Bengt, *Arbetarrörelsen och försvarsfrågan*, Stockholm: Centralförbundet Folk och Försvar, (1975)
- Hargreaves Heap, S M. Hollis, et al. *The Theory of Choice – A Critical Guide*, Blackwell, (1992)
- Harsanyi, John C., "Advances in Understanding Rational Behavior" i *Rational Choice*, ed. Jon Elster, Basil Blackwell, (1986)
- Hedström, P. Swedberg Richard, red. *Social mechanisms : an analytical approach to social theory*, Cambridge University Press. (1998).

- Helgesson, C.-F. *Making a Natural Monopoly: The Configuration of a Techno-Economic Order in Swedish Telecommunications.*, Diss., Stockholm: Handelshögskolan, (1999).
- Hett och kallt – tre studier i svensk säkerhetspolitik och strategi gentemot västmakterna i början av det kalla kriget, red: Kent Zetterberg, Stockholm: Försvarshögskolan, (1999)
- Hildebrand, Karl-Gustaf, *Om företagshistoria*, Uppsala Papers in Economic History, Research Report no 23, (1989)
- Hjort, Magnus, "Nationens livsfråga": *propaganda och upplysning i försvarets tjänst 1944-1963*, Diss., Stockholm: Santérus, (2004)
- Hooker, Sir Stanley, *Not much of an Engineer: an autobiography*, assisted by Bill Gunston, Shrewsbury: Airlife, (1984)
- Huntington, Samuel P., *The Soldier and the State – The Theory and Politics of Civil-Military Relations*, Cambridge, Ma.: The Belknap Press of Harvard University Press, (1957)
- Ikegami-Andersson, Masako, *The military-industrial complex: the cases of Sweden and Japan*, Aldershot: Dartmouth, (1992)
- Industrial Dynamics. Technological, Organizational, and Structural Changes in Industries and Firms.*, Ed. Bo Carlsson, Kluwer Academic Press, (1989)
- Ioannidis, Dimitrios, *I Nationens Tjänst? Strategisk handling i politisk miljö: En nationell teleoperatörs interorganisatoriska strategiska utveckling*, Diss. Stockholm, Handelshögskolan, (1998)
- Jackson, A J, *De Havilland Aircraft since 1909*, revised ed., London: Putnam, (1987(1962))
- Jacobsson, Bengt, *Kraftsamlingen* Lund: Doxa, (1987)
- Jacobsson, Bengt, *Konsten att reagera. Intressen, institutioner och näringspolitik.*, Stockholm: Carlsson (1989)
- Janowitz, Morris, *The military in the political development of new nations: an essay in comparative analysis*, Chicago: Chicago Univ. Press, (1964)
- Janowitz, Morris, *The professional soldier: a social and political portrait*, Glencoe, Illinois: Free Press, (1964)
- Johansson, Joakim, *SAF och den svenska modellen: en studie av upprottet från förvaltningskorporatismen 1982-91*, Diss., Uppsala: Statsvetenskapliga föreningen, (2000)
- Johansson, Karl-Axel, *Ernst Wigforss och försvarsfrågan (från sekelskiftet till andra världskriget)*, Uppsats vid Statsvetenskapliga proseminariet, Uppsala, februari 1962

- Jonasson, Gustav, *Per Edvin Sköld 1946-1951*, (dagboksanteckningar), utgivna av Gustav Jonasson där denne skrivit presenterande texter och resonemang samt under medverkan av Lars Sköld, Uppsala: Studia Historica Upsalien-sia 77, (1976)
- Jonter, Thomas, *Socialiseringen som kom av sig: Sverige, oljan och USA:s planer på en ny ekonomisk världsordning 1945-1949*, Diss. Uppsala Univ., Stockholm: Carlsson, (1995)
- Kaijser, Arne, *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, Stockholm: Carlssons, (1994)
- Karling, Krister, *Saab 37 Viggen. Utvecklingen av ett nytt enhetsflygplan för det svenska flygvapnet 1952-1971 – Sett ur en aerodynamikers perspektiv*, Svenska Mekanikers Riksförening, (2002)
- Karling, Krister, "Aerodynamik, konfiguration och luftintag" i *Flygteknik under 100 år – Den flygtekniska utvecklingen 1903-2003*, Norrköping, (2003)
- Kindberg, Nils, "Svensk flygindustri genom tiderna I", s149-176 i *Daedalus*, Tekniska Museets årsbok, Stockholm, (1965)
- Kindberg, Nils, "Svensk flygindustri genom tiderna II", s43-74 i *Daedalus*, Tekniska Museets årsbok, Stockholm, (1966)
- Kindberg, Nils, "Svensk flygindustri genom tiderna III", s111-150 i *Daedalus*, Tekniska Museets årsbok, Stockholm, (1967)
- Kingdon, John W. *Agendas, Alternatives, and Public Policies*, Longman, (1995)
- Koistinen, Paul A.C., *The military-industrial complex: a historical perspective*, New York: Praeger, (1980)
- Kronvall, Olof, och Petersson, Magnus, *Svensk säkerhetspolitik i supermakternas skugga 1945-1991*, Stockholm: Santerus förlag, (2005)
- Kurth, J. R. "Aerospace Production Lines and American Defence Spending" i *Testing the Theory of the Military-Industrial Complex*. ed S. Rosen, Lexington Books, (1970), s135-156.
- Landberg, Mats, *Svensk krigsplanering, teknisk nivå och operativ doktrin under två världskrig – En jämförelse*, uppsats., Stockholm: Försvars- högskolan, (1999)
- Leifland, Leif, "...secret matters not so far disclosed" i *Vårstormar: 1944 – krigsslutet skönjes*, red. Bo Huldt och Klaus-Richard Böhme, Stockholm: Probus, (1995)
- Lewin, Leif, *Planhushållningsdebatten*, Diss. Uppsala, Stockholm: Almqvist & Wicksell, (1979 (1967))
- Lewin, Leif, *Det politiska spelet*, Stockholm: Rabén & Sjögren, (1979)

- Lewin, Leif, *Ideologi och Strategi: Svensk politik under 100 år*, Norstedts, (1985 (1984)).
- Lindblom, Charles E., "The Science of 'Muddling Trough'", *Public Administration Review*, vol 19, (1959) s79-88
- Lindén, Johan, *JAS 39 Gripen – Den havererade stormaktsdrömmen*, Stockholm: Broderskaps förlag, (1991)
- "Linköpings första invandrare", Italienska föreningen, i *Saab-minnen Del 4*, Linköping: Veteranklubben Saab, (1992)
- Loftin, Laurence K. *Quest for performance: the evolution of modern aircraft*, Washington D.C.: Scientific and Technical Information Branch NASA, Printed and Electronic Book, www.hq.nasa.gov/pao/HistorySP-468/, (1985)
- MacKenzie, Donald, *Inventing Accuracy: A Historical Sociology of Nuclear Missile Guidance*, MIT Press, (1990)
- Magnusson, Lars, *Den synliga handen – nation, stat och det industriella bygget*, Stockholm: SNS Förlag, (2005)
- Magnusson, Lars och Ottosson., Jan, "State Intervention and the Role of History.", *Review of Political Economy*, Vol 12, No 2, pp 191-205, (2000)
- March, James och Olsen, Johan, *Rediscovering institutions; The organizational basis of politics*, New York: The Free Press, (1989)
- Mason, Francis K., *Hawker Aircraft since 1920*, London: Putnam, (1961)
- Merton, Robert K., *On Theoretical Sociology*, New York: Free Press, (1967)
- Miller, Karen, "'Air Power Is Peace Power' The Aircraft Industry's Campaign for Public and Political Support, 1943-1949", *The Business History Review*, Vol.70, No.3. (Autumn, 1996)
- Miller, Ronald, och Sawers, David, *The Technical Development of Modern Aviation*, London: Routledge & Kegan Paul, (1968)
- Mills, Cyrillus Wright, *The Power Elite*, New York: Oxford University Press. (1980 (1956))
- Milward, Alan S., *The reconstruction of Western Europe 1945-51*, London: Routledge, (1992)
- Misa, Thomas J. *A Nation of Steel: the making of modern America 1865-1925*, John Hopkins University Press, (1995).
- Molin, Karl, *Försvaret, folkhemmet och demokratin: socialdemokratisk riksdagspolitik 1939-1945*, Diss., Stockholm, (1974)
- Molin, Karl, "Partistrid och partiansvar. En studie i socialdemokratisk försvarsdebatt." i *Socialdemokratins samhälle: SAP och Sverige 100 år*, red Klaus Misgeld, Karl Molin och Klas Åmark, Stockholm: Tiden, (1988)

- Molin, Karl, *Omstridd neutralitet: experternas kritik av svensk utrikespolitik 1948-1950*, Stockholm: Tiden, (1991)
- Morgan, Gareth, och Simrcich, Linda, "The Case for Qualitative Research", *Academy of Management Review*, Vol 5, Nr 4 (1980)
- Moore, Bob, "'Testing the J 29'" i *Flygande Tunnan – en antologi*, red Lennart Berns, Stockholm: Allt om hobby, (1996)
- Mrozek, Donald J., 'The Truman administration and the Enlistment of the Aviation Industry in Postwar Defense' i *The Business History Review*, Vol. 48, no 1, (Spring 1974)
- Nahum, Andrew L., *World War to Cold War: Formative Episodes in the Development of the British Aircraft Industry, 1943-1965*, Diss., London School of Economics and Political Science, (2002)
- National Systems of Innovation: Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning* Bengt Åke Lundvall, (red.), London: Pinter, (1992)
- National Innovation Systems: A Comparative Analysis*, Richard R. Nelson (red.), Oxford University Press, (1993)
- The Nature of the Firm. Origins, Evolution and Development.*, ed. Oliver Williamson and Sidney G. Winter., Oxford University Press, (1991)
- Nilsson, Mikael, *Tools of Hegemony: Military Technology and Swedish-American Security Relations 1945-1962*, Diss. KTH, Stockholm: Santérus Academic Press, (2007)
- Niskanen, William A., *Bureaucracy and Representative Government*, (1971)
- Norberg, Erik, *Flyg i beredskap: Det svenska flygvapnet i omvandling och uppbyggnad 1936-1942*. Diss., Stockholm: Stockholms Universitet, (1971)
- Nybom, Thorsten. och Torstendahl, Rolf, red *Byråkratisering och maktfördelning*. Lund: Studentlitteratur. (1989).
- Olsson, Ulf, *Teknologi, statsmakt och svensk vapenproduktion under fyra seklar: en perspektivskiss*, Ekonomisk-historiska studier tillägnade Artur Attman, Göteborg, (1977a)
- Olsson, Ulf, *The creation of a modern arms industry: Sweden 1939-1974*, Göteborg, (1977b)
- Platon, *Menon*, Stockholm: Atlantis, (2001(någon gång 400-360 fKr))
- Pollard, Sidney, *Typology of Industrialization Processes in the Nineteenth Century*, Harwood Academic Publishers, (1990)
- Porter, Michael E, *The competitive advantage of nations*, New York: Free Press, co. (1990)
- Ranke, Leopold von, *Geschichten der romanischen und germanischen Völker von 1494 bis 1535.*, Leipzig, (1824)

- Rasch, Björn, 'Garbage Can modellen i metodologisk belysning', Statsvetenskaplig tidskrift, årgång 92, (1989), sid 249-64
- Rational Choice*, ed. Jon Elster, Basil Blackwell, (1986)
- Readings in Economic Geography. The Location of Economic Activity.*, ed R.H.T. Smith, E.J. Taaffe and L.J. King, Chicago: Rand McNally & Co., (1968)
- Riker, William, H. *The Art of Political Manipulation*, Yale University Press, (1986)
- Robbins, Stephen P., *Organization Behavior*, 8th ed, Prentice Hall, (1997)
- Roland, Alex, *The Military-Industrial Complex*, American Historical Association, (2001)
- Rosen, Steve, "Testing the Theory of the Military Industrial Complex", s 1-25 i *Testing the Theory of the Military Industrial Complex*, red. Steve Rosen, Lexington Books, (1973)
- Rothstein, Bo, *Aktör – strukturansatsen: Ett metodologiskt dilemma*. Statsvetenskaplig tidskrift, nr 1, (1988)
- Rothstein, Bo, *Den korporativa staten: intresseorganisationer och statsförvaltning i svensk politik*, Stockholm: Norstedts juridik, (1992)
- Rundqvist, Mikael, *Samhällets tvåsidighet – Aktör-struktur i tre forskares ansatser, program och tillämpningar.*, Diss., Göteborg, (1998)
- Samuelsson, Gunnar, "Curriculum Vitae 6.10.83 om Lars Brisning" *Saab minnen* Del 7, Linköping: Veteranklubben Saab, (1996)
- Schmookler, Jacob, *Economic Sources of Inventive Activity*, Journal of Economic History, Vol. 22, Nr1 (1962)
- Schmookler, Jacob, och Brownlee, Oswald, *Determinants of Economic Activity*, The American Economic Review, Vol. 52, nr 2 –Papers and Proceedings of the 74 annual meeting of the American Economic Ass., (1962)
- Schumpeter, Joseph, *Schumpeter. Om skapande förstörelse och entreprenörskap.*, red. Richard Swedberg, Stockholm: City University Press/ Ratioklassiker, (1994)
- Silva, Charles, *Keep them strong, keep them friendly: Swedish-American relations and the Pax Americana, 1948-1952*, Diss., Stockholms Universitet, (1999)
- Smith, J.Richard, och Anthony, L. Kay, *German aircraft of the Second World War*, London: Putnam, (1972)
- Social mechanisms: an analytical approach to social theory*, ed. Hedström, P. Swedberg, R., Cambridge University Press, (1998)

- Stenlås, Niklas, *Den inre kretsen: den svenska ekonomiska elitens inflytande över partipolitik och opinionsbildning 1940-1949*, Diss. Uppsala Universitet, Lund: Arkiv, (1998)
- Stridsberg, Sven, *Lansen*, Stockholm: Allt om Hobby, (1992)
- Stutton, Robert I., och Staw, Barry M., 'What Theory is Not', i *Administrative Science Quarterly*, Vol. 40, No 3 (Sep., 1995), s371-384
- Svenska officersprofiler under 1900-talet*, red. Gunnar Artéus, Stockholm: Militärhögskolan/Abrahamson, (1996)
- Sverige inför en ny världsordning, 1945-50: formativa år för svensk utrikespolitik?* Charles Silva & Thomas Jonter, red., Stockholm: Utrikespolitiska institutet, (1995)
- Sverige under kalla kriget 1945-1969*, En forskningsöversikt, red Ann-Marie Ekengren, Göteborg: Statsvetenskapliga institutionen, Göteborgs univ, Arbetsrapport 1, Forskningsprogrammet Sverige under kalla kriget, (1997)
- Sveriges militära beredskap 1939-1945*, red. Carl-Axel Wangel, Stockholm: Militärhistoriska Förlaget, (1982)
- Sölvell, Örjan, Zander, Ivo, och Porter, Michael E, *Advantage Sweden*, Stockholm School of Economics IIB, Stockholm: Norstedt(1991)
- Testing the Theory of the Military Industrial Complex*, red. Steve Rosen, Lexington Books, (1973)
- Tilly, Charles, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1992*, Blackwell, (1997 (1992))
- Tingsten, Herbert, *Idékritik*, Stockholm: Bonnier, (1941)
- Torstendahl, Rolf "Teknologi och samhällsutveckling 1850-1980. Fyra faser i Väst europeisk industrikapitalism".i *Byråkratisering och maktfördelning*. red Nybom, T., och Torstendahl R., Lund: Studentlitteratur, (1989a)
- Torstendahl, Rolf "Staten, samhället och den organiserade kapitalismen." i *Byråkratisering och maktfördelning*. red. Nybom, T., och Torstendahl R., Studentlitteratur: Lund, (1989b)
- Utvecklingsblock i förnyelse av svensk industri*, Industridepartementet, Ds I 1987:3, (Lennart Stenberg)
- Wahlbäck, Krister, *Norden och blockuppdelningen 1948-49*, Stockholm: Utrikespolitiska institutet, (1973)
- Wallerfelt, Bengt, "Den svenska krigsplanläggningen i det kalla krigets inledande fas 1945-1958. Militära och politiska aspekter." i *Hotet från öster: Svensk säkerhetspolitik, krigsplanläggning och strategi*, red. Kent Zetterberg, Stockholm: Försvarshögskolan, (1997)

- War, *Business and World Military-Industrial Complexes*, ed by Benjamin Franklin Cooling, Kennikat Press, (1981)
- Watkins, David, *De Havilland Vampire – The Complete History*, Sutton Publishing Ltd., (1996)
- Weber, Alfred, *Über den Standort der Industrien. 1, Reine Theorie des Standorts*, Tübingen, (1909)
- Wennerholm, Bertil, *Fjärde flygvapnet i världen? – doktrinutveckling i det svenska flygvapnet i försvarsbesluten 1942-1958: underlag, beslut och genomförande i nationellt och internationellt perspektiv*, Stockholm: Försvarshögskolan/Svensk flyghistorisk förening, (2006)
- Widfeldt, Bo och Hall, Åke, *Svenskt militärflyg – svenska militära flygplan och helikoptrar 1911-2005*, Nässjö: Air Historic Research, (2005)
- Vårstormar: 1944 – krigsslutet skönjes*, red. Bo Huldt och Klaus-Richard Böhme, Stockholm: Probus, (1995)
- Wänström, Frid, ”Konstruktionsverksamheten vid Saab omkring 1940” *Saab minnen* Del 7, Linköping: Veteranklubben Saab, (1996)
- Zetterberg, Kent, ”Skandinavisk samverkan?” i *Hotet från öster, Svensk säkerhetspolitik, krigsplanläggning och strategi*, red. Kent Zetterberg, Stockholm: För svarshögskolan, (1997)
- Åkerman, Nordal, *On the doctrine of Limited War*, Lund, (1972)

EFI, The Economic Research Institute

Published in the language indicated by the title. A complete publication list can be found at www.hhs.se/efi Books and dissertations can be ordered from EFI via e-mail: EFI.Publications@hhs.se

Reports since 2004

2008

Books

Kraus, Kalle. *Sven eller pengarna? Styrningsdilemman i äldreården.*

Portnoff, Linda. *Musikbranschens styrningsproblematik.*

Dissertations

Benson, Ilinca. *Organisering av övergångar på arbetsmarknaden : en studie av omställningsprogram.*

Farooqi Lind, Raana. *On capital structure and debt placement in Swedish companies.*

Granström, Ola. *Aid, drugs, and informality : essays in empirical economics.*

Hvenmark, Johan. *Reconsidering membership : a study of individual members' formal affiliation with democratically governed federations.*

Johansson, Marjana. *Engaging resources for cultural events : a performative view.*

Kviselius, Niklas Z. *Trust-building and communication in SME internationalization : a study of Swedish-Japanese business relations.*

Schilling, Annika. *Kan konsulter fusionera? : en studie av betydelsen av identitet vid en fusion mellan konsultföretag.*

Schriber, Svante. *Ledning av synergirealisering i fusioner och förvärv.*

Sjödin, Henrik. *Tensions of extensions : adverse effects of brand extension within consumer relationship.*

Strömquist, Maria. *Hedge funds and international capital flow.*

Söderström, Johan. *Empirical studies in market efficiency.*

Thorsell, Håkan. *The pricing of corporate bonds and determinants of financial structure.*

Ulbrich, Frank. *The adoption of IT-enabled management ideas : insights from shared services in government agencies.*

2007

Books

Andersson, Per, Ulf Essler and Bertil Thorngren (eds). *Beyond mobility.* EFI Yearbook 2007. EFI/Studentlitteratur.

Ericsson, Daniel. *Musikmysteriet : organiserade stämningar och motstämningar.*

Samuelson, Lennart (red). *Bönder och bolsjeviker : den ryska landsbygdens historia 1902–1939.*

Wijkström, Filip och Torbjörn Einarsson. *Analysmodell för sektorsöverskridande statistik : fallet vård och omsorg.*

Dissertations

Ahlersten, Krister. *Empirical asset pricing and investment strategies.*

Alexius, Susanna. *Regelmotståndarna : om konsten att undkomma regler.*

Andersson, Magnus. *Essays in empirical finance.*

Berg, Bengt Åke. *Volatility, integration and grain bank : studies in harvests, rye prices and institutional development of the parish magazines in Sweden in the 18th and 19th centuries.*

Bianchi, Milo. *Of speculators, migrants and entrepreneurs : essays on the economics of trying your fortune.*

- Brodin, Karolina. *Consuming the commercial break : an ethnographic study of the potential audiences for television advertising.*
- Elger, Max. *Three essays on investment-specific technical change.*
- Hagberg, Axel. *Bankkrishantering : aktörer, marknad och stat.*
- Hinnerich, Mia. *Derivatives pricing and term Structure modeling.*
- Hjalmarson, Hanna. *En växande marknad : studie av nöjdheten med konsumtionsrelaterade livsområden bland unga konsumenter.*
- Hjelström, Tomas. *The closed-end investment company premium puzzle : model development and empirical tests on Swedish and British data.*
- Kraus, Kalle. *Sven, inter-organisational relationships and control : a case study of domestic care of the elderly.*
- Lindqvist, Erik. *Essays on privatization, identity, and political polarization.*
- Macquet, Monica. *Partnerskap för hållbar utveckling : systrar av Oikos och guvernanten som blev diplomat.*
- Melian, Catharina. *Progressive open source*
- Nilsson, Daniel. *Transactions in cyberspace : the continued use of Internet banking.*
- Petrelus Karlberg, Pernilla. *Den medialiserade direktören.*
- Portnoff, Linda. *Control, cultural production and consumption : theoretical perspectives, empirical dilemmas, and Swedish music industry practices.*
- Sköld, Martin. *Synergirealisering : realisering av produktsynergier efter företags-sammanslagningar.*
- Sonnerby, Per. *Contract-theoretic analyses of consultants and trade unions.*
- Tyrefors, Björn. *Institutions, policy and quasi-experimental evidence.*
- Valiente, Pablo. *Re-innovating the existing : a study of wireless IS capabilities to support mobile workforces.*

2006

Books

- Lundeberg, Mats, Pär Mårtensson and Magnus Mähring (eds) *IT & business performance : a dynamic relationship.* EFI Yearbook 2006. EFI / Studentlitteratur.
- Thodenius, Björn. *Organisering av kunskap : en studie av Wallenberg Consortium North.*
- Wijkström, Filip och Torbjörn Einarsson. *Från nationalstat till näringsliv?: det civila samhällets organisationsliv i förändring.*
- Wijkström, Filip, Einarsson, Stefan och Larsson, Ola. *Staten och det civila samhället : idétraditioner och tankemodeller i den statliga bidragsgivningen till ideella organisationer.*
- Östman, Lars. *Lysande ögonblick och finansiella kriser : Dramaten under ett sekel.*

Dissertations

- Argenton, Cedric. *Quality provision in duopoly.*
- Beckerman, Carina. *The clinical eye : construction and computerizing an anesthesia patient record.*
- Borglund, Tommy. *Aktievärden i fokus : internationell påverkan på intressentrelationer vid förvärv och fusion.*
- Breman, Anna. *The Economics of altruism, paternalism and self-control.*
- Edquist, Harald. *Technological breakthroughs and productivity growth.*
- Eklund, Jana. *Essays on forecasting and bayesian model averaging.*
- Frostenson, Magnus. *Legitimitetskontrollen : en studie av etiska värderingars roll i gränsöverskridande förvärv och fusioner.*
- Gaspar, Raquel M. *Credit risk and forward price models.*
- Gustafsson, Peter. *Essays on trade and technological change.*
- Hopkins, Elisabeth. *Is a higher degree of local currency pricing associated with lower exchange rate pass-through?: a study of import pricing in 51 Swedish industries.*
- Kling, Ragnar. *Developing product development in times of brutal change.*
- Langenskiöld, Sophie. *Peer influence on smoking : causation or correlation?*

- Lychnell, Lars-Olof. "Och fungerar det inte, gör vi på något annat sätt" : en klinisk fallstudie av IT-relaterat förändringsarbete i småföretag
- Meitz, Mika. *Five contributions to econometric theory and the econometrics of ultra-high-frequency data.*
- Mendicino, Caterina. *Financial market imperfections, business cycle fluctuations and economic growth.*
- Ovanfors, Anna. *Essays on nonlinear time series analysis and health economics.*
- Paltseva, Elena. *Essays on commitment and inefficiency in political economy.*
- Rogberg, Martin. *Den modeföljande organisationen : om acceptansen av TQM och andra populära managementmodeller.*
- Silvennoinen, Annastiina. *Essays on autoregressive conditional heteroskedasticity.*
- Sjögren, Ebba. *Reasonable drugs : making decisions with ambiguous knowledge.*
- Slinko, Irina. *Essays in option pricing and interest rate models.*
- Wilander, Fredrik. *Essays on exchange rates and prices.*

2005

Books

- Andersson, Per, Susanne Hertz and Susanne Sweet (red). *Perspectives on market networks : boundaries and new connections.*
- Charpentier, Claes. *IT inom omsorgen. Förväntade effekter av införande av IT-system för utförarna inom äldre- och handikappomsorgen.*
- Dembrower, Maria. *Entreprenörskap i industriella nätverk.*
- Lind, Johnny och Göran Nilsson (red). *Ekonomistyrningens metoder, sammanhang och utveckling : en vänbok till Lars A Samuelson.*
- Samuelson, Lars A. *Organizational governance and control : a summary of research in the Swedish society.*
- Svedberg Nilsson, Karin, Roger Henning och Karin Fernler (red). *En illusion av frihet? : företag och organisationer i det nya regelsamhället. EFI's Årsbok 2005. EFI/Studentlitteratur.*

Dissertations

- Andersson, Martin. *Making a difference : project result improvement in organizations.*
- Arvidsson, Per. *Styrning med belöningsystem : två fallstudier om effekter av belöningsystem som styrmedel.*
- Bems, Rudolfs. *Essays in international macroeconomics.*
- Berg-Suurwee, Ulrika. *Nya trender, nya nämnder : effekter av en stadsdelsnämndsreform inom kultur och fritid.*
- Björkman, Hans. *Learning from members : tools for strategic positioning and service innovation in trade unions.*
- Bodnaruk, Andriy. *Essays in empirical corporate finance and portfolio choice.*
- Clapham, Eric. *Essays in real estate finance.*
- Dareblom, Jeanette. *Prat, politik och praktik : om individers möten med strukturer i en kommunal satsning på kvinnors företagande.*
- Fromm, Jana. *Risk denial and neglect : studies in risk perception.*
- Hjelström, Anja. *Understanding international accounting standard setting : a case study of the process of revising IAS 12 (1996), income tax.*
- Hortlund, Per. *Studies on Swedish banking 1870–2001.*
- Lindahl, Therese. *Strategic and environmental uncertainty in social dilemmas.*
- Linnarsson, Håkan. *Alliances for innovation : a structural perspective on new business development in cooperative ventures.*
- Madestam, Andreas. *Developing credit markets.*
- Nilsson, Roland. *The market impact of short-sale constraints.*

- Nordfält, Jens. *Is consumer decision-making out of control ? : non-conscious influences on consumer decision-making for fast moving consumer goods.*
- Nordin, Fredrik. *Externalising services : walking a tightrope between industrial and service logics.*
- Parmler, Johan. *Essays in empirical asset pricing.*
- Simbanegavi, Witness. *Price discrimination, advertising and competition.*
- Thodenius, Björn. *Användning av ledningsinformationssystem : en longitudinell studie av svenska storföretag.*
- Tolis, Christofer. *Framing the business : business modelling for business development.*
- Östberg, Per. *Corporate disclosure and investor recognition.*

2004

Books

- Ahrne, Göran och Nils Brunsson (red). *Regelexplosionen.*
- Lind, Johnny. *Strategi och ekonomistyrning : en studie av sambanden mellan koncernstrategi, affärsstrategi och ekonomistyrning.*
- Lind, Johnny och Walter Schuster (red). *Redovisningens teori, praktik och pedagogik : en vänbok till Lars Östman.*
- Sevón, Guje och Lennart Sjöberg (red). *Emotioner och värderingar i näringslivet.* EFIs Årsbok 2004.
- Wijkström, Filip and Stefan Einarsson. *Foundations in Sweden : their scope, roles and visions.*

Dissertations

- Anderson, Anders. *Essays in behavioral finance.*
- Balsvik, Gudrun. *Information technology users : studies of self-efficacy and creativity among Swedish newspaper journalists.*
- Blix, Magnus. *Essays in mathematical finance : modeling the futures price.*
- González Gómez, Andrés. *Nonlinear dynamics and smooth transition models.*
- Grönqvist, Erik. *Selection and moral hazard in health insurance : taking contract theory to the data.*
- Ivarsson Westerberg, Anders. *Papperspolisen : den ökande administrationen i moderna organisationer.*
- Jutterström, Mats. *Att påverka beslut : företag i EUs regelsättande.*
- Jönsson, Kristian. *Macroeconomic aspects of capital flows to small open economies in transition.*
- Larsson, Pär. *Förändringens villkor : en studie av organisatoriskt lärande och förändring inom skolan.*
- Lagerwall, Björn. *Empirical studies of portfolio choice and asset prices.*
- Malmsten, Hans. *Properties and evaluation of volatility models.*
- Marshall, Cassandra. *Dating for innovation : recognizing and creating opportunities in fluid environments through collaborative interorganizational relationship.*
- Mattsson, Susanna. *På gränsen mellan ordning och oordning – tingens betydelse vid marknadsombildningar : en studie av svenska postväsendets ombildning under 1990-talet.*
- Nilsson, Charlotte. *Studies in environmental economics : numerical analysis of greenhouse gas policies.*
- Nilsson, Hans. *Medborgaren i styrsystemet : beskrivning av VAD och HUR i styrning av kommunal verksamhet.*
- Nystedt, Jens. *Competition, regulation and integration in international financial markets.*
- Pajuste, Anete. *Corporate governance and controlling shareholders.*
- Richtnér, Anders. *Balancing knowledge creation : organizational slack and knowledge creation in product development.*

- Salabasis, Mickael. *Bayesian time series and panel models : unit roots, dynamics and random effects.*
- Sandberg, Rickard. *Testing the unit root hypothesis in nonlinear time series and panel models.*
- Skallsjö, Sven. *Essays on term structure and monetary policy.*
- Strikholm, Birgit. *Essays on nonlinear time series modelling and hypothesis testing.*
- Söderström, John. *Från produkt till tjänst : utveckling av affärs- och miljöstrategier i produktorienterade företag.*
- Talia, Krim. *The Scandinavian Currency Union, 1873–1924 : studies in monetary integration and disintegration.*

