

The winner takes it all

Bildandet av ett militär-industriellt utvecklingspar i förkrigstidens Sverige:
Götaverken som flygplanstillverkare

Enrique de Gregorio

C-uppsats, vt-19

Handledare: Susanna Fellman

Avdelningen för ekonomisk Historia, institutionen för
ekonomi och samhälle vid Handelshögskolan
Göteborgs universitet

Sammanfattning.....	3
Inledning	4
Syfte och problemformulering.....	7
Teoretiskt ramverk.....	9
Metod och material	13
Bakgrund	14
Det flygindustriella konsortiet: Nohab, Bofors och ASJA	16
Götaverken.....	25
E. Sparmann-den svenska flygpionjären	28
Mötet den fjortonde december 1936	29
Diskussion	33
Källhänvisningar:	36

Sammanfattning

Uppsatsens syfte är att undersöka vissa aspekter av det skeende som ledde fram till konsolidering av den militära flygindustrin i Sverige, framför allt samspelet mellan de olika aktörerna. Dessa har var Flygvapnet från statens sida, medan den privata industrin representerades av Nohab, Bofors, ASJA och Götaverken. Med hjälp av Mats Fridlunds begrepp *utvecklingspar* och Thomas Hughes systemutvecklingsstadier klarläggs händelserna och aktörernas handlande kan förstås med hjälp av dessa teorier och begrepp. För att bringa ytterligare förståelse för aktörerna använder sig författaren av Schumpeters teoribildning kring entreprenörer och koncepten *creative response* och *creative destruction*.

Fokus ligger på Götaverken, ett företag som försökte men misslyckades att etablera sig som tillverkare av militära flygplan. För att förstå företagets agerande och processens utfall inkluderas deras främsta konkurrenter i uppsatsen.

Det viktigaste materialet har bestått av arkivmaterial, men detta har sedan kompletterats med relevant litteratur. I första hand har de centrala aktörernas korrespondens legat till grund för uppsatsen, men även annat arkivmaterial har använts. Med hjälp av detta har en tidslinje kunnat göras och utifrån den har jag tolkat aktörernas handlande med hjälp av det teoretiska ramverket.

Jag menar att det går att förstå utvecklingen som att de inblandade aktörerna hade som målsättning att etablera ett utvecklingspar vad det gäller de företag som ingick som i uppsatsen kallas "det flygindustriella konsortiet" och de statliga aktörerna. Vidare anser jag att det går att hävda att Götaverken inte delade denna målsättning. Jag framlägger också några orsaker till varför detta var fallet.

Inledning

Det svenska Flygvapnet uppstod som fristående vapengren första juli 1926. Anledningarna till att det avskildes från de två traditionella försvarsgrenarna skiljer sig åt. Från försvarets sida ansåg man att det var militärt fördelaktigt, även om åsikterna gick isär om Flygvapnets roll. Från politiskt håll såg man en möjlighet att hålla tillbaka försvarsutgifterna.¹

Det visade sig med tiden att besparingsfrågan ledde till att den nyskapade försvarsgrenen behandlades något styvmoderligt från politiskt håll. Under Flygvapnets tio första år var resurserna som det tilldelades otillräckliga för att uppfylla de mål som var uppställda gällande materiel. Under dessa år bestämdes anskaffningen inte av någon regelrätt materielplan, utan av ett dokument som kallades ”groggpappret”, då det påstås att det skrevs medan den okända författaren tog en grogg. Dokumentets ursprung eller författare är inte känd, men det användes ändå i många år som grund för materielanskaffningen för Flygvapnet. Dock uppfylldes inte ens denna rudimentära anskaffningsplan, utan 1936 hade Flygvapnet mindre än hälften av de plan som det enligt sagda ”groggpapper” skulle ha haft.²

I och med 1936 års försvarsbeslut skulle detta dock ändras. Under året antogs en materielplan för Flygvapnet, med en uttalad målsättning att dessa skulle byggas inom landet. Det pågick redan en viss försöksverksamhet, såväl i Flygvapnets regi som inom den civila industrin. Ett antal företag hade mindre tillverkning av flygplan, antingen på licens eller i ett fall en egenutvecklad konstruktion. Dessa företag var AB Järnvägsverkstäderna via sitt dotterbolag Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna Aeroplanavdelning, fortsättningsvis ASJA, och Götaverken AB, samt Ingenjör E. Sparmanns verkstäder. De två förstnämnda licenstillverkade samma flygplansmodell, det lätta bombflygplanet Hawker Hart, medan Ingenjör E. Sparmanns verkstäder hade kontrakt på tillverkning av en egen konstruktion.³

Utöver detta hade flygstyrelsen sedan 1930 ett kontrakt för tillverkning av flygmotorer med Nydqvist & Holm AB, fortsättningsvis Nohab, i Trollhättan, för vilken det hade bildats ett

¹ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 12

² Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 42

³ *Ibid.*, 103-106

separat bolag, Nohab Flygmotorfabrik AB. Såväl licenstillverkningen av flygplan som Nohabs flygmotortillverkning erhöll omfattande stöd från statsmakterna. Staten köpte in tillverkningslicenser från utländska flygplanstillverkare och försåg företagen med visst kapital. Detta kunde ske genom regelrätta förlagslån, som i fallet med Nohab Flygmotorfabrik AB, eller genom att tillhandahålla verktyg för tillverkningen. I fallet med Nohab Flygmotorfabrik AB utgjordes förlagslånet av av sexhundra tusen kronor som företaget fick låna mot leveransen av de avtalade flygmotorerna. Detta blev sedermera återbetalat innan kontraktet fullföljdes.⁴

Försvarsbeslutet 1936 innebar att ett samlat grepp skulle tas om anskaffningen av materiel till Flygvapnet och att denna skulle tillverkas inom landet. Huruvida detta var av rent strategiska, näringslivspolitiska eller nationalistiska skäl går utanför uppsatsens syfte. Det är dock genomgående i materialet jag har studerat att inköp från utlandet var ett nödvändigt ont, men det betraktades som en nödlösning i väntan på att det etablerades en industri som kunde licenstillverka utländska modeller och på sikt utveckla egna konstruktioner. Enighet rådde mellan alla instanser: en inhemsk flygindustri skulle utvecklas och flygplanstillverkningen skulle ske i privat regi. Försvarets egna verkstäder skulle i framtiden ägna sig åt underhåll och reparationer, men helt stå utanför nytillverkningen.^{5 6}

Under ledning av flygvapenchefen general Torsten Friis började man söka efter en lösning på materielfrågan. Från såväl politiskt håll som militärt fanns till en början en vilja att fördela tillverkningen på flera företag. Det hade strategiska fördelar, då det inte gjorde tillverkningen lika sårbar i händelse av krig, och det fanns en oro att ett företag med monopolställning ska utnyttja denna. Detta skulle dock komma att ändras under andra halvan av 1936. Under ledning av försvarsminister Janne Nilsson slöts ett avtal som gav det flygindustriella konsortiet bestående av Nohab, Bofors och ASJA ensamrätt att leverera alla flygplan till försvaret. Detta konsortium är det som senare blev SAAB. Det bör påpekas att Nohab under

⁴ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 72-83

⁵ Ibid., 83-112

⁶ Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, 187

samma tid som man deltog i den framgångsrika uppvakningen av det politiska och militära ledarskapet, kom att köpas av Bofors.

Vidare var familjen Wallenberg intressenter i ASJA och var involverade i förhandlingarna genom Stockholms Enskilda Bank.⁷ Som storägare i Bofors fanns finansmannen Axel Wenner-Gren, Electrolux grundare, vilken var direkt inblandad i förhandlingarna med Flygvapnet tillsammans med Nohabs direktör Gunnar Dellner och Boforsdirektören Gunnar Wahrgren. Götaverken hade med andra ord starka konkurrenter i kampen om beställningarna från Flygvapnet. Böhme hävdar i Militärhistorisk tidskrift att detta är vad som slutligen föllde avgörandet, att det vinnande konsortiet ansågs ha bättre tillgång på kapital.⁸

Uppsatsens frågeställning siktar in sig på förhållandet mellan stat och industri och hur aktörerna agerade. Det centrala teoretiska begreppet är *utvecklingspar*, vilket har myntats av teknik- och vetenskapshistorikern Mats Fridlund och beskriver ett förhållande mellan stat och ett enskilt företag rörande utvecklandet av ny teknologi.⁹ Uppsatsen ämnar undersöka om processen som ledde fram till etablerandet av den militära svenska flygindustrin kan förstås med hjälp av begreppet, med särskilt fokus på de enskilda aktörernas strategier. Frågeställningen är dock tudelad, där fokus läggs på en av aktörerna, Götaverken, för att undersöka hur företaget agerade och om den valda strategin bidrog till att de ställdes utanför den svenska militära flygindustrin.

För att komplettera Mats Fridlunds teoretiska begrepp används även teknikhistorikern Thomas Hughes tankar om så kallade systemutvecklingsstadier. Detta fångar strukturen som aktörerna verkar inom, på samma gång som de skapar den. På grund av att uppsatsen beskriver etablerandet av utvecklingsparet Flygvapnet-SAAB och Götaverkens roll i det, skildras endast de inledande faserna av Hughes systemutveckling, men litteraturen visar hur även de två senare av de fyra stegen listade nedan senare genomgicks av Flygvapnet i

⁷ Wetterberg, Gunnar. *Wallenberg. Ett familjeimperium*. Stockholm: Albert Bonniers förlag, 2013, 89

⁸ Böhme, Klaus-Richard. 1985. Militärhistorisk tidskrift. *Svensk flygindustri: Dröm och uppvaknande s 131–141*. Stockholm: Militärhistoriska sektionen vid Försvarshögskolan

⁹ Fridlund, Mats. 1999. *Den gemensamma utvecklingen: staten, storföretaget och samarbetet kring den svenska elkraftstekniken*. Stockholm: Tekniska högskolan

samarbete med SAAB.¹⁰ Uppsatsens kronologiska omfång är för snävt för att detta ska kunna gås igenom. På grund av källmaterialets omfattning samt det faktum att det är utspritt på flera städer har författaren valt att koncentrera uppsatsen kring de avgörande händelserna 1936.

För att ytterligare bredda förståelsen av händelseutvecklingen används nationalekonomen Joseph Schumpeters teorier om *creative response*, *creative destruction* och entreprenörens roll i dessa processer.¹¹ För läsbarhetens skull översätter jag fortsättningsvis begrepp till kreativ repons och kreativ förstörelse.

Syfte och problemformulering

Uppsatsens ursprungliga syfte var att analysera processen bakom Götaverkens beslut att börja tillverka flygplan. Detta stötte på problem, då stora och för uppsatsen viktiga delar av arkivmaterialet har gått förlorat. Styrelsemötesprotokoll för såväl Nohab som för Götaverken är idag listade som saknade hos Riksarkivet, även om det finns andrahandskällor från tidigt åttital. Övrigt arkivmaterial gav inte heller någon vidare insikt i skeendet.

Under arbetets gång växte dock en annan historia och frågeställning fram. Istället för att undersöka vad som ledde fram till Götaverkens beslut att ge sig in i flygindustrin skiftade fokus till de händelse som utgör slutfasen av den process som ledde till uppkomsten av den svenska militära flygindustrin. Tyngdpunkten förflyttades till Götaverken och de andra aktörerna agerande i sagda process. Även tidsmässigt snävades omfånget in. Även om det finns trådar som stäcker sig både framåt och bakåt i tiden avhandlar den här uppsatsen i första hand händelser under 1936, med ett fokus på det sista halvåret.

Tiden mellan försvarsbeslutet 1936 och den slutgiltiga konsolideringen av den svenska militära flygindustrin präglades av samarbetsvårigheter mellan de företag som ingick i det som senare kom att bli SAAB. Man bildade ett holdingbolag för fördelning av arbetet, AB Förenade Flygverkstäderna. SAAB ingick från början som en del i det system av företag som

¹⁰ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 155-180, Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, 358-370

¹¹ Schumpeter, Joseph Alois. *The creative response in economic history*. Journal of economic history. 1947. Vol. 7

samverkade innan man slutligen samlade tillverkningen i företaget och delade aktierna mellan Wallenbergs-sfären och Bofors. För enkelhetens skull används nedan uttrycket ”*det flygindustriella konsortiet*” som benämning för det samarbete mellan Nohab, Bofors AB och ASJA som kom att bli det SAAB vi känner till idag. Detta begrepp använder jag oaktat vilket stadium av utvecklingen det befann sig i.

Uppsatsen har ett tudelat syfte. Det mer övergripande är att undersöka om skapandet av den svenska militära flygindustrin kan förstås med det teoretiska ramverket. Mats Fridlund och Thomas Hughes avhandlar båda två civil elproduktion och -distribution, men kan samma strukturer skönjas i detta sammanhang? För att bredda förståelsen av materialet använder jag vissa begrepp av Joseph Schumpeter. Jag menar att händelseutvecklingen även måste förstås ur ett aktörsperspektiv och att utfallet var avhängigt enskilda aktörers handlande, den kompetens de hade tillgång till samt att skeendet innebar en brytningspunkt inom flygindustrin. Härmed uppfylls de kriterier Schumpeter ställer upp för att något ska ses som kreativ respons.¹² Vidare innebar omdaning som skedde i och med det avtal som träffades 1936, att en splittrad och i många fall ineffektiv industri bestående ett flertal företag ersattes av en välfinansierad, konsoliderad industri samlad i ett och samma bolag. Detta menar jag utgör det Schumpeter beskriver som kreativ förstörelse.¹³

Det andra syftet är att beskriva och analysera Götaverkens misslyckade försök att bli en del av den svenska flygindustrin och analysera varför man misslyckades. Att endast använda sig av företagets eget arkivmaterial eller andrahandskällor framstod som otillräckligt. Genom att studera de andra aktörerna tonade en bild av orsakerna till Götaverkens misslyckande fram. Det bör också understrykas att uppsatsen fokuserar på de aktörer som fanns kvar i slutskedet av utvecklingen. Det fanns en flora av olika bolag och intressenter i den svenska flygplansindustrin under denna tid, men varken tid eller utrymme medger att dessa inkluderas i den här framställningen.

Forskningsfrågorna jag beslöt mig för är: *Fanns det en vilja från statens och andra aktörers sida en vilja att bilda ett utvecklingspar för militär flygindustri? samt Hur förhöll sig Götaverken till en sådan process?*

¹² Schumpeter, Joseph Alois. *The creative response in economic history*. Journal of economic history. Volym 7. 1947, 151

¹³ Schumpeter, Joseph Alois. *Capitalism, socialism, and democracy*. London: Routledge. 2010, 71-91

Teoretiskt ramverk

Som teoretiskt ramverk har jag baserat mig på Mats Fridlunds begrepp *utvecklingspar*¹⁴ för att förklara utfallet. Fridlund definierar ett utvecklingspar som ”en långvarig relation mellan ett tillverkande industriföretag och en av dess stora statliga kunder kring gemensam utveckling av flera nya teknologier”.¹⁵ Den som är bekant med SAABs historia känner omedelbart igen företaget i definitionen, alltså den privata parten i ett långsiktigt samarbete med staten kring utvecklandet och implementerandet av en eller flera nya tekniker. Vidare förklarar Fridlund att begreppet är menat att fånga en relationell såväl som tidsmässig aspekt: ”Min huvudsakliga anledning till att införa ännu ett begrepp är att jag inte anser att de tidigare betäckningarna tillräckligt väl fångar det långa tidsperspektivet samt det intima sociala samspelet i dessa utvecklingsprocesser”¹⁶

Båda omständigheterna präglar uppsatsens ämne. Tidsperspektivet torde stå klart för alla, åttiotre år efter att händelserna som beskrivs levererar SAAB fortfarande flygplan till det svenska försvaret. Flera av aktörerna hade professionella samarbeten och deltog i samma sociala kretsar. Jag menar således att begreppet beskriver utvecklingen och aktörernas intentioner när det gäller kretsen kring Nohab och Gunnar Dellner, vilka från första början arbetar för att bli statens enda samarbetspartner i flygplanstillverkningen. Det framgår även att Götaverken valde en annan väg, en strategi som skulle komma att visa sig vara misslyckad.

Som komplement till det använder Thomas Huges beskrivning av utvecklingen av system ur ”*Networks of power*”¹⁷ för att förklara utvecklingen av den militära flygindustrin och dess samarbete med sin statliga motpart Flygvapnet i stora drag. Han beskriver där fyra utvecklingsstadier för systemens utveckling. I det första stadiet överväger man etablerande

¹⁴ Fridlund, Mats. *Den gemensamma utvecklingen: staten, storföretaget och samarbetet kring den svenska elkraftstekniken*. Stockholm: Tekniska högskolan, 1999, 13-14

¹⁵ Ibid., 13

¹⁶ Fridlund, Mats. *Den gemensamma utvecklingen: staten, storföretaget och samarbetet kring den svenska elkraftstekniken*. Stockholm: Tekniska högskolan, 1999, 13

¹⁷ Hughes, Thomas. *Networks of power: electrification in Western society, 1880-1930*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1983, 14-15

och utveckling av systemet. Originaltexten använder uttrycket "...*invention and development of a system...*"¹⁸, men jag har funnit det bättre att tolka snarare än att översätta detta.

Uppfinnare-entreprenörer ("*inventor-entrepreneurs*") spelar en ledande roll. Dessa skiljer sig åt från den gängse bilden av uppfinnare i det att de styr processen från idé till färdig produkt. Andra aktörer, inklusive finansiärer, är inblandade även på detta tidiga stadium, men de styr inte processen. I fallet med den svenska flygindustrin kan vi se dock se hur den här typen "*inventor-entrepreneurs*" är inblandade, även om de inte var några framstående namn inom den aktuella industrin. De stod dock bakom flera svenska industriframgångar, ofta baserade på deras egna uppfinningar.

Här finns kontaktytan med Schumpeters teorier. Händelseutvecklingen drivs i stor utsträckning av en enskild aktör, Nohabs verkställande direktör Gunnar Dellner, som i egenskap av entreprenör omdanade den svenska flygindustrin. Det pågick redan flygplanstillverkning i Sverige och i planerna för den nya satsningen var det uttalat att man skulle licenstillverka i utlandet färdigutvecklade modeller. Gunnar Dellner passar med andra ord inte in i definitionen av en entreprenör som någon som gör "*new things*", däremot är entreprenören i det fall någon som gör "*things that are already being done in a new way*"¹⁹ I sin roll som verkställande direktör är Gunnar Dellners funktion som entreprenör påtaglig. Hans roll i skapandet av det nya bolaget är avgörande, men han kom inte att ha ett ägarintresse i det eller delta i den fortsatta förvaltningen. Den schumpeterska distinktionen mellan kapitalist och entreprenör gör sig gällande.²⁰

Andra fasen av Hughes teori om systemutveckling utgörs av teknologiöverföring. Hughes beskriver hur elnätsteknologi sprids till olika städer. I detta sammanhang kan detta ses ur två perspektiv. Dels hur know-how från utlandet används i form av licensbyggen av befintliga flygplansmodeller för att på sikt kunna etablera en egen, självständig utveckling och konstruktion av flygplan, men också byggandet av nya produktionsanläggningar på orter som tidigare inte haft den här typen av industri. I denna fas är fler aktörer inblandade, och i det här

¹⁸ Hughes, Thomas. *Networks of power: electrification in Western society, 1880-1930*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1983, 14-15

¹⁹ Schumpeter, Joseph Alois. *The creative response in economic history*. Journal of economic history. Volym 7. 1947, 151

²⁰ Ibid., 151

fallet kan man se att offentliga aktörer utan direkt koppling till försvaret kommer in i bilden, som Vattenfallsstyrelsen och Trollhättans stad.

Den tredje fasen utgörs av tillväxt och kännetecknas av arbetet med optimering av systemets funktion. Fasen kännetecknas också av det Hughes kallas ”*reverse salients*”.²¹ Detta är ett begrepp hämtat från den militära terminologin och beskriver ursprungligen när delar av krigsfronter buktar åt fel håll. I detta sammanhang är det när delar av systemet fungerar sub-optimalt och måste korrigeras för att systemet som helhet ska ge det önskade utfallet.

Fjärde och sista fasen karaktäriseras av momentum. De ingående delarnas intressen drar åt samma håll och utveckling börjar få upp fart. En kultur har vid det här laget utvecklats i systemet, men den spelar en mindre roll än vad den gör i yngre system. Systemets tröghet räcker för att hålla kursen vid det här laget.

Även om Hughes och Fridlund båda avhandlar elproduktion och -distribution i de nämnda böckerna är deras teoretiska ramverk applicerbart på uppbyggnaden av det svenska flygvapnet och dess förhållande till den civila industrin. Man ville från första början skapa någon form av system för Flygvapnet, där tillverkning, inklusive forskning och utveckling, skulle bedrivas inom landet, men med siktet inställt på att producera för export, i syfte och mening att vinna fördelar för företagen och deras enda svenska kund. Det gjordes försök att koppla samman det med den civila flygfarten, även detta med syfte att främja flygvapnets syften.²²

Här finns anledning att återvända till Schumpeters teorier. Genom att se de möjligheter som erbjöds av den nya politiska situationen gällande försvarspolitik kan de privata aktörerna inom flygindustrin, i synnerhet Nohabs verkställande direktör Gunnar Dellner, reagera på de rådande villkoren. Författaren menar att de tre villkoren som Schumpeter ställer upp för *kreativ repons* uppfylls: situationen kan förstås till fullo ex post, men inte ex ante, händelserna beskrivna i uppsatsen kom att forma hela den framtida utvecklingen och dess

²¹ Hughes, Thomas. *Networks of power: electrification in Western society, 1880-1930*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1983, 14-15

²² Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 128-153, Sjöfartsmuseets arkiv: Hammar, Hugo: ”Bygga flygmaskiner”

utfall är beroende av de kompetensnivån på tillgänglig personal och de inblandade aktörernas beslut och handlingsmönster.²³ Schumpeters begrepp *kreativ förstörelse*²⁴ ger ännu djupare förståelse av händelseutvecklingen och beskriver i författarens mening den händelseutveckling som skedde under andra halvan av trettioåret vilket ledde till bildandet av SAAB. Före 1936 var den svenska flygindustrin splittrad, med många mindre aktörer och några få större. Genom Bofors köp av Nohab och samarbetet med ASJA skapades en svensk industri som lever kvar än idag, men samtidigt upphörde alla andra aktörer med sina försök att etablera sig som tillverkare av militära flygplan. I vissa fall dröjde det, medan andra tappade intresset eller köptes upp när Flygvapnet beslutade sig för att samarbeta endast med det nybildade flygindustriella komplexet. Monopolavtalet med det flygindustriella konsortiet innebar att Nohab och ASJA upphörde att existera som företag, och med dem den relativt småskaliga och trevande flygmaterietillverkningen de ägnade sig åt. Den tidigare industristrukturen mer eller mindre uttraderades och ersattes av SAAB, ett företag som var kapabelt att utrusta Sveriges moderna flygvapen och delta i teknikkapplöpningen under kalla kriget.

Det sociala samspelet de olika aktörerna emellan är också slående. I anteckningarna från arkivmaterialet har jag vinnlagt sig om att spara avskedsfraserna i breven. De, och tonen i korrespondensen i övrigt, är personlig och informell. I sin avhandling *Den inre kretsen* visar historikern Niklas Stenlås på att detta var ett var något som fyllde ett syfte för aktörerna. Korrespondens var inte bara ett sätt att förmedla information, utan också ett verktyg för att bygga sociala och professionella relationer. I synnerhet gällande känsliga frågor var brev till människor i det närverk aktören hade det främsta medlet för att uppnå önskade mål.²⁵ Detta lyser igenom i materialet, i synnerhet då Gunnar Dellner påbörjar den känsliga processen för att bygga upp det flygindustriella komplexet.

²³ Schumpeter, Joseph Alois. *The creative response in economic history*. Journal of economic history. 1947. Vol. 7, 150

²⁴ Schumpeter, Joseph Alois. *Capitalism, socialism, and democracy*. London: Routledge. 2010, 71-91

²⁵ Stenlås, Niklas. *Den inre kretsen*. Lund: Arkiv förlag

Metod och material

Uppsatsens källmaterial är huvudsakligen arkivmaterial från Götaverkens verkställande direktör Hugo G. Hammar, Nohabs verkställande direktör Gunnar Dellner och flygvapenchefen Torsten Friis. Detta har kompletterats med sekundärkällor. Klaus-Richard Böhmes *Svenska vingar växer*²⁶ och Nisse Söderbergs *Med spaken i näven*²⁷ använts som källa till det rent flyghistoriska. I övrigt har Ulf Olssons²⁸ och Gunnar Wetterbergs²⁹ böcker om familjen Wallenberg samt Werner Johnssons historik över Nohab använts.³⁰

Olika delar av arkivmaterialet har sedan jämförts med varandra och litteraturen. Genom att kontrastera källorna mot varandra har aktörernas strategier kunnat observeras och beskrivas. Valet att använda i första hand korrespondens måste förstås mot betydelsen denna hade för industriledare vid denna tid, i synnerhet i frågor som var känsliga eller brådskande.

Uppsatsen behandlar en fråga som var både och. Niklas Stenlås beskriver detta: *”Medan vissa förutbestämda och rutinmässiga frågor normalt löstes genom styrelsemöten och sammanträden...löstes ofta...frågor som var känsliga eller osäkra eller frågor över vilka det egna inflytandet var svagt eller osäkert, med fördel genom kontakter. Dessa kontakter sköttes i allmänhet och lättast genom brev.”*³¹

Ur materialet har jag försökt att urskilja de olika aktörernas agerande och gjort en ansats förstå det ur det valda teoretiska perspektivet. Det är givetvis inte utan fallgropar. En betydande sådan är luckorna som finns i materialet, både i form av saknade handlingar, men också att de enskilda aktörerna kan ha utelämnat eller redigerat sina arkiv. Som exempel kan nämnas att styrelsemötesprotokoll från såväl Götaverken som Nohab saknas för de relevanta åren. Detta har i någon mån kunnat avhjälpas med sekundärkällor.

²⁶ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982

²⁷ Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971

²⁸ Olsson, Ulf. *Att förvalta sitt pund. Marcus Wallenberg 1899-1982*. Stockholm: Ekerlids förlag, 2001

²⁹ Wetterberg, Gunnar. *Wallenberg. Ett familjeimperium*. Stockholm: Albert Bonniers förlag, 2013,

³⁰ Johnsson, Werner. *Nydqvist & Holm 100 år 1847-1947*. Trollhättan: Kommunkontoret, 1985

³¹ Stenlås, Niklas. *Den inre kretsen*. Lund: Arkiv förlag, 260-261

Själva avhandlingen är skriven i kronologisk ordning, där de olika aktörerna beskrivs i separata avsnitt fram till den fjortonde december 1936. Efter detta återges händelserna på ett samlat sätt. Detta beror på att det hölls ett avgörande möte som sammanförde samtliga aktörer. Detta möte blev också i någon mån det definitiva slutet på Götaverkens satsning på att tillverka flygplan för det svenska Flygvapnet. För att inte texten skulle bli allt för upprepande skildras detta möte och händelserna som följde således som ett skeende.

Hugo Gilius Hammar	Verkställande direktör och delägare i Götaverken AB, fram till 1936 styrelseledamot i Nydqvist & Holm AB
Gunnar Dellner	Verkställande direktör Nydqvist & Holm AB, senare direktör för SAAB
Sven Wingquist	Verkställande direktör och styrelseordförande för Bofors AB.
Ragnar Wahrgren	Verkställande direktör för Svenska Järnvägsverkstäderna AB och senare för SAAB.
Evert Wijknader	Överingenjör vid Bofors och från 1936 dess verkställande direktör.
Axel Wenner-Gren	Styrelseordförande i Electrolux och största aktieägare i Bofors.
Nils Frenne	Medarbetare till Axel Wenner-Gren och Nohab Flygmotorfabrik ABs verkställande direktör efter Bofors köpte bolaget.
Frans Georg Liljenroth	Mångårig medarbetare Wallenberg-sfären. Kom senare att bli verkställande direktör för Investor.
Edmund Sparman	Österrikisk flygingenjör med egen verkstad. Firman kom senare att köpas av SAAB
Torsten Friis	Flygvapenchef 1934-1942

Källa: Pravitz, Gunnar. *Vem är vem inom handel och industri? 1944-1945*. Stockholm: Johnson & Winter, 1944

Bakgrund

Uppbyggnaden av det svenska Flygvapnet under dess tio år första år hade uppnått endast ett av de mål för flygplananskaffning man satt upp: antalet skolplan översteg vida det antal som skulle finnas 1936. I övrigt var antalet plan färre än det planerade antalet. 1930 års

försvarskommission sökte att ändra på situationen, men utan någon större framgång. 1936 var fortfarande Flygvapnet underdimensionerat för sina militära uppgifter och inte i närheten av det omfång som beslutats. Det fanns en uttalad vilja från svensk industri att delta i materialanskaffningen, men den politiska viljan saknades. Flera av de företag som figurerar i denna uppsats hade redan i början på 1925 uttryckt att de stod redo att skapa en flygindustri för försvarsändamål. Svensk flygplansindustri fördröjdes med mer än ett decennium på grund av statens avvaktande inställning. Detta kan ses som en konsekvens av nedrustningspolitiken som fördes.³²

1936 års försvarsbeslut kom att innebära en omfattande förändring för det svenska Flygvapnet. Under andra halvåret av 1936 antogs en ambitiös materielplan och Flygvapnet gav ett konsortium som bestod av några av Sveriges främsta industriföretag ensamrätt på att tillverka flygmateriel åt försvaret. Skillnaden mot det tidigare splittrade och ambivalenta förfarandet är markant.³³

Den svenska statens agerande följde ett mönster som återfinns även i andra länder. Vernon W Ruttan beskriver hur den USA stödde den kommersiella flygindustrin genom tre vägar: subventioner av flygpost, köp av militära flygplan och stöd till aeronautisk forskning och utveckling.³⁴ I Sverige var tillvägagångssättet mer knutet till staten, som till exempel ägandet av aktiemajoriteten i AB Aerotransport eller de statliga flygverkstäderna.³⁵ Att man från statens sida söker att följa de mer flygtekniskt avancerande ländernas agerande är ett återkommande tema, med återkommande resor i studiesyfte till bland annat Tyskland och USA.³⁶

Den politiska situationen spelade en viktig roll. Sverige genomled en regeringskris. Försvarsfrågan var den utlösande faktorn. I utbyte mot att stödja Folkpartiet och

³² Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 11-17, 67, 89

³³ Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, 235-239

³⁴ Ruttan, Vernon W. *Is War Necessary for Economic Growth?* New York: Oxford University Press, 2006, 33

³⁵ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 89-90, Gunnar Dellners korrespondens, "1936 H-Ö"

³⁶ Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: "Bygga flygmaskiner"

Bondeförbundets linje ville regeringen Hansson få igenom ett förslag om folkpensionen. Riksdagen avvisade detta och regeringen Hansson avgick. Under sommaren ledde en regering bestående av Bondeförbundet landet fram till valet samma höst, den så kallade sommarregeringen. Försvarsministern blev var Janne Nilsson, som kom att sitta kvar när Per-Albin Hansson vann valet hösten 1936. Det var den nyvalda regeringen, kallad ”Hansson II”, som gav det slutgiltiga godkännandet till att all svensk tillverkning av militärflygplan skulle skötas av ett ensamt bolag.³⁷

Det flygindustriella konsortiet: Nohab, Bofors och ASJA

I centrum för det flygindustriella konsortiet står Nydqvist&Holm AB, Nohab. Nohab grundades 1847 som Trollhättans Mekaniska Verkstad. Man kom mot slutet av artonhundratalet att specialisera sig på tillverkning av lokomotiv, bland annat de så kallade ryssloken som tillverkades för Sovjetunionen. Det blev dock drabbat av en rad bakslag och var vid tidpunkten för sin flygplanssatsning ett företag i kris. Företaget hade redan 1925 genomgått en rekonstruktion och genomgick ytterligare en 1933. Företaget ägdes till hundra procent av Göteborgs Handelsbank, som i sin tur ägdes av statliga Kreditkassan. Det hade gjorts omfattande nedskrivningar, och även om någon akut risk för likvidation inte förelåg var bolagets utsikter inte goda. Det spekulerades vid tillfället om det kan ha varit en faktor i statens beslut, då flygplanstillverkningen skulle kunna rädda bolaget och därmed kunde Göteborgs Handelsbank undvika förluster på sitt aktieinnehav i bolaget. Nohab hade sedan början på trettioalet ett samarbetsavtal med Bofors som slutits på grund av att Bofors inte hade kapacitet nog för att klara av de beställningar som de erhöi i kölvattnet på den svenska upprustningspolitiken. Samarbetet utmynnade till slut i att Bofors köpte aktiemajoriteten från Göteborgs Handelsbank. Detta skedde samtidigt som avtalet med Flygvapnet utformades och presenterades för flygvapenchefen Torsten Friis.³⁸

Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna hade velat börja med flygplanstillverkning redan på tjugotalet, men det var först när dess verkställande direktör Erland Ugglå 1930 fick

³⁷ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingår växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982 128-142

³⁸ Johnsson, Werner. *Nydqvist & Holm 100 år 1847-1947*. Trollhättan: Kommunkontoret, 1985, 1, 100-109, 213-220, 276-278, 334-335, 342-345

signaler från arméflygets tekniska expert Ivar Malmer om att tiden var mogen för flygplanstillverkning som bolaget bildade dotterbolaget AB Svenska Järnvägsverkstäderna Aeroplanavdelning.³⁹ Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna kontrollerades av Wallenberg-sfären, något som kan ha spelat in när man skulle avgöra vilket företag som skulle få uppgiften att förse Flygvapnet med materiel.⁴⁰ Att de redan levererade flygplan till Flygvapnet var en viktig omständighet, något som kommer att framgå av uttalanden från flygvapenchefen Torsten Friis.⁴¹

Nohab var redan verksamt inom flygmaterielindustrin. Man hade vunnit ett kontrakt om leverans av flygmotorer 1930, och för det syftet erhållit ett förlagslån på sexhundra tusen kronor från Flygvapnet samt en beställning på trehundra flygmotorer av Flygvapnet. Verksamheten bedrevs i dotterbolaget Nohab Flygmotorfabrik AB. Satsningen föll mycket väl ut och kunde efter tre år visa på vinst. 1935 kunde bolaget ge ägarna utdelning á femtontusen kronor, en utdelning som fördubblades året där på.⁴²

Grundandet av Nohab Flygmotorfabrik AB kan betraktas som startskottet på Nohab och Gunna Dellners *kreativa respons*, vilken kulminerar sju år senare med att de ingående parterna i det flygindustriella konsortiet samlas i ett bolag, SAAB. Att denna händelseutveckling uppfyller Schumpeters krav på att endast kunna till fullo förstås ex post för att kunna definieras som ett fall av *kreativ respons* torde inte kräva någon förklaring. Gunnar Dellners agerande är avgörande för att processen startade och fick det förlopp den fick. Han tog initiativet till samarbetet mellan de som ingick i det flygindustriella konsortiet och var drivande genom hela processen. Det sista kriteriet gällande kompetensen hos tillgänglig personal framgår inte minst i flygvapenchefen Torsten Friis dagböcker. Genom samarbetet mellan de aktörer som ingår i det flygindustriella konsortiet samlar man lejonparten av den kompetens inom fältet som fanns i Sverige.⁴³

³⁹ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 101

⁴⁰ Böhme, Klaus-Richard. Militärhistorisk tidskrift. *Svensk flygindustri: Dröm och uppvaknande s 131–141*. Stockholm: Militärhistoriska sektionen vid Försvarshögskolan, 1985, 136

⁴¹ Torsten Friis arkiv: "4 dagböcker för tiden 1934-1936"

⁴² Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 79-80, Nohab Flygmotorfabrik AB, "Flygbolaget 31/12-33", "Flygbolaget 31/12-35", Gunnar Dellners korrespondens, "1936 H-Ö", Gunnar Dellners korrespondens, "1936 A-H"

⁴³ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 127-154, Torsten Friis arkiv: "4 dagböcker för tiden 1934-1936"

Från Nohabs håll hade man uppvaktat försvaret i flygplansfrågan redan 1934 med sikte på att kunna bygga vidare på flygmotortillverkningen.⁴⁴ Man lade ett anbud på tillverkning av Hawker Hart-plan, ett anbud som vanns av Götaverken.⁴⁵ Vid den tidpunkten präglades Flygvapnets materielanskaffning av osäkerhet och man avstod från att beställa flygplan från dem. Nohabs framtida samarbetspartner ASJA hade vid tillfället ett kontrakt för licenstillverkning av tolv stycken lätta bombplan av modellen Hawker Hart åt Flygvapnet.⁴⁶

I februari 1936 försökte Nohab återigen få tillverka flygplan åt Flygvapnet, men nu bytte man strategi. Direktör Gunnar Dellner kontaktade Sven Winquist, Axel Wenner-Gren samt Nils Frenne, samtliga vid direktionen för Bofors. Frågan verkade dock vara känslig inom direktionen för Bofors:

”Jag ber dig att vidarebefordra brevkopian till Direktör Wenner-Gren, då jag vet att han i egenskap av styrelseledamot i Aktiebolaget Bofors har intresse av frågan jag har berört med Dr. Wingqvist. Jag vore emellertid tacksam, om Du i ditt brev till Direktör W-G ville framhålla, att jag ej gärna önskar att han för Dr. W. omnämner, att initiativet kommer från min sida.”⁴⁷

Under februari månad skedde en intensiv brevväxling mellan Dellner och motparterna i Bofors, och man tog kontakt med Flygvapnet. I korrespondensen med Sven Winquist skrev Gunnar Dellner att han träffat flygvapenchefen Torsten Friis i Stockholm under första halvan av februari och förhört sig om möjligheterna att tillverka flygplan för Flygvapnets räkning. Generalen ”yttrade sig mycket försiktigt”⁴⁸ om en eventuell utökning av Flygvapnet, men han lät Gunnar Dellner förstå att han trodde att anslagen för materielanskaffning skulle komma att ökas. Flygvapenchefens hållning var den som länge var gällande från statens sida: ”*minst två, eventuellt tre, verkstäder borde anförtros detta arbete*”.⁴⁹ Han påpekade också att man från

⁴⁴Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 132

⁴⁵Johansson, Werner. *Nydqvist & Holm 100 år 1847-1947*. Trollhättan: Kommunkontoret, 1985, 308

⁴⁶Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 103

⁴⁷Gunnar Dellners korrespondens, ”1936 H-Ö”

⁴⁸Ibid.

⁴⁹Ibid.

Flygvapnets sida helst kringgick det sedvanliga anbudsförfarandet, och istället valde de firmor som var bäst lämpade för uppgiften. Först när urvalet var gjort skulle man förhandla om priser och övriga villkor. Vidare berättade han för Gunnar Dellner att andra firmor hade förhört sig om möjligheterna att tillverka flygplan. Brevet ger ett intryck av brådska och Dellner framhöll i det att tiden är knapp: ”... *härom ej dröja för länge, då vi i annat fall definitivt hava försuttit chansen att komma med.*”⁵⁰ Dellner nämnde också att ett flygfält kunna anläggas i anslutning till fabriksområdet med hjälp från Trollhättans stad. Stadskamrer Rodin skulle vid studiebesöket i april komma att erbjuda stadens hjälp under förutsättning att det kunde ske som ett reservarbete.⁵¹

Med det teoretiska anslaget som ligger till grund för uppsatsen kan man redan på detta stadium skönja hur Gunnar Dellner började anpassade sig efter den logik som styr både Hughes system-stadier och Fridlunds utvecklingspar. Han och de övriga i det flygindustriella konsortiet kan antas ana att möjligheten finns att etablera ett långvarigt samarbete, något som sedan också uttrycks när det flygindustriella konsortiet som bildas under Gunnar Dellners ledning framlägger sitt kontraktsförslag. I detta kan man utläsa logiken i båda teorierna, det är ett långsiktigt kontrakt för den exklusiva rätten att tillverka och utveckla materiel för Flygvapnet. Med andra ord, ett erbjudande om att ingå i det utvecklingspar som ett system för svenskt luftförsvaret skulle utgöra. Man erbjuder en heltäckande lösning för tillverkning och utveckling av flygmateriel i en sådan utsträckning att det otillräckliga svenska flygvapnet ska kunna utvecklas till en för sin uppgift duglig vapengren. På så sätt passar ägerandet in även i Hughes systemteorier. Med facit i hand framträder den aspekten ännu tydligare, då Sverige efter andra världskriget utvecklade ”*några av världens modernaste flygplan*”⁵²

Industrin befann sig ännu i sin linda, flygmaskinen var en drygt trettio år gammal uppfinning och dess värde hade ännu inte bevisats, vare sig i krig eller i fredstid. Ur militär synvinkel var frågan inte lika ambivalent, något som de täta kontakterna med det tyska flygvapnet visade på.⁵³ Det verkade dock stå klart för Gunnar Dellner att det skulle etableras ett samarbete mellan staten och privat industri kring utvecklingen av flyget. Gunnar Dellner hade som uttalad målsättning redan på detta stadium att skaffa Nohab en fördelaktig position visavi

⁵⁰ Gunnar Dellners korrespondens, ”1936 H-Ö”

⁵¹ Ibid.

⁵² Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 180

⁵³ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

konkurrenterna och att detta skulle åstadkommas genom täta kontakter med Flygvapnet samt att erbjuda dem något utöver vad konkurrenterna skulle kunna tänkas göra: *”Innan detta lut föreligger, måste man bearbeta vederbörande och evtl. hava framlagt en så tilltalande plan över fabrikationen som möjligt för att därmed hava ett föresteg framför konkurrenterna.”*⁵⁴

Enligt Torsten Friis dagböcker var det flera firmor som uppsökte honom för att sondera terrängen i flygplansfrågan, men det företag som står ut är ASJA. Företaget hade tillverkat ett antal flygplansmodeller för Flygvapnet, bland annat Hawker Hart, det lätta bombplan som Götaverken tillverkade, och företaget hade en längre tid försökt att få ytterligare konstruktionsuppdrag.⁵⁵ Under vintern 1935-1936 ökade de sina ansträngningar, vilket kulminerade i att de erbjöd sig att genomföra en studieresa till USA för att besöka amerikanska tillverkare vars flygplan kunde lämpa sig för licenstillverkning i Sverige. Studieresan skulle komma att genomföras tillsammans med Flygvapnet i mars 1936.⁵⁶

I slutet på april 1936 gjorde de högsta ansvariga för flygvapnet ett besök vid Nohabs anläggning i Trollhättan. Flygvapenchefen Torsten Friis och försvarsminister Ivar Wennerström var närvarande, på plats fanns även Sven Wingquist och Evert Wijknader från Bofors, samt Gunnar Dellner. Man gjorde en rundtur i verkstäderna och besökte platsen där Nohab erbjudit sig att anlägga ett flygfält. Att Nohab vill samarbeta med Bofors om flygvapentillverkningen mottogs väl av såväl flygvapenchefen som försvarsministern. Frågan om anbuds förfarande verkade dessutom i det närmaste vara avgjord: *”... såväl General Friis som Försvarsministern vore fullt på det klara med att Flygvapnet vid val av firma för tillverkning av de nya tunga flygplanen ej kommer att gå efter upphandlingsförordningen utan välja tillverkare efter de kvalifikationer, som firman i fråga kan framvisa.”*⁵⁷

Utvecklandet av det flygindustriella utvecklingsparet fortlöpte alltså med oförminskad styrka. För att stärka sin position hade Nohab genom Gunnar Dellners försorg bildat allianser med andra industriella aktörer, något som skulle kulminera en dryg månad senare när Flygvapnets befintliga flygplansleverantör ASJA på flygvapenchefens inrådan inkorporerades i konsortiet. I och med samarbetet med ASJA inkluderades också Stockholms Enskilda Bank, då båda

⁵⁴ Gunnar Dellners korrespondens, ”1936 H-Ö”

⁵⁵ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 103

⁵⁶ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

⁵⁷ Gunnar Dellners korrespondens, ”1936 H-Ö”

kontrollerades av Wallenberg-sfären. Det var ett komplement till utvecklingsparet som kan ha kommit att avgöra frågan i egenskap av kapitalstarka finansiärer.⁵⁸

I slutet på maj besökte Axel Wenner-Gren flygvapenchefen Torsten Friis. Friis uttryckte oro för att hela industrin skulle vara koncentrerad till en plats, men det skulle kunna avhjälpas genom att delarna tillverkades av olika underleverantörer på annan plats. Frågan om flera tillverkningsplatser återkommer, då det ansågs vara militärstrategiskt viktigt att inte hela den svenska flygindustrin skulle kunna slås ut vid ett enda anfall.

Friis framhöll också nödvändigheten av att företaget som tillverkade flygplan åt Flygvapnet också nedlade resurser på forskning och utveckling. Friis sa sig också vara bekymrad över att *”en industri av den omfattning han tänkte sig, skulle kunna bli allt för trustbetonad”*.⁵⁹ Wenner-Gren försäkrade att det inte fanns någon risk för detta *”då han var anhängare av den åsikten, att man icke ska roffa åt sig så mycket som möjligt utan endast taga skälig vinst”*.⁶⁰

Under några få månader under våren 1936 skedde alltså en intensiv uppvaktning av flygvapenchefen Torsten Friis av de tre företag som skulle bilda det som sedermera blev SAAB. Den sociala aspekten av begreppet *utvecklingspar* gör sig gällande, och som kommer att framgå senare i uppsatsen var skillnaden mot Götaverkens tillvägagångssätt slående. Företrädare för Götaverken, i första hand dess verkställande direktör Hugo Hammar, har mer avvaktande och försiktiga kontakter med Flygvapnet. Kontakterna är glesare, det förefaller sällan att ha diskuterats något konkret.

Den fjärde juni hade Torsten Friis ett möte med försvarsminister Ivar Wennerström, som hade drygt två veckor kvar på posten. Wennerström vidhöll sin uppfattning om hur industrin borde vara uppbyggd: *”Anhöll hos statsrådet att få fortsätta förhandlingarna med representanter för den under bildning varande svenska inhemska industrin. Han uttalade farhågot [sic] för kartellbildningen och dess möjligheter att pressa priserna. Å andra sidan vore det mycket önskvärt att få fram en inhemsk industri. Fördelarna voro nog övervägande*

⁵⁸Böhme, Klaus-Richard. Militärhistorisk tidskrift. *Svensk flygindustri: Dröm och uppvaknande s 131–141*. Stockholm: Militärhistoriska sektionen vid Försvarshögskolan, 1984, 136

⁵⁹ Torsten Friis arkiv: *”4 dagböcker för tiden 1934-1936”*

⁶⁰ Ibid.

för det senare, varför jag hade hans gillande att fortsätta förhandlingarna utan att avge några bindande löften.”⁶¹

Arbetet med att bilda det flygindustriella konsortiet fortsatte och den sjätte juni hade Dellner och Frenne ännu ett möte med flygvapenchefen Torsten Friis. Han avvek från den tidigare linjen att arbetet bör fördelas på flera firmor: *”Jag nämnde, att jag förut varit mån om att hava mer än ett företag för att hindra trustbildning, men att jag med hänsyn till den allmänna utvecklingen nu hade i viss mån frångått denna tanke”⁶²* Vad Friis menade med *”den allmänna utvecklingen”* framgår inte. Detta är ett ställningstagande som skiljer sig från den tidigare linjen att flera företag bör sköta tillverkningen.⁶³

Torsten Friis tog även upp ASJA och att Flygvapnet var förpliktigade att fortsätta stödja dem: *”Jag betonade den moraliska förpliktelsen för FV att fortfarande stödja ASJA varför, om icke detta företag inkorporerades i koncernen, det nog blevo nödvändigt för FV att i fortsättning lämna beställningar även till ASJA.”⁶⁴* Dellner och Frenne *”voro icke främmande för tanken att inkorporera även ASJA”⁶⁵*, något de började arbeta för redan samma vecka.⁶⁶ I detta skedde kan det tyckas märkligt att man från Flygvapnets sida inte även försökte inkorporera Götaverken. De hade förvisso inte en lika lång historik som leverantör till försvaret, men de erbjöd å andra sidan en tredje tillverkningsplats. Att sprida ut tillverkningen på flera platser var av strategisk vikt för militären, och något som tilltalade flygvapenchefen Torsten Friis med samarbetet mellan Nohab och ASJA.⁶⁷

Den femtonde juni hade Dellner, Frenne och Wahrgren samt ingenjör Lilienroth ett nytt möte med Friis. Flygvapenchefen höll fast vid den nya linjen kring ett monopolföretag och uttryckte gillande över att ASJAs deltagande i samarbetet innebar att tillverkningen skulle komma att ske på två platser, hos Nohab i Trollhättan och vid ASJAs anläggning i Linköping. Den pågående regeringskrisen gjorde sig påmind under mötet: *”Jag framhöll emellertid, att så snart ministerfrågan bleve klar, tala med den nya försvarsministern i ärendet.”⁶⁸*

⁶¹ Torsten Friis arkiv: *”4 dagböcker för tiden 1934-1936”*.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Gunnar Dellners korrespondens, ”1936 H-Ö”

⁶⁷ Torsten Friis arkiv: *”4 dagböcker för tiden 1934-1936”*

⁶⁸ Ibid.

Redan tio dagar senare, den sextonde juni, skrev Dellner till Wingquist: *"Med anledning av dagens telefonsamtal översänder jag härmed en P.M., som utarbetats av Direktör Frenne och mig rörande våra förhandlingar med Stockholms Enskilda Bank."*⁶⁹ Stockholms Enskilda Bank var storägare i AB Svenska Järnvägsverkstäderna.⁷⁰ Här förkommer uttrycket monopolkontrakt för första gången i källmaterialet: *"... om ett monopolkontrakt kommer till stånd enligt de riktlinjer, som angives i P.M."*⁷¹ Man var således från första början inställda på att de tre firmorna tillsammans skulle bli försvarets enda civila flygplansleverantör.

En månad senare lämnade man ett kontraktförslag till general Friis. Under tiden som har gått hade Sverige fått en ny regering, den så kallade sommarregeringen.⁷² Janne Nilsson blev försvarsminister, något han fortsatte vara efter valet samma år. Den nye försvarsministern var välvilligt inställd till tanken på en enda leverantör: *"Förslaget överlämnade till General Friis i går... Han meddelade dessutom, att han nyligen underrättat den nye Försvarsministern om det planerade monopolkontraktet, och att denne i princip icke haft något att invända mot detsamma."*⁷³

Dellner skrev även till Wijkander, även det brevet andas optimism om möjligheterna att erhålla monopolkontraktet: *"Det förefaller emellertid, som om generalen för sin del i stort sett gillat det framlagda förslaget. Han påstod även, att han under mellantiden talat med den nye Försvarsministern, vilken även tycks vara med om att Flygförvaltningen tecknar ett monopolkontrakt för denna nya fabrikation."*⁷⁴ Det var dock semestertider och det var först i augusti som mötena kunde återupptas. Friis kunde ännu inte ge något definitivt besked till Dellner och hans samarbetspartners, finansieringen var fortfarande inte var beslutad. Han hoppades dock kunna ge besked snarast.⁷⁵

Den nittonde september upplyste Dellner Friis om att vissa samarbetsvårigheter uppstått *"mellan Bofors och Wenner Gren-intressenterna å ena sidan och Enskilda bankens intressen*

⁶⁹ Gunnar Dellners korrespondens, "1936 H-Ö"

⁷⁰ Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, 187

⁷¹ Gunnar Dellners korrespondens, "1936 H-Ö"

⁷² Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, 189

⁷³ Gunnar Dellners korrespondens, "1936 H-Ö"

⁷⁴ Torsten Friis arkiv: "4 dagböcker för tiden 1934-1936"

⁷⁵ Ibid.

å andra.”⁷⁶ Den tjugofemte november fick Friis återigen indikationer på att samarbetet inte fungerade. Wenner-Green bekräftade att ASJA och Nohab-Bofors inte kommer att gå samman. Något skäl anges inte.⁷⁷

Detta är kom att leda till en utveckling som tidsmässigt ligger utanför uppsatsens omfång, men som ligger i linje med Hughes utvecklingsfaser för system. Det visade sig snart att den modell de vinnande företagen hade valt för samarbete inte fungerade. Man skapade ett slags paraplyföretag, Aktiebolaget Förenade Flygverkstäderna, som skulle fördela arbetet mellan företagen. Av allt att döma uppstod problemen redan innan bolaget var grundat⁷⁸ I och med stötte det flygindustriella systemet i Sverige på sin första allvarliga *reverse salient*. Dock fungerade inte heller AB Förenade flygverkstäder särskilt väl och i slutändan tvingades man bilda ett bolag med ansvar för flygplanstillverkningen. Från Bofors sida ville man köpa ASJA, för att på så sätt samla ägandet i flygindustrin. Familjen Wallenberg var dock inte intresserade av att sälja. I slutändan tvingades man bilda ett enskilt bolag och dela aktierna lika mellan Bofors och ASJAs ägare, familjen Wallenberg.⁷⁹

Den tjugoförsta september togs beslutet ”att underrätta samtlig industri, vilken kunde tänkas vara intresserad av företaget, för att få ett underlag för vårt bedömande.” Mötet skulle komma att hållas i Stockholm den fjortonde december och bli avgörande för svensk flygindustris framtid.⁸⁰

Den sjätte oktober i ett möte med Dellner, Frenne, Liljenroth och Wahrgren meddelade flygförvaltningen sitt önskemål om att det skulle bildas ett gemensamt bolag, i andra hand att det bildades ett holdingbolag som fördelade arbetet mellan de ingående bolagen. Det är det senare som i första skedet senare kom att ske.⁸¹

⁷⁶ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”.

⁷⁷ Ibid.

⁷⁸ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Bygga flygmaskiner”, Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971, 244

⁷⁹ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 151, Johnsson, Werner. *Nydvist & Holm 100 år 1847-1947*. Trollhättan: Kommunkontoret, 1985, 309-310

⁸⁰ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

⁸¹ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 135-136

Den åttonde december uppsökte Torsten Friis Marcus Wallenberg. Wallenberg tog inte ställning i frågan om hur industrin skulle organiseras: ”... i grund och botten nog var den [Stockholms Enskilda Bank] ganska likgiltigt huru den löstes blott man därigenom ordnade det så, att industrien finge en garanti för att deras i flygindustrien nedlagda kapital finge en lämplig avvägd omsättning”.⁸² Bilden som gavs av Torsten Friis dagbok måste dock kontrasteras mot den som Marcus Wallenberg själv gav. I Ulf Olssons bok ”Att förvalta sitt pund” citeras en promemoria från ASJA: ”General Friis syn på en lämplig lösning var en sammanslagning av Linköping, Sparmann och Nohab med vår grupp, Wenner-Gren och Bofors som intressenter. Han för sin del ryggade ej tillbaka för att lämna praktiskt taget ett monopolkontrakt till ett dylikt bolag...”.⁸³ Flygvapenchefen förefaller med andra ord att redan bestämt sig för den lösning som sedermera kom till stånd.

Dagen efter träffade Torsten Friis statsminister Per-Albin Hansson och försvarsminister Janne Nilsson och orienterade dem om läget. Götaverken diskuterades, men även Friis möte med Wallenberg dagen innan togs upp. Vid det här laget hade Friis helt svängt i frågan om den civila industrin: ”I anslutning till detta uttalade jag som min mening att det skulle vara utmärkt om ett företag skapades. Excellensen anförde, att han för sin del icke såg något hinder för bilda ett företag och lämna dem garantier, under förutsättningen att priserna voro rimliga.”.⁸⁴ Samma dag skickades ett brev från Flygvapnet till samtliga intressenter där de bjöds in till ett möte med statsministern, försvarsministern och flygvapenchefen om industrifrågan.⁸⁵

Götaverken

Jämfört med den febrila aktiviteten hos det flygindustriella konsortiet framstår Götaverkens försök att slå sig in på flygplansmarknaden i det närmaste lojt. Man hade sedan tidigare ett kontrakt på tre stycken Hawker Hart, samma flygplansmodell som ASJA tillverkade på licens

⁸² Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

⁸³ Olsson, Ulf. *Att förvalta sitt pund. Marcus Wallenberg 1899-1982*. Stockholm: Ekerlids förlag, 292

⁸⁴ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

⁸⁵ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 136

åt Flygvapnet. Byggandet drofs med förseningar och präglades av samarbetssvårigheter med Flygvapnet.⁸⁶

Företaget omnämns i Torstens Friis dagbok först femte mars 1936, en tidpunkt vid vilken det flygindustriella konsortiet haft långgående kontakt med flygvapenchefen om etablerandet av en svensk flygplansindustri. Det var direktör Ernst Hedén som mötte Friis och framför ”Götaverkens bestämda önskan att vara med i konkurrensen [sic] på ett tidigt stadium”.⁸⁷ Det ska sedan dröja till september innan Friis gör någon notering i sin dagbok om Götaverken. Denna gång gäller det också ett besök, men från Hugo Hammar.⁸⁸

I slutet på oktober hörde Hugo Hammar sig för hos flygvapenchefen Torsten Friis igen. Flygvapenchefen kunde inte heller vid det tillfället ge några klara besked. Under samtalet framgick att Götaverken endast ville ha en mindre beställning ”för att känna sig fram”.⁸⁹ Friis lovade dock att resa till Göteborg för att besöka Götaverken. I november hade Hammar telefonkontakt med Friis, som lovade att besöka Götaverken i december. Den sjunde december skedde besöket. Den som tog emot Torsten Friis på Götaverken var Ernst Hedén. Han överlämnade vid det tillfället ett kontraktförslag.⁹⁰ Det var den sista enskilda kontakten mellan Götaverken och Flygvapnet innan mötet den fjortonde december.

Betraktat mot bakgrund av det valda teoretiska ramverket kan agerandet från Götaverkens lednings sida vara pusselbiten som saknas för en *kreativ repons* inte skedde. Ledningen var inte lika aktiv, man sökte inte allianser med andra intressenter och man intog en något avvaktande inställning till ledningen för Flygvapnet. Kompetent och kapabel personal, en av förutsättningarna för kreativ respons, torde Götaverken ha förfogat över. Det finns ingen anledning att tro att varvsarbetarna i Göteborg skulle varit sämre skickade att bygga flygplan än lokomotivarbetarna i Trollhättan.

Som angivet ovan, så orienterade Torsten Friis statsministern och försvarsministern om Götaverkens ställning den nionde december 1936. Då hävdade han att Götaverken endast var intresserat av flygplanstillverkning för att säkerställa företagets produktion vid lågkonjunktur,

⁸⁶ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Bygga flygmaskiner”

⁸⁷ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid.

ett påstående han upprepade i en skrivelse till Kungl. Maj:t den artonde februari 1937. Klaus-Richard Böhme hävdar att Hammar vid minst ett tillfälle ska ha sagt detta.⁹¹ Även Nils Söderberg hävdar det samma: ”Men när det gällde Götaverken måste man allvarligt betvivla att företaget i dåvarande läge hade andra motiv än att gardera sig mot en vikande konjunktur inom skeppsbygget...”.⁹² Han anger dock ingen källa, något som kan förklaras med att hans bok är mer att betrakta som en biografisk skildring än ett akademiskt verk. I en skrivelse från Götaverken till Kungl Maj:t författad av Hugo Hammar den tionde mars 1937 finns ett stycke om detta. Hur den saken än må ha uppfattats från statligt håll är det slående vilken vikt det läggs vid det.⁹³ Att de andra bolagen kan ha haft samma intentioner förefaller inte att förespegla någon på Flygvapnet. I stor utsträckning förefaller det att ha funnits en misstro mot Götaverken, något som inte märks i kontakterna med de andra intressenterna. Götaverken påstås upprepade gånger endast vara intresserade av parera konjunktursvängningar, med de övriga aktörerna inte misstänkliggörs även när de framför hållningar som kan ifrågasättas. Ett exempel är hur flygvapenchefen Friis inte ifrågasätter Wenner-Grens försäkran om att det flygindustriella konsortiet inte skulle utnyttja sin monopolställning.⁹⁴

Hugo Hammar satt i styrelsen för såväl Nohab för Nohab Flygmotorfabrik AB, något han hade gjort under lång tid.⁹⁵ Under våren 1936 avgick han från Nohab Flygmotorfabrik ABs styrelse på eget bevåg, vid ordinarie bolagsstämma den tjugooåttonde mars angavs det i protokollet det att ”doktor Hammar undanbett sig omval”.⁹⁶ Hur mycket han visste om planerna på att bilda ett flygindustriellt konsortium går inte att avgöra utifrån uppsatsens källmaterial, men han förefaller att vara i stora drag omedveten om Gunnar Dellners arbete för att hitta ett partnerskap för flygindustri.

³³ Böhme, Klaus-Richard. 1982. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget

⁹² Söderberg, Nils. 1971. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 190

⁹³ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Bygga flygmaskiner”

⁹⁴ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

⁹⁵ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Korrespondens 1935”

⁹⁶ Bolagsverket

E. Sparmann-den svenska flygpionjären

Inget akademiskt arbete om uppkomsten av den svenska flygindustrin kan undvika att nämna ingenjör Edmund Sparmann. Hans roll kommer dock att gås igenom helt översiktligt. Hans roll i skeendet var som ett av offren för den kreativa förstörelsen. Sparmanns verkstad kom att köpas upp av det flygindustriella konsortiet under för honom förnedrande former efter att i flera år haft ett ansträngt förhållande med Flygvapnet i egenskap av leverantör. Edmund Sparmanns bristande entreprenörskap gjorde dock att han försatte sin chans att bli en aktör i den svenska flygindustrin.

Edmund Sparmann var en österrikisk ingenjör bosatt i Sverige. Han var enligt källorna en duglig aeronautisk ingenjör men mindre framgångsrik som företagare.⁹⁷ Gång på gång uppstod det problem med leveranserna till Flygvapnet; de blev försenade eller var av ojämn kvalitet. Torsten Friis hade ständiga konflikter med Sparmann, men tvingades acceptera att han levererade till Flygvapnet på grund av avsaknaden av andra inhemska tillverkare.⁹⁸

Fallet med Sparmann hanterades inte sällan på regeringsnivå. Det gick så långt att statsminister Per-Albin Hansson tog saken i egna händer och skrev till Hugo Hammar i början av 1935: *”Ärade Broder, Vid överläggningar rörande flygplanstillverkning fick jag veta, att Götaverken ämnar försöka sig branschen. Jag antar, att Du också behöva specialutbildad personal. Vi ha, som du vet, här i landet förre österrikaren ingenjören Sparmann, som tydligen kan mer om flygplanskonstruktion och flygplanstillverkning än någon av våra svenska ingenjörer. Hans försök att starta en egen fabrik tyckas stranda. Det vore emellertid enligt min mening en verklig förlust för landet, om Sparmann av sina motgångar här skulle drivas bort. Därför har jag med dessa rader velat fästa Din uppmärksamhet på honom. Jag ber Dig överväga ett anställande av honom vid Götaverken. Hurvida han är villig eller om Ni kunna enas om villkoren, därom vet jag ingenting. Detta får undersökas i händelse av att Du överhuvud kan reflektera på mitt förslag.”* Hammar svarar undvikande: *”Omöjligt är icke, att vi kunna göra honom till consult.”*⁹⁹

⁹⁷ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 104-105, Gunnar Dellners korrespondens, ”1936 H-Ö”

⁹⁸ Torsten Friis arkiv: *”4 dagböcker för tiden 1934-1936”*

⁹⁹ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: *”Korrespondens 1935”*

Något arbete vid Götaverken fick inte Edmund Sparmann, utan han fortsatte att driva sin firma. Hans tillkortakommanden som företagsledare ledde dock till att han tvingades sälja sin rörelse till AB Förenande Flygverkstäder. Detta kan ha varit en eftergift till Torsten Friis, då denne vid mötet den sjätte juni 1936 med Dellner och Frenne tog upp saken med dem:

*”Beträffande Sparmann framhöll jag dennes erfarenheter och obestriddliga förtjänster, då han hade, enligt vad jag kunde förstå, en mycket god blick för flygplan. Jag framhöll dock hans bristande ekonomiska sinne samt vissa svårigheter i och för samarbetet.”*¹⁰⁰ Han

efterlämnade sig ett antal dokument i de arkiv som varit aktuella för uppsatsen, bland annat en lång skrivelse till Flygförvaltningen angående monopolkontraktet med AB Förenande Flygverkstäder.

Med uppsatsens teoretiska perspektiv blir Sparmann intressant. I så gott som hela materialet omtalas han som mycket kompetent inom sitt fält, men det var hans agerande utanför det, i egenskap av företagsledare, han misslyckades. Han blev på samma gång ett exempel på hur Schumpeters kreativa respons inte uppstår på grund av ledningens misslyckande, samtidigt som han i rollen av inventor-entreprenör misslyckades med att driva systemutvecklingen Hughes beskriver. Företaget blir också ett offer för den kreativa förstörelsen då Sparmann tvingas sälja verksamheten till det flygindustriella konsortiet och firman upphör att existera som fristående flygplanstillverkare.

Mötet den fjortonde december 1936

Den fjortonde december sammanträdde representanter för de intresserade företagen hos statsminister Hansson: *”Sammanträde hos statsministern i industrifrågan. Närvarande voro från FV souschefen och stabschefen; från Götaverken: Hammar och Direktör Heyman; från Boforsgruppen: Wenner Gren och Wingquist och Dellner; från Järnvägsverkstäderna: Gullander och Wahrgren jämte statsrådet Nilson och Levinson.”*¹⁰¹

Torsten Friis redogjorde för omständigheterna kring anskaffningen, där svårigheterna med materielplanen framhölls. Det angavs ungefärliga summor för industrin att förhålla sig till. Friis ställde också krav på industrin gällande leveranskapaciteten. Han framhöll att de skulle kunna leverera ett visst antal flygplan utan några större förskott samt vara redo att utveckla

¹⁰⁰ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

¹⁰¹ Ibid.

egna konstruktioner efter Flygvapnets kravspecifikationer. Licensbyggen var dock fortsatt utgångspunkten för tillverkningen. Önskemålet om att företaget skulle ha som målsättning att på sikt exportera flygplan framfördes.¹⁰²

Punkt nummer tre på listan klargjorde för industrirepresentanterna att det var uteslutet att dela på beställningarna: *”Beloppet per år för litet att dela på flera. Räcker icke till att få fram konstruktioner. Ledningen bör vara enhetlig, men verksamheten delad gärna. Fördelaktigt ur militär synpunkt.”*¹⁰³ Det kan ses som om man från statens sida skraddarsydde kraven för det nybildade flygindustriella konsortiet. Friis var väl medveten om att Götaverken hade hela sin verksamhet koncentrerad i Göteborg. Att Götaverken så här sent i utvecklingen skulle vara villigt eller ens kapabelt att göra de investeringar som krävdes för att etablera en andra tillverkningsanläggning framstår inte som trovärdigt. En möjlighet är att man hoppades på att näringslivsrepresentanterna skulle verka för att inkorporera Götaverken i det flygindustriella konsortiet. Det antyddes av Torsten Friis i senare kommunikation med Hugo Hammar.¹⁰⁴

Boforsdirektören Gullander tog upp *”nödvändigheten att de inre förhållandena inom koncernen ordnades”*, vilket framstår som märkligt med tanke på att företrädare för konkurrenter är närvarande. Han fick medhåll av statsminister Per-Albin Hansson, som *”uppdrog åt de närvarande industrirepresentanterna att söka enas om ett förslag så snart som möjligt och lägga fram detta för regeringen.”* Med tanke på att Per-Albin Hansson tidigare personligen tagit tag i frågan om industrikonsolidering kan man anta att det från politiskt håll inte fanns något motstånd mot att Götaverkens tillverkningsatsning inleddades i det flygindustriella konsortiet. Hugo Hammars goda relation till flera av de andra närvarande industrirepresentanterna hade kunnat göra ett sådant projekt möjligt. Hugo Hammar gjorde senare ett försök att övertala Sven Wingquist om att samarbeta med Götaverken.¹⁰⁵

Så skulle dock inte bli fallet. När industrirepresentanterna lämna mötet hos statsministern säger Axel Wenner-Gren rakt ut att om inte Götaverken drog sig tillbaka så skulle Bofors inte att fortsätta sin satsning på flygplanstillverkning. Hammar reagerade med en begäran att få

¹⁰² Torsten Friis arkiv: *”4 dagböcker för tiden 1934-1936”*.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: *”Bygga flygmaskiner”*

¹⁰⁵ Torsten Friis arkiv: *”4 dagböcker för tiden 1934-1936”*, Böhme, Klaus-Richard. 1982. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget

träffa försvarsministern. Denne uppmanar honom att tala med statsministern. Den tjugonionde december skriver Hammar ett vädjande brev till Kungl Maj:t. Man anser att Flygförvaltningen ”*dock ej funnit det lämpligt att inleda allvarliga förhandlingar med Götaverken*”.¹⁰⁶ I brevet påpekade Hammar att flottan sedan länge spridit sina beställningar. Hammar talade även med Friis på telefon. Nu tvekade flygvapenchefen inte längre: ”...*jag kommit till den ståndpunkten, att det vore önskvärt, att blott få en industri, då i annat fall anslagen skulle plottras bort på för många händer... Jag betonade nödvändigheten av att industrien ginge samman. Han hade sett något om, att B. kanske icke vore så intresserad*”.¹⁰⁷ ”B.” betyder i detta fall rimligen Bofors och det är den enda referensen författaren funnit till att Götaverken skulle kunna ingå i det flygindustriella konsortiet.¹⁰⁸ Från politiskt håll var man angelägen om utvecklandet av en svensk flygindustri och man arbetade aktivt för att konsolidera aktörerna, det är att anta att saken inte hade stött på motstånd från statens sida. Anledningen till att det inte blev så står eventuellt att finna på annat håll, utanför uppsatsens omfång. Klaus-Richard Böhme hävdar i ”*Svenska vingar växer*” att ”*flygförvaltningen gärna sett att Götaverken på något sätt deltog i samarbetet mellan Bofors-Nohab och ASJA*”. Jag har inte funnit något spår av de förhandlingar som han hävdar ska ha skett, men det kan beror på att det material jag har använt mig av är av mindre omfång än det som ligger till grund för hans bok.¹⁰⁹

Den tjugonionde december skrev Hammar till Kungl Maj:t. Han skrev att Flygförvaltningen ”*dock ej funnit det lämpligt att inleda allvarliga förhandlingar med Götaverken*” och påpekar att flottan hade en tradition att fördela sina fartygsbeställningar på flera varv. Han erbjöd fördelaktiga villkor och full kontroll och insyn för Flygvapnet. Det var dock förgäves. I en skrivelse den artonde februari hemställer Friis å Flygförvaltningens vägnar att Götaverkens brev inte ska föranleda någon åtgärd, utan att det beslutade samarbetet med ASJA och Nohab ska ligga fast såsom kontrakterat.¹¹⁰

Som ett intressant postludium till de ovan beskrivna händelserna hittade jag flera handskrivna brev från Sven Wingquist till Hugo Hammar och dess svar. Det första, daterat 17:e december

¹⁰⁶ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Bygga flygmaskiner”

¹⁰⁷ Torsten Friis arkiv: ”4 dagböcker för tiden 1934-1936”

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982, 135

¹¹⁰ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Bygga flygmaskiner”

1936: "Broder Hugo. Jag hoppas att den sak som vi sammanträffade om i Stockholm skall kunna ordnas på ena eller andra sättet. Med hälsning Din tillgivne Sven Wingquist"

Hammar svarade honom: "Min käre Sven. Vid min återkomst från Finland fick jag dina vänliga rader, som glädde mig mycket, ty du & jag äro för gamla vänner för att ej kunna enas. Sedan jag lämnade för jag till Åbo, där jag efter mindre än två timmars konferens skrev under kontrakt och specifikationer för ett nybygge om ca. 3.000.000 kr. Så lätt kan det gå då det gäller flytetyg på vattnet. Värre tyckes det vara med fartyg i luften. Vid min återkomst från Finland hade jag överläggningar med Flyggeneralen, Försvarsministern och Statsministern om mina planer, som de bådo [sic] få skriftligt. Jag skulle få höra vidare av dem på nyåret och skall då omedelbart låta dig veta vad de kunna hava att säga och gerna [sic] söka enas om en gemensam linje.

Tillönskande Dig och Hildur en god och lugn helg och ett i allo lyckosamt årsskifte tecknar gamle vännen. Hugo Hammar"¹¹¹

Som vi vet blev det inget med överläggningarna med Friis, Nilsson och Hammar. Det fick dock inte Hammar att ge upp sina försök, och i en brevväxling från början på 1937 hittade jag det enda spåret av ett försök från Götaverkens sida att försöka ta plats i det flygindustriella konsortiet.

Sven Wingquist skrev återigen till Hammar den sjätte januari 1937: "Kära broder! Till din privata information vill jag meddela dig att N.O.H.A.B. och Bofors icke för tillfället tänker blanda oss in uti flygplans konkurensens [sic] då vi känna att samarbete med herrarna i Lidköping omöjligt. Vi kommer därför att hålla oss afvaktandes till vi få resultatet med den nya motorkonstruktionen. Med hälsning Din tillgivne Sven Wingquist"¹¹²

Hugo Hammar svarade tre dagar senare: "Broder Sven, Tack för ditt kort av den 6te som nått mig här idag. Det förefaller mig som en god lösning av frågan vore att Götaverken bygger flygplanen och Nohab motorerna. Vi ha låga omkostnader mkt lägre än Nohab så skroven skulle mkt väl kunna göras hos oss o Bofors med sin stora organisation ta hand om försäljningen. Herrarna i Linköping må gå fram på de gamla enkla sätt som

¹¹¹ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: "Bygga flygmaskiner"

¹¹² Ibid.

*vagnfabrikanterna varit vana vid i sina affärer med staten. Nya *oläsligt* få de aldrig på så sätt. Jag kommer till Stockholm den 14de och stannar ett par dagar. Vore det ej en idé att jag då finge en överläggning med dig och WennerGren eller om det är möjligt för dig i all fall ett samtal med W. Jag sitter i kanslihuset i komite från kl. 10.30-13-14.30-17 med direktionen övrig tid. Fredag em. +Lördag äro helt fria. Hälsningar Tillgivne Hugo G. Hammar.*"¹¹³ Det leder dock inte till något, men visar på de nära banden mellan de inblandade aktörerna.

Diskussion

Utvecklingen som ledde fram till etablerandet av den svenska flygindustrin är en mångfacetterad process. Å ena sidan är det en politiskt turbulent tid, såväl i Sverige som i utlandet. Sverige hade tre regeringar under 1936 och försvarsfrågan var ständigt aktuell. Ute i Europa steg spänningarna kring den tyska rustningspolitiken, något som märks på flera håll när man läser dokument från tiden. Behovet att bygga upp en egen rustningsindustri, i synnerhet kring en militär spjutspetsteknologi som flyget var, sågs som självklart. Att man redan 1930 började tillverka flygmotorer inom landet kan ses som ett första steg mot en inhemsk militär flygindustri.

Samtliga av de aktörer jag beskriver var befintliga leverantörer till försvaret. Bofors tillverkade artilleripjäser och annan krigsmateriel, Nohab tillverkade flygmotorer och Götaverken hade under en längre tid byggt fartyg åt flottan. Personer i deras ledning hade utvecklat goda relationer med den politiska ledningen under tiden, något som hela tiden gör sig påmint i korrespondensen. Den som avviker är Axel Wenner-Gren, mannen som slutgiltigt sätter stopp för Götaverkens inbrytning i flygplansbranschen med sitt veto efter mötet med regeringen i december 1936. Han kom från en helt civil företagarbakgrund, där han hade byggt upp Electrolux kring en ny uppfinning, dammsugaren.

Vad man kan se i arkivmaterialet är ett starkt intresse för flygindustrin från politiskt håll, åtminstone från och med mitten på trettioalet. Man ingriper personligen från högsta ort i syfte att bevara flygindustriell kompetens, som när statsminister Hansson skriver till Hammar för att Edmund Sparmanns kompetens inte ska gå förlorad för landet. Att även ASJA kom att ingå i det flygindustriella konsortiet var på flygvapenchefen Torstens Friis initiativ.

¹¹³ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: "Bygga flygmaskiner"

Relaterat till forskningsfrågorna kan man se att det var en uttalad målsättning från statens sida att det uppstod en livskraftig privat flygindustri inom landet. När Janne Nilsson tillträdde som försvarsminister i juni 1936 förändrades statens hållning i industrifrågan. Han var uppenbarligen inte oroad över risken med en monopolsituation och i egenskap av ansvarigt statsråd torde hans åsikt vägt tungt. Flygvapenchefen Torsten Friis ändrade också ståndpunkt succesivt under 1936 och det finns anledning att fråga sig hur stor inverkan statsrådets inställning till frågan har haft. Oavsett hur statens representanter ställde sig till saken ursprungligen, framträdde i samband med försvarsminister Nilssons tillträde en önskan om att skapa ett samarbete som fångas av begreppet utvecklingspar, ett samarbete som till sin själva natur exkluderar andra företag än den huvudsakliga leverantören. Det anges på flera ställen ett antal skäl till detta, såsom att beställningarnas storlek inte medger kostnadseffektiv tillverkning hos flera bolag eller att det är så man gör ”...i de stora nationerna...”¹¹⁴

Det går dock inte att undgå förändringen i framförallt flygvapenchefen Torstens Friis hållning sista halvan av 1936. Han gick från att klart ta ställning för att anskaffningen bör göras genom beställningar hos flera företag till att förespråka en enda leverantör. De tidigare farhågorna kring prissättningen hoppades han kunna motverka genom strikta avtal och att det aktuella företaget skulle satsa på export. Han uttrycker även att beställningarna blir allt för små för att fördelas på fler företag. Om svängningen motiverades av de materiella förhållanden, alltså hur anslagen för flygplansanskaffning kom att bli, det nya statsrådets inställning eller om han helt enkelt bytte åsikt går inte att avgöra. Detta skifte, tillsammans med försvarsministerns hållning gjorde att budet från det flygindustriella konsortiet i slutändan blev det enda tänkbara alternativet.

Även sett till andra faktorer som präglar det teoretiska begreppet är det rimligt att säga att man från statens sida ville skapa ett utvecklingspar. Det företag som ville leverera flygplan till Flygvapnet var tvunget att ha en forsknings- och utvecklingsavdelning för att kunna utveckla och tillverka egna konstruktioner efter kravspecifikationer. Det stämmer väl överens med Fridlunds formulering om ”...gemensam utveckling av flera nya teknologier...”. Det skulle naturligtvis få än mer fördjupad innebörd efter andra världskriget, när de tekniker som

¹¹⁴ Sjöfartsmuseet, Hugo Hammars arkiv: ”Bygga flygmaskiner”

utvecklades under kriget, såsom jetmotorn, skulle vidareutvecklas av flygindustrin. Då kom även andra svenska teknikföretag att ingå som underleverantörer till SAAB.¹¹⁵

Att det flygindustriella konsortiet ville etablera sig som den privata parten i ett utvecklingspar med Flygvapnet känns i det närmaste överflödigt att skriva. Man godtog alla krav på det levererande företaget som Flygvapnet ställde. Det fanns en uttalad förväntan från företagets sida sluta ett kontrakt som exkluderade andra aktörer och man hotade med att dra sig ur tillverkningsavsatsningen om inte den enda konkurrenten Götaverken gjorde det. Detta hot framfördes i en situation där man var väl medvetna om att Götaverken inte på egen hand kunde tillfredsställa efterfrågan från Flygvapnet. Att flygvapenchefen kände sig moraliskt förpliktad att fortsätta samarbetet var ytterligare en faktor som gjorde hotet trovärdigt. Man genomförde också de organisationsmässiga förändringar som den statliga motparten begärde och man var villig att göra stora investeringar i nya anläggningar och vidareutveckling av tekniken. Man sökte etablera relationer med centrala aktörer inom Flygvapnet. Kort och gott, man eftersträvade alla de omständigheter som präglar ett utvecklingspar.

Sett till Schumpeters begrepp ligger det flygindustriella konsortiets utveckling väl i linje med både det han beskriver som kreativ respons och kreativ förstörelse. Genom att använda begreppen för att förstå utvecklingen kan händelseförloppet förstås på ett mer generellt sätt och att det inte är en unik process. Med Schumpeters definition av entreprenören och genom att identifiera att Gunnar Dellner spelar den rollen i materialet får utveckling av utvecklingsparet ännu en teoretisk dimension genom vilken man kan förstå processen.

Vad det gäller Götaverken är dock svaret på första forskningsfrågan ett rungande nej. Götaverken ville vara en del av den svenska flygindustrin, utan någon målsättning att vara den enda aktören. Man kan förstå om Götaverkens direktion fick intrycket av att detta skulle vara möjligt. Regeringens och flygvapenchefens inställning fram till sommaren 1936 torde ha stått klart för Götaverkens ledning. Det relativt tvära kastet förefaller att ha tagit dem på sängen. När den ändrade ståndpunkten väl var ett faktum var det för sent att försöka komma ikapp konkurrenterna, även om man ens hade velat. Dessa hade redan lagt avsevärd tid och ansträngning på att finna samarbetsformer och sätta samman ett erbjudande som skulle

¹¹⁵ Wetterberg, Gunnar. 2013. *Wallenberg. Ett familjeimperium*. Stockholm: Albert Bonniers förlag, 89

uppfylla kraven från statens sida. Man kan dock ifrågasätta om inte dessa krav kom att formas efter hur det flygindustriella konsortiets erbjudande såg ut. Vid mötet den fjortonde december 1936 var de krav på industrin som flygvapenchefen framförde i hög grad överensstämmande med det kontrakt de lämnat över i augusti samma år.

Gällande den andra forskningsfrågan så är Götaverkens hållning solklar. Man arbetade hela tiden för att vara en del av flygindustrin, inte för att bli den enda tillverkaren. I Hugo Hammars skrivelse till Kungl Maj:t den tjugonionde december 1936 lyser företagets ståndpunkt igenom. Monopolkontraktet var enligt honom av ondo och Hammars inställning var att det har givits konkurrenterna på orättvisa villkor. Inte ens när Hammar i en brevväxling med Sven Wingquist såg en öppning att ta ASJAs plats i flygindustriella konsortiet uttryckte han något intresse av en dominerande ställning. Istället såg Hammar en möjlighet för de ingående bolagen att göra det som de olika företagen var bra på. Möjligtvis var Hammars inställning färgad av Götaverkens tillverkning åt flottan, en uppgift de delade med andra svenska varv. Han tog även upp detta som ett argument för att även Flygvapnet ska sprida beställningarna.

Skillnaderna i förhållningssätt mellan Götaverkens och det flygindustriella konsortiets företrädare är slående. De senare fick under processens gång statens företrädare att dela deras syn på flygindustrins struktur. Götaverken övergav dock aldrig sin inställning, att man var intresserade av att vara en del av flygindustrin, men att den kunde delas mellan flera företag.

Källhänvisningar:

Litteratur

Böhme, Klaus-Richard. *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin*. Stockholm: Militärhistoriska förlaget, 1982

Böhme, Klaus-Richard. Militärhistorisk tidskrift. *Svensk flygindustri: Dröm och uppvaknande s 131–141*. Stockholm: Militärhistoriska sektionen vid Försvarshögskolan, 1985

Fridlund, Mats. *Den gemensamma utvecklingen: staten, storföretaget och samarbetet kring den svenska elkraftstekniken*. Stockholm: Tekniska högskolan, 1999

Hughes, Thomas. *Networks of power: electrification in Western society, 1880-1930*. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1983

Johnsson, Werner. *Nydqvist & Holm 100 år 1847-1947*. Trollhättan: Kommunkontoret, 1985

Olsson, Ulf. *Att förvalta sitt pund. Marcus Wallenberg 1899-1982*. Stockholm: Ekerlids förlag

Söderberg, Nils. *Med spaken i näven*. Smålandsstenar: Firma Flyglitteratur, 1971

Wetterberg, Gunnar. *Wallenberg. Ett familjeimperium*. Stockholm: Albert Bonniers förlag, 2013

Pravitz, Gunnar. *Vem är vem inom handel och industri? 1944-1945*. Stockholm: Johnson & Winter, 1944

Schumpeter, Joseph Alois. *Capitalism, socialism, and democracy*. London: Routledge. 2010

Schumpeter, Joseph Alois. *The creative response in economic history*. Journal of economic history. Volym 7, 1947

Ruttan, Vernon W. *Is War Necessary for Economic Growth?* New York: Oxford University Press, 2006

Bolagsverket

Bolagsstämmoprotokoll för Nohab Flygmotorfabrik AB (556029-0347) och Nydqvist & Holm AB (556014-0229) för åren 1934, 1935, 1936 och 1937.

Riksarkivet

Landsarkivet i Göteborg

Götaverken AB:s arkiv, GLA/C0168:2

”Kontrakt och övriga handlingar för flygplantillverkning”, F1/CP1, volym 1 och 2

Götaverken AB, direktions arkiv, arkivförteckning GLA/C0168:3

”Hugo Hammars korrespondens 1938”, 1A, volym 3

Nohabs arkiv, arkiv GLA/ C130:1

Nohab Flygmotor AB

"Flygbolaget 31/12-35" F19:1

"Trycksaker och Tidningsutklipp rörande Flyget" L2A:4

Gunnar Dellners korrespondens

"1935", E2B:16

"1936 A-H", E2B:17

"1936 H-Ö", E2B:18

Krigsarkivet

Torsten Friis arkiv, KrA/0035:0264/0/2

"4 dagböcker för tiden 1934-1936", volym 2

Sjöfartsmuseets arkiv

Hammar, Hugo, 1.1

"Flygplaner för Götaverken", F1:8

"Bygga flygmaskiner", F5:18

"Korrespondens 1935", E1:32

"Korrespondens 1935", E1:33

"Korrespondens 1935", E1:34

"Korrespondens 1936", E1:35

"Korrespondens 1936", E1:36