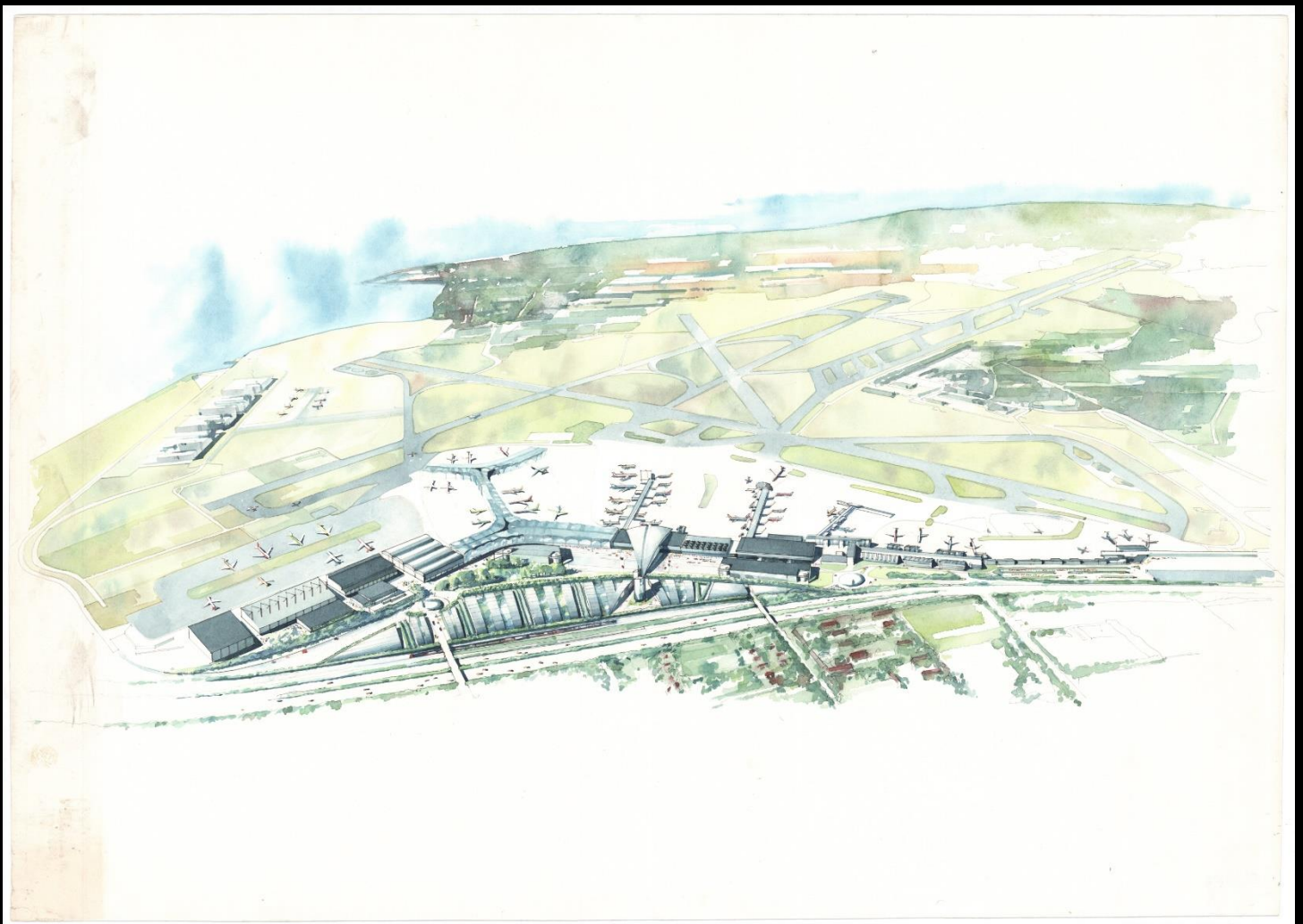




Københavns Lufthavns historie

- En historisk undersøgelse af forventninger til fremtidens lufthavn

Forfatter: Mads Heltoft Laursen

Vejleder: Ivan Lind Christensen

Aalborg Universitet: Historie

Januar 2020

Abstract

Today airports and airplanes are an integrated part of the whole transportation system, linking people and part of the globe together. For many people, the idea of air transport have become integrated part of their way of travelling. In addition to that, the historical trends of people's and businessmen's use of airplanes are a history of increasing passengers, rising amount of airplanes and growing areas for airports. The current academic research of airports and airmobility have been bound only to investigate airports in the light of globalisation. Marc Augé's idea of airports as a non-place and a transit point has been central to the understanding of airports as similar places with no separate history. Therefore, researches, such as Claus Lassen, Peter Adey and Nathalie Rosseau, has criticized this lack of historical analysis on the historical understanding of airports. Lassen furthermore asks for a comprehension on the history of the airports in Denmark.

This thesis tries to comply with this criticism on the lack of historical understanding of airports by an historical analysis of the biggest airport in Denmark: Copenhagen Airport, Kastrup. This thesis examine the history through a perspective on the different expectations for the future, which Copenhagen Airport has represented in different periods. The retrospective on the expectation for the future shows how experiences in the past have an effect on the specific changes made in the airport in a certain present, in order for the airport to deal with different ideas and visions for the future. Using this specific understanding of the connection between the past, the present and the future, the thesis shows how Copenhagen Airport, politicians and engineers have look on Copenhagen Airport through different periods. The focus is on the narratives these different groups tries to make and how they are a product of certain experience and expectations.

The overall conclusion of the thesis is that Copenhagen Airport throughout time has represented a certain narrative of modernity, and a broader positive expectation for the future. Especially in the periods before the Second World War, Copenhagen Airport represented a certain modernity and was an object for a huge idealized expectation for airtravel and the future. Airshows and sightseeing flight were a central part for the airport and it shows how Copenhagen Airport at that particular time was more than just transportation. In the middle of the 1970s, Copenhagen Airport became a part of a bigger discussion on whether to move the airport to Saltholm in order to deal with environmental considerations. This particular discussion resulted in Copenhagen Airport having to take environmental consideration in mind when expanding airport activities in the future. The latest expansion of the airport will increase the level of passengers in Copenhagen Airport to 40 million



and the main argument represented for this expansion is the historical trends of rising passenger level. Furthermore, a specific idea of Copenhagen Airport representing a huge economic advantage for Copenhagen, the area of Øresund and the whole Denmark, is used in order to justify the ongoing expansion. The narrative of Copenhagen Airport as a modern place is shaped by both the environmental discussion in the 1970s and the economic argument of the late 1990s.

The idea of this thesis is to show airports as a social constructive place with a certain history which needs to be recognised in the current academic research. This ambition is achieved in an interdisciplinary way where both the geographical understanding of space and the historical time is combined. The relevance of this thesis is both the specific lack of historical knowledge of airports in Denmark and an overall interdisciplinary academic research between geography and history.



Indholdsfortegnelse

Abstract	1
1. Indledning	5
1.1 Mobilitetsforskningen som forskningsfelt.....	6
1.2 Forskning om lufthavnes historiske udvikling	6
1.3 Københavns lufthavns historiske udvikling.....	9
2. Problemformulering og problemfelt	10
2.1 Forståelsen af teknologi	11
3. Teori.....	13
3.1 Historiebevidsthed og forholdet mellem erfaringer og forventninger	13
3.2 Past-future narratives og studiet af narrativer	15
3.3 En sociologisk sammenhæng mellem den historiske udvikling og lufthavne	17
3.4 Sammenhængen mellem historisk tid og rum	20
3.4.1 Sammenlæsning af John Urrys lufthavnsstadier og rum	21
3.5 Operationalisering	21
4. Metode.....	23
4.1 Fagmagasiner	23
4.2 Officielle papirer og rapporter.....	25
4.3 Lufthavnens egne fremstillinger.....	25
4.4 Opbygning af analysen	26
5. Anlæggelsen af Københavns Lufthavn i 1925	28
5.1 Årene efter anlæggelsen af Københavns Lufthavn i 1925.....	30
5.2 Internationale flyvestævne	32
6. Den nye lufthavnsterminal i 1936.....	35
6.1 Vilhelm Lauritzens terminal.....	36
6.2 Vilhelm Lauritzens terminal og modernitetsfortælling	41
7. Dannelsen af SAS og den nye lufthavnsbygning fra 1960.....	45
7.1 SAS og Københavns Lufthavn	46
7.2 Københavns Lufthavnsterminal for 1960	49
8. Saltholmprojektet og en ny storlufthavn ved København	55
8.1 Saltholmsdiskussionen i 1960'erne herunder den første hovedrapport.....	56
8.2 Saltholmsdiskussionen i 1970'erne herunder den anden hovedrapport	60



8.2.1 Saltholmsdiskussionens konsekvenser for fremtidsnarrativet om Københavns Lufthavn..	62
9. Lufthavnsudvidelsen i 1990'erne	65
9.1 Mellemp periode i begyndelsen af 1980'erne	65
9.2 På vej mod et nyt omdrejningspunkt: Øresundsregionen	66
9.3 Vilhelms Lauritzens nye terminal	69
10. Københavns Lufthavns nyeste udvidelse: 2010'erne og fremtiden.....	74
10.1 2005 Rapport om Dansk Luftfarts muligheder og udfordringer	74
10.2 Udvidelserne af Lufthavnen efter finanskrisen	76
11. Vurdering af narrativeerne om Københavns Lufthavn.....	82
12. Konklusion	88
13. Litteraturliste	91
14. Kilderliste	94
14.1 Københavns Lufthavns egne rapporter	94
14.2 Viborg landsarkiv	94
14.3 Tårnby stadsarkiv	95
14.4 Danmarks Kunstbibliotek	95
14.5 Fagblade fra Ingeniørens-arkiv.....	95

Bilag 1: Kildepræsentation

Bilaget indeholder en kildepræsentation af de kilder, der bliver brugt i analysen, og som fremgår af punkt 14 kildeliste. De er sorteret efter de fire forskellige typer af kilder, der bliver brugt i opgaven, henholdsvis Tårnby Stadsarkiv, Viborg Landsarkiv, Rapporter og årsrapporter fra Københavns Lufthavn og fagblade fra Ingeniøren. Alle kilder, der bliver brugt i opgaven vil fremgå af kildelisten (punkt 14) og ikke af litteraturlisten (punkt 13).



1. Indledning

”Det daglige Liv i Kastrup Lufthavn bliver mere og mere evropæisk. I løbet af en halv Times tid afgaar hver Morgen Luftekspres til Berlin, Amsterdam, Hamborg, Paris – og hver Time paa Dagen lander Aëroplaner med Passagerer fra alle Evropas Hjørner (...) kendte Kjøbenhavnere tog Plads i Pariser-Ekspressens Kabine. Og seks Timer efter at Jabiru¹ havde rundet Raadhustaarnet, brusede dens Propeller omkring Eiffeltaarnets fine Staalsøjle. Morgenmad i Kjøbenhavn, Frokost i Amsterdam, Eftermiddagste i Paris og rigelig Tid til Spaseretur paa Boulevarden før Middagen og Besøget i Operaen – hvilket Eventyr! Selv H. C. Andersens Fantasi slog ikke til, da han for et halvt Hundrede Aar siden digtede om Lufttrafik.²”

En skribent på Politiken skrev denne artikel et halvt år efter, at Københavns Lufthavn var blevet indviet d. 20 april 1925. Det Danske Luftfartsselskab (DDL) havde arrangeret en flyvning til Paris for skribenter på en række af Danmarks dagblade. Dagene efter kunne Politikens læsere læse denne levende beskrivelse af flyveturen. Københavns Lufthavn og luftfart blev opfattet i samtiden, som udtryk for noget moderne og står som symbolet på en særlig fremtidstro. Luftfart, og den særlige teknologiske udvikling, var samtidig med til at ændre den generelle opfattelse af afstanden, på grund af den tidsmæssige *besparelse*.³ Lidt den samme pointe fremgår af ovenstående passage i Politiken; Jabiru-maskinen kan nå fra Rådhusårnet i København til stålsøjlerne i Eiffeltårnet i Paris på *bare* seks timer. Københavns Lufthavn er pludselig blevet centrum for en ny europæisk forbindelse til Berlin, Amsterdam, Hamborg og Paris. En helt ny europæisk sammenhæng; et sand eventyr, som selv H. C. Andersen ikke kunne have forestillet sig.

¹ Jabiru er en flyvemaskine.

² Politiken 19. september 1925, 8

³ Dorthe Gert Simonsen, ”Tomorrow was Yesterday: Hastighedsfascination i det 20. århundrede” 2005 A, 5-8



1.1 Mobilitetsforskningen som forskningsfelt

Luftfart og lufthavne er et helt centralt element i forståelsen af den nuværende form for globalisering og fremhæves ofte som et ærkeeksempel på selvsamme. Peter Dickens er en blandt mange forskere, der pointerer, at luftfartens rolle har været særlig ved at ændre forholdet mellem afstand og tid.⁴ Særlig udviklingen af jetmotorer står som en central teknologisk udvikling, der er med til at ændre det geografiske rum og den historiske tid. Det har ført til et bestemt syn på lufthavne, hvor det centrale har været, hvordan lufthavne muliggør fysisk bevægelse, og hvor væsentlig lufthavnen er for skabe større sammenhæng i en global verden.⁵ Et sådan fokus på lufthavne og luftfart har dog ændret sig, særlig på grund af forskningen, der er centreret omkring mobilitetsparadigmet. Her har forskere som John Urry, Zygmunt Baumann, Manuel Castells med flere været fremtrædende, og har præsenteret en tværfaglig forståelse af mobilitet og transport. Det centrale for mobilitetsparadigmet er en forståelse af, at transport omhandler andet end kun fysisk bevægelse, fordi mobilitet er socialt indlejret.⁶ Eksempelvis John Urrys forståelse af virtuel mobilitet, ved brug af moderne kommunikation, eller Zygmunt Baumans analyser af individers mulighed for bevægelse kaldet motilitet, er eksempler på det nye fokus indenfor transport- og mobilitetsforskningen.⁷

Transport- og mobilitetsforskningen er to forskningstraditioner, der stadig eksisterer den dag i dag. Til trods for ændringen af den generelle forståelse af transportforskningen, herunder luftfartsstudier, som John Urry og andre mobilitetsforskere argumenterer for, har der indenfor den forskningen om luftfart og lufthavne manglet en forståelse for, hvordan lufthavne og luftfarts historiske udvikling har været. Peter Adey, Claus Lassen, Nathalie Roseau med flere pointerer, at forskere generelt har været tilbageholdende med at fokusere på den historiske udvikling, af det rum som en lufthavn udgør.⁸ Det betyder, at forskningen står tilbage med en manglende viden om lufthavnes historiske udvikling.

1.2 Forskning om lufthavnes historiske udvikling

Peter Adey mener, at der har været en tendens til at opfatte lufthavne som ahistoriske, og forskere har fravalgt at undersøge, hvordan og hvorfor lufthavne er opstået:

⁴ Peter Dicken "Global Shift" 2015, 83-86

⁵ Se eksempelvis: Harry Lehmann og Steen Leleur "Vejtrafik", 1994, kapitel 10

⁶ Claus Lassen "Det nye mobilitetsparadigme" 2011, trafik og veje februar 18 og Lassen 2011, 18

⁷ Lassen 2011, 18-19 og Jonas Larsen og Michael Hviid Jacobsen "Zygmunt Bauman vs. John Urry - en sociologisk supersværvægtskamp om socialitets- og mobilitetsmetaforer" 2008, 8

⁸ Peter Adey "Airports and air-mindedness" 2006, 343-46, Claus Lassen "Da Thisted gik i luften!" 2013, 1-4 og Nathalie Roseau "Airports as Urban Narratives: Toward a Cultural History of the Global Infrastructures" 2012, 32-33



”(...)airports therefore, are often taken as ahistorical, examined without context or social background - seen as symbols of post-modern flux, without past or history.”⁹

Lufthavne betragtes derfor kun som symboler på den moderne verden, lidt i tråd med Dickens analyse af jetmotorens rolle, og analysen af den historiske udvikling af en lufthavn er ikke væsentlig. Konkret viser Adey, hvordan Liverpool Lufthavn i perioden 1929-39 havde en bestemt historisk udvikling, der ligeledes var betinget af det omkringliggende opland til lufthavn og af forbrugere af lufthavnen.¹⁰ Adey argumenterer for, ved brug af begrebet *airmindedness*, at den tidlige periode af Liverpool Lufthavns historie var præget af, at lufthavnens rolle var andet end bare et rum for fysisk bevægelse af menneske. Ved afholdelse af diverse flystævner, etableringen af restauranter osv. havde Liverpool Lufthavn også en rekreativ rolle for de almene borgere i området.¹¹ Samtidig argumenterer Adey også for, at der har været sociale og økonomiske årsager til, at der netop bliver udviklet en lufthavn ved Liverpool. Han konkluderer, at forskning om luftfart og lufthavne generelt set bør undersøge, hver lufthavns historiske ophav:

”It is important that airports and other mobility interchanges, such as petrol stations, motels and other sites, do not become viewed only as nodes, somehow external to society and space. Airports are intimately connected to local employment markets, economies and politics, and to the negative, but no less significant, criticisms from environmental groups and local residents over issues such as noise pollution. They are places of distinct feeling and emotion and they have long and complex histories.”¹²

Ligesom Peter Adey mener Claus Lassen, at der også indenfor en dansk kontekst mangler fokus på, hvordan lufthavne bliver dannet, herunder hvilke faktorer, der er medvirkende til at nogle lufthavne opstår og andre ikke gør.¹³ Han argumenterer for, at en sådan indsigt vil være af afgørende betydning for at forstå, hvordan lufthavne udvikles på baggrund af politiske målsætninger, herunder i forhold til en ønsket fremtid.¹⁴ Konkret laver Lassen en analyse af udviklingen, der ifølge ham har været betinget af, at Thisted Lufthavn har haft en autonomi, hvor lokale aktører og ikke staten har styret udviklingen af lufthavnen.¹⁵ Det var særligt netværkssamarbejde mellem det lokale erhvervsliv,

⁹ Adey 2006, 344

¹⁰ Adey 2006, 360-61

¹¹ Adey 2006, 360-61

¹² Adey 2006, 360

¹³ Lassen 2013, 1-4

¹⁴ Lassen 2013, 4.

¹⁵ Lassen 2013, 20



kommunen, flyoperatører og flyklubben, der sikrede lufthavnens udvikling. Lassen konkluderer, at der i Thistedes eksempel har været to faser af lufthavnens historie: Etablering og drift. Etableringsfasen var betinget af betydelig optimisme, hvorimod driftsfasen var utrolig vanskelig, fordi lufthavnen efter anlæggelsen har skulle fungere på markedsvilkår. Lassen fremhæver, at lokale aktører havde forsøgt at holde fast i lufthavnen på grund af dens relation til lokalområdet. Herved pointeres det, at lufthavnen ligeledes repræsenterer en kulturel og historisk værdi, der viser at lufthavnen er andet end et transportmæssige knudepunkt.¹⁶

Nathalie Roseau argumenterer for, at lufthavne generelt har været opfattet som ahistoriske, og at sammenhængen med den omkringliggende by har været et emne, der ikke for alvor er blevet undersøgt i en historisk kontekst.¹⁷ Roseaus kritik af den hidtidige forskningsanalyse af lufthavne er, at lufthavne bliver reduceret til ikke at have en særlig udvikling, og derfor bliver forståelsen af lufthavnen, at de er karakteriseret som et ikke-sted ud fra Marc Augés¹⁸ forståelse.¹⁹ Løsningen på denne kritik præsenterer Roseau selv som et fokus på *past future narratives* for derved at vise, at lufthavne er i besiddelse af en særlig historisk udvikling:

”Therefore, the urban condition of the airport as a “future present,” confers it with a particular historical character as its cultural construction can ultimately be understood in terms of a succession of projections of the future. Analyzing the history of airports through this retrospective of “past futures” narratives, we can outline their progressive stratification, and understand the way visions and designs aggregated, mutated, consolidated a palimpsest of images and discourses, and finally partly shaped the manner in which we view these places.”²⁰

Ved at fokusere på fortidige narrativer bliver fokus flyttet til at opleve lufthavnen som en social konstruktion fremfor en *ting* eller et transportpunkt. Samtidig kan det være med til at skabe et bindeled mellem det narrativ, som konkret analyseres, og en fysisk ændring i materialitet og rum.

Lassen, Adey og Roseaus argumenter for at forstå den konkrete udvikling af en lufthavn, giver plads til et speciale, der tager udgangspunkt i den historiske udvikling af en dansk lufthavn. Herudover spiller en ændring af transportforskningen, hvor også tværfaglige

¹⁶ Lassen 2013, 20

¹⁷ Roseau, 2012, 33

¹⁸ Marc Augé vil kort blive berørt i teori afsnittet.

¹⁹ Roseau 2012, 33

²⁰ Roseau 2012, 34-35



mobilitetsstudier er blevet fremtrædende, et argument for, at et tværfagligt studie af den historiske udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup,²¹ er væsentlig.

1.3 Københavns lufthavns historiske udvikling

Københavns Lufthavn er den vigtigste lufthavn i Danmark; den klart største lufthavn, og tilmed hovedlufthavnen for SAS. Lufthavnen udgør samtidig en vigtig del af det samlede europæiske luftfartssystem og havde et samlet årligt passagerantal på lige over 30 mio. i 2018.²² Københavns Lufthavn var en af de første lufthavne, der blev dannet indenfor Europa i starten af 1920'erne.²³ Det er begrænset, hvor meget forskning, der er skrevet om Københavns Lufthavns historiske udvikling. Derimod er der skrevet to bøger af to journalister, der omhandler Københavns Lufthavns historie: den ene er skrevet af Povl Westphall, Politikens luftfartsjournalist, i 1975 og den anden er skrevet af Jan Cortzen, tidligere chefredaktør på Dagbladet Børsen, i 2000. Fælles for begge bøgerne er, at de blev udgivet som jubilæumsbøger for henholdsvis 50 året og 75 året for Københavns Lufthavn. Begge bøgerne er populære historiske værker, der er skrevet til et bredere publikum, hvilket medfører at de ikke har det samme kilde- og notesystem som historisk forskning.

Den manglende forskning både generelt omkring lufthavnes udvikling i Europa og Danmark, og samtidig fraværet af konkret historisk forskning om Københavns Lufthavn, underbygger relevansen af et speciale, der netop har dette udgangspunkt. Emnet repræsenterer, med udgangspunkt i ovenstående forskningsdiskussion, et tydeligt videnshul. Lassens argument om den manglende viden om danske lufthavne, og dennes historiske udvikling, spiller en afgørende rolle for at kunne forstå nutidens og fremtidens airmobility-system i Danmark. Derfor vil et speciale, der ligger vægten på en historisk analyse af Københavns Lufthavn være med til at kunne forstå, hvorfor nutidens og fremtidens airmobility-system i Danmark udvikles i en bestemt retning. Det gør specialet relevant ikke kun indenfor en historisk kontekst, men også i forhold til at skrive sig ind i tværfaglig forskningstradition indenfor mobilitetsforskningen.

²¹ Fremover Københavns Lufthavn

²² Københavns Lufthavn 2019B (hjemmeside)

²³ Povl Westphall: "Københavns lufthavn 1925-1975", 1975, 7-10



2. Problemformulering og problemfelt

Hvilke forestillinger om fremtiden har udviklingen af Københavns Lufthavn repræsenteret fra den blev grundlagt i 1925 og til i dag, og hvordan kan vi forstå relationen mellem de historiske forestillinger og ændringer i rum?

Specialet tager derfor fat i særlig Lassens kritik af, at der mangler en historisk forståelse af, hvorfor nogle lufthavne opstår, herunder hvilke faktorer, der spiller en rolle for dannelsen af lufthavne indenfor en dansk kontekst.²⁴ Det betyder, at speciale har til hensigt at udfylde et bestemt videnshul om den historiske udvikling af lufthavne i Danmark. Problemformuleringen tager fat i de forestillinger, der historisk har været om lufthavnens udviklingen, og har derfor en karakter af, også at kortlægge den historiske udvikling af Københavns Lufthavn. Aktørgruppen for undersøgelsen er ingeniørstanden, Københavns Lufthavn og politikere, og valget af denne aktørgruppe skyldes, at de særlig har spillet en aktiv rolle i forhold til den ændring af lufthavnen, der reelt er blevet gennemført. Det havde været muligt at brede aktørgruppen mere ud, herunder at inkludere eksempelvis offentligheden i form af landsdækkende aviser. Det er dog blevet fravalgt, fordi det kan være vanskeligere at påvise, hvorvidt en ændring af lufthavnens rum sker på baggrund af en artikel i avis. Omvendt er det en klar mangel, at der mangler den offentlige holdning, og for at imødekomme denne mangel er ingeniører og andre fagpersoner blevet inkluderet i specialet. Derved bliver undersøgelsen ikke kun en analyse af de interne dokumenter mellem lufthavnen og diverse ministerier. Undersøgelsesperioden for specialet er fra lufthavnen bliver grundlagt i 1925 og til i dag, dog med udgangspunkt i 6 nedslagspunkter, der blandt andet er valgt ud fra metodiske overvejelser, se metodeafsnittet. Perioden inkluderer ikke 1940-45, da den civile luftfart under 2. Verdenskrig var meget begrænset, og Københavns Lufthavn i disse år var i undtagelsestilstand.²⁵

Problemformuleringen lægger hovedvægt på, hvordan man på forskellige tidspunkter i lufthavnens historie har ment, at fremtiden ville udvikle sig, herunder hvilke ændringer det konkret har medført i den pågældende samtid. Årsagen til dette fokus er, at det herved bliver muligt at identificere, hvad aktørgruppen har ment, at fremtiden vil være, og derfor hvorfor man har foretaget vise valg og fravalg i udviklingen af lufthavnen. Derfor er det relevant at undersøge sammenhængen er mellem fortid, nutid og fremtid. Roseau argumenterer for brugen af narrativet til at analysere

²⁴ Lassen 2013, 1-4

²⁵ Westphall 1975, 33-38



sammenhængen mellem fortid og fremtiden, som det er gennemgået i forskningsdiskussionen.²⁶ I forlængelse heraf er det også relevant at undersøge, hvad et narrativ er, og samtidig hvordan narrativet kan bruges som historisk kilde. Her er der indenfor den historiske forskningstradition særlig Hayden White, men også en forsker som James Wertsch, der har nogle væsentlige pointer om brugen af narrativer i historiske analyser. Yderligere vil specialet tage hånd om, hvilken forståelse af rum de fortidige fortællinger har repræsenteret, og hvorvidt der er sket en ændring. Det sker for underbygge en konkret sammenhæng mellem historisk tid og geografisk rum, og på den måde forsøger specialet at skrive sig delvist ind i den førnævnte tværfaglige tilgang til mobilitetsstudier. Derfor er det relevant også at kortlægge forskellige forståelser af, hvilke forskellige former for rum, der eksisterer, herunder sammenhængen mellem tid og rum.

2.1 Forståelsen af teknologi

Udover at dette speciale skriver sig ind i en tværfaglig tilgang til historieforskningen spiller teknologi og teknologihistorie stadig en rolle for opgaven. Årsagen er, at en lufthavn kan opfattes som teknologi, da alle de forskellige komponenter: check-in, butikker, bagagehåndtering osv. er en del af et samlet teknologisk system. Samtidig ville en analyse af Københavns Lufthavns udvikling kunne tage fat i en mere teknologideterministisk retning, hvor udviklingen af jetmotorer, ændring af sikkerhedsregler osv. ville kunne være udgangspunktet for en historisk analyse.

Michael Wagner argumenterer for, at teknologi og teknologihistorie omhandler et fokus på sammenhængen mellem teknologi, samfund og fremskridt, og fokus på hvordan det påvirker det moderne samfund.²⁷ Teknologi repræsenterer både noget, der bliver skabt, de konsekvenser en bestemt teknologi får, og den erfaring og indsigt en bestemt teknologi giver fremadrettet.²⁸ Teknologihistorie omhandler derfor ikke kun et fokus på, hvordan og hvorfor en bestemt teknologi bliver udviklet, men også sammenhængen mellem producent, forbruger og det omgivende samfund. Der er særlig to forskellige forskningsretninger indenfor teknologihistorien henholdsvis social construction of technology (SCOT) og large technology system (LTS). SCOT tager udgangspunkt i en opfattelse af, at alt teknologi og viden er social konstrueret, og derfor er det relevant, at undersøge, hvordan teknologi bliver ændret og påvirker i sociale kontekster.²⁹ Trevor Pinch og Wiebe Bijker argumenterer for, at det medfører, at muligheder for forskning i teknologihistorie bliver endnu

²⁶ Roseau 2012, 34-35

²⁷ Wagner, Michael "Den ny teknologihistorie", Den jyske historiker, november 1992, 5

²⁸ Nielsen, Keld m.fl. "Skruen uden ende", 2012, 10-11

²⁹ Pinch, Trevor og Wiebe E. Bijker "The social construction of facts and artifacts" 2012, 18



brede.³⁰ Pinch og Bijker forsøger særligt med den konkrete artikel at vise, hvorfor der er behov for en særlig opfattelse af, at udviklingen af teknologi ikke sker uden sammenhæng med det omkringliggende samfund. Derfor er både teknologisk udvikling og viden generelt socialt konstrueret, og SCOT ligger derfor tæt op af et konstruktivistisk videnskabsideal. LTS tager udgangspunkt i selve det teknologiske system, altså hvordan den enkelte teknologiske udvikling er udtryk for større teknologisk system. Fokus er her på den systemiske sammenhæng mellem udviklingen af ideen, ændring af forbrugeren osv. og stemmer til dels overens med aktør-netværk teorier.³¹ I forhold til denne opgaves forståelse af teknologi ligger specialet tættere i tråd med teorien om SCOT, da problemformuleringen med et fokus på forestillinger og narrativer tager udgangspunkt i et mere socialt konstruktivistisk videnskabsideal. Samtidig tager problemformuleringen fat i historiebevidsthed og geografisk rum indenfor de enkelte narrativer, hvilket ikke er noget som SCOT som teoriretning tager udgangspunkt i; på trods af, at det konstruktivistiske videnskabsideal og teknologiske udvikling er tilfældes i begge sammenhæng.

³⁰ Pinch, Trevor og Wiebe E. Bijker 2012, 18

³¹ Hughes, Thomas "The evolution of large technological system" 2012, 51



3. Teori

Dette teori-afsnit har til hensigt at præsentere det teoriapparat, der vil være udgangspunktet for dette speciale. Strukturen på afsnittet er, at først vil de mere abstrakte teorier om historiebevidsthed og forholdet mellem erfaringer og forventninger til fremtiden på baggrund af Bernard Eric Jensen og Reinhart Kosellecks ideer. Herefter vil Nathalie Rosseaus teoretiske udgangspunkt for forståelsen af narrativer blive sat op imod Hayden White og James Wertsch. Afslutningsvis vil forskellen mellem Zygmunt Bauman og Marc Augés forståelse af lufthavnens rum blive sat overfor John Urry. Det vil munde ud i et operationaliseringsafsnit, der vil præsentere begrebs- og teoriapparatet for dette speciale.

3.1 Historiebevidsthed og forholdet mellem erfaringer og forventninger

Indenfor historieforskningen er overvejelser om forholdet mellem fortid, nutid og fremtid, hvilket er noget som både Bernard Eric Jensen med begrebet om historiebevidsthed, og Reinhart Koselleck tager fat på i deres historiske studier. Teoretiske overvejelser om netop denne sammenhæng mellem fortid, nutid og fremtid er vigtige for at kunne undersøge, hvordan beslutninger bliver taget i nutiden for at håndtere nogle forventninger til fremtiden.

Bernard Eric Jensens begreb historiebevidsthed dækker over en særlig forståelse af sammenhængen mellem fortid, nutid og fremtid. Historiebevidsthed omhandler det punkt, at der i et menneske- og samfundsliv eksisterer et samspil mellem fortiden, nutiden og fremtiden.³² Herved pointeres det, at der eksisterer et klart skel mellem kronologisk tid, der følger opdelingen i fortid, nutid og fremtid, og mennesketid, der dækker historiske og sociale processer, der ligger til grund for menneskelig handling. Samtidig sker der også en ændring af den historiske tid, hvor det ikke længere kun er fortiden, der kan være relevant for en historisk undersøgelse, men også nutiden og fremtiden. Derfor er historieforskningen ifølge Jensen ikke kun bundet til studier af fortiden, men bør i højere grad til fat på samspillet mellem fortid, nutid og fremtid.³³

En af de forskere, der ligger til grund for Jensens teoretiske forståelse af særlig samspillet mellem fortid, nutid og fremtid, og ændringen i den historiske tid, er Reinhart Koselleck. Koselleck argumenterer i tråd med Jensen for, at *historie* ikke kun omfatter fortiden, men at historie viser sammenhængen mellem det skete (fortidige) og fremtiden.³⁴ Samtidig er Kosellecks idéer udsprunget af en forståelse af, at den historiske agents rolle er præget af en sammensmeltning af

³² Bernard Eric Jensen "Historiebevidsthed og fortidsbrug" 2017, 14

³³ Jensen 2017, 13-14

³⁴ Reinhart Koselleck "Futures Past" 2004, 258



vedkommes erfaringer og forventninger. Dette udtrykkes ved de to begreber: *space of experience* og *horizon of expectation*, som Koselleck mener, er to sammenhængene kategorier, og herved udtryk for, at han ikke kan forestille sig en situation, hvor der ikke er et samspil mellem erfaringerne og forventninger.³⁵ Kosellecks forståelse af begrebet *space of experience* er, at det er udtryk for nogle i forvejen kendte erfaringer. Det er også forklaringen på, at Koselleck argumenterer for, at der ikke eksisterer en *space of expectation*, fordi forventningerne til fremtiden ikke på samme måde kan åbenbares og erkendes. Derfor bruges betegnelsen *horizon of expectation*, fordi forventningerne endnu ikke kan erfares på trods af diverse prognosemetoder.³⁶ Koselleck argumenterer senere for, at han med ordet erfaring mener en fortidig nutid, og samtidig at hans forståelse af forventninger bygger på nogle personspecifikke eller gruppebestemte forestillinger om fremtiden.³⁷ Det centrale er dog, at Koselleck mener, at dette samspil af erfaringer, der bygger på en fortid, og forventninger, der bygger på en forestilling om fremtiden, bliver skabt i nutiden. Koselleck udtrykker selv sammenhængen mellem erfaring og forventninger sådan:

”Past and future never coincide, or just as little as an expectation in its entirety can be deduced from experience. Experience once made is as complete as its occasions are past; that which is to be done in the future, which is anticipated in terms of an expectation, is scattered among an infinity of temporal extensions.”³⁸

Koselleck opfatter erfaringer, som et produkt af forskellige historiske tider, der ikke kan opfattes som kronologiske. Derfor er forståelsen af fortiden ikke nødvendigvis præget af en sammenhængende kronologi, men Koselleck taler derimod for en overlapning af tider.³⁹ Samtidig udvikler erfaring sig løbende, både på grund af, at den historiske tid går, og fordi mennesker og grupper ændre sig.⁴⁰ Grundlæggende åbner Koselleck op for en anden forståelse af den historiske tid og samtidig også for et andet syn på den historiske agent. Netop dette syn er et af Bernard Eric Jensens udgangspunkt for udviklingen af begrebet historiebevidsthed.⁴¹

I forhold til dette speciales fokus på fortidige fortællinger er særlig sammenhængen mellem den historiske fortid, nutid og fremtid central. Her spiller Kosellecks begreber: Erfaringer og forventninger en rolle som gode analyseredskaber til at underbygge, hvordan erfaringerne påvirker

³⁵ Koselleck 2004, 256-257

³⁶ Koselleck 2004, 260-61

³⁷ Koselleck 2004, 259

³⁸ Koselleck 2004, 260

³⁹ Koselleck 2004, 260

⁴⁰ Koselleck 2004, 262

⁴¹ Eksempelvis, hvordan hvert individ har en forhåndsviden om historie i Jensen 2017, 30



og skaber mulige handlerum ud fra de forventninger, som centrale aktører har om lufthavnes udvikling.

3.2 Past-future narratives og studiet af narrativer

Problemformuleringen medfører at det væsentligt at få kortlagt et afsnit om narrativer og deres rolle indenfor historieforskningen. Roseau forsøger samtidig at rykke fokus fra Urrys strukturbetinget analyse af nogle generelle udviklingstræk, til i stedet at betone det unikke ved enhver lufthavn. Kritikken af Urry tager derfor også fat i en mere generel historisk diskussion, om hvorvidt det er struktur eller aktør, der driver historien. En anden kritik, som Roseau mere direkte præsenterer, er særligt på Augé og Baumans forståelse af, at lufthavnen er et ikke-sted, og derfor ikke er historisk og relationel funderet og ej heller har konstrueret nogen særlig identitet.⁴² Roseau mener, at det har ført til en opfattelse af, at lufthavne er konstrueret udenfor tid og rum, hvilket medfører en ensidig opfattelse af selve lufthavnen og samtidig dens sammenhæng med de omkringliggende byer. Roseau mener dog, at lufthavnen som unik case er underbelyst indenfor mobilitetsforskningen.

”However, this specific position on a constantly moving frontier does not necessarily designate the airport an anonymous non-place. Airports differ from one city to another; mere observation testifies to this fact. Moreover, spatial transformation processes highlight major disparities in airports undergoing construction, renovation or enlargement. Models’ constant evolution is subject to local variants that shape their future.”⁴³

Roseau argumenterer her for et særlig fokus på, at hver lufthavn er unik og har en særlig historisk udvikling, der spiller en rolle for den *variant* af fremtid, der opstår konkret. Det betyder, at der en sammenhæng mellem, hvordan aktører omkring udviklingen af en lufthavn forestiller sig, at fremtiden vil blive, og hvordan man foretager fysiske ændringer i lufthavnes rum for at håndtere den forestillede fremtiden. Derfor mener Roseau, at der er tale om forskellige varianter på fremtiden, fordi hver lufthavn har forskellige forestillinger om fremtiden og håndterer det på forskellige måder.

Nathalie Roseau kommer ikke ind på, hvad et narrativ er som kilde og ej heller har det begrebsapparat, som James Wertsch bruger om forskellige typer for narrativer. I dette speciale er sådanne overvejelser dog relevante, fordi omdrejningspunktet for problemformuleringen er på de fortidige forestillinger om fremtiden. Indenfor historieforskningen er Hayden White en af de forskere,

⁴² Augé 2008, 62-63 og Roseau 2012, 34

⁴³ Roseau 2012, 35



der argumenterer for et særligt fokus på narrativet indenfor historiefaget. White mener, at al historie er narrativer eller fortællinger omkring nogle fortidige begivenheder, og både kildematerialet og historikerens rolle har til hensigt at skabe en bestemt form for narrativ.⁴⁴ White argumenterer for, at når historikeren skal skabe en sammenhæng mellem en række begivenheder, skabes der et narrativ, der har en eller anden fiktiv karakter.⁴⁵ Forklaringen på det er, at i systematiseringen af et begivenhedsforløb er historikerens rolle subjektiv, fordi hver person vil betone nogle begivenheder, nogle kilder osv. i forhold til andre. White argumenterer dog også for, at det kildemateriale, der er tilgængeligt indeholder elementer af en narrativ eller fortællingsmæssige karakter.

En af de forskere, der har arbejdet med, hvordan man kan bruge narrativer aktivt i forhold til en analyse af det historiske kildemateriale er James V. Wertsch.⁴⁶ Wertsch mener ligesom White, at narrativer er allestedsnærværende indenfor et samfund, og at studier af, hvordan et samfund er bør tage udgangspunkt i sådanne fortællinger.⁴⁷ Wertsch har to begreber, som han implementerer, der er analytiske kategorier: *specific narratives* og *schematic narrative* i forhold til analysen af narrativers betydning. Specifikke narrativer dækker over enkeltstående narrativer om en konkret begivenhed, der eksempelvis kan være repræsenteret i en historiebog eller lignende. Det dækker derfor over, hvilke konkrete fortællinger eller forestillinger, der er beskrevet i kildematerialet. Modsat er skematiske narrativer en form for abstrakte narrativer, der måske både knytter an til en overordnet sammenhæng mellem de specifikke narrativer eller viser, at der er sket et større abstrakt skifte i den overordnede fortælling, som de specifikke narrativer repræsenterer.⁴⁸ Analysen af det skematiske narrativ får derfor nærmest en strukturel karakter, hvor den repræsenterer nogle overordnede ideer, som eksempelvis globalisering, modernitet eller lignende som samler de specifikke narrativer. På den måde forsøger Wertsch at indfange, at narrativer repræsenterer en konkret fortælling, der samtidig har en overordnet sammenhæng med andre narrativer i form af skematiske narrativer.

Særligt de to begreber specifikke og skematiske narrativer kan være brugbare for dette speciale, fordi de kan bruges som analytiske kategorier i forhold til analysen af de fortidige forestillinger om fremtiden. Samtidig kan de være med til at vise, hvorvidt der er en større overordnet sammenhæng på tværs af de enkelte narrativer eller om der sker en ændring af den skematiske fortælling.

⁴⁴ Hayden White "The historical text as literary artifact" 2001 222-23

⁴⁵ White 2001, 229-30

⁴⁶ James Wertsch "specific narrative and schematic narratives templates" 2004

⁴⁷ Wertsch 2004, 49-51

⁴⁸ Wertsch, 2004, 51



3.3 En sociologisk sammenhæng mellem den historiske udvikling og lufthavne

Indenfor den geografiske forskningstradition er der en række sociologiske teorier, der præsenterer en klar sammenhæng mellem den historiske udvikling, og hvilket stadie en lufthavn er på. Sådanne overvejelser kan være en fordel at inddrage i forhold til specialet, der vil undersøge den historiske udvikling af Københavns Lufthavn, fordi overvejelser om, hvorvidt lufthavnen følger samme udviklingstræk kan være relevant for specialet. Samtidig viser udviklingstrinene også nogle klare ideer om, hvilke ting lufthavne som et sted tilbyder og bør tilbyde sine forbrugere ifølge John Urry.

John Urrys teori om lufthavne er, at den historiske udvikling er betinget af en udvikling i tre stadier, hvor lufthavne starter som *airfield*, bevæger sig til *transport hub* og ender i et stadie betegnet *global hub*.⁴⁹ Lufthavne kan dog godt eksisterer i dag, og være på et andet stadie end en global hub. Airfield-stadiet er karakteriseret ved en pionerperiode, hvor lufthavne i starten af det 20. århundrede lå som isolerede områder, der ikke var integreret i det omkringliggende opland. Urry argumenterer for, at lufthavnen i højere grad var et prestigeprojekt, der skulle vise modernitet mere end at sikre egentlig bevægelse af mennesker.⁵⁰ Det næste stadie betegner Urry som en transport hub, hvor omfanget af flytrafik bliver markant større, og samtidig bliver lufthavne bedre integreret i det omkringliggende transportsystem.⁵¹ Det centrale er ifølge Urry, at der sker en sammenkobling af diverse transportsystemer: Tog, busser, fly osv., der skaber en bedre tilgængelighed til lufthavnen. Det til trods var lufthavnes hovedrolle stadig en servicering af passagerer, og fokus var på en effektivisering af den logistiske sammenhæng i og omkring lufthavnen. Samtidig var lufthavnene som regel ejet af det offentlige system, og selve luftfartsselskaberne var ofte også offentlige ejet. I det sidste stadie, global hub, sker der en yderligere kommercialisering af lufthavnen, hvilket også markerer et skifte fra, at lufthavnen kun omhandler transport til i stedet at være et fortøjningssted.⁵² Årsagen til det er, at Urry mener, at global hub-fasen særligt er karakteriseret ved, at lufthavne begynder at inkludere meget andet end fysisk bevægelse. Et fortøjningssted karakteriserer et sted, der indbyder til, at folk opholder sig i rummet, og Urry mener særligt, at lufthavnen er et eksempel herpå. Lufthavnen bliver samtidig et sted, hvor restauranter, barer, cafeer osv. gør at nogle lufthavne bliver et rejsemål i sig selv, og der skabes mulighed for *meetingness*.⁵³ Meetingness er en betegnelse for muligheden for socialisering, og betegner et område, hvor der sker en lang række sociale aktiviteter

⁴⁹ John Urry "Aeromobilities and the global" 2009, 26

⁵⁰ Urry 2009, 26

⁵¹ Urry 2009, 27

⁵² Urry 2009, 27-28

⁵³ Urry 2009, 28



så som restauranter, butikker osv. Samtidig sker der også en kommercialisering og til dels privatisering af både lufthavnen og luftfartsselskaberne.

Urrys forståelse af det tredje stadie indenfor lufthavnes udvikling står i kontrast til Bauman og Augé forståelse af den moderne lufthavn. Både Baumans og Augés forskning og teoretiske udgangspunkt beskæftiger sig ikke med den historiske udvikling af en lufthavn, men de vil dog mene, at den moderne lufthavn er i høj grad præget af globaliseringen. Det centrale begreb for dem er Augés begreb ikke-steder.⁵⁴ Augé mener, at der eksisterer to yderpoler: Steder og ikke-steder, og at disse to yderpoler ikke eksisterer i deres rene form. Steder er karakteriseret ved at være relationel og historisk bestemt, og samtidig konstruere en særlig identitet. Ikke-steder er det modsatte af et sted.⁵⁵ Augé mener, at særlig betydningen af ord spiller en afgørende rolle, fordi alle steder er en socialkonstruktion, og samtidig er det studiet af dem, der er det centrale.⁵⁶ Lufthavne er dog et klart eksempel på et ikke-sted, og Augé betegner samtidig særlig transportområder som transit-points, der er et af de mere klare eksempler på et ikke-sted. Transit-points er nemlig udtryk for steder, der ikke er relationelle og historisk funderet, og derfor er ærkeeksempler på ikke-steder. Den samme opfattelse af lufthavnen som et ikke-sted har Bauman også, selvom han ikke bruger betegnelsen ikke-sted. Bauman bruger i højere grad begrebet *mismeetingness*, om steder, der ikke skaber mulighed for social kommunikation.⁵⁷ Mismeetingness er en betegnelse for det modsatte af meetingness, som Urry mener, at lufthavnen er med til at fremme. Bauman mener dog ligesom Augé, at ikke-steder er karakteriseret ved en mindre mulighed for socialisering, fordi funktionalitet eksisterer på bekostning af individernes mulighed for socialisering. De to positioner omkring global hub og Urrys tre stadier for lufthavns udviklingen er sammenfattet i nedenstående model 3.1.

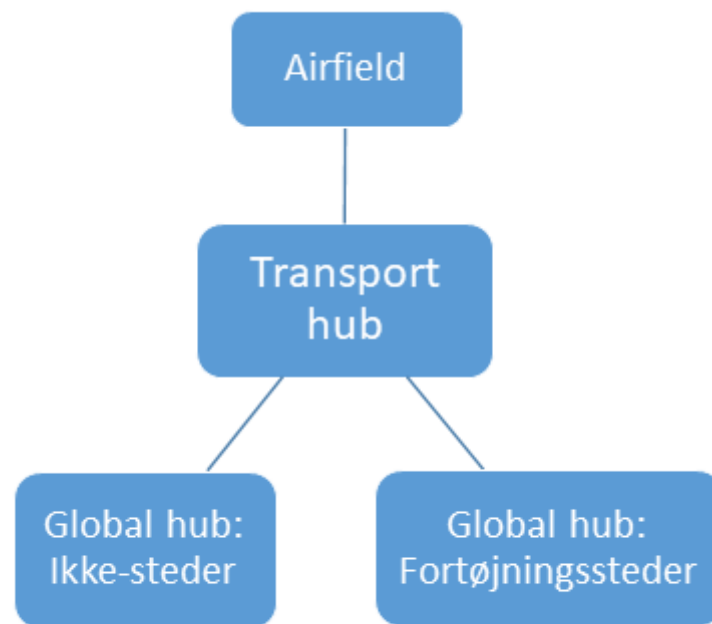
⁵⁴ Marc Augé "Non-places: an introduction to supermodernity" 2008, 62-64

⁵⁵ Begreberne sted og ikke-sted minder meget om Michel Foucaults begreber utopias og heterotopias. Foucault pointerer, at det primært er den kulturelle fundering, der bestemmer, hvorvidt der er tale om et utopias eller heterotopias (Foucault 1984, 24). Her er overlappet til Augé forståelse ret markant, og det kan sagtens tænkes, at Augé har været inspireret af Foucaults begreber.

⁵⁶ Augé 2008, 62-63

⁵⁷ Larsen 2008, 14-15





Model 3.1: Modellen viser Urrys tre stadier for udviklingen af lufthavne, og samtidig de to forskellige forståelser af global hub, som henholdsvis et fortøjningssted eller et ikke-sted. Egen bearbejdning af Urry og Baumans teorier.

Hvorfor eksisterer der denne forskel i, hvorvidt en lufthavn er et eksempel på et ikke-sted eller et fortøjningssted? Svaret på det spørgsmål skal i høj grad findes i Bauman og Urry forskellige forståelse af globaliseringens konsekvenser for samfundet og muligheden for socialisering.⁵⁸ Michael Jacobsen og Jonas Larsen mener lidt forsimplet, at Baumans forskning centrerer sig om, hvordan globaliseringen er en voldsom stratifikationsfaktor, og at det er det væsentlige at undersøge.⁵⁹ Det kommer eksempelvis til udtryk ved de to begreber turisten og vagabonden.⁶⁰ Det står i kontrast til Urry, der i langt højere grad fokuserer på, hvordan samfundet bliver rekonstrueret gennem mobilitet, hvilket er en proces, som globaliseringen kun har forstærket. Bauman har en mere dystopisk forståelse af globaliseringens konsekvenser, mens Urry har en mere positiv opfattelse af de muligheder, som globalisering skaber. Omvendt er begge forskere dog enige om, at mobilitet er allestedsnærværende og er med til at transformere samfundet, mens det samtidig er et grundvilkår for det moderne samfund.

⁵⁸ Larsen 2008, 8

⁵⁹ Larsen 2008, 8-9

⁶⁰ Turisten er betegnelsen for den person, der kan bevæge sig frit rundt i verden, hvorimod vagabonden er tvunget til at skulle bevæge sig. Forklaringen skyldes, at turisten har kapabiliteterne til frit at kunne vælge, hvorimod vagabonden måske på grund af sociale, politiske eller økonomiske årsager er tvunget til det.



3.4 Sammenhængen mellem historisk tid og rum

Efter at have kortlagt nogle teoretiske pointer om den historiske tid, er det nødvendigt i henhold til problemformuleringen om rum at pointere nogle forskellige forståelser af rum. Det skyldes, at specialet herved kan tage udgangspunkt i en samskrivning af netop forståelse af tid og rum og bruge det i analysen af Københavns Lufthavns udvikling. For den geografiske forskningstradition, som dette speciale også tager delvist udgangspunkt i, beskrives geografi, som studiet af tid og rum.

Overordnet set er der indenfor geografisk teori tre forståelser af rum: Den absolutte, den relative og den relationelle.⁶¹ Den absolutte rumforståelse er en forståelse af rum som en afgrænset størrelse, hvor fænomener har deres egen struktur og helhed. Frank Hansen og Kirsten Simonsen sammenligner det med en container eller en passiv arena, hvor stedet fungerer uafhængigt af andre ting.⁶² Traditionelt set har en sådan rumopfattelse været forbundet med regionalgeografien, hvor man lavede studier af områder og ting i absolut forstand. Idealet har været et mere naturdeterministisk perspektiv, hvor sammenhænge mellem et lands ressourcer, klima osv. bliver rammesættende for eksempelvis et lands udenrigspolitiske muligheder. Herefter blev geografifaget præget af en mere samfundsvidenskabelig forskningstradition, og der sker samtidig et skifte i rumforståelsen til den relative. Her opfattes rummet som sammenhængene med andre rum, og idealet bliver derfor at søge at systematisere et rum i forhold til noget andet. Fænomener bliver derfor undersøgt i relation til hinanden, eksempelvis byers relative beliggenhed i forhold til transport eller afstand.⁶³ Det centrale er, at den relative rumforståelse ser det sociale og rummet som to adskilte fænomener, og derfor behandles den socio-rumlige relation ikke rigtigt indenfor den relative rumforståelse. Det er netop denne manglende sammenhæng mellem det sociale og rummet, som den relationelle rumforståelse forsøger at gøre op med. Her flyttes fokus fra at beskrive rummet i absolut eller i relativ forstand, til i stedet at undersøge de sociale relationer, der er med til at skabe og udvikle rummet.⁶⁴ Videnskabsidealet bliver her meget mere konstruktivistisk funderet, og fokus bliver derfor, hvordan rum bliver konstrueret eller rekonstrueret på tværs af tid. Her er det særligt Henri Lefebvres udvikling af, at rummet er en social konstruktion væsentlig for denne tradition.⁶⁵

⁶¹ Frank Hansen og Kirsten Simonsen "Geografiens videnskabsteori" 2005, 167-68

⁶² Hansen 2005, 167

⁶³ Hansen 2005, 168

⁶⁴ Hansen 2005, 168

⁶⁵ Hansen 2005, 169-70



3.4.1 Sammenlæsning af John Urrys lufthavnsstadier og rum

Det muligt at sammenligne Urry tredeling af udviklingen af lufthavne med rumbegrebet. Airfield-perioden var kendetegnet ved, at lufthavnen blev opfattet som ikke integreret med det omkringliggende område, hvilket minder lidt om den absolutte rumforståelse, fordi lufthavnen har en mere fast defineret grænse. Transport hub er derimod en ændring af denne opfattelse, fordi Urry selv pointerer, at der sker en sammentænkning af lufthavnen med andre transportsystemer.⁶⁶ Det minder på mange måder om en relativ rumforståelse, hvor lufthavnen som afgrænset rum skal forstås og undersøges i relation til andre ting, som eksempelvis det samlede transportsystem eller det samlede airmobilitysystem. Den sidste periode som Urry betegner som global hub er karakteriseret ved, at lufthavnen opfattes som et sted, hvor der sker meget andet end bare transport, men et mængde af andre sociale relationer, som restauranter, shoppingcentre og andet er eksempler på. Her er fokus på de sociale relationer helt central for denne periode, hvilket minder om en relationel rumforståelse, hvor rummet skal analyseres ud fra, hvordan det bliver konstrueret. Det er selvfølgelig klart, at det netop er en opfattelse af lufthavne som et fortøjningssted, der er et væsentligt kritikpunkt af Urrys stadier – særligt i forhold til Augé og Baumans forståelse. Omvendt er der klare overlap mellem Urrys stadier for lufthavnes udvikling og samtidig rumbegrebet.

3.5 Operationalisering

Overordnet set tager dette speciale udgangspunkt i en historisk analyse af udviklingen af Københavns Lufthavn. Det sker ved at tage udgangspunkt i Roseaus argumenter om, hvad et fokus på past future narrative (fortidige forestillinger) kan bibringe forskningen. Past future narratives repræsenterer en klar sammenhængen mellem den historisk tid, nutiden og forestillingerne om fremtiden. Med et sådan udgangspunkt vil det kunne gøre specialet i stand til at vise, hvordan ændringer, forbedringer osv. af den pågældende lufthavn, bliver taget i en bestemt samtid på baggrund af nogle bestemte fortidige erfaringer og forventninger om fremtiden. Det gør specialet i stand til at kunne besvare problemformuleringen om, hvilke fortidige forestillinger om fremtiden Københavns Lufthavn har repræsenteret.

Centralt for analysen om de fortidige fortællinger om fremtiden står Kosellecks forståelse af sammenhængen mellem erfaringer og forventninger, herunder Jensens begreb om historiebevidsthed. Disse tre begreber kan bruges til netop at vise og underbygge sammenhængen mellem fortid, nutid og fremtid, og samtidig bruges som redskab til at analysere kildematerialet med.

⁶⁶ Urry 2009, 27



Samtidig er Wertsch' opdeling af narrativet i både specifikke og skematiske narrativer med til at begrebsliggøre skellet mellem den konkrete tekst og en større abstrakt sammenhæng. Sådanne overvejelser spiller en rolle i forhold til at kvalificere, hvorvidt der sker en ændring af den forståelse man har af fremtidens lufthavn. En måde at kvantificere det rum, som Københavns Lufthavn er, sker ved brug af Augés begreber om sted og ikke-sted og den tredelte forståelse af rum, som absolut, relativ og relationel. Selve diskussionen om globaliseringens konsekvenser i forhold til at skabe flere ikke-steder, som både Bauman og Augé taler for, vil dette speciale ikke tage fat i; ej heller Urrys argumenter om, at globaliseringen skaber flere steder, hvor der kan ske en meetingness. Derimod bliver begreberne sted og ikke-sted (meetingness og mismeetingness) blive brugt som analytiske begreber, fordi de kan være med til at indfange, hvilke erfaringer og forventninger diverse aktører har til, hvad rummet som lufthavnen repræsenterer skal fremme. Omvendt er der stadig behov for at være bevidst om denne underliggende diskussion i forhold til globaliseringens konsekvenser. Den tredelte forståelse af rum kan samtidig være med til at pointere nogle klare ændringer af, hvordan man opfatter sammenhængen mellem lufthavnen og dens opland. Derudover er begreberne med til at underbygge svaret på den problemformulering, der omhandler i hvor høj grad der sker en ændring af den rumlige forståelse ud fra de forskellige forestillinger.



4. Metode

Dette metodeafsnit har til hensigt at gennemgå de forskellige kildetyper og empiri, der vil blive brugt og inddraget i dette special, hvor fokus vil være på de forskellige typers fordele og ulemper. Afslutningsvis vil der være en opbygning af analysen, hvor det vil blive fremlagt, hvordan analysen skal struktureres. Her vil der trækkes tråde til operationaliseringen af teorien, for på den måde at underbygge sammenhængen mellem teorien, metoden og analysens struktur.

Uanset kildetypen er kildernes brugbarhed afhængig af de spørgsmål, der bliver stillet til dem.⁶⁷ Sådanne overvejelser ligger i tråd med forståelsen af det funktionelle kildebegreb, da kildens funktion bliver afgjort af den kontekst den er i. Derfor mener Poul Duedahl og Michael Hviid Jacobsen også, at kvaliteten og brugbarheden af en kildetype afgøres af problemformuleringen og operationaliseringen af teorien.⁶⁸

Overordnet set er der tre forskellige kildetyper, der bliver brugt i dette speciale. For det første er der Ingeniøren, flyvemagasinet Flyv, Arkitekten og lignende fagmagasiner, der bliver skrevet af ingeniører og andre fagpersoner, der har en faglig tilknytning til luftfart og Københavns lufthavn. For det andet er de officielle papirer fra Københavns Lufthavnsvæsenes arkiv, fra diverse ministerier (overvejende det daværende Ministeriet for Offentlige Arbejder og Transportministeriet) og Tårnby Kommune, der stammer fra henholdsvis Tårnby Stadsarkiv og fra Rigsarkivet. For det tredje er lufthavnens egne fremstillinger af lufthavnens udvikling, der både sker i diverse artikler og bøger, som bliver udgivet i mindre oplag. Grunden til, at disse tre kildetyper er blevet valgt skyldes, at aktørgruppen, som dette speciale undersøger, er Københavns Lufthavn, politikere og ingeniørklassen. Fagmagasinernes og særlig Ingeniøren er gode til at undersøge, hvilken forestilling om fremtiden Københavns Lufthavn har repræsenteret for denne gruppe. Både lufthavnens egne fremstillinger og de officielle papirer fra lufthavnen og diverse ministerier er derimod brugbare til at undersøge fremtidsforestillingen for Københavns Lufthavn. Denne brede aktørgruppe er valgt, da det særlig er disse grupper, der har haft en mere direkte indflydelse på, hvilke ændringer, der er sket i Københavns Lufthavn.

4.1 Fagmagasiner

Med betegnelsen fagmagasiner skal forstås den lange række af forskellige ingeniørmagasiner (Ingeniøren mv.), der er tilgængelig på Ingeniørens hjemmeside. Yderligere dækker kildetypen også over Arkitekten, hvor vinderen af Københavns nye lufthavns bygning i 1936 blev offentliggjort, og

⁶⁷ Poul Duedahl og Michael Hviid Jacobsen "Introduktion til dokumentanalyse", 2010, 53

⁶⁸ Duedahl 2010, 54-55



Kongelig Dansk Aeroklubs magasin Flyv. I begge disse magasiner er det kun enkelte artikler, som stammer fra Tårnby Stadsarkiv, der vil blive brugt i specialet. Forklaringen herpå er, at de i modsætning til Ingeniørens magasiner, ikke er offentlig tilgængelig. Ingeniørens forskellige magasiner og ugeblade er tilgængelig online, hvilket har gjort det muligt at foretage en mere systematisk gennemgang af denne kildetype, for hele perioden 1920 og frem til i dag. Søgeordet for perioden 1920-40 har været "Kastrup Lufthavn", som var det officielle navn for perioden 1925-1936. For perioden 1945 og frem til i dag har søgeordet i stedet været "Københavns Lufthavn", hvilket skyldes, at det ligeledes var det officielle navn på lufthavnen. Til trods for, at lufthavnen officielt skiftede navn i 1936, er der dog en lang række artikler, der stadig bruger det "gamle" navn Kastrup Lufthavn. Disse artikler bliver dog alligevel markeret med en søgning på Københavns Lufthavn, da ordet "lufthavn" indgår. Desuden medvirker søgningen på "Københavns Lufthavn" til, at når der bliver skrevet generelle artikler om eksempelvis Københavns samlede vejnet, togbaner eller lignende bliver de også fundet ved søgningen, fordi ordet Københavns indgår. Derfor er søgningen samtidig meget bred, hvilket medvirker til, at de fleste artikler omhandlende Københavns Lufthavn er blevet fundet. En ulempe ved en sådan søgning er, at der eksempelvis har været knap 1.600 hits på "Københavns Lufthavn" i perioden 1940-1980. Nogle af disse hits dækker dog over små annoncer fra enten SAS, Københavns Lufthavn eller et rejsebureau, som ikke har den store relevans for opgaven, og derfor hurtigt har kunne sorteres fra. Det til trods medfører den brede søgning på Københavns Lufthavn dog, at antallet af materiale, der har skulle ses igennem har været uforholdsmæssigt stort. I perioden fra 1955-80 er der dog også blevet søgt mere indgående på ordet "Saltholm", da der i perioden var planer om at anlægge en storlufthavn på netop Saltholm.

Fælles for fagmagasinerne som kilde er, at de gode til at vise, hvad den faglige gruppe af aktører mener om diverse udbygninger eller ændringer af lufthavnen. Derfor er de en vigtig gruppe, der samtidig har nogle bestemte forestillinger om den fremtidige Københavns Lufthavn, og i enkelte tilfælde, som det er med Arkitekten i 1936, er der også officielle udmeldinger om lufthavnen fra lufthavnsvæsenet. Et klart problem med det er, at nogle af artiklerne har nogle bestemte fremtidsscenarier, som ikke nødvendigvis bliver gennemført, eller også nogle fagpersoner, der vil forsøge at påvirke en særlig debat om lufthavnens udvikling. Derfor er det nødvendigt at kortlægge, hvorvidt der sker nogle konkrete ændringer i lufthavnen, inden disse artikler tillægges for stor værdi. Samtidig er der også en lang række af artiklerne, der omhandler eksempelvis radioteknik i lufthavnen, flytyper eller lignende, der heller ikke er særlig relevante i forhold til et speciale, hvis fokus er på selve rummet, som lufthavnen repræsenterer og fremtidsscenarierne.



4.2 Officielle papirer og rapporter

Disse dokumenter er overvejende skrevet af daværende Ministeriet for Offentlige Arbejder og af Københavns Lufthavnsvæsen og dækker over en lang række officielle rapporter og notits om lufthavns udvikling. Dokumenterne stammer fra Rigsarkivet, og de er fundet gennem søgning i arkivets søgemaskine: Daisy. Her har det været muligt at finde alt det materiale, Rigsarkivet har på Københavns Lufthavn ved at søge efter Københavns Lufthavn som arkivskaber. Derudover er der også blevet foretaget enkelte søgninger efter Ministeriet for Offentlige Arbejder, og senere Transportministeriet, hvor der ligeledes har været information om Københavns Lufthavn. En udfordring herved har været, at både ministerierne løbende skifter navn, og samtidig bliver Københavns Lufthavnsvæsen placeret under forskellige ministerier i forskellige perioder. Det er derfor vanskelig at vide, hvorvidt der er noget materiale, der har været placeret indenunder et andet ministerium, som ikke har været mulig at finde. Derudover har der været enkelte officielle rapporter: Lokalplaner, VVM-undersøgelser mv., hvor nogle stammer fra Tårnby Stadsarkiv.

Poul Duedahl og Jacob Hviid Jacobsen pointerer, at en af fordele ved brug af officielle rapporter er, at de er mindre værdiladet i forhold til det faktuelle indhold modsat eksempelvis avisartikler eller fagartikler.⁶⁹ Samtidig har rapporter som regel et klart formuleret formål, og for VVM-undersøgelse en fremlæggelse af nogle realistiske alternativer, der står eksplicit i rapporten. Det kan derfor være nemmere at finde en særlig hensigt med kilden, da den er skrevet på grund af et klart formuleret formål. En ulempe med rapporterne er, at de kan fremstå meget nøgternt og formelle, og derfor ikke bruger særlig meget plads på at beskrive fortidens lufthavne. Omvendt er de skrevet på baggrund af nogle klare fremtidsscenarier, og de er derfor brugbare i forhold til at kortlægge synet på fremtiden.

4.3 Lufthavnens egne fremstillinger

Denne kildekategori dækker over lufthavnens egne fremstillinger af den historiske udvikling. Kategorien inkluderer alt fra små reklamer til årbøger og jubilæumsbøger, der i perioder er blevet udgivet af lufthavnen, og det meste af materialet stammer fra Tårnby Stadsarkiv, hvor mange af disse jubilæumsbøger er blevet gemt. Samtidig inkluderer denne kildeggruppe også årsrapporter fra Københavns Lufthavn A/S, der bliver oprettet i 1990 som led i en privatisering af Københavns Lufthavnsvæsen. Årsrapporten minder på mange måder om lokalplanerne, og har en særlig hensigt med eksempelvis at forklare en virksomheds økonomiske situation, hvilket ikke er så relevant for

⁶⁹ Duedahl 2010, 63



opgaven. Hvad der er mere væsentligt er, at der bliver skrevet korte indledninger om blandt andet den historiske udvikling, og samtidig vises nye udvidelsesplaner for fremtiden. Derfor bliver rapporterne som kilde brugt på lidt samme måde, som de resterende jubilæumsbøger.

I modsætning til rapporterne er netop lufthavnens egne fremstillinger meget værdiladet og indeholder en lang forestillinger om fremtiden, men også en del historiske tilbageblik. Det historiske tilbageblik er særligt i jubilæumsbøgerne, der for de fleste tilfælde er skrevet for at markerer et særligt jubilæumsår, og den historiske udvikling indgår derfor naturligt i disse bøger. Et problem ved kilden er, at de er meget positive, hvilket skyldes den særlige hensigt med at vække begejstring i befolkningen. Omvendt er den stadig en vigtig kilde, da den er med til at underbygge, hvilke fortidige forestillinger lufthavnen selv vurderer som væsentlige. Derfor har den en væsentlighed i forhold til at vurderer, hvad lufthavnen selv som aktør mener er vigtigt.

4.4 Opbygning af analysen

Analysen vil være bygget op omkring 6 nedslagspunkter, der er udvalgt, da det er i de perioder, at der sker nogle voldsomme ændringer af lufthavnen. Yderligere er de udvalgt på baggrund af en læsning af både de to faglitterære værker, der er skrevet om Københavns Lufthavns udvikling, og ud fra læsning af kildematerialet. Fokus er primært på de perioder, hvor der enten sker en udbygning eller en ændring af den eksisterende lufthavn. Det eneste nedslagspunkt, hvor dette ikke er tilfældet, er for perioden 1960-85, hvor der er diskussioner om at flytte lufthavnen til den nærliggende ø Saltholm og placerer en ny storlufthavn der. Selvom det ikke direkte medfører en ændring af den eksisterende lufthavn, er det en væsentlig diskussion, der samtidig varer ved i en knap 20 års periode, og tager udgangspunkt i nogle diskussioner allerede inden lufthavnsbygningen af 1960 står færdig. De 6 nedslagspunkter er:

1. 1925: Selve oprettelsen af lufthavnen
2. 1936-39: Den nye terminalbygning af Vilhelm Lauritzen
3. 1950'erne: Den nye lufthavnsbygning fra 1960 og oprettelse af SAS
4. 1960-85: Saltholmprojektet og diskussionen om en ny storlufthavn
5. 1990-2005: Ny udbygning af Københavns Lufthavn med en ny terminal 2
6. I dag: Expanding CPH, som er en ny plan om udvidelse, der blev vedtaget i 2016 og skal gøre lufthavnen i stand til at håndtere 40 mio. passagerer

De 6 nedslagspunkter er udvalgt for at skabe en struktur for den knap 100 år historiske periode, og samtidig for kun at betone de væsentlige ændringer. I selve analysen af disse nedslagspunkter, har



operationaliseringen af teorien en særlig rolle, da begreberne her vil blive brugt som en måde at læse de tre kildetyper på. Her er opdelingen af narrativet i et skematisk og specifikke narrativer, forholdet mellem erfaring og forventninger, yderpolerne sted og ikke-sted, og forståelsen af rum, begreber der særlig vil blive brugt til læsning af kilderne indenfor de seks underperioder af Københavns Lufthavns historie.



5. Anlæggelsen af Københavns Lufthavn i 1925

Forud for indvielsen af Københavns Lufthavn d. 20 april 1925, var der foretaget en del undersøgelser af, hvor den nye lufthavn skulle placeres.⁷⁰ Først blev der nedsat en luftfartskommission i 1919, der udover at bestemme retningslinjer for, hvordan civilflyvning skulle håndteres blandt andet juridisk, var med til at begynde en ekspropriering af arealerne omkring Kastrup og Store Magleby. Det førte til oprettelsen af et luftfartsudvalg, der administrerede arealerne, og udarbejdede et projekt, for den nye lufthavnsbygning.⁷¹ Det betyder, at det var staten, der aktivt begynde at opkøbe områder, og samtidig stod indirekte for driften af lufthavnen. Årsagerne til, at valget faldt på området ved Kastrup var muligheden for at samle vand- og landflyvermaskiner, hvilket fremgår af en skrivelse som Luftfartskommissionen sendte i august 1920 til det daværende Ministeriet for Offentlige arbejder.⁷² Luftfartskommissionen beklager sig over, at forholdene på Kløvermarken, hvor landflyverluftfarten inden anlæggelsen af lufthavnen ved Kastrup var henlagt til, er uholdbare. Samtidig pointeres muligheden for at samle både vand- og landflyver ved Kastrup som en forklaring, da al vandflyvertrafik var placeret ved flyvebådsstationen. Det viser nogle klare forventninger om, at man fra ministeriel side og luftfartskommissionen regnede med, at både vand- og landflyvere vil blive brugt i fremtiden. Povl Westphall mener samtidig, at en anden forklaring på anlæggelsen af lufthavnen var en idé om, at det skulle være muligt for to luftskibe at kunne vende ved den nye lufthavn:

“Det var Luftfartskommissionens opfattelse, at den fremtidige lufthavn skulle ligge ved kysten så den blev anvendelig for både vandflyvermaskiner og landflyvermaskiner, og at der måtte sikres arealer af en sådan størrelse, at det ville være muligt samtidig at benytte pladsen også for luftskibstrafikken. Lufthavnes størrelse blev oprindeligt defineret således, at det skulle være plads til at to luftskibe kunne fortøjes samtidigt og svinge hele horisonten rundt uden at ramme hinanden.”⁷³

Det viser en klar forventning om, at det i fremtiden er nødvendigt også at kunne håndtere brugen af luftskibe og vandflyver i en lufthavn. Det fremgår ikke af den skrivelse, som Luftfartskommissionen sender til ministeriet, hvor væsentlig brugen af luftskibe og vandflyver vil blive i fremtiden, men

⁷⁰ Westphall 1975, 7

⁷¹ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde: Hr. minister Friis-skotte, 1-2

⁷² Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde: Luftfartskommissionen august 1920, 1

⁷³ Westphall 1975, 7



vigtigheden af, at det skal kunne håndteres pointeres kun. Luftfartskommissionen argumenterer for, at det ikke er muligt i starten at anlægge både lufthavnsbygningen og vandflyverområdet, og vandflyverområdet derfor må udskydes.⁷⁴ Det kunne tyde på, at vandflyvere ikke blev anset for at være helt ligeså vigtig for fremtiden som civilluftfart. Omvendt sendte Københavns Lufthavnsvæsen d. 3 august 1925 en skrivelse til ministeriet med en liste på ekstraudgifter til netop anlæggelsen af en flyvebådsstation, hvor blandt andet en hangar og en ekstra udgravning af sejlrenden var forklaringer på ekstraudgifterne.⁷⁵ Ideen om at etablere en lufthavn ud fra argumentet om at skabe nogle særlige vilkår for luftskibe, og vand- og landflyvere viser en tydelig forventning om, at en fremtidig lufthavn skal kunne håndtere alle de tre funktioner. Samtidig er erfaringerne fra Kløvermarken, at forholdene er for dårlige til at kunne håndtere de nuværende behov, og derfor bliver anlæggelsen af Københavns Lufthavn i 1925 materialiseringen af og forsøget på at imødekomme disse forventninger.



Billede 5.1 Forestiller Københavns Lufthavns terminalbygning tv. frem til 1939, dateret til 1932. Th. i billedet er Hammers Restaurant. Arealet mellem lufthavnsbygningen og restauranten var det område øst fra terminalbygningen, der blev brugt til tilskuerarealer. Der var ligeledes et tilsvarende på vestsiden af bygningen. Kilde: Tårnby Stadsarkiv.

⁷⁴ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde: Luftfartskommissionen august 1920, 2-3

⁷⁵ Journalsager for udvalget ang. lufthavnen på Amager Bind II 1925-28 (1924-28), Kilde: Vandflyverområdet oktober 1925, 1-2



5.1 Årene efter anlæggelsen af Københavns Lufthavn i 1925

Kort tid efter Københavns lufthavn blev indviet i april 1925, var departementschefen Holck Colding og ekspeditionssekretæren Knud Gregersen (den senere direktør for Københavns Lufthavnsvæsen) på en international luftretskonference i Frankrig. På den baggrund skrev Gregersen en beretning om denne konference, hvor det luftretslige var det væsentligste.⁷⁶ Som en del af denne konference var delegationen på en udflugt til den nyligt oprettede lufthavn i Paris "le Bourget" fra 1919. Gregersen beretter om, hvordan han mener, at Københavns Lufthavn på mange måder er en bedre lufthavn end le Bourget. Gregersen beskriver lufthavnen således:

"Turen derud pr. Omnibil fra Quai d'Orsay tog op imod 1 ½ time. Havnen kan hverken ved Størrelse eller Beliggenhed maale sig med Luftfartshavnen ved Kastrup, men er fortræffelig udstyret med Bygninger – der i øvrigt ikke udmærker sig ved Skønhed".⁷⁷

Gregersen argumenterer særligt for, at i forhold til beliggenheden og størrelsen er lufthavnen i København markant bedre end den franske. Samtidig mener han, at den franske terminalbygning ikke er særlig pæne, og måske indirekte sammenligner han også her bygningen med Københavns Lufthavn. Det er selvfølgelig klart, at Gregersen kan have en hensigt med at argumentere for, at Københavns Lufthavn har en særlig position og nogle særlige forhold sammenlignet med andre lufthavne. I en artikel i Tidsskrift for Ingeniør og Brandvæsen fra 1927 fremgår det sågar, at Københavns Lufthavn har en af de mest ideelle placeringer i Europa.⁷⁸ Ideen om, at Københavns Lufthavn har en ideel placering er også noget, der fremgår af blandt andet DDLs, Det Danske Luftfartsselskabs, driftsoversigter, som de sender til Københavns Lufthavnsvæsen. DDL blev oprettet som et af de første nationale luftfartsselskaber i 1918.⁷⁹ Det fremgår af driftsregnskabet fra 1924, at DDL forsøger at oprette en forbindelse mellem København, Hamborg og Rotterdam, i samarbejde med hollandske KLM og tyske DAL.⁸⁰ Her pointeres Københavns placering i forhold til det resterende europæiske luftfartssystem som vigtigt. Samme pointe fremgår af driftsregnskabet året efter:

"Saavel Koninklijke Luchtvaart Matschappij som Deutscher Aero Lloyd samt andet store tyske Selskab Junkers og det svenske Selskab A/B Aerotransport har stor

⁷⁶ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde: Luftretskonference 1925

⁷⁷ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde: Luftretskonference 1925, 12

⁷⁸ Tidsskrift for Ingeniøren og Bygningsvæsen 15/10 1927, 151

⁷⁹ Povl Westphall: "En pioner fylder 50", 1968, 7

⁸⁰ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde DDL-mappe 1924, oversigt over driften 1924, 1



Interesse i at drive Luftfart del paa København dels paa Malmø. Københavns nye Luftfartshavn ved Kastrup vil muliggøre saadan Trafik; Malmø er endnu ikke i Besiddelse af en saadan Havn, men Byen har vedtaget betydelige Forbedringer, saaledes at den snarest vil søge at komme paa Højde med København. Et nationalt svensk Selskab, meget stærkt støttet af Staten, arbejder energisk paa at gøre Malmø til Nordeuropas Luftfartscentrum paa Bekostning af København.”⁸¹

DDL mener, at Københavns Lufthavn har en særlig position i forhold til resten af Europa, og særligt de andre luftfartsselskaber i Nordeuropa. Samtidig argumenteres der for, at denne position som vigtig for hele Nordeuropas luftfartsnet, fremgik af den netop afholdte luftfartskonference i København i december i 1924⁸². Løsningen på at bibeholde denne position skal ske gennem en fortsat stærkt støttet til det nationale luftfartsselskab DDL, hvilket resten af oversigten også bære præg af. Her bliver andre nationale luftfartsselskabers substitution fremlagt som belæg for, at DDL modtager alt for lidt af staten. I forhold til Wertsch og de to typer af historiske narrativer, er både Gregersens beretning og DDLs driftsregnskab eksempler på to forskellige specifikke narrativer. For det første bliver Københavns placering pointeret som en væsentlig forklaring på, hvorfor lufthavnen fortsat bør styrkes. For det andet, at man bør blive ved med fortsat at støtte både lufthavnen og DDL, for at sikre Danmarks muligheder fremadrettet.⁸³ Herigennem ligger der også nogle klare forventninger til fremtiden om, at luftfart vil spille en væsentlig rolle, og at den bør støttes for ikke, at København og Danmark bliver fravalgt eller forbigået i forhold til andre lufthavne i Europa.

Udover terminalbygningen fra 1925, var der i lufthavnen også blevet anlagt en restaurant i et gammelt krudtmagasin fra 1781, se billede 5.1.⁸⁴ Restauranten blev hurtigt et yndet udflugtsmål for de mere velhavende københavnere, der som det fremgår af nedenstående billede, tog derud for blandt andet at se på flyvere.⁸⁵ Hammers Restaurant er et eksempel på, at Københavns Lufthavn ikke kun har handlet om fysisk at flytte folk fra et sted til et andet, men at det har haft en rekreativ rolle. I forhold til det rum, København lufthavn her repræsenterer, viser det, at på trods af lufthavnen er afgrænset i en absolut forstand, er Hammers Restaurant et eksempel på en sammenblanding af det sociale og det rumlige, og derfor er der her tale om en relationel forståelse af

⁸¹ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde DDL-mappe 1925, oversigt over driften 1925, 1

⁸² Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde DDL-mappe 1925, oversigt over driften 1925, 1

⁸³ Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926), kilde DDL-mappe 1925, oversigt over driften 1925, 1-2

⁸⁴ Cortzen 2000, 68-70

⁸⁵ Cortzen 2000, 69



rum. Samtidig viser det også, at der har været et stort areal, rundt om selve lufthavnsbygningen, som har været forbeholdt som tilskuerarealer til at opleve flyvningen, se billede 5.2.



Billede 5.2 Tv. er et billede taget af Krudthuset dateret til 1920'erne. Th. er taget i forbindelse med afholdelsen af en rundflyvning i lufthavnen dateret til 1929-30, bemærk Hammers Restaurant i baggrunden. Kilde: Begge billeder stammer fra Tårnby Arkiv.

5.2 Internationale flyvestævne

Udover restauranten forsøger lufthavnen også at promovere sig selv gennem afholdelse af flyvestævner. Det fremgår af en skrivelse fra 1926 som Københavns Lufthavnsvæsen sender til Ministeriet, at lufthavnsvæsenet har modtaget en henvendelse fra Dansk Aeronautisk Selskab om afholdelse af et flyvestævne. I svaret udtrykker Københavns Lufthavns sig sådan:

”At afholde et internationalt Flyvestævne paa Statens Lufthavn, Kastrup, vil jeg anse for at være en særdeles god Form for Propaganda ikke blot for Lufthavnen og dansk Flyvning, men for Danmark og specielt for København.”⁸⁶

Det fremgår af citatet, hvordan lufthavnen anser det for en god mulighed for at promovere lufthavnen. Yderligere argumenteres det for, at der bør afholdes et internationalt flyvestævne, da et nordisk stævne ikke vil være ligeså spektakulært.⁸⁷ Hvorvidt dette flyvestævne bliver til noget, har det ikke været muligt at finde svar på, men året efter i 1927 afholdes et kæmpe flyvestævne, med op imod 100.000 fremmødte d. 4 september, se billede 5.3.⁸⁸ Det var en begivenhed, der samtidig blev dækket massivt i både Berlingske Tidende, Socialdemokraten og Politiken, hvor det var på forsiden af samtlige aviser. Flyvestævner og rundflyvningsarrangementer er et eksempel på, hvordan lufthavnen

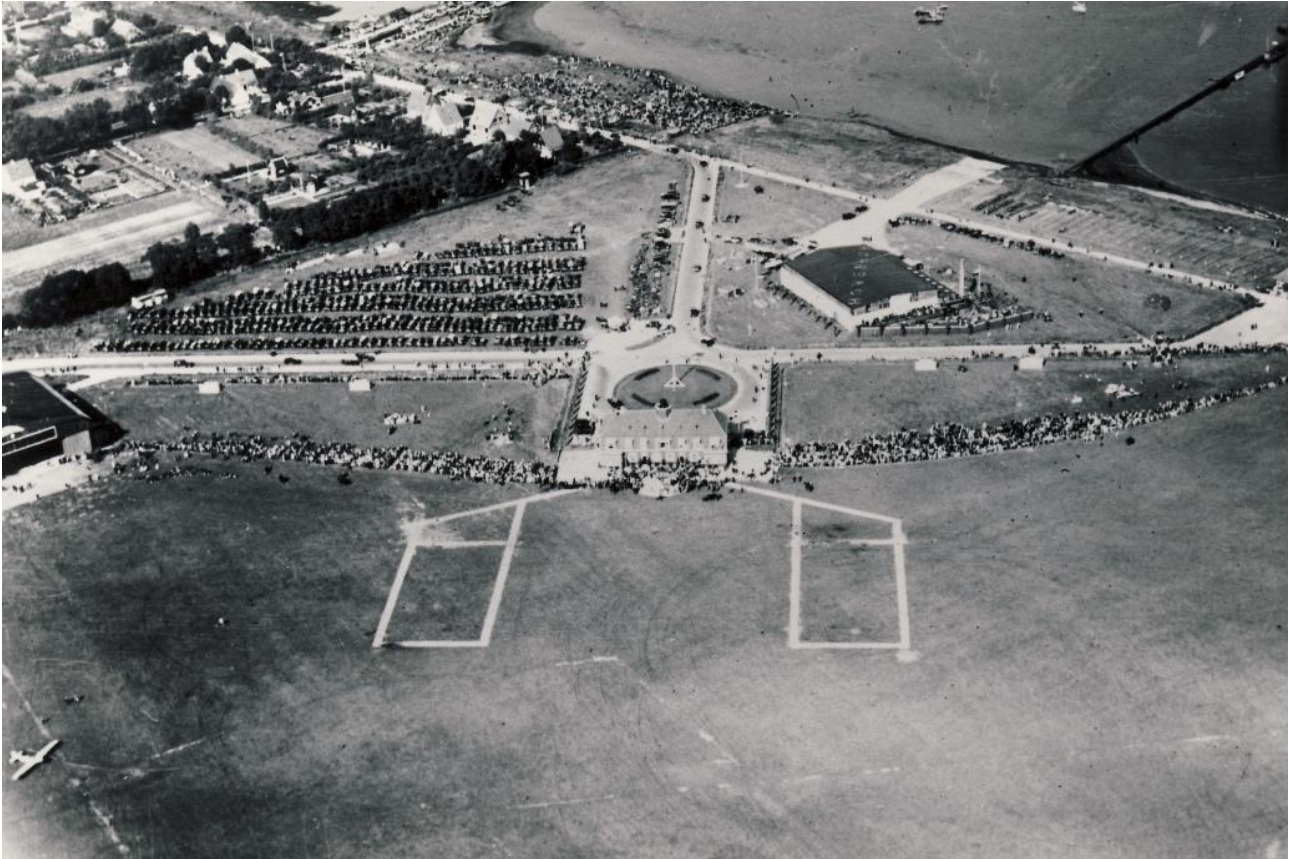
⁸⁶ Journalsager for udvalget ang. lufthavnen på Amager Bind II 1925-28 (1924-28), Kilde: Internationalt flyvestævne, 1

⁸⁷ Journalsager for udvalget ang. lufthavnen på Amager Bind II 1925-28 (1924-28), Kilde: Internationalt flyvestævne, 1

⁸⁸ Westphall 1975, 15.



forsøgte at promovere sig selv aktivt, og underbygger påstanden om, at datiden lufthavn har haft andre funktioner end bare fysisk bevægelse af folk. Flyvestævner og rundflyvningsarrangementer var samtidig noget, der blev afholdt en del gange, og særligt DDL gjorde brug af rundflyvning. Hovedidéen med sådanne arrangementet været at begejstre folk og skabe fascination for lufthavn.



Billede 5.3 viser lufthavnen under det internationale flyvestævne d. 4. september 1927. Bemærk antallet af biler på parkeringspladsen bag terminalbygningen. Kilde: Tårnby Arkiv.

Lidt samme pointe fremgår af Peter Adeys analyse af Liverpool Lufthavn i perioden 1929-39. Adey konkluderer, at det er et eksempel på, hvordan lufthavne forsøger at skabe air-mindedness bredt i befolkningen om luftfart, og underbygger ideen om, at den tidlige lufthavn skulle kunne andet end bare at skabe mulighed for fysisk bevægelse.⁸⁹ I forhold til Københavns Lufthavn har det betydet, at lufthavnsrummet har været præget af betydelige arealer, der har været henlagt til tilskuerarealer og Hammers Restaurant. Luftfartsstævnet i 1927 er også blevet beskrevet i Tidskrift for Ingeniør og Brandvæsen, hvor forfatteren til artiklen mener, at flyvestævnet er et bevis på, at der ikke længere kan sættes spørgsmålstejn ved luftfartens generelle betydning i verden.⁹⁰ Forfatteren mener, at hvor perioden indtil flyvestævnet har været præget af nogle små og skrøbelige maskiner, er situationen

⁸⁹ Adey 2006, 360-61

⁹⁰ Tidskrift for Ingeniøren og Bygningsvæsen 15/10 1927, 153



sådan, at man arrangerer *væddekørsel*, hvor der sættes rekorder for hurtighed. Artiklen afsluttes sådan:

”Der er ingen Tvivl om, at de store Maskiner, der nu i Udlandet bygges med transatlantisk Fart for Øje, vil løse deres Opgave i Løbet af de førstkommende Aar, og forbinde Verdensdelene med hinanden ad en Luftvej, der – hvor mærkeligt det end synes mange – tilsidst vil vinde overlegent i Kampen om det hurtigste og sikreste Transportmiddel.”⁹¹

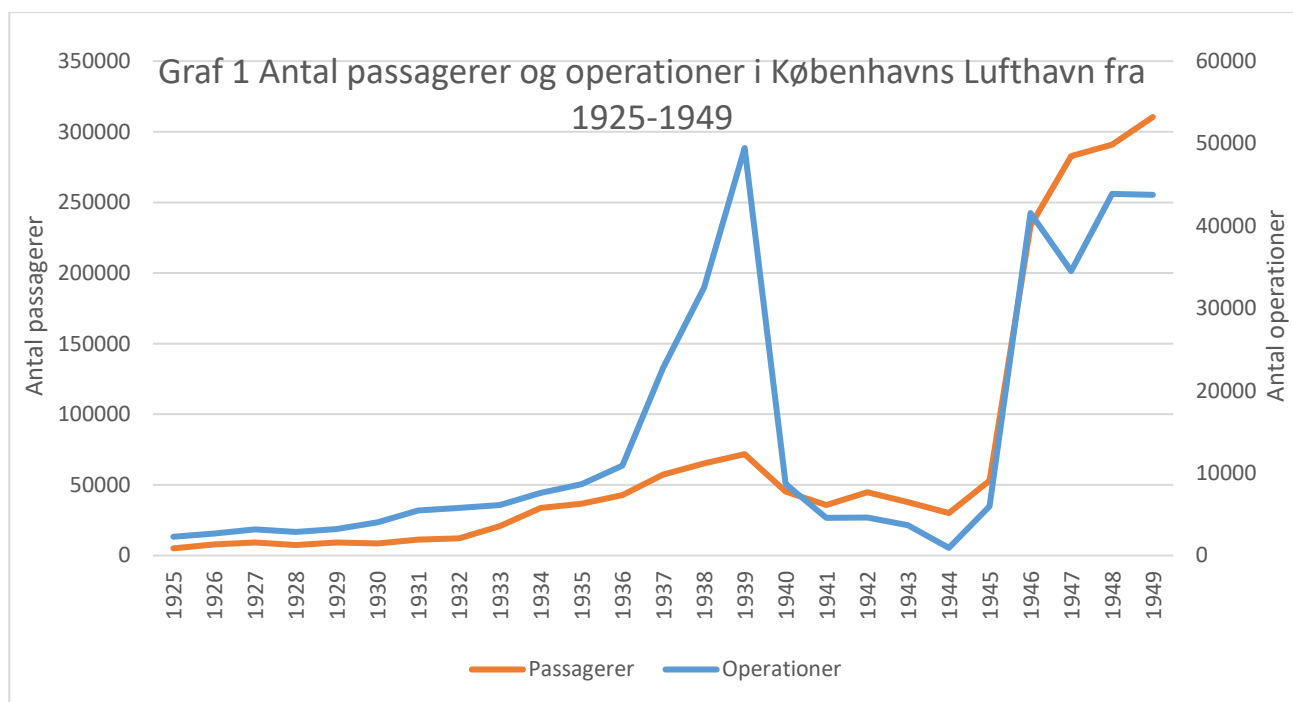
Selvom forfatteren i artiklen udtrykker sig generelt om luftfart og ikke kun om Københavns Lufthavn, underbygge den en opfattelse af, at luftfarten vil gennemgå fremskridt indenfor den nærmeste fremtid. Samtidig er det lidt en eksempel på et modernitetsnarrativ, hvor luftfarten her bliver det ypperste eksempel på transport, og tillægges en helt særlig betydning for fremtiden. Det er selvfølgelig klart, at det ikke er selve lufthavnen som sted og rum, der tillægges sådanne værdier direkte, men synet er udtryk for et bredere syn på luftfart.

⁹¹ Tidsskrift for Ingeniøren og Bygningsvæsen 15/10 1927, 157



6. Den nye lufthavnsterminal i 1936

I perioden efter, at Københavns Lufthavn blev anlagt, skete der en markant stigning i antallet af passagerer og operationer i lufthavnen, se billede 6.1. Billedet viser, at passagerantallet har været relativt konstant fra 1925 frem til 1932, herefter stiger antallet til knap 80.000 passagerer i 1939. Samtidig sker der en markant stigning i antallet af operationer i perioden 1936 og frem. Forud for denne stigning sker der en anlæggelse af lufthavnens 3. hangar i begyndelsen af 1930'erne, hvilket kan være en forklaring på, hvorfor en stigning i antallet af operationer kan ske.⁹²



Billede 6.1 viser antallet af passagerer og operationer i Københavns Lufthavn fra 1925-49. Operationer er antallet af starter og landinger, der bliver gennemført.⁹³ Egen tilvirkning. Grafen er udarbejdet i Excel på baggrund af tal fra Westphall 1975, side 118.

Stigningen i antallet af passagerer medførte, at den daværende passagerterminal, blev anset for at være utilstrækkelig til at kunne håndtere antallet af passagerer. I en skrivelse som Københavns Lufthavnsvæsen sendte til Ministeriet for Offentlige Arbejde d. 5. december 1935, forsøger lufthavnsvæsenet at forklare deres syn på en artikel i Berlingske Tidende, hvor en række udenlandske luftfartsselskaber kritiserer forholdene i København. Baggrunden for denne kritik af lufthavnen var, at der under en international lufttrafikkonference i 1935 var rettet en voldsom kritik af Københavns

⁹² Byggeforum 1939, 171-72

⁹³ Københavns Lufthavn 2019A



Lufthavn, hvor terminalforholdene var skyld i, at lufthavnen ikke kunne overkomme 44 maskiners daglige drift.⁹⁴ Artiklen i Berlingske Tidende indeholdte fire kritikpunkter, hvor det ene kritikpunkt var forholdene i selve terminalen i Københavns Lufthavn kaldet Træslottet. Til den pointe svarer lufthavnsvæsenet følgende:

”Det maa erkendes, at Administrationsbygningen ikke tilfredsstiller de Krav, man med Rimelighed kan stille. Overalt er Rumforholdene for smaa, og Bygningens hele Indretning uhensigtsmæssig; den er opført som en midlertidig Træbygning og kan ofte ikke opvarmes tilstrækkeligt som Følge af Træk, (...). Indstilling om Tilvejebringelsen af en ny Bygning er som bekendt forlængst fremsat, men naar det alligevel forlyder, at der vil forløbe 3 til 5 Aar inden en ny Bygning tidligst kan være opført, er dette saavidt vides Hovedaarsagen til omhandlede Aktion.”⁹⁵

Københavns Lufthavn medgiver særlig i forhold til dette kritikpunkt, at lufthavnens administrationsbygning ikke lever op til kravene, og luftfartsselskabernes kritik bliver i dette kritikpunkt bakket op af Københavns Lufthavnsvæsen. Lufthavnsvæsenet betegner samtidig denne kritik, som hovedårsagen til den skriftlige kritik af lufthavnsforholdene, og indirekte den vigtigste kritik at håndtere. På baggrund af de skriftlige klager over forholdene i lufthavnen valgte daværende Minister for Offentlig Arbejder, Niels Peder Fisker, at udskrive en arkitektkonkurrence om en ny lufthavnsbygning.⁹⁶ Den 1. august 1936 blev vinderen annonceret i fagbladet Arkitekten, hvor vinderen blev Vilhelm Lauritzens bud, der stod færdigbygget d. 11 april 1939.⁹⁷

6.1 Vilhelm Lauritzens terminal.

Vilhelm Lauritzen beskriver selv, at hans bud på den nye terminalbygning skal forsøge at falde ind med den flade omkringliggende natur, og skal derfor have en forholdsvis lav og langstrakt bygning, med et centralt ankomstområde.⁹⁸ Inde i selve bygningen er det mest centrale den store arkitektoniske hal, hvor al passagerkontrol har været samlet i midten af bygningen, se billede 6.2. Samtidig har de fleste kontoer, restauranten og passagerområdet direkte forbindelse til den centrale hal. Netop hallen bliver af dommerkomiteen anset for at være noget helt særlig, og er en af de vigtigste forklaringer på,

⁹⁴ Cortzen 2000, 94

⁹⁵ Trafikministeriet, Udv. 20.3.1936 vedr. Hangar på Kastrup Lufthavn: Materiale (1935-1938) 1, Kilde: Kritik af Kastrup Lufthavn 1935, 1-2

⁹⁶ Cortzen 2000, 94-95

⁹⁷ Efter at Vilhelm Lauritzen vandt denne konkurrence, har det været Lauritzen, og hans tegnestue Vilhelm Lauritzen A/S, der har stået for alle udvidelser og ændringer i Københavns Lufthavn.

⁹⁸ Arkitekten 1936, 165



at Vilhelm Lauritzens projekt vinder.⁹⁹ I dommerkomiteens betænkning over andenpladsen, der gik til Arne Jacobsen og Flemming Lassen, pointeres det netop, at deres projekt ikke har et ligeså *festligt* indtryk, som Lauritzens projekt. Her tænkes der særlig på hallen, og dens indbydende udtryk.¹⁰⁰ I forhold til Lauritzens projekt pointeres det af dommerkomiteen:

”Saavel Bygningens ydre som dens indre Udseende er overordentlig smuk og tiltalende. Særlig fremhæves den store, smut belyste Hal, hvorfra der er god Udsigt over Flyvepladsen. Hallen er derhos i det hele udmærket indrettet, og Placeringen af Samtlige Lokaler, saavel Ekspeditions- som Kontorlokaler er særdeles tilfredsstillende.”¹⁰¹



Billede 6.2 der viser det centrale rum i den nye terminalbygning. Bemærk det bølgede loft i toppen af bygningen.
Kilde: Danmarks Kunstbibliotek

Lauritzens terminal er et eksempel på funktionalisme, og stilretningen var en del af modernisme i perioden fra 1920'erne og frem.¹⁰² Fokus var på, at arkitektur skulle kunne skabes ud fra stringente

⁹⁹ Arkitekten 1936, 167

¹⁰⁰ Arkitekten 1936, 172

¹⁰¹ Arkitekten 1936, 167

¹⁰² Gyldendal 2019B



teknisk-videnskabelige anliggende, og ikke kun æstetiske overvejelser. Derfor er selve den funktion, som bygningen skal understøtte, det centrale, og det blev skabt med strenge linjer. I forhold til Københavns Lufthavn sker det ved rumfordelingen, hvor alle kontorer har direkte forbindelse til hallen, der rumligt fylder meget af den samlede bygning. Lauritzens argumenterer netop for, at hallens betydning i forhold til at skabe sammenhæng mellem de enkelte kontoer og hallen, er helt central.¹⁰³

En anden forklaring på, at Lauritzens projekt vinder er, at der er en mulighed for løbende af kunne udvide bygningen.¹⁰⁴ Det fremgår af både Arne Jacobsens projekt og vinderprojektet af Vilhelm Lauritzen, at der bliver taget hensyn til muligheder for udvidelse, og at det er et krav, der bliver stillet til projektet. I en anden udgave af Arkitekten fra 1940, hvor Vilhelm Lauritzen og Knud Gregersen direktøren for lufthavnsvæsenet, har skrevet en række artikler om den nye lufthavn, pointeres det, at netop hensynet til udvidelsesmuligheder er vigtigt.

”Mere nøgternt kan en væsentlig side af denne betragtning udtrykkes saaden, at et blik paa tallene for lufttraffikkens udvikling i de 10-15 aar, den har eksisteret, hurtigt siger én, at vi er kun ved begyndelsen, og at det derfor ved planlæggelsen af huset var paatrængende nødvendigt at regne med kommende udvidelser, uden at kunde forudses hvor og i hvilken udstrækning de vilde komme.”¹⁰⁵

Her er pointen, at det har været vanskeligt at forudsige, hvordan udviklingen med flytrafik går, og derfor er det klogt at kunne udvide bygningen med tiden. Konkret viser det, at der nogle erfaringer fra de seneste knap 15 år, der er medvirkende til, at den nye terminalbygning skal kunne ændres løbende. Citatet viser dog også en klar forventning til, at lufttrafik i fremtiden vil stige yderligere, og derfor er der også en bestemt forestilling om fremtiden, hvor flytrafikken i Københavns Lufthavn bliver endnu større. Lauritzen forklarer yderligere i artiklen, hvilke tekniske foranstaltninger, der er blevet foretaget for, at der relativt nemt kan ændres på den eksisterende bygning.¹⁰⁶ Her er det ligesom med den forrige terminalbygning et eksempel på, hvordan der tages nogle konkrete valg i samtiden i forhold til bygningens udformning, der stemmer overens med en særlig forestilling om fremtiden.

Den sidste årsag, som dommerkomiteen giver til, at valget er faldet på Lauritzens projekt, er, at der er plads til både en restaurant og et større vinke- og farvelplads i forbindelse med selve projektet.¹⁰⁷ Det fremgår af både billede 6.3, hvor restauranten er placeret, og af billede 6.4,

¹⁰³ Arkitekten 1936, 167

¹⁰⁴ Arkitekten 1936, 167

¹⁰⁵ Arkitekten 1940, 108

¹⁰⁶ Arkitekten 1940, 108-111

¹⁰⁷ Arkitekten 1936, 167



hvor udendørsarealerne er gennemgået. I to årbøger, der bliver udgivet af Københavns Lufthavn i henholdsvis 1938 og 1940, spiller netop restauranten og vinkepladsen en særlig rolle:

”Man lægger Mærke til, at Restauranten er anbragt ved Afgangssiden med en rummelig ”Farvel- og Vinkeplads”. Den Hensyntagen til Publikums Følelser, har hidtil været savnet.”¹⁰⁸

Det argumenteres her for, at det har været en mangel ved den foregående lufthavn, at der ikke er plads til restauration og afskedsplads. Omvendt kan det dog argumenteres for, at der ved en lang række begivenheder før har været afholdt flyvestævner på selve pladsen, og arrangementer i forbindelse med Hammers Restaurant. Det betyder, at selve ideen om, at give plads til andet end fysisk bevægelse ikke er ny, men med Vilhelm Lauritzens terminal sker der dog en rumlig stor udbredelse af netop dette areal, og samtidig får en restaurant og en kiosk en helt central placering i den nye terminalbygning. Det betyder, at det sociale og rekreative element med Lauritzens terminal får en ny placering, og ikke kun bliver henlagt til en restaurant i udkanten af lufthavnsområdet. I den tilsvarende årbog fra 1940, bliver der dedikeret et helt afsnit i bogen under titlen ”Hvad man ser fra Terrassen”.¹⁰⁹ Her bliver fremgår der beskrivelser af, hvilke flytyper der lander i lufthavnen, særlige kendetegn osv. Derfor sker der også i denne analyseperiode, ligesom i den forrige analyseperiode, et forsøg fra Københavns Lufthavn side på at skabe begejstring og airmindedness generelt til befolkningen. Fælles for begge analyseperioder er, at det går lidt imod Urrys idé om, at lufthavnen i en airfield-periode ville være en relativt isoleret område, hvor der ikke var meget sammenhæng med det omkringliggende område.¹¹⁰ Det skyldes, at den rekreative rolle som Københavns Lufthavn har udgjort, har været afhængig af oplandet, og det kan derfor være vanskeligt at forestille sig, at der er tale om et isoleret område. Omvendt argumenterer Urry dog for, at lufthavnens berettigelse var en form for en prestigeprojekt mere end en egentlig bevægelse af mennesker, hvilket den nye terminalbygning fra 1936 i den meget moderne funktionalisme stilart også et eksempel på. Urry argumenterer særligt for, at lufthavnens berettigelse også har været, at den har været et eksempel på det moderne. På den måde stemmer det fint overens med et generelt modernitetsnarrativ, der fremgår af særlig Københavns Lufthavns egne årbøger i perioden omkring Vilhelm Lauritzens terminalbygning.¹¹¹

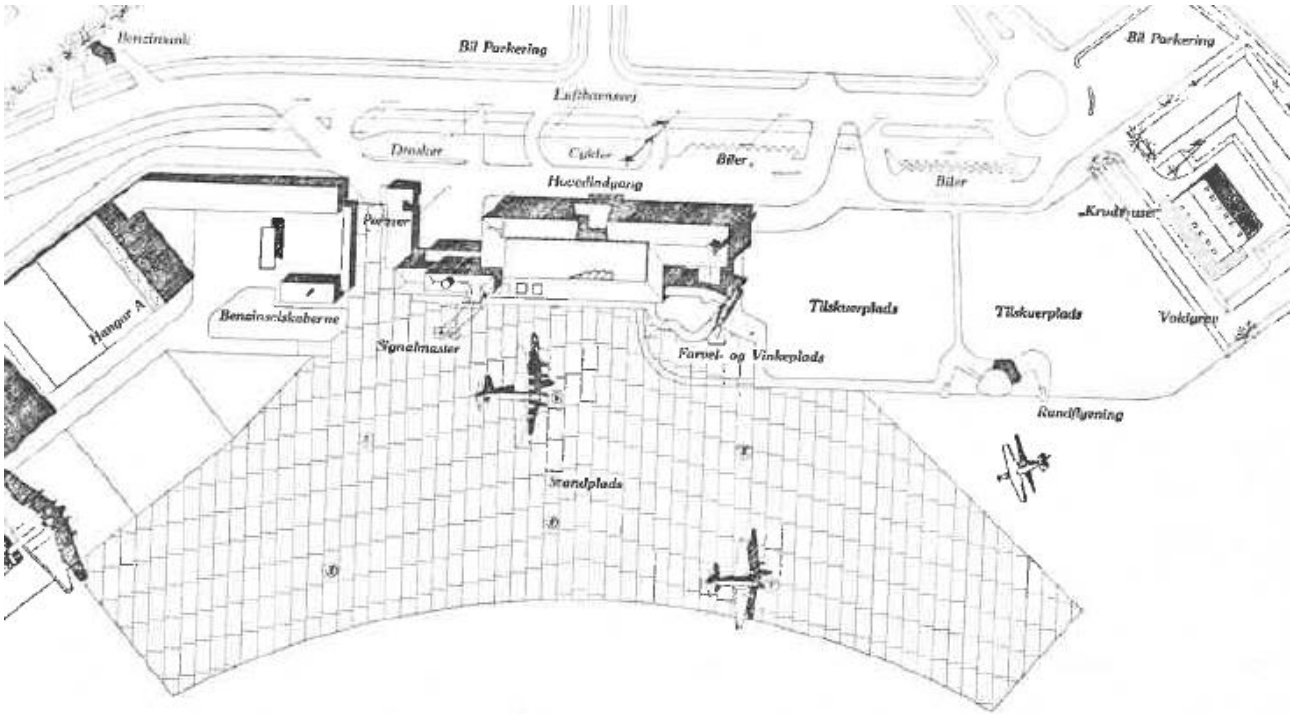
¹⁰⁸ Tårnby Stadsarkiv, diverse bøger: Kilde Københavns Lufthavn 1938, 9

¹⁰⁹ Tårnby Stadsarkiv, diverse bøger: Kilde Københavns Lufthavn 1940, 38

¹¹⁰ Urry 2009, 26

¹¹¹ Se uddybning i afsnittet nedenunder





Billede 6.4 nederst: viser hele området med Lauritzens bygning i midten. Bemærk det store areal, der er udlagt til vinkeplads og Hammers Restaurant yderst til højre. Kilde: Arkitekten 1940 side 166.

6.2 Vilhelm Lauritzens terminal og modernitetsfortælling

I mange af fremstillingerne er der en idé om, at den nye lufthavn og luftfart generelt, er et helt særlig eksempel på det moderne. Det betyder, at de er eksempler på en specifikt modernitetsfortælling.¹¹² Den særlige arkitektur, som Lauritzens terminal repræsenterer, bliver i samtiden hyldet som noget utrolig moderne, og udtryk for den særlige fremskridtstro. I en årbog, der udgives af Københavns Lufthavn i 1938, beskrives bygningen som utrolig moderne, og samtidig at bygningen er præget af en utrolig modernitet.¹¹³ I årbogen argumenteres der både for en lang række tekniske foranstaltninger, og for den arkitektoniske udformning af bygningen, som noget utrolig moderne. De samme pointer fremgår af årbogen fra 1940, men troen på, at Københavns Lufthavn og lufttrafik er noget helt særligt, fremgår af nedenstående citat:

”Luftfartens Eventyr behøves ikke en H. C. Andersen som Fortæller. Det kan berettes i tørre Tal, i Tons, Kilometre og Passagerer, Tal, der taler til Fantasien paa samme Maade som Eventyret. Det kan begynde med ”Der var en Gang-” og ende med Heltens absolute Triumf, Mennesket Erobring af Lufthavet som Tumbleplads. Og saa er Eventyret ogsaa forbi. Der er i Dag Intetsomhelst eventyrligt ved Trafikflyvningen. Den er en solid Faktor i Samfundets Trafiksystem, en helt naturlig Vej i Tilfælde, hvor andre Trafikmidler ikke slaar til overfor Kravene om Hurtighed og Tidsbesparelse.”¹¹⁴

Luftfartens eventyr bliver her beskrevet som en fortælling, der allerede er nået sit foreløbige klimaks: ”Heltens absolute Triumf, Menneskets Erobring af Lufthavet som Tumbleplads”. Da denne triumf allerede er indtruffet, medfører det, at luftfartens eventyr foreløbig er forbi. Forklaringen herpå er ifølge Københavns Lufthavn, at luftfarten er en vigtig del af samfundets trafiksystem, og at det samtidig har nogle helt særlige karaktertræk som hurtighed og tidsbesparelse. Citatet viser samtidig nogle klare forventninger om, at luftfart i fremtiden vil spille en endnu større rolle, hvilket er en helt naturlig udvikling. Her er der tale om en lidt anden form for specifik narrativ end i den forrige periode,

¹¹² Begrebet modernitet er et begreb, der er genstand for en del diskussion. Se blandt andet Niels Brimnes og Casper Andersen (2016), der forsøger i en artikel at sammenfatte forståelser af, hvordan og hvorfor historikere, sociologer og antropologer søger at forstå modernitet. De argumenterer for, at der kan være en misforstået opfattelse blandt historikere for, at alt bliver gjort til det moderne og et begrebet modernitet bliver misforstået. I en lang række forskellige historiske værker bliver modernitet og moderne det samme som fremskridt og begrebet har derfor en helt særlig rolle i forhold til den teknologiske udvikling. Brimnes og Andersen konkluderer dog, at løsningen er, at søge efter modernitet som en aktørkategori, det vil sige at det væsentlige bliver at se, hvordan det moderne manifesterer sig i konkrete ændringer af rummet. Forståelsen af modernitet er derfor ikke kun en deskriptiv kategori, men det forudsætter nogle fysiske og rumlige ændringer.

¹¹³ Tårnby Stadsarkiv, diverse bøger: Kilde Københavns Lufthavn 1938, 9

¹¹⁴ Tårnby Stadsarkiv, diverse bøger: Kilde Københavns Lufthavn 1940, 9



da troen på fremtiden virker endnu stærkere, og samtidig er det en form for modernitetsnarrativ. Modernitetsfortællingen bliver en forståelse af, at luftfart i fremtiden vil være endnu større. En sådan udvikling af luftfartens betydning virker også til at være uundgåelig, hvilket gør Københavns Lufthavn endnu mere relevant, da den bliver det rum, dele af denne modernitet vil manifestere sig. Dorthe Gert Simonsen argumenterer for, at der generelt i perioden frem mod 2. Verdenskrig har eksisteret en *hastighedsfascination*, hvor den teknologiske udvikling har medført en helt andet bevidsthed blandt mennesker om forholdet mellem tid og afstand.¹¹⁵ Opfattelsen har generelt været, at på grund af hastighed blev forholdet mellem tid og afstand relativt mindre; og hastighed var udtryk for den teknologiske udvikling. Derfor bliver den teknologiske udvikling, udover at være et eksempel på en afstandsreducerende teknologi, den centrale faktor der påvirker forholdet mellem tid og rum.¹¹⁶ Simonsen mener derfor, at forståelsen i samtiden er, at den teknologiske udvikling medfører fremskridt, og derfor er eksempelvis lufthavne eksempler på fremskridt. Modernitetsfortællingens fokus på, at luftfart er fremtiden, underbygger derfor også en generel tro på, at den teknologiske udvikling er fremskridt. I citatet på foregående siden bliver der konkret spillet på nogle fortællermæssige greb, med referencer til både eventyret, indledningen som ”der var engang” og heltens triumf, hvilket sker samtidig med, at der argumenteres for, at eventyret er forbi. Eventyret kan her virke som en konnotation for noget fiktivt, og derfor er der også et behov for at gøre op med historien om luftfart som et eventyr, fordi det nu ifølge citatet har sig berettigelse på grund af statistisk data og ikke kun *romantiske* forestillinger.

Et andet narrativ, der også spiller en afgørende rolle i forhold til denne periode er, at Københavns Lufthavn har en helt særlig placering i forhold til Europa. Det minder lidt om det specifikke narrativ som både Gregersens beretning og DDLs driftsregnskab fra 1925, om at Københavns Lufthavn har en særlig placering i forhold til at være Nordeuropas lufthavnscentrum.¹¹⁷ I den tekniske forenings tidsskrift er der følgende beskrivelse af Københavns Lufthavn:

”Københavns Lufthavn ikke alene er en Gennemgangsstation for transkontinentale Ruter, men ogsaa Endestation for saadanne, og som Følge deraf vil der altid være Omladning af Gods og Passagerer fra den ene Maskine til den anden, foruden

¹¹⁵ Simonsen, 2005 A, 5-8

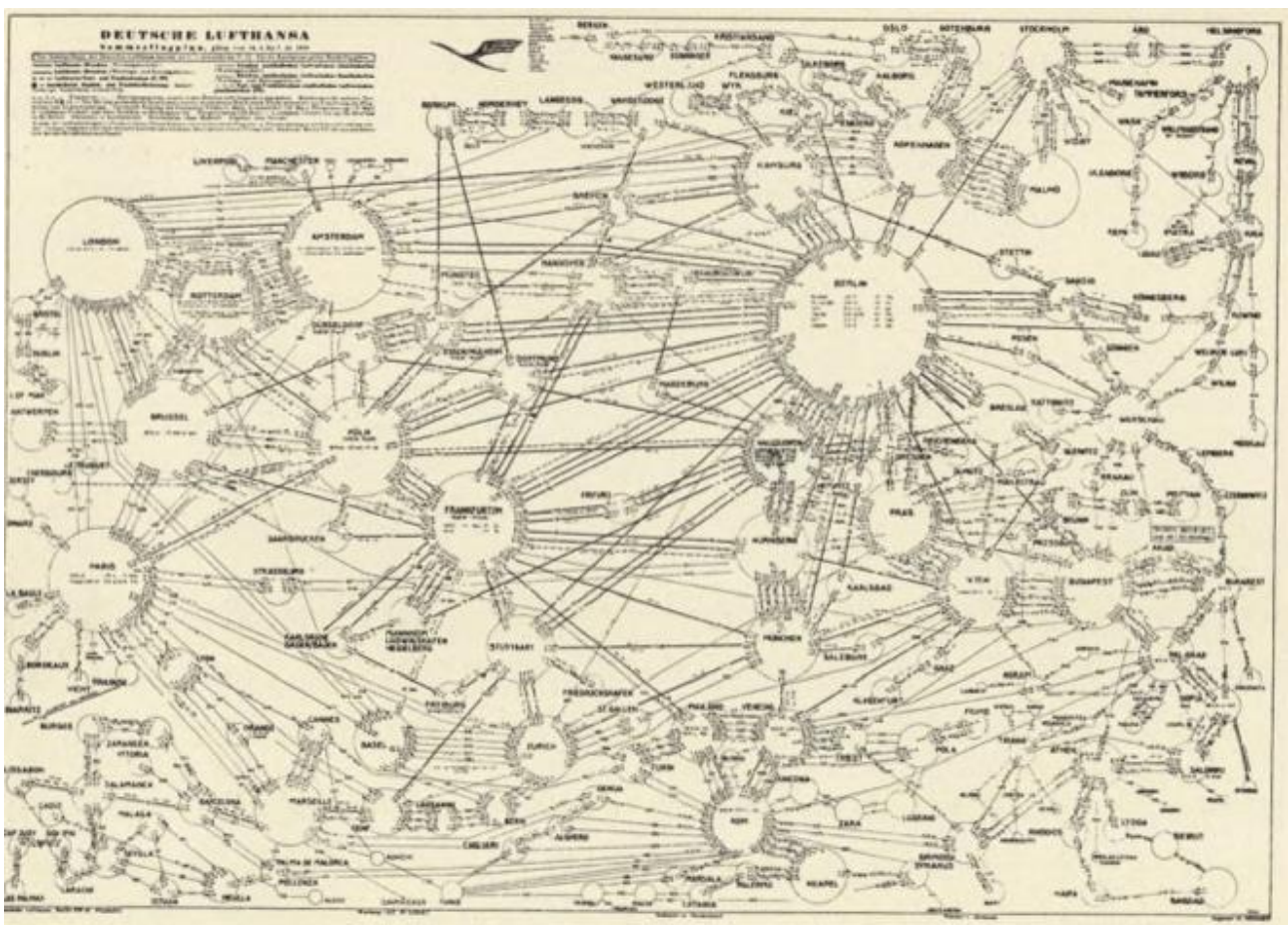
¹¹⁶ Simonsen 2005 A, 11-13

¹¹⁷ Se side 28 for yderligere forklaring.



Ekspedition af Passagerer og Gods for ind- og udgaaende Maskiner, der har Station i Kastrup.”¹¹⁸

Det fremgår at dette citat, hvordan Københavns Lufthavn også har utrolig mange ruter, der ender i København, og samtidig har en del transkontinentale ruter. Samtidig bliver rutekortet for Deutsche Lufthansa vedlagt, der skal underbygge, hvor vigtig en lufthavn København er for det tyske luftfartsselskab, se billede 6.5. Af begge årbøgerne, som Københavns Lufthavn udgiver i henholdsvis 1938 og 1940 fremgår tilsvarende kort, der skal vise lufthavnsens sammenhæng med resten af Europa.¹¹⁹ Det centrale med disse kort, der viser rutenettet for luftfart er, at de udgør et vigtigt element i forhold til overordnede narrativ om, at København har en særlig placering; måske den bedste placering i Europa. Samtidig er kortene eksempler på en relativ rumforståelse, hvor lufthavnen bliver sat sammen med et sammenhængende lufthavnsnet. Derfor spiller narrativet om placeringen af Københavns Lufthavn en særlig rolle også for denne periode i lufthavnsens historie.



¹¹⁸ Den tekniske forenings Tidsskrift 31/12 1939, 125

¹¹⁹ Tårnby Stadsarkiv, diverse bøger: Kilde Københavns Lufthavn 1938 12-13 og Kilde Københavns Lufthavn 1940, 18-19



Billede 6.5. Viser Deutsche Lufthansas rutekort over forskellige steder i Europa. Den største runde ring er Berlin, og lodret herover finder man København, der er markeret med centrale ruter til hele Skandinavien, Berlin, Hamborg, Amsterdam og London. Kilde: Den tekniske forenings tidsskrift 31/12 1939, 126.



7. Dannelsen af SAS og den nye lufthavnsbygning fra 1960

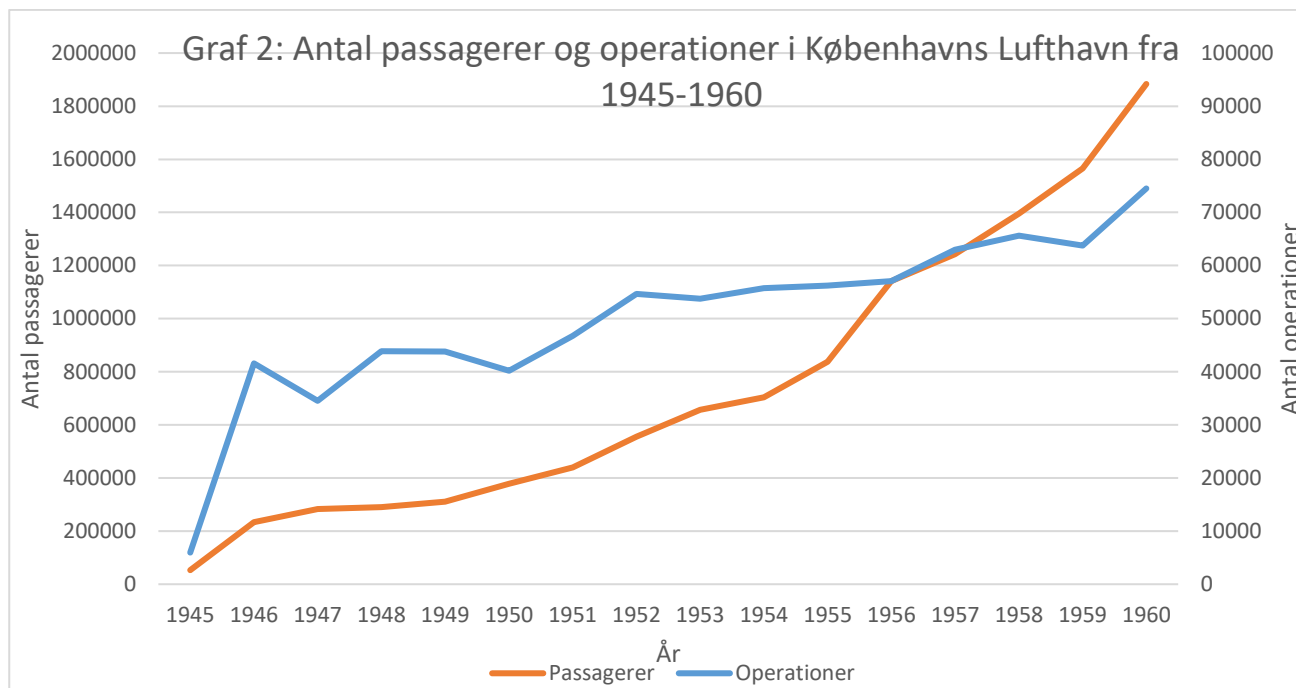
Denne periode er karakteriseret ved to store begivenheder, henholdsvis grundlæggelsen af SAS i 1946 og den nye lufthavnsterminal, der blev indviet d. 30 april 1960.¹²⁰ Dette analyseafsnit vil først se på dannelsen af SAS, da luftfartsselskabets betydning for Københavns Lufthavn i perioden bagefter bliver væsentlig. Herefter vil der være et afsnit, der omhandler den nye terminal fra 1960, der ligeledes er tegnet af Vilhelm Lauritzen. Samtidig vil afsnittet inkludere pointer om, hvilke forventninger man har haft til fremtiden.

Det fremgår af billede 7.1, hvordan passager og operationsantallet har fordelt sig i Københavns Lufthavn fra 1946 og til 1974. Grafen viser med al tydelighed, at der sker en markant stigning i antallet af passagerer, der i 1946 ligger på årligt omkring 250.000 passagerer til at ramme cirka 2.000.000 passagerer ved udgangen af perioden i 1960. Samtidig er det værd at bemærke, at denne stigning sker samtidig med, at antallet af operationer ikke stiger ligeså markant. En vigtig forklaring hertil er, at flyteknologien, jetmotorer og andet, medfører at antallet af passagerer pr. operation kan stige fra 5,6 passagerer pr. operation i 1946 til 25,5 passagerer pr. operation i 1960. Denne perioden fra efter 2. Verdenskrig og frem til den nye terminal fra 1960, var en vigtig periode for Københavns Lufthavn, der eksempelvis ved udgangen af 1946 var Europas tredje største målt på passagerantal.¹²¹

¹²⁰ Westphall 1975, 45 og 80

¹²¹ Cortzen 2000, 119





Billede 7.1 viser antal passagerer og operationer i Københavns Lufthavn i perioden 1946-60. Egen tilvirkning. Grafen er udarbejdet i Excel på baggrund af data fra Westphall 1975, s. 150.

7.1 SAS og Københavns Lufthavn

SAS blev dannet som et konsortiet af 2/7 dele Det Danske Luftfartselskab (DDL), 2/7 dele Det Norske Luftfartselskab (DNL) og 3/7 dele Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) d. 31. juli 1946.¹²² Jan Cortzen argumenterer for, at årsagen til dannelsen af SAS var, oprettelsen af et konsortium, der kunne drive luftfarten mellem Norden og USA.¹²³ Her spillede Københavns Lufthavn en afgørende rolle, da den blev hovedlufthavnen for SAS's internationale flyvningen. Cortzens argument er her i tråd med, det foregående specifikke narrativ, der har omhandlet, at Københavns Lufthavn har haft og har en ideel geografisk placering i forhold til resten af Europa. Nogle måneder efter SAS var blevet dannet, blev der d. 17 september 1946 indviet den første flyvning mellem København og New York, og der blev herefter oprettet en ugentlig afgang fra København til New York. Cortzen argumenterer for, at selve flyruten var der meget prestige forbundet med, og billetpriserne medførte, at det var relativt få, der havde mulighed for at foretage denne flyvning.¹²⁴ I løbet af 1954'erne havde SAS forsøgt sig med at foretage flyvninger over Nordpolen til USA's vestkyst med mellemlandinger i Grønland. D. 15. november 1954 åbnede denne rute mellem København og Los Angeles officielt med

¹²² Povl Westphall: "En Pionér fylder 50", 1968, 64

¹²³ Cortzen 2000, 116.

¹²⁴ Cortzen 2000, 126



et stort arrangement i Københavns Lufthavn; ombord på jomfruflyvningen var Norges, Sveriges og Danmarks statsministre.¹²⁵ Fra en talerstol formet som en isbjerg, der skulle lede tankerne hen på Grønland og Ishavet, blev der gennemført en særlig åbningsceremoni, se billede 7.2. Den daværende borgmester i Los Angeles, Norris Poulsson, plantede et skilt i Københavns Lufthavn med teksten "Los Angeles city limit", der skulle symboliserer at Los Angeles' bygrænse nu var udvidet på grund af polarruten.¹²⁶



Billede 7.2 viser talestollen da polarflyvningen blev indviet i november 1954. Kilde: Cortzen 2000 side 130.

Hermed blev der indviet, hvad man i reklamer betegnede som: "*The first new commercial route in a thousand years*", der skal her forstås med en reference til vikingerne, der for 1000 år siden "indviede" søvejen til USA, og SAS startede nu en ny forbindelse i form af luftvejen.¹²⁷ Det viser, hvordan SAS

¹²⁵ Cortzen 2000, 127

¹²⁶ Westphall 1968, 78

¹²⁷ Cortzen 2000, 127



forsøger at spille på dets historiske ophav og særlig vikingernes historie, i forhold til det reklamemæssige og brande sig selv. Valget af vikingerne som det særlige historiske skal nok ses i lyset af, at det har været noget som man kendte i store dele af verden. Samtidig kan det underbygge et fælles historisk udgangspunkt for det samlede Skandinavien, og måske være med til at skabe en ny skandinavisk historie med SAS som omdrejningspunkt. Søren Hein Rasmussen mener, at diskussionen om et fælles Skandinavien var et særligt form for fællesskab, der var en bred accept af i befolkningen, både på grund et sprogligt fællesskab og en særlig fælles demokratisk opfattelse i perioden efter 2. Verdenskrig.¹²⁸ På den måde kan dannelsen af SAS ses som et led i en bredere diskussion om, et særlig nordisk fællesskab, og valget af vikingen er derfor en figur, der skal underbygge en fælles nordisk historie. Rasmussen argumenterer konkret for, at diskussionen særligt kom til udtryk i en diskussion om, hvorvidt Danmark skulle tilslutte sig Nato eller en fælles nordisk/skandinavisk alliance.¹²⁹

Polarruterne blev overvejende en central del af SAS's virksomhed i løbet af 1950'erne, og markerede et nybrud i forhold til andre luftfartsselskaber. Ruterne blev samtidig løbende udvidet til at inkludere flyvning over Alaska og videre til Japan. Markedsføringsmæssigt blev der trykt reklamer med sloganet: *"Over the Pole – fly the new short-cut between two worlds – SAS - Global airline"*.¹³⁰ En klar reference til, at SAS var det nye globale flyselskab, der binder verden sammen. Polarflyvningerne medførte, at Københavns Lufthavn både af ifølge Povl Westphall og Jan Cortzen fik betegnelsen "Stjernernes by", fordi et stort antal af Hollywoodstjernerne valgte at flyve direkte mellem København og Los Angeles.¹³¹ SAS tilbød også, at man kunne blive fløjet gratis mellem København og en anden europæisk storby, hvis man havde taget en polarflyvning med SAS.

Det særlige forhold mellem SAS og Københavns lufthavn blev også underbygget af SAS selv. Det fremgår af et jubilæumsskift for Københavns Lufthavns 40 års jubilæum, at SAS's direktør argumenterer for den særlige betydning som SAS har for Københavns Lufthavn:

"Man tør måske næsten at sige, at uden København Lufthavn havde Scandinavian Airlines System – ikke kunnet udvikle sig til et førerende og verdensomspændende luftfartselskab – og uden SAS havde Københavns Lufthavn ikke haft sin nuværende position som trafik-center".¹³²

¹²⁸ Rasmussen 2002, 366

¹²⁹ Rasmussen, Søren Hein: "Efterkrigstiden 1945-73" Aarhus Universitetsforlag 2002, 365-68

¹³⁰ Cortzen 2000, 128

¹³¹ Cortzen 2000, 131

¹³² Tårnby Stadsarkiv. Kilde: København Lufthavn fylder 40 år. SAS i Kastrup, 1.



Udover dette særlige forhold mellem SAS og lufthavnen, pointeres det ligeledes, hvordan Københavns Lufthavn har en særlig placering, også i forhold til polarruterne.¹³³ Omvendt argumenteres der også for i artiklen, at lufthavnen er det mest sårbare punkt på SAS's rutenet. Derfor skal man fra dansk side fortsat forsøge at udvikle lufthavnen for på den måde at støtte SAS. Det er klart, at SAS har en særlig hensigt med at skrive sådan, hvilket er et forsøg på at få Ministeriet for Offentlige Arbejder til fortsat at udbygge København Lufthavn. Derfor forsøger SAS også at skabe et særligt narrativ mellem Københavns Lufthavn og SAS fælles udviklingsmuligheder. Samtidig er de erfaringer, SAS's direktøren tydeligvis har, at denne fælles fortid har været med til at skabe udvikling for begge parter i fortiden. Fremtidsudsigten bliver naturligt nok, at hvis ikke dette fortsat styrkes vil både SAS og Københavns Lufthavn ikke have samme muligheder i fremtiden.¹³⁴

Sammenhængen mellem SAS og Københavns Lufthavn er dog også noget, der bliver pointeret af diverse artikler i Ingeniøren i 1950'erne. Eksempelvis i Ingeniøren d. 8. december 1956, argumenteres der for, at udover placeringen og havneledelsens fremsynethed, er SAS's indsats særligt i forhold til polarruterne en vigtig årsag til, at lufthavnen har en særlig stilling i forhold til resten af Europa.¹³⁵ Samme forklaring gives ligeledes i Ingeniøren fra d. 10. januar 1952, hvor SAS ligeledes bliver tilskrevet et stor del af æren for Københavns Lufthavns nuværende størrelse.¹³⁶ Det viser altså, at fagpersoner som aktørgruppe ligeledes argumenterer for, at SAS er en væsentlig forklaring på lufthavnens størrelse. Den eneste måde at bibeholde denne rolle er ved fortsat at udvide lufthavnen. Der bliver derfor skabt en særlig sammenhæng mellem udvikling af luftfart, og fortsat forøgelse af lufthavnen. Den voldsomme udvikling af SAS i løbet af 1950'erne er samtidig en af forklaringerne på, at ministeriet for Offentlige arbejdere vælger at bygge endnu en ny terminalbygning i 1960.

7.2 Københavns Lufthavnsterminal for 1960

Den daværende Minister for Offentlige Arbejder Kai Lindberg forklarer i en udgave af Tidsskrift for Ingeniør- og Bygningsvæsen fra d. 25. maj 1958, hvordan Folketinget har afsat 170 mio. til anlæggelsen af en ny terminal i Københavns Lufthavn. Lindberg udtaler følgende:

”Den høje placering i første række blandt europæiske lufthavne, som Kastrup Lufthavn har nået, havde vist, at der var grundlag for en drift af en storlufthavn i Danmark, og der var intet, som kunne give anledning til at tro, at dette i fremtiden ville blive

¹³³ Tårnby Stadsarkiv. Kilde: København Lufthavn fylder 40 år. SAS i Kastrup, 1.

¹³⁴ Tårnby Stadsarkiv. Kilde: København Lufthavn fylder 40 år. SAS i Kastrup, 1.

¹³⁵ Ingeniøren 8/12 1956, 1

¹³⁶ Ingeniøren 10/1 1952, 10



anderledes, og at Kastrup ikke skulle få forøget trafik i mindst samme omfang, som den over hele verden stedfindende vældige stigning i lufttrafikken betinger. (...) Endvidere er det en forudsætning, at de nuværende lufthavnsbygninger, der allerede ikke er ganske tilstrækkelige til ekspedition af trafikken i dag, afløses af nye tidssvarende bygninger med en rummelighed, der kan dække behovet en lang række år i fremtiden.”¹³⁷

Lindberg har en opfattelse af, at erfaringerne har vidst, at der har været grundlag for en storlufthavn i Danmark. Lindbergs argumenterer her med udgangspunkt i, at den historiske udvikling af luftfart i Danmark, har betinget, at der har været behov for en lufthavn. Fremtidsudsigten bliver her en naturlig forlængelse af fortiden, at der har været et behov i fortiden, forventes det ligeledes, at dette behov vil være der i fremtiden. Der bliver derfor præsenteret en særlig logik om, at lufthavnen i samtiden har en særlig rolle, på grund den fortidige udvikling, og den eneste måde fortsat at have denne rolle i fremtiden er, ved at understøtte udbygningen af lufthavnen. Yderligere pointeres det i artiklen, at SAS har haft en særlig rolle i denne udvikling, og den eneste måde at understøtte SAS's fortsatte virksomhed er at udbygge lufthavnen. Ministeren skaber derfor lidt den samme fortælling som SAS og Ingeniøren også gør, at SAS har et helt enestående rolle for den nuværende lufthavns opfang.¹³⁸

Den nye terminalbygning, der blev indviet d. 30 april 1960, blev markeret med en stor indvielsesfest, hvor Frederik d. 9. blandt andet deltog.¹³⁹ Der var samtidig blevet opsat 50 forskellige nationers flag i området foran lufthavnen, der skulle underbygge denne særlige internationale relation, som Københavns Lufthavn gerne ville vise de havde. Den nye terminal afløste den gamle terminal fra 1939, og det samlede areal af lufthavnen steg fra 350 kvadratmeter til 10.000 kvadratmeter.¹⁴⁰ Det er en rumlig størrelse, der er omkring 30 gange større end den gamle terminal fra Vilhelm Lauritzen.¹⁴¹ En af de nye ting ved denne lufthavn var fingersystemet med finger A og B, se billede 7.3 og 7.4.¹⁴² Idéen med det system er, at man har en central terminal, kaldet lufthavnsgård på billedet, hvor der er butikker, restauranter, butikker osv., og her nogle gangsystemer, hvor flyene ligger til. På den måde sikres der let adgang til flyene, og samtidig blev det muligt at have 24 fly i transit placeret foran lufthavnsgården. Samtidig bliver størrelsen på butiksområderne, restauranter, barer osv. udvidet

¹³⁷ Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 25 maj 1958, 193

¹³⁸ Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 25 maj 1958, 193

¹³⁹ Westphall 1975, 80-81

¹⁴⁰ I modsætning til den forrige terminalbygning fra 1936 har det ikke fremgået af kildematerialet, hvilken rolle den særlige arkitektur har spillet. Derfor indgår det kun delvist i analysen af lufthavnsrummet.

¹⁴¹ Ingeniøren 1 september 1960, 494

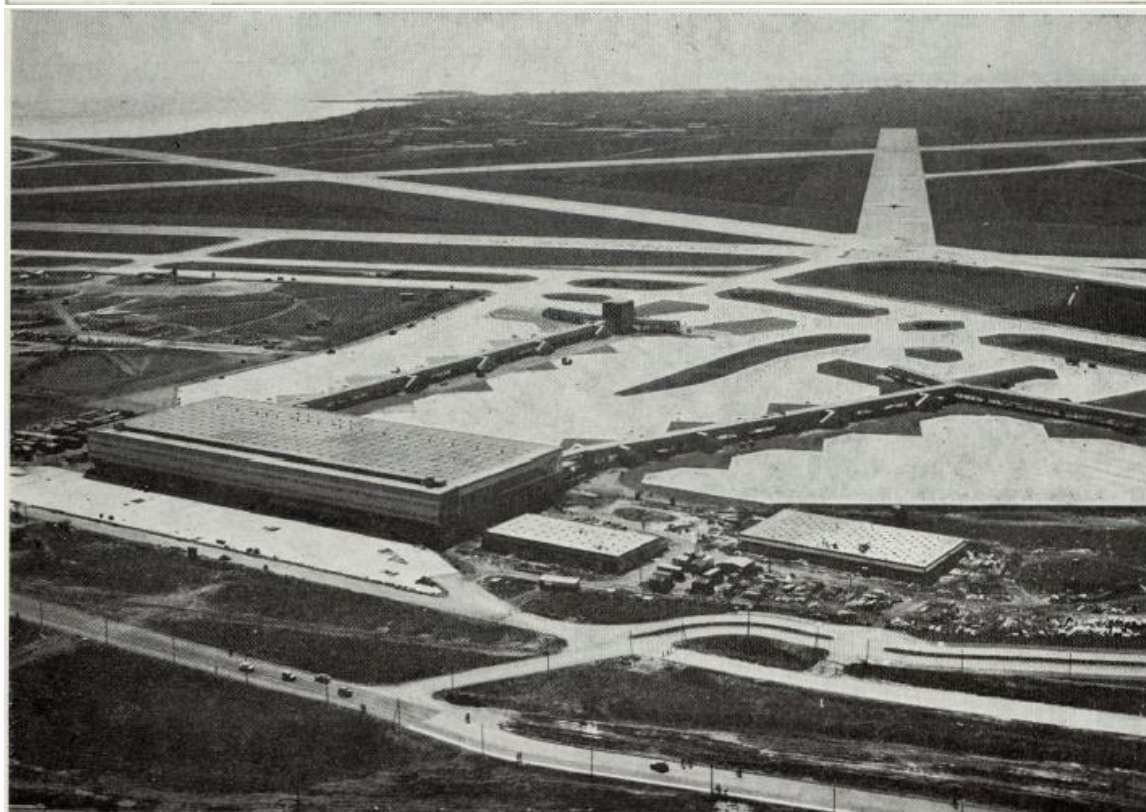
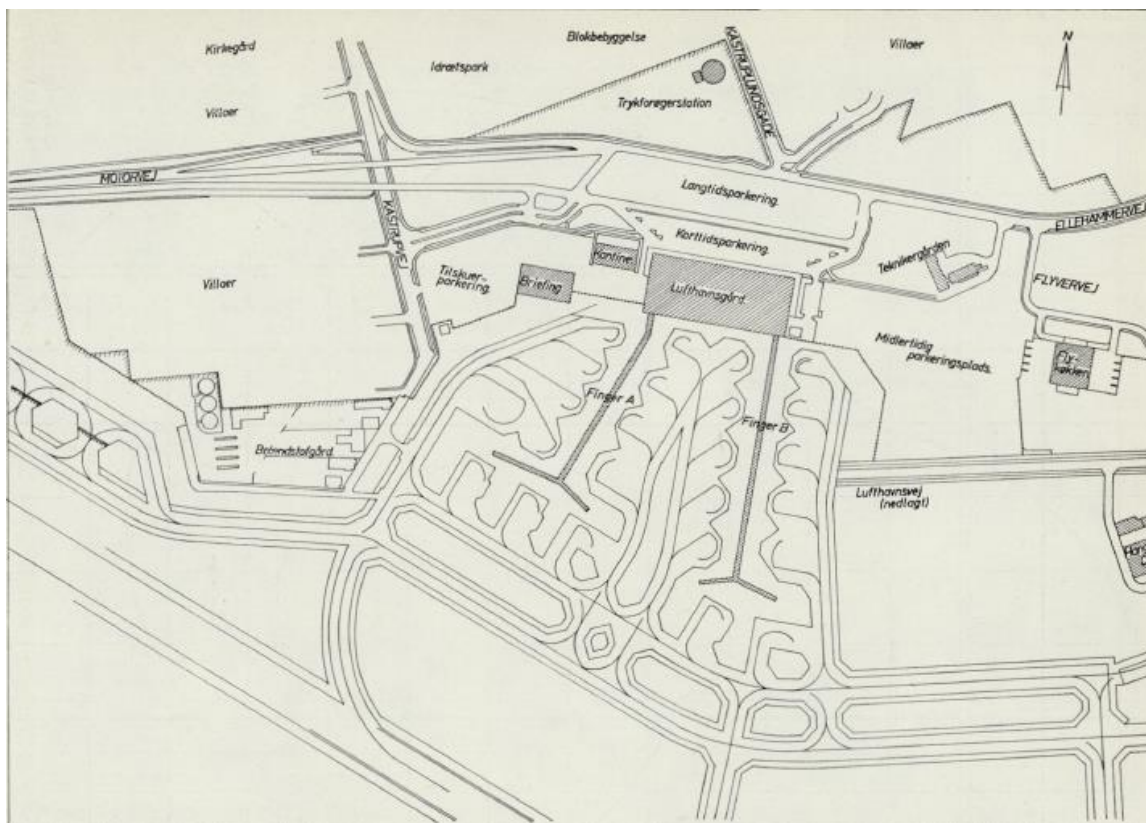
¹⁴² Fingersystemet eksisterer stadig som opbygning i Københavns Lufthavn. Det er også system, der eksisterer i mange større lufthavne i verden i dag.



størrelsesmæssigt.¹⁴³ Det underbygge en tydelige ændring af rumforståelse, hvor det relationelle, og herved det sociale, begynder at få en endnu større plads i den nye lufthavn.

¹⁴³ Ingeniøren 1 september 1960, 506



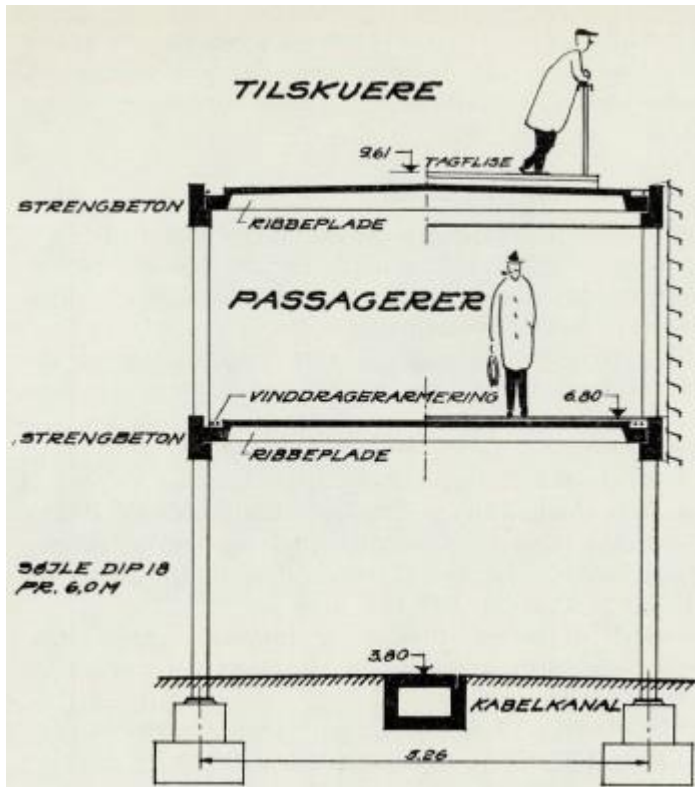


Billede 7.3 øverst er en skitsetegning over lufthavnens nye areal med udvidelsen fra 1960. Kilde: Stammer fra Ingeniøren 1 september 1960 s. 499.

Billede 7.4 nederst er et luftfoto, der er taget udmiddelbart efter indvielsen af den nye terminal fra 1960. Kilde: stammer fra Ingeniøren 1 september 1960 s. 504.



Det fremgår ligeledes af billede 7.5, hvordan hver finger, har opdeling i et tilskuerareal på toppen af det flade tag, og et passagerområde inde i selve fingeren. Det er endnu en måde at give det offentlige både publikum eller folk, der skal tage imod passagerer mulighed for at komme helt tæt på flyverne.



Billede 7.5. viser forholdet mellem tilskuer og passagerområdet i fingersystemet.

Kilde: Ingeniøren 1 september 1960, 513

Ingeniøren, hvordan der bliver anlagt restauranter der henvender sig primært til publikum, da det er placeret før check-in området.¹⁴⁵ Samtidig er der ligeledes et restaurantområde, der kun er forbeholdt passagerer med flyverne, hvilket er en ændring af, hvordan lufthavnen fra 1939 var opbygget. Her var alle restauranter og butikker placeret inden passageren checkede ind, og man gik stort set direkte fra check-in ombord på maskinen.¹⁴⁶ Nu bliver området efter check-in massivt udvidet, hvilket højst sandsynligt hænger sammen med, at der er mere trafik i lufthavnen, og der er derfor behov for, at folk checker ind i bedre tid.

Det viser i høj grad, hvor bevidste Københavns Lufthavnsvæsen var om, at inddrage tilskuer og publikum bredt i forhold til lufthavnen. Det er samtidig i højere grad end tidligere en endnu større materialisering af denne form for publikumsinddragelse, end det græsområde, der i 1939 var blevet indrettet til tilskuer. En forklaring på det, kan ligge i tråd med Peter Adeys argument om, at Lufthavnsvæsenet forsøger at begejstre folk og skabe airmindedness i den brede befolkning.¹⁴⁴ En anden forklaring kunne være, at lufthavnsvæsenet delvis selv havde været med til at skabe en opmærksomhed, om mulighed for at se på flyvning som publikum, gennem afholdelse af diverse flyvestævne. Det fremgår ligeledes af

¹⁴⁴ Adey 2006, 345-46

¹⁴⁵ Ingeniøren 1 september 1960, 505

¹⁴⁶ Arkitekten 1940, 109.



En anden forklaring på, at lufthavnen skal udbygges har været, at den moderne jetflyver begynder at komme frem i løbet af 1950'erne, og SAS ønskede at indkøbe den nye flytype.¹⁴⁷ Start- og landingpladsen fra 1939 var oprindeligt en græsplæne, men det havde tyskerne under 2. Verdenskrig udbygget og anlagt en betonbane, der gjorde det nemmere at lande og lette i Københavns Lufthavn. Med jetflyverens indtog anså man også den gamle beton landingsbane for utilstrækkelig, og derfor var en del af fornyelsen af lufthavnen også at udbygge banesystemet i selve lufthavnen. Ud af de 167 millioner, der blev brugt på den nye lufthavn var det kun 72 af dem, der blev brugt på selve terminalbygningen.¹⁴⁸ Det resterende del af beløbet blev brugt på tekniske og vejrmæssige forbedringer af håndteringen af det større mængde af flyvere. En forklaring herpå kan være, at man i løbet af 1950'erne havde oplevet en markant stigning i antallet af flyvere, og man derfor bliver nødt til at kunne håndtere en langt større mængde af fly placeret i diverse transitområder.

Urry argumenterer for, at når der sker en stigning i antallet af fly bliver det en nødvendighed at lufthavnen fokuserer på en bedre integration mellem forskellige transportsystemer, hvilket betegnes som det lufthavnsstadie, der hedder transporthub.¹⁴⁹ Det centrale er, at fokus i lufthavnen skifter fra et prestigeprojekt til i stedet at være en integreret del af et sammenhængende transportsystem. Det fremgår af blandt andet af analysen, hvordan diverse aktører argumenterer for, at erfaringerne har vidst, at der var behov for en storlufthavn i København.¹⁵⁰ Det medfører, at fokus skifter til i højere grad, at omhandle effektiv håndtering af passagerer, for på den måde at kunne effektivisere dette system. Et sådan skifte vil Marc Augé betegne som et ikke sted, fordi steder det vil være udtryk for transit points, der er steder, der ikke skaber mulighed for social interaktion. Augé argumenterer dog for, at ikke-steder ikke eksisterer i deres reneste form, og det derfor ikke er muligt at forstille sig et sted, der er fuldstændig afskåret fra social interaktion.¹⁵¹ Augé mener, at disse transitpoint er det nærmeste man kan komme på et ikke-sted. Grunden er, at selvom der sker en interaktion, er *kvaliteten* af det sociale begrænset indenfor det pågældende rum. I forhold til Københavns Lufthavn viser fokus på passager- og publikumsområdet, at fokus ikke kun har været på en effektivisering af transportsystemet. Samtidig er der en del steder restauranter, cafeer, butikker osv. der inviteret til social interaktion, herunder også publikumsfaciliteterne som billede 7.5 viser.

¹⁴⁷ Tidsskrift for Ingeniør og bygningsvæsen 25 maj 1958, 197

¹⁴⁸ Tidsskrift for Ingeniør og bygningsvæsen 25 maj 1958, 198

¹⁴⁹ Urry 2009, 27

¹⁵⁰ Blandt andet: Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 25 maj 1958, 193

¹⁵¹ Augé 2008, 79



8. Saltholmprojektet og en ny storlufthavn ved København

Allerede inden den nye terminal i Københavns Lufthavn fra 1960 blev indviet var der diskussioner om, hvorvidt løsningen på fremtidens lufthavnsproblematik i stedet var at anlægge en lufthavn på Saltholm, der er en lavtliggende ø, som ligger i Øresund øst for Amager. Det fremgår blandt andet af Ingeniøren d. 8. december 1956, at det er utænkeligt at forestille sig en fremtid, hvor Københavns Lufthavns udvidelse i 1960 vil kunne håndtere fremtidens luftfart:

”Det vil dog sikkert være forkert at regne med, at Kastrup med sine stærkt begrænsede udvidelsesmuligheder, udover det nu planlagte projekt, for tid og evighed vil være i stand til alene at klare fremtidens lufttrafik. (...) Der kan på baggrund heraf være særdeles god mening i nærmere at overveje det forslag, der lejlighedsvis har været fremsat, om at reservere Saltholm for anlæg af en til supplerende af Kastrups hovedbane ny start- og landingsbane i sydvest-nordøstlig retning, egnet for jetmaskiner.”¹⁵²

Forfatteren her argumenterer for, at situationen i Københavns Lufthavn er stærkt begrænset i forhold til at kunne håndtere den fremtidige flytrafik. Måske er der her et underforstået argument om, at erfaringer fra de ændringer lufthavnen har gennemløbet i de sidste knap 40 år underbygger, at det er vanskeligt at forestille sig, hvordan udviklingen går. Løsningen på problemet var at etablere en ny storlufthavn på Saltholm, og i en overgangsfase af flytte dele af flytrafikken til Saltholm.¹⁵³

Dette analysepunkt er anderledes end de andre analysepunkter, da der i denne periode ikke sker en voldsom udvidelse eller ændring af Københavns Lufthavns rum, men derimod blev Københavns Lufthavn genstandsfelt for en større diskussion om støj, forurening, storlufthavn og den nuværende lufthavns fremtid.¹⁵⁴ Det er en væsentlig periode, da der sker en ændring af det relativ entydige specifikke narrativ om, at Københavns Lufthavn har en lys fremtid, og er vigtig for fremtiden. Analysepunktet vil tage udgangspunkt i de to hovedrapporter, der blev gennemført på baggrund af to udvalg nedsat af Folketinget et i 1962 og et i 1975, der skulle tage stilling til spørgsmålet om Københavns Lufthavns fortsatte udbygning og placering. Derfor vil perioden 1960'erne og 1970'erne behandles som to afsnit hver for sig, hvor de to hovedrapporter er udgangspunktet for hver periode.

¹⁵² Ingeniøren 8 december 1956, 1

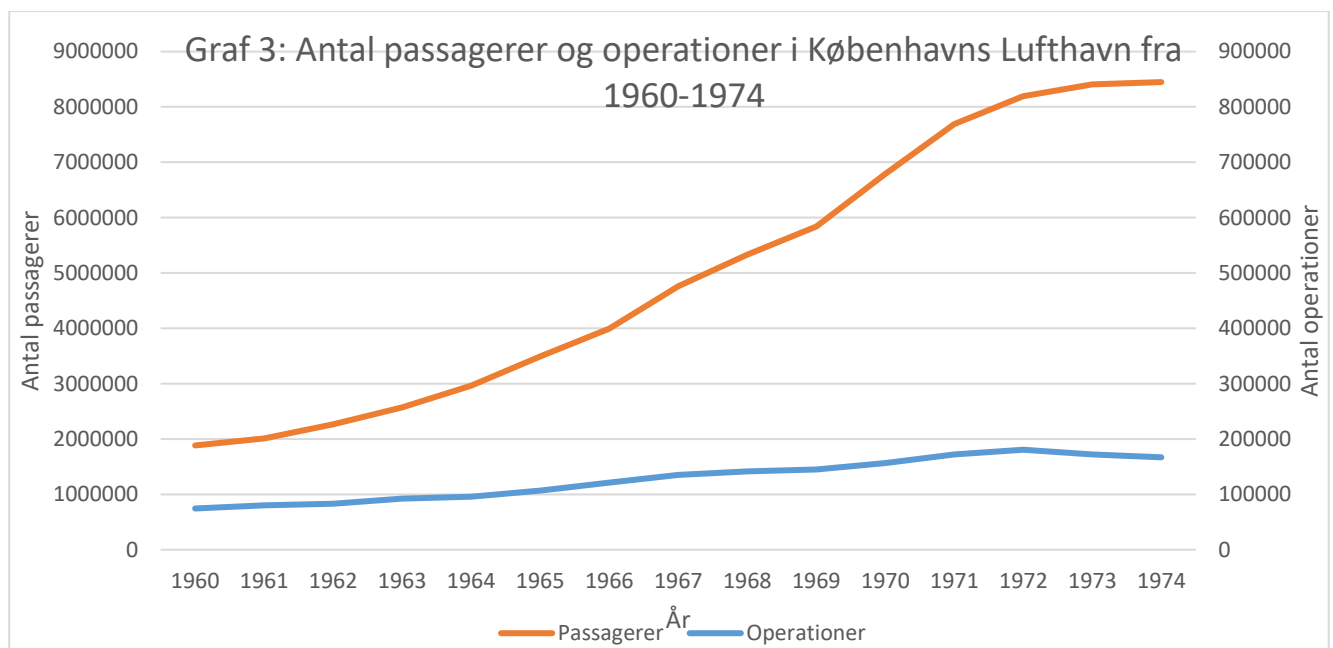
¹⁵³ Ingeniøren 8 december 1956, 1

¹⁵⁴ Se den nedenstående analyse.



8.1 Saltholmsdiskussionen i 1960'erne herunder den første hovedrapport

Perioden fra 1960 og frem til 1980 sker der en markant stigning i antallet af passagerer i Københavns Lufthavn jævnfør billede 8.1. I 1960 er der registreret omkring 2 mio. passagerer i Københavns Lufthavn, hvilket stiger til ca. 8,5 mio. i 1974. Perioden i 1960'erne var præget af, at der i Københavns Lufthavn sker en markant stigning i antallet af passagerer, og samtidig var der en lang række begivenheder generelt på luftfartscene, der var medvirkende til, at der løbende tales om at udvide Københavns Lufthavn. Charterturismen begyndte for alvor at blive en væsentlig del af luftfartstrafikken i lufthavnen, og samtidig blev der dannet diverse nye luftfartsselskaber: Cimber Air 1963, Sterling Airways 1962, Conair 1965 og Mærsk Air 1969.¹⁵⁵ I 1971 dannes Danair, der var skabt af de tre partnere SAS, Cimber Air og Mærsk Air til at drive indenrigstrafik i Danmark; selskabet eksisterer frem til EU's liberalisering af luftfarten i 1995.¹⁵⁶ Den flymæssige aktivitet i Københavns Lufthavn var derfor ikke længere kun isoleret til SAS, men der kom en række nye aktører på banen; selvom SAS stadig var klart det største selskab i Københavns Lufthavn. Der sker samtidig en ændring af SAS's muligheder for at drive nordpolsflyvninger, da amerikanerne i stigende grad begynder at tage andre flyveruter til Europa, hvilket ifølge Jan Cortzen skyldes jetmotoren.¹⁵⁷



¹⁵⁵ Cortzen 2000, 145-150

¹⁵⁶ Cortzen 2000, 158-59

¹⁵⁷ Cortzen 2000, 148-49



Billede 8.1 viser antallet af passagerer og operationer i København Lufthavn i perioden 1960-1974.¹⁵⁸ Egen tilvirkning, data stammer fra Westphall 1975 side 150

Den stigende aktivitet og mængden af nye jetfly medførte en generel diskussion omkring støjniveauet i Københavns Lufthavn, og hvorvidt lokalområdet på Amager var bedst tjent med at flytte lufthavnen.¹⁵⁹ Udover de folkelige protester der var i perioden, blev det også til en stor diskussion i diverse fagmagasiner. Hele støjdiskussionen kommer samtidig med en begyndende bredere diskussion om miljø, forstået som støj, forurening og natur, der begynder at spille en rolle fra midten 1960'erne.¹⁶⁰ En af de væsentlige bannerførere for Saltholmprojektet var N.J. Manniche, der som civilingeniør var formand for det udvalg, der igennem 8 år har foretaget undersøgelser af Saltholm. Manniche argumenterer for, at særlig støj har medført, at mange andre steder i verden er lufthavne rykket 30-50 km. ud fra storbyerne.¹⁶¹ Samtidig bruger han samme argument, som har eksisteret i forhold til alle udvidelser af den eksisterende lufthavn, at det er vanskelig at forudsige den fremtidige udvikling, og at den som regel går stærkere end forudset.¹⁶² Forskellen er bare, at her bliver argumentet ikke brugt med en udvidelse af den eksisterende lufthavn, men derimod for at lukke den nuværende og flytte lufthavsaktivitet til Saltholm. I konklusionen af artiklen konkluderer Manniche følgende:

”I Kastrup har vi en lufthavn, som vel nok kan sige hidtil at have haft en næsten ideel beliggenhed nær Københavns centrum. Med de sidste udbygninger og moderniseringer er Kastrup Lufthavn i topklasse også som transitlufthavn, men hvorledes ligger det med fremtidige udvidelser, som vil blive nødvendige i de kommende år? Man må sikkert erkende, at det alene på grund af støjproblemerne ikke er muligt i al fremtid at regne med Kastrup som lufthavn for jetmaskiner og supersoniske fly. Intet sted i verden regner man med at have fremtidige lufthavn så nær en storby. En udvidelse af Kastrup til en virkelig effektiv og sikker jet-lufthavn ville gøre størstedelen af Amager uanvendelig til beboelse.”¹⁶³

¹⁵⁸ Det har ikke været muligt at finde passagerstatistik for perioden 1975-90, hvilket er forklaringen på, at der ikke er udarbejdet nogen graf for disse år.

¹⁵⁹ Westphall 1975, 86

¹⁶⁰ Rasmussen 2002, 403-404

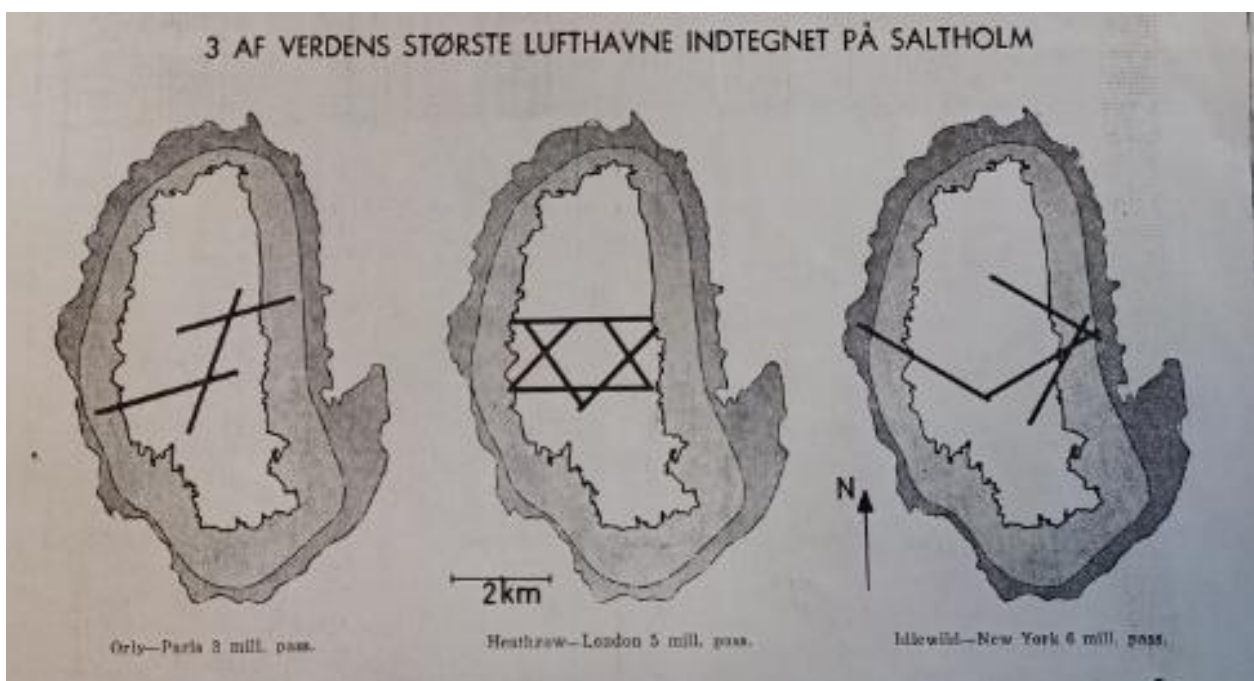
¹⁶¹ Tårnby Arkiv 65.83 Flytning til Saltholm. Kilde: Lufthavnen på Saltholm (1. Marts 1961), 169

¹⁶² Tårnby Arkiv 65.83 Flytning til Saltholm. Kilde: Lufthavnen på Saltholm (1. Marts 1961), 169

¹⁶³ Tårnby Arkiv 65.83 Flytning til Saltholm. Kilde: Lufthavnen på Saltholm (1. Marts 1961), 175



Manniche pointerer, at den nuværende lufthavn er i topklasse og en moderne transitlufthavn. På den måde underbygger han den eksisterende modernitetsfortælling om, at Københavns Lufthavn er udtryk for det moderne. Omvendt argumenteres der for, at forventningerne til fremtidens lufthavn er, at den skal være placeret længere væk fra storbyen, og at den skal kunne håndtere nye flytyper. Derfor bliver konklusionen også, at så længe lufthavnen fortsat er placeret på Amager vil den ikke kunne leve op til de krav, der stilles til en moderne lufthavn. Manniche argumenterer imod det hidtidige modernitetsfortælling om, at så længe der sikres en fortsat udvidelse af den nuværende lufthavn, er Københavns Lufthavn moderne. Samtidig tager Manniches argumenter udgangspunkt i et rum, der er placeret ud fra den absolutte grænse af den nuværende lufthavn.



Billede 8.2. viser en optegnelse af tre af verdens største lufthavne kan være på Saltholm. Kilde: Tårnby Arkiv 65.83 Flytning til Saltholm. Artikel: Lufthavnen på Saltholm side 172.

I 1962 blev der af Folketinget nedsat et udvalg, der skulle udarbejde en rapport om fremtidens lufthavn i København. Betænkningen blev udgivet i 1968, og formålet med rapporten var, at Folketinget anså udvidelse fra 1960 for utilstrækkelig for fremtidens lufthavn, og samtidig var der problemer med kapacitetsforøgelse, og jetstøj fra diverse nye flytyper.¹⁶⁴ I betænkningen blev der klargjort for, at der var to forskellige løsninger, henholdsvis en flytning af lufthavnen på Sydamager stik vest fra Dragør eller placeringen på Saltholm. I perioden fra 1962 og frem til 1968 var der en række alternativer eksempelvis placering af lufthavnen et andet sted på Sjælland og en udvidelse af

¹⁶⁴ Betænkning vedrørende Københavns lufthavns fremtid, 1968, 7-8



den eksisterende lufthavn, der blev fravalgt ud fra retningslinjer fra skiftende regeringer. Derfor blev den eksisterende lufthavn ikke inkluderet som et alternativ, hvilket kan tyde på, at diverse politiske aktører allerede inden rapporten kom, anså en udvidelse af den eksisterende lufthavn for uholdbart. I konklusionerne af rapporten fremgår det på diverse parametre som beliggenhed, økonomi, landindvinding, trafik osv., at begge løsninger er muligheder.¹⁶⁵ Det fremgår blandt andet af rapporten:

”Såfremt der ved valget af storlufthavnens placering skal tages rimelige trafikale hensyn, er der ikke mulighed for andetsteds i landet at finde en lufthavnsplacering, der giver mindre støjulempen end de to her undersøgte muligheder, idet der findes meget store vandområder omkring begge lufthavne.”¹⁶⁶

På trods af, at begge muligheder blev anset for at være en løsning endte det med, at hovedrapporten blev udlagt som en relativ enstydig støtte til Saltholmprojektet. Blandt andet argumenterede den daværende overborgmester for København Urban Hansen for, at Saltholmprojektet var på hans ønskeseddel over fremtidsprojekter i Københavnsområdet.¹⁶⁷ Den tidligere transportminister Ove Guldberg argumenterede ligeledes for, at der snart blev iværksat en udbygning af Saltholmprojektet, og at projektet indenfor en 10 årig periode vil blive igangsat.¹⁶⁸ Guldberg nævner de udvidelser, der i mellemtiden blev gennemført i Københavns Lufthavn, hvor en ny indenrigsterminal og ændring af startbanerne var dele af de tilføjelser, der blev gennemført kort efter 1969.¹⁶⁹ Det viser umiddelbart en meget tvetydig holdning i forhold til Københavns Lufthavn, fordi selvom diverse politikere anerkender Saltholm som løsningen på problemet, skete der en mindre udvidelse af den Københavns Lufthavn. Måske for at imødekomme sådan kritik vedtog Folketinget også et bygningsstop i Københavns Lufthavn d. 9. juni 1971 indtil der var kommet en klare idé om, hvordan Saltholmprojektet skulle realiseres.¹⁷⁰

Det væsentlige for perioden om Københavns Lufthavn i 1960'erne i forhold til det specifikke narrativ er, at narrativet stadig kan opfattes som en forlængelse af ideen om, at luftfart er fremtiden og repræsenterer noget moderne. Skellet med dette narrativ og de forrige er midlertidigt, at rummet for Københavns Lufthavn ændres, hvilket medfører, at det moderne til tider bliver set som

¹⁶⁵ Betænkning vedrørende Københavns lufthavns fremtid, 1968, 51-52

¹⁶⁶ Betænkning vedrørende Københavns lufthavns fremtid, 1968, 51

¹⁶⁷ Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 16/6 1967, 10-11

¹⁶⁸ Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 25/12 1969, 5

¹⁶⁹ Cortzen 2000, 157

¹⁷⁰ Cortzen 2000, 161



storlufthavnen på Saltholm. Derfor bliver den nuværende lufthavn delvist set som noget umoderne i samtiden ikke ud fra flymæssige og størrelsesmæssige betragtninger, men fordi rummet for luftfart kan begrænse udviklingen.

8.2 Saltholmsdiskussionen i 1970'erne herunder den anden hovedrapport

I perioden fra 1971 og frem til 1975 udgiver Københavns Lufthavn nogle interne blade, der skal fungere som en form for lufthavnsmagasin. I disse blade fremgår forskellige pointe om, hvad Københavns Lufthavnsvæsen mener om Saltholmdiskussionen. I bogen fra 1971 udlægges det af Københavns Lufthavn som et generelt udviklingstræk, at en stigende andel af lufthavne i Europa bliver udbygget og, at der derfor er behov for en afklaring af situationen i forhold til Københavns Lufthavn.¹⁷¹ Samtidig argumenteres der for, at det er en generel tendens i verden, at der bliver anlagt disse storlufthavne, og at hvis der ikke sker endnu en investering i Københavns Lufthavn risikerer lufthavnen at blive mindre vigtig i europæisk sammenhæng. Samme argument fremgår også af en anden udgave af bladet i 1972.¹⁷² I bladet fra 1973 fylder diskussionen om Saltholm ligeledes utrolig meget, hvor der blandt andet er et længere interview med daværende transportminister Jens Kampmann. I dette interview argumenterer Kampmann for at flytte lufthavnen til Saltholm på grund af støj og luftforurening i området.¹⁷³ Kampmann tager samtidig udgangspunkt i en større miljømæssig diskussion, hvor miljøbeskyttelse spiller en rolle for, hvorfor lufthavnen bør flyttes.¹⁷⁴ I forhold til den historiske udvikling af Københavns Lufthavn er det miljømæssige parametre en helt ny faktor i forhold til vurderingen af den fremtidige lufthavn.

I 1975 blev der nedsat en nyt udvalg, der skulle vurdere Københavns Lufthavns fremtid. Det endte med en ny hovedrapport fra 1978, hvor hovedspørgsmålet var om lufthavnen skulle være placeret på Saltholm eller Kastrup.¹⁷⁵ Samtidig skulle udvalget også vurdere andre spørgsmål om fremtidens luftfart: Prognoser for luftfart, kapacitetsbehov, støjbelastning, økonomi og sikkerhed. Rapportens udgangspunkt inkluderer derfor også udvidelse af den nuværende lufthavn imodsætning til rapporten fra 1968, hvilket underbygger en ny politisk usikkerhed om, hvorvidt Saltholm er den rigtige løsning. Den begyndende politiske skepsis for Saltholmlufthavnen skyldes en række forklaringer, men en af de vigtigste er energikrisen fra 1973.¹⁷⁶ Energifikrisen var også en forklaring

¹⁷¹ Tårnby Stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavn 1971, 12

¹⁷² Tårnby Stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavn nummer 3 1972, 60

¹⁷³ Tårnby Stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavn nummer 2 1973, 27

¹⁷⁴ Tårnby Stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavn nummer 2 1973, 28

¹⁷⁵ Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn: "Lufthavnen, Kastrup eller Saltholm", maj 1978, side 7

¹⁷⁶ Cortzen 2000, 173-174



på, at en af de første stagnationer i passagertallet i Københavns Lufthavns historie skete. Det fremgår, hvordan passagertallet i 1971-72 når en foreløbig mætningspunkt, og kun stiger langsomt; fra år 1974 til 1975 er der en stagnation i passagerantallet. Det førte til, at Anker Jørgensen valgte at nedsætte det udvalg af 1975 med det særlige mål også at udarbejde prognoser for passagerantallet, for på den måde at kunne tage stilling til Saltholmproblematikken.¹⁷⁷ Desuden gjorde energikrisen det mindre økonomisk rentabelt at bygge en helt ny lufthavn, fordi oliepriserne var steget markant.

I hovedrapporten i 1978 fremgår det, at Saltholmløsningen er den bedste lufthavnsløsning i forhold til støjbelastning på Amager: ”Det fremgår klart af støjberegningerne, at en Saltholmløsning er den lufthavnsløsning, der giver mindst støjbelastning på Amager.”¹⁷⁸ Denne analyse stemmer overens med den tilsvarende rapport fra 1968, at Saltholm særligt på støjniveauet er den bedste løsning. Det pointeres også af rapporten, at Københavns Lufthavn ved en ændring af baneforholdene og nogle foranstaltninger som opkøb af boliger tæt på lufthavnen kan kompensere for de støjmæssige påvirkninger. En ændring i forhold til den gamle hovedrapport er, at fugle og vegetation også bliver vurderet:

”En placering af lufthavnen på Saltholm vil dog medfører, at øen ikke længere vil kunne fungere som reservat for et stort antal fugle, ligesom øens særprægede landskabstyper vil forsvinde.”¹⁷⁹

Det pointeres, hvordan fuglelivet vil lide af en placering af lufthavnen på Saltholm, og det vurderes yderligere, at der er en større kollisionsfare mellem fly og fugle ved at flytte lufthavnen.¹⁸⁰ Det er en ændring, at miljøparametre inkluderer andet end støj og forurening bliver inkluderet i vurderingen af Saltholmprojektet. Det sidste vigtige parametre, som på grund af de ydre omstændigheder med energikrise bliver tillagt en betydelig vægt, var økonomi.¹⁸¹ Her vurderes det, at Saltholm logisk nok var klart den dyreste løsning, da der både skal etableres helt nye terminaler, og samtidig skal der foretages en landindvinding af dele af Saltholmsområdet.¹⁸² Københavns lufthavn vurderes derfor som den klart mest fordelagtige løsning:

”Sammenfattende må det således konstateres, at en udbygning af den eksisterende lufthavn i Kastrup er den i økonomisk henseende mest fordelagtige løsning. Afgørelsen

¹⁷⁷ Cortzen 2000, 173

¹⁷⁸ Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn, 10

¹⁷⁹ Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn, 90

¹⁸⁰ Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn, 90

¹⁸¹ Cortzen 2000, 174-175

¹⁸² Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn, 104



af, hvilken Kastrupløsning, der er i økonomisk henseende vil være den bedste løsning, beror på, hvilken vægt, der tillægges hensynet til miljøforholdene og lufthavnens driftsmæssige forhold.”¹⁸³

Saltholmløsningen blev derfor vurderet dårligt i forhold til det økonomiske parametre, hvilket er en af forklaringerne på, at politikerne begynder at droppe Saltholmløsningen.¹⁸⁴ Det fremgår også allerede af en artikel i 1973 i Ingeniørens Ugeblad, at man bør fravælge Saltholm som den nye storlufthavn på grund af det er den dyreste løsning.¹⁸⁵ I 1979 blev der gennemført en lovgivning, der endeløst droppede Saltholmløsningen, og i 1983 blev øen ligeledes fredet på baggrund af en fredning fra Fredningsnævnet.¹⁸⁶ Det fremgår af fredningsafgørelsen, at Danmarks Naturfredningsforening i 1959 rejste den første fredning, men det blev afvist i 1961. Miljøministeriet og Fredningsstyrelsen vælger dog i 1978 at gå videre med fredning, ud fra de politiske retningslinjer om manglende tilslutning til Saltholmsprojektet.¹⁸⁷ Herefter bliver der også vedtaget en endnu en mindre udvidelse af lufthavnen, der rækker ind i 1980'erne. I en senere lokalplan for Tårnby Kommune fra 1983 fremgår, hvordan Saltholmsprojektet blev droppet på grund af ændring i forudsætningerne for anlæggelsen af den nye lufthavn. Disse forudsætninger er stagnation i passagerantal og energipriserne som følge af energikrisen; derfor droppes projektet også ud fra disse parametre.¹⁸⁸

8.2.1 Saltholmsdiskussionens konsekvenser for fremtidsnarrativet om Københavns Lufthavn

Saltholmdiskussionen medførte en ændring af det hidtidige narrativ, der har været om Københavns Lufthavn og fremtidsudsigterne. Et af de narrativer, der stadig er eksisterende både i denne periode og tidligere, er narrativet om Københavns Lufthavns placering. I hovedrapporten fra 1978 fremgår det blandt andet, at Københavns Lufthavn har en central placering for trafikken mellem Europa og Skandinavien.¹⁸⁹ Dette narrativ blev dog udfordret på grund af diskussionen om Saltholm, fordi Saltholm repræsenterer et opfattelse af, at luftfartsaktiviteternes rum bør flyttes til et andet sted end København. Omvendt kan det argumenteres for, at den relative rumforståelse, hvor lufthavnen er defineret i forhold til andre lufthavne i Europa, stadig er til stede uagtet, om der sker en flytning af

¹⁸³ Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn, 104

¹⁸⁴ Cortzen 2000, 174-75

¹⁸⁵ Ingeniørens Ugeblad 9/2 1973, 29

¹⁸⁶ Viborg Landsarkiv, Saltholmsager bind 1, Kilde ”Overfredningsnævnets afgørelse december 1983”, side 1

¹⁸⁷ Viborg Landsarkiv, Saltholmsager bind 1, Kilde ”Overfredningsnævnets afgørelse december 1983”, side 2

¹⁸⁸ Tårnby Stadsarkiv, Kilde: Lokalplan 1983, 3

¹⁸⁹ Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn, 33



lufthavnen i absolut forståelse. Derfor sker der i højere grad en udvidelse af det allerede eksisterende narrativ om lufthavnens ideelle placering.

Et nyt parametre som opstår med Saltholmproblematikken er miljødiskussionen, og at Københavns Lufthavn i fremtiden bør overveje miljømæssige foranstaltninger for at kunne håndtere fremtiden. I lokalplanen pointeres det netop, at forudsætningen for at droppe Saltholmløsningen er, at der blev taget hånd om de støj-mæssige konsekvenser.¹⁹⁰ Det fremgår også af hovedrapporten fra 1978, hvor der argumenteres for, at der bør opkøbes huse og anlægges diverse støjværn. Det fremgår også af Ingeniøren fra d. 2 november 1979, at der er blevet foretaget nogle ændringer af Københavns Lufthavn for at kunne imødekomme de miljøkonsekvenser, som lufthavnen vil påføre lokalområdet.¹⁹¹ Artiklen pointerer både, hvordan den moderne fly formindsker støjproblematikken, og at der er etableret automatisk støjovervågning i Københavns Lufthavn på grund af et påbud fra Miljøstyrelsen. Det centrale er, at det konkret viser, hvordan lufthavnen foretager nogle ændringer af lufthavnen for at kunne håndtere fremtiden, hvor det forventes at støj- og miljøpåvirkningen forventes at blive større.

Miljødiskussionen i forhold til Saltholmsspørgsmålet kommer samtidig med en bredere miljødiskussion i Danmark, der delvis kan opfattes som en afledt diskussion af energikriserne i 1973 og 1979.¹⁹² Særligt i slutningen af 1960'erne og starten af 1970'erne begyndte miljødiskussionen at spille en større rolle; Romklubben udgav i 1972 bogen "Grænser for økonomisk vækst" og Brundtlandrapporten fra 1987 kom som en opfølgning på denne rapport, der omhandlede de økonomiske problemer forbundet med klimaforandringer. Fælles for begge rapporter er dog, at de fokuserer mere på klimaforandringer og bæredygtighed, og ikke på det brede miljøbegreb, der er det første der får en politisk rolle i Danmark i 1970'erne. Rasmussen argumenterer for, at der i begyndelsen af 1970'erne bliver nedsat diverse udvalg i Folketinget, der skal forsøge at håndtere støjproblemer og særlig miljøforurening.¹⁹³ Det medfører samtidig en lang række miljøbeskyttelseslove, der skal forsøge at modarbejde eventuelle negative miljømæssige konsekvenser. Hele miljødiskussion om støjproblematik og senere fredning af Saltholm på grund af hensyn til fuglearter, sker derfor samtidig med en bredere miljødiskussion i Danmark, hvor eksempelvis VVM-rapporter¹⁹⁴ begynder at blive lovkrav at udarbejde. Det fremgår også af de næste

¹⁹⁰ Tårnby Stadsarkiv, Kilde: Lokalplan 1983, 7-10

¹⁹¹ Ingeniøren 2/11 1979, 3

¹⁹² Rasmussen 2002, 399-401

¹⁹³ Rasmussen 2002, 403-404

¹⁹⁴ Står for "Vurdering af Virkninger for Miljøet", og bliver til et lovkrav, at det skal overvejes, hvorvidt der skal laves en miljørapport, når der skal bygges eller udnyttes ressourcer.



analysepunkter, at miljøparameteret bliver noget Københavns Lufthavns skal vurdere, når lufthavnen skal udvides. Samtidig tages der ligeledes foranstaltninger, der skal afbøde eventuelle miljøkonsekvenser.



9. Lufthavnsudvidelsen i 1990'erne

Dette analysepunkt vil tage fat i to væsentlige ændringer af lufthavnens rum og narrativ. Det første punkt er Øresundsbroens anlæggelse, og det andet punkt vil se på den nye Vilhelm Lauritzen Terminal 3, og den generelle modernisering af lufthavnen.

9.1 Mellempperiode i begyndelsen af 1980'erne

Efter fredningen af Saltholm i 1983 var ideen om at flytte lufthavnen og anlægge en storlufthavn officielt droppet. På trods af det var Saltholm-løsningen stadig noget, der med visse mellemrum fremgår af blandt andet artikler i Ingeniøren.¹⁹⁵ Københavns Lufthavn var fra begyndelsen af 1980'erne presset, og der var stagnation i antallet af passagerer. Fra 1982 var passagertallet på 9,4 mio. passagerer, og i 1983 var tallet faldet til 9,1 mio. passagerer.¹⁹⁶ Samtidig havde der været en periode i 1982 og 1983, hvor Københavns Lufthavn for første gang i lufthavnens historie havde oplevet et driftsunderskud på cirka 5 mio. kr. for begge år.¹⁹⁷ Derudover argumenterer Jan Cortzen for, at der var et politisk dødvande mellem den nyudnævnte Minister for Offentlige Arbejder Arne Melchior (1982-86) og lufthavnsdirektør Poul Andersen.¹⁹⁸ Cortzens nævner en lang række konkrete episoder mellem dem, og disse episoder medfører, at udviklingen i lufthavn delvist går i stå. Dette dødvande mellem de to væsentlige aktører i forhold til at sikre en fortsat udvikling i lufthavn og samtidig de faldende passagertal og økonomi medførte, at der ikke var de store udvidelsesidéer. I 1983 falder Københavns Lufthavn samtidig til en 8. plads for rute- og chartertrafik i Europa og bliver overgået af lufthavne som Palma de Mallorca, Amsterdam, Madrid og Rom.

Frem til slutningen af 1980 bliver der ej heller skrevet mange artikler om Københavns Lufthavn i Ingeniøren. En af de enkelte artikler er fra 1983, og den forklarer, hvordan der i forbindelse med anlæggelsen af en ny start- og landingsbane blev brugt genbrugsasfalt, for at spare på udgifterne.¹⁹⁹ Hvorvidt sådanne hensyn er taget ud fra vurderinger af de trange økonomiske muligheder for Københavns Lufthavn i begyndelsen af 1980'erne nævner artiklen ikke noget om. Omvendt kan det være tænkeligt, at det er sådan, da perioden i begyndelsen af 1980'erne er en periode med økonomisk afmatning som følge af den anden energikrise i 1979, og Danmark i begyndelsen af

¹⁹⁵Se blandt andet: Ingeniøren 16/3 1984, 4

¹⁹⁶Cortzen 2000, 182

¹⁹⁷Cortzen 2000, 182

¹⁹⁸Cortzen 2000, 184-85

¹⁹⁹Ingeniøren 2/9 1983, 24



1980'erne har svært ved at skabe økonomisk fremgang.²⁰⁰ Den socialdemokratiske regering vælger at træde tilbage, og Poul Schlüter bliver samtidig statsminister. I en anden artikel fra 1980 fremgår det, hvordan der bliver investeret i lydisolerende og støjformindskende forbedringer for på den måde, at håndtere lufthavnens miljømæssige konsekvenser.²⁰¹ Det underbygger lidt den foregående analysepunkt om, at særlig efter miljø- og støjdiskussionen, der var delvist udløst af hele Saltholmdiskussionen, er noget man herefter forsøger at håndtere aktivt, og samtidig promovere løsninger heraf. Yderligere viser det, hvordan erfaringerne for Saltholmdiskussionen medfører konkrete ændringer af de forventninger, der var til fremtidens lufthavn, og herved også løsningerne af dette.

9.2 På vej mod et nyt omdrejningspunkt: Øresundsregionen

Hen imod slutningen af 1980'erne begyndte, der at opstå ideer om en ny udbygningen af lufthavnen, og i 1991 blev den hidtil største udvidelse af lufthavnen præsenteret. En af forklaringerne er en stigning i passagerantallet fra 10 mio. passager i 1984 til 14 mio. i 1994, og samtidig var lufthavnsudvidelsen et element i en større trafikmæssig udvidelse i Øresundsregionen.²⁰² Her er det særlig Øresundsbroen, der blev vedtaget i 1991 og indviet i 2000, der er væsentlig, men også en udvidelse af den pågældende infrastruktur til Københavns Lufthavn.²⁰³ Det sker både med en udvidelse af motorvejen på Amager, og anlæggelse af en jernbanestation i Københavns Lufthavn. Senere kom metrostationen i lufthavnen, som et resultat af udvidelsen af den østlige metrolinje på Amager, til i september 2007. Det fremgår af nedenstående billede 9.1, hvordan der i 1990'erne skete en massiv udvikling i infrastrukturprojektet i 1990'erne og begyndelsen af 2000'erne generelt i Københavnsområdet. John Urry argumenterer særligt for, at sådanne ændringer er eksempler på, hvordan der sker en sammenkobling af det overordnede trafiknet, der er medvirkende til at forbinde lufthavnen med selve byen.²⁰⁴ Denne periode betegnes transporthub, og idéen er, at lufthavnen har et fokus på, hvordan der skabes mulighed for at lave et sammenhængende transportsystem. Konkret medfører denne udvidelse en sammenhæng med jernbanenettet, metrosystemet og motorvejsnettet i Danmark og Sverige.

²⁰⁰ Rasmussen 2002, 400-401

²⁰¹ Ingeniøren 28/3 1980, 21

²⁰² Cortzen 2000, 205

²⁰³ Tårnby Arkiv. Kilde: Lokalplan 1997, 8-9

²⁰⁴ Urry 2009, 27





Billede 9.1 viser eksempler på infrastrukturprojekter i Københavnsområder, der bliver diskuteret og projekteret i 1990'erne. Billedet til højre er veje. Billedet til venstre er Københavns metro, bemærk at man på daværende tidspunkt forestillede sig endestationen ved Indenrigsterminalen, og ikke terminal tre som er tilfældet i dag.
Kilde: Billedet tv. Ingeniøren 11/10 1996 og billedet th. Ingeniøren 11/11 1994

Den nye investeringsplan for Københavns Lufthavn blev til, fordi der sker en anlæggelse af Øresundsbroen, der medfører at dele af lufthavnsområdet bliver inddraget til motorvej og tunnel.²⁰⁵ Det fremgår af Ingeniøren, hvordan der satses 6 milliarder kroner på det nye investeringsplan, der skal modernisere lufthavnen over en 10 årig periode. Baggrunden for denne beslutning er todelt:

”Beslutningen hænger nøje sammen med den faste forbindelse over Øresund og det deraf øgede opland, men den kommer også efter SAS’ melding om, at København har vundet den standende strid med Stockholm om at være SAS’ hovedlufthavn.”²⁰⁶

Det betones her, at udvidelsen af lufthavnen skyldes planer om Øresundsbroen, men også SAS’s melding om, at holde fast i Københavns position, som selskabets hovedlufthavn. SAS’s særlige rolle i forhold til Københavns Lufthavn er et særlig narrativ, der er blevet understøttet i perioden siden midten af 1950’erne. Det forholdsvis nye er fokus på Øresundsregionen som et særligt rum, hvor Københavns Lufthavn er et væsentligt element. I de resterende analyseperioder har Københavns Lufthavns placering været særlig for enten Europa, Norden eller Skandinavien, men idéen om den særlige Øresundsregion markerer en ændring af, hvilket rum lufthavnen bliver defineret indenfor.²⁰⁷

²⁰⁵ Ingeniøren 16/12 1994, 1

²⁰⁶ Ingeniøren 16/12 1994, 1

²⁰⁷ Der fremgår stadig referencer til enten Europa, Norden eller Skandinavien, dog slet ikke i ligeså høj grad som til Øresundsregionen.



Samtidig viser citatet, hvordan der generelt var en forventning om, at den faste forbindelse over Øresundsregionen vil øge oplandet til lufthavnen. Det argumenteres også for i en anden artikel, at det vil give økonomisk vækst, men med en negativ miljømæssig konsekvens:

”Visionen om en Øresundsregion er et paradoks. Den vil skabe vækst, og det er ønskeligt. Men væksten vil uundgåeligt påvirke miljøet. Det er til gengæld ikke særlig ønskeligt.”²⁰⁸

Artiklen viser forventningen om, at den samlede Øresundsregion naturlig vil medføre en generel vækst i området. Det centrale er midlertidig, at Københavns Lufthavn ifølge artiklen, får en helt central plads, der skal skabe sammenhæng internt i Øresundsregionen og i en international sammenhæng.²⁰⁹ Urry argumenterer særlig for, at opfattelsen af lufthavnen som et rum for en særlig international og global sammenhæng, er det sidste udviklingstræk i lufthavnens historie, kaldet global hub.²¹⁰ Her sker der som regel en stigende privatisering og kommercialisering af lufthavnen og lufthavns aktiviteterne. I forhold til Københavns Lufthavn overgår lufthavnen fra et statsejet selskab til et privat selskab i 1994, da staten solgte 25 % af aktierne i Københavns Lufthavn A/S. Der blev ligeledes solgt aktier i 1996 og 2000, der medfører, at staten i dag ejer cirka 39 % af aktierne, og derfor ikke har aktiemajoriteten længere. Det centrale er her ikke, hvorvidt Urry betegnelse global hub har sin berettigelse, men at Urry argumenterer for den særlige ændring i fokus af, hvordan lufthavnen definerer sig selv som en del af en global orden.²¹¹ Netop den rumlige forståelse af, at lufthavnen bliver en del af både en Øresundsregion og samtidig en større international orden er en ændring, der konkret sker ved narrativet om udbygningen af lufthavnen i midten af 1990’erne og frem.

Selve salget af Københavns Lufthavn sker i en periode, hvor en ny økonomisk tankegang begynder at få en større rolle for de nationale selskaber. Uanset om den nye økonomiske strømning skal betegnes monetarisme, nyliberalisme eller neoliberalisme var den strømning der tog sit indtog med Poul Schlüters krisestyring af Danmark i midten af 1980 og blev i høj grad videreført under Poul Nyrup Rasmussens regeringer i 1990’erne.²¹² Idéen var, at staten skulle minimeres i størrelsen, og i stigende grad skulle konkurrere på markedsvilkår.²¹³ Det betød, at strategien var at

²⁰⁸ Ingeniøren 28/4 1995, 24

²⁰⁹ Ingeniøren 28/4 1995, 24

²¹⁰ Urry 2009, 27-28

²¹¹ Urry 2009, 27-28

²¹² Rasmussen 2002, 410-414

²¹³ Hector Estrup m.fl. ”Den økonomiske teoris historie”, 2013, 177-78



privatisere dele af den infrastruktur, der havde været 100 % statens ejendom, eksempelvis Københavns Lufthavn og TDC. Derfor var salget af Københavns Lufthavn samtidig en del af en større politisk og økonomisk dagsorden i 1990'erne.

9.3 Vilhelms Lauritzens nye terminal

Som følge af den nye lov om anlæggelsen af Øresundsforbindelsen blev der vedtaget en ny udbygningslov i 1992, der muliggjorde en markant udvidelse af Københavns Lufthavn.²¹⁴ Selve udbygningen blev forklaret i en lang række medier: Artikler, rapporter osv., men en af de væsentlige er Københavns Lufthavns årsrapport fra 1993. I årsrapporten fremgår hovedplanen for den nye lufthavn, og de enkelte delelementer.²¹⁵ De er:

- En udbygning af finger vest, der er en forlængelse af finger A, så indenrigs- og udenrigsterminalerne bliver sammenhængende.
- En total modernisering af finger A.
- En mindre udbygning og ændring af finger B og C
- Ny ankomstbygning Terminal 3 (kaldet papirflyveren), med hotel og station integreret
- Et nyt stort p-hus
- En ny SAS cargoterminal
- Ny stor SAS-terminal kaldet terminal 2 på billedet nedenfor. Denne udvidelse blev aldrig gennemført

²¹⁴ Tårnby Stadsarkiv Kilde: Lokalplan 1997, 10-12

²¹⁵ Tårnby stadsarkiv, kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 1993





Billede 9.2 viser den nye udvidelse med Københavns Lufthavn i 1998. Det nye er markeret med sort, og alle ændringer blev gennemført dog ikke den lange udvidelse af finger D (kaldet terminal 2 på kortet). Der er en fejl med indscanningen af denne artikel fra Ingeniøren.dk, der medfører at billedet er rykket.

Kilde: Ingeniøren 7/2 1997 12-13

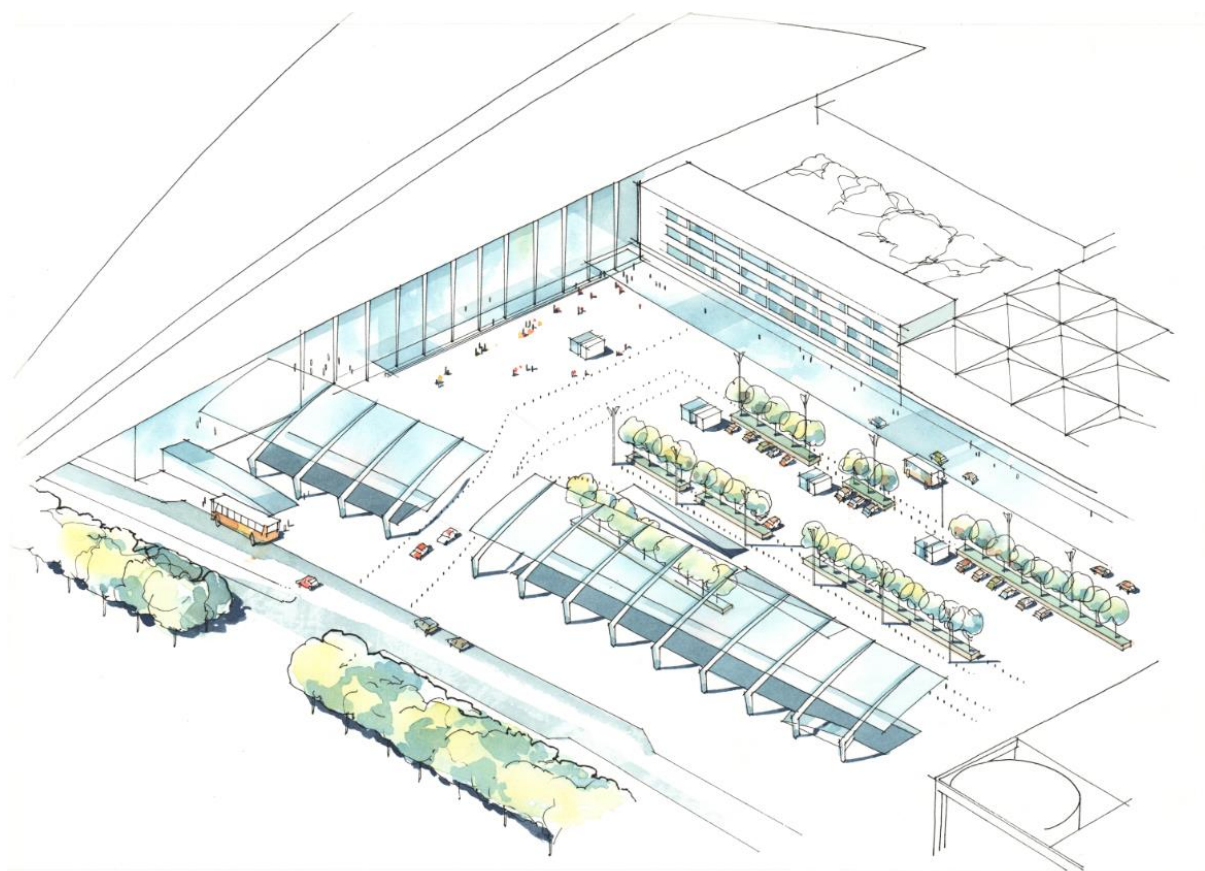
Det fremgår allerede af det ovenstående stykke om Øresundsregionen, hvordan den nye lufthavn forsøgte at skabe et sammenhængende transportsystem med tog og motorvejen. Både p-huset og den nye station skal ses i netop den sammenhæng. Udover det er udbygningen af SAS-Cargo en rummelig stort udbygning af særlig mulighederne for flyfragt, og Københavns Lufthavn argumenterer særlig for, at denne udvikling er noget helt nyt som lufthavnen forsøger at udbygge.²¹⁶ Lufthavnen argumenterer for, at det skyldes liberaliseringen af lufthavnsmarkedet indenfor EU, der har medført faldende billetindtjening for flyselskaber, og flyfragt blev derfor anset som en mulighed for at kompensere for dette fald for hvert luftfartsselskab. Københavns Lufthavn forsøger derfor at promovere lufthavnen som et "nordic-hub" for DHL's godstrafik i Norden og Østersøregionen.

²¹⁶ Tårnby stadsarkiv, kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 1993, 30-31



En af de væsentlige ændringer i lufthavnen er særlig Vilhelm Lauritzens nye terminal 3, hvor SAS i dag har deres check-in standere, se billede 9.3. Denne konstruktion blev set som noget meget moderne og samtidig som et nyt vartegn for lufthavnen:

”Det er især i store bygninger, man kan udnytte stålets egenskaber til at skabe utraditionelle former og store frie spænd. Mange af de flotteste eksempler ses i internationale lufthavne, hvor kombinationen af stål og glas skaber spektakulære rum. Også i Kastrup Lufthavn er der dømt stål i de mest markante konstruktioner i den igangværende udbygning.”²¹⁷



**Billede 9.3 er en skitsetegning fra Vilhelm Lauritzens terminal papirflyveren.
Kilde: Danmarks Kunstbibliotek.**

Den arkitektoniske udformning på bygningen med kombinationen af glas og stål, bliver betegnet som noget meget tidssvarende indenfor lufthavnsbyggerier i Danmark. Samtidig blev det betegnet som noget moderne, der skulle medføre, at Københavns Lufthavn kunne tage kampen op med andre store

²¹⁷ Ingeniøren 7/2 1997, 12



lufthavne i Europa som Frankfurt og Amsterdam.²¹⁸ Hovedidéen med terminalen var at lede passagerer fra anden transport på en æstetisk måde ind i selve lufthavnen. Derfor er terminal 3 samtidig et knudepunkt for mange passagerer, der ankommer eller forlader lufthavnen.²¹⁹ Den arkitektoniske udformning af bygningen har netop været, at sammenbinde disse forskellige funktioner i lufthavnen. Terminalens arkitektoniske udtryk som et papirfly sker for at lede tankerne hen på flyvning, men også for at symbolisere en forbindelse mellem flyverens bagende (området efter security) og forende (ankomsten til terminalen ved brug af forskellige transportformer). Papirflyveren bliver derfor et vartegn, der bruges konkret i en ny modernitetsfortælling om Københavns Lufthavn. Det fremgår blandt andet af en anden artikel i Ingeniøren, hvor det pointeres, at der er en klar idé i, at lufthavne generelt fremstår moderne og som prestigeprojekter:

”Når Københavns Lufthavnsvæsen har besluttet at om- og udbygningen af lufthavnsbygningerne skal have en høj miljøkvalitet, æstetisk og praktisk, og skal udstråle kvalitet, så er det ikke bare af prestigemæssige årsager, så er det også ud fra en økonomisk vurdering. For en lufthavn er der penge i at være smuk og tiltrækkende.”²²⁰

Skribenten til artiklen argumenterer for, at der en særlig sammenhæng mellem et æstetisk værdi, og samtidig muligheden for tiltrække stigende økonomiske indtjening. Modernitetsnarrativet bliver derfor også tilføjet en klar opfattelse af, at det vil skabe en økonomisk gevinst for området. Lufthavnen er samtidig Danmarks ansigt udadtil, og skal derfor også symbolisere nogle særlige træk ved Danmark. Lidt den sammen pointe fremgår af Jan Cortzen, der har i forbindelse med hans bog om Københavns Lufthavn interviewet daværende lufthavnsdirektør Niels Boserup, om netop denne udvidelse af lufthavnen.²²¹ Niels Boserup argumenterer for, at der i Københavns Lufthavn bliver satset på at ændre lufthavnsrummet så kunst og design blev en væsentlig del af udsmykningen i lufthavnen. Herved mener Boserup, at det bliver muligt for passagerer at få et særlig indblik i den skandinaviske design, da det for transitpassagerer er det eneste de får at se i lufthavnen. Urry vil argumentere for, at det er et særlig kendetegn ved lufthavnene i periode global-hub, at de forsøger at underbygge det særlig unikke ved den lokation, hvor lufthavnen er placeret.²²² I Københavns tilfælde sker det ved at underbygge det særlige skandinaviske design og arkitektur, som København nævner

²¹⁸ Ingeniøren 16/12 1994, 1

²¹⁹ Ingeniøren 7/2 1997, 12-13

²²⁰ Ingeniøren 11/3 1988, 6

²²¹ Cortzen 2000, 192-97

²²² Urry 2009, 27-28



her. En forklaring herpå kan være, at Københavns direktør har haft den forventning til fremtiden, at den vil være endnu mere styret af, at lufthavne promovere en særlig lokal eller nation islæt, for på den måde at have sin berettigelse i en moderne verden.

Konkret forsøger Københavns Lufthavn at promovere passageren og udbygger samtidig også mulighederne for at skabe plads til butikker, restauranter osv. med lufthavnsudvidelsen. I årsrapporten fra 1995 fremgår det under titlen: ”passageren i centrum”, at lufthavnen ønsker at styrke passageroplevelsen.²²³ Der argumenteres for, at der i løbet af 1970’erne blev etableret store butiksområder,²²⁴ der er blevet en stor succes. I årsrapporten fremgår det:

”Mens en udbygning af terminalfaciliteterne er undervejs, er der allerede i 1995 igangsat en større modernisering af forretningscentret og lufthavnens restauranter, som færdiggøres i løbet af 1996. Målet er, at Københavns Lufthavn også i fremtiden skal være blandt de bedste shopping-lufthavne i verden og på en række områder distancere sig fra andre internationale lufthavne, som på mange måder synes ens. I dag har Københavns Lufthavn forretningscenter det højeste salg pr. passagerer sammenlignet med en lang række store europæiske lufthavne.”²²⁵

Det fremgår her, hvordan Københavns Lufthavn argumenterer for, at en del af det at være en moderne lufthavn er at tage hånd om passageren på en anden måde. Konkret skriver lufthavnen, at nutidens rejsende stiller større krav til, hvad en lufthavn skal kunne i dag, og at ventetiden skal være en del af en større oplevelse.²²⁶ Det betyder, at Tivoli, Tuborg, Royal Copenhagen osv. sammen med en lang række internationale mærker skal vise et mix mellem det danske og det ”globale”.²²⁷ Københavns Lufthavn har samtidig den opfattelse, at erfaringerne fra 1970’erne tydelig viser, at der var behov for at tilbyde forskellige muligheder, mens passagerer venter. Erfaringer medfører samtidig, at når den nye terminal skal anlægges, er det netop det, som den nye terminal skal kunne håndtere. Samtidig underbygger det konkret en forventning om, at den sociale oplevelse i lufthavnen bliver markant vigtigere for fremtidens lufthavne.

²²³ Tårnby stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 1995, 26

²²⁴ Se analysepunktet om lufthavnen i 1960’erne

²²⁵ Tårnby stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 1995, 27

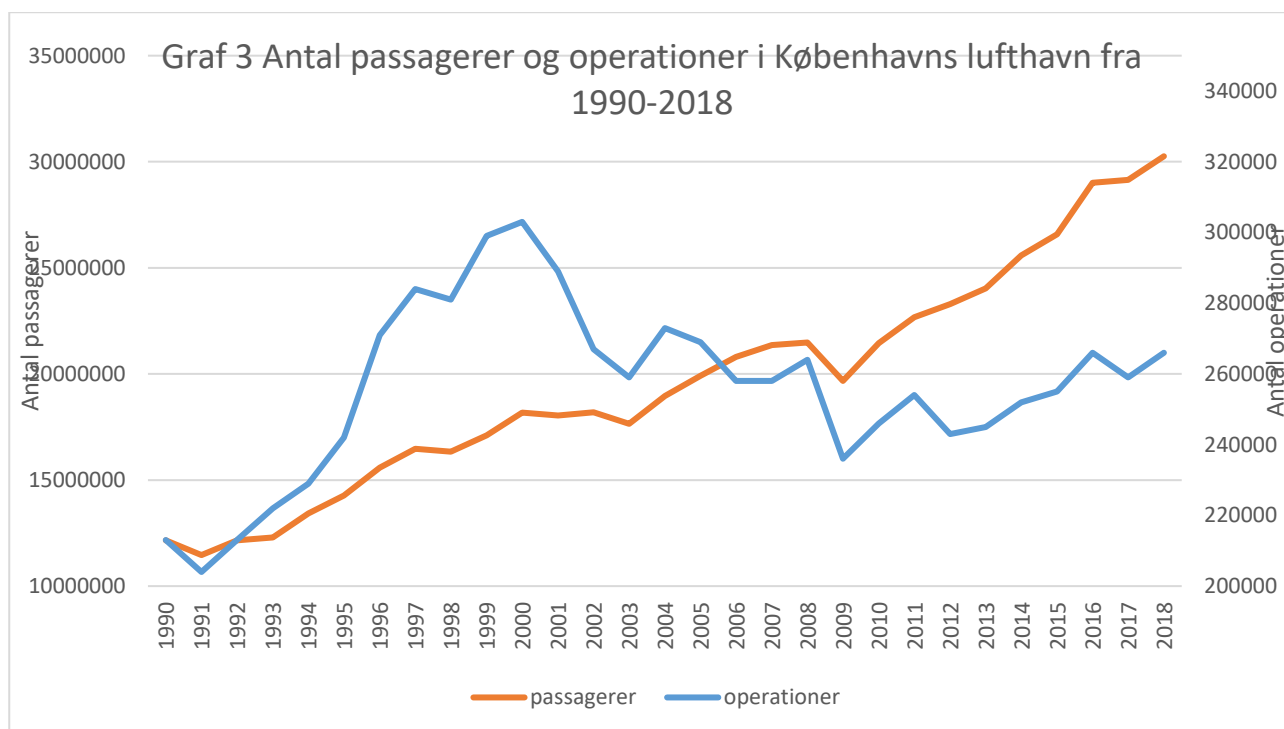
²²⁶ Tårnby stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 1995, 26

²²⁷ Tårnby stadsarkiv, Kilde: Københavns Lufthavns Årsrapport 1995, 30



10. Københavns Lufthavns nyeste udvidelse: 2010'erne og fremtiden

Udvidelse af lufthavnen i slutningen af 1990'erne og starten af 2000'erne medførte, at lufthavnen i København var blevet voldsomt udvidet og mere moderne. Billede 10.1 viser, hvordan der siden 1990'erne var et årligt passagerantal på 12,5 mio. passagerer. Tallet har steget støt igennem hele perioden frem til 2018 med få udsving. Eksempelvis skete der et mindre fald i 2009, hvilket skyldes finanskrisen, hvor flyindustrien i nogle år led under den økonomiske krise. I 2018 rundede passagertallet 30 mio., og grafen viser yderligere, hvordan antallet af operationer har stagneret i perioden 2000 og frem, hvilket højst sandsynligt skyldes en udvikling i den teknologiske muligheder for flyet.



Billede 10.1 viser antallet af passagerer og operationer i København Lufthavn i perioden 1990-2018
Egen tilvirkning data stammer fra:

10.1 2005 Rapport om Dansk Luftfarts muligheder og udfordringer

I 2005 blev der af den daværende Venstre- og Konservative-regering udgivet en rapport over det danske luftfartsmuligheder og -udfordringer, herunder hvordan man forestillede sig, at luftfart skulle se ud i 2015. Rapporten omtaler selvfølgelig udviklingen og forventninger til luftfart generelt, og det vil fylde for meget at gå i detaljen med det her. Fokus bliver derfor på, hvilken rolle Københavns



Lufthavn er, og hvilke forventninger den daværende regering havde til lufthavnens fremtid. Grunden til at rapporten er blevet til er, at liberaliseringen af luftfarten indenfor EU og privatiseringen af diverse lufthavne har medført, at luftfart og lufthavne er en markedsreguleret sektor.²²⁸ Årsagen til at lufthavnssektoren opfattes som en markedsreguleret sektor skal findes i, hvordan Københavns Lufthavn blev en privatejet virksomhed i midten af 1990'erne, som følge af en stigende privatisering af nationale selskaber i Danmark.²²⁹

I forhold til Københavns Lufthavn argumenteres der for, at lufthavnen har en særlig geografisk position både indenfor Nordeuropa og Skandinavien, men også indenfor Øresundsregionen.²³⁰ Narrativet her minder derfor om de tidligere tilsvarende specifikke narrativer, om lufthavnen særlige geografiske placering. Ligesom ved det foregående analyseafsnit sker der en rumlig ændring indenfor de to sidste analysepunkter, der medfører, at Øresundsregionen bliver et væsentligt geografisk område, som lufthavnen udgør en del af. Der argumenteres også i rapporten for, at netop denne position er truet af en række forskellige faktorer. For det første er der generelt en nedgang i SAS's aktiviteter i Københavns Lufthavn i forhold til Oslo og Stockholm. For det andet pointeres det, hvordan Norwegian Air og andre low cost carriers (LCC) medfører, at små regionale lufthavne pludselig kan udfordre store lufthavne som København.²³¹ Løsningen på det er, at sikre en langsigtet strategi, der er medvirkende til, at særlig Københavns Lufthavn beholder sin position indenfor international rutetrafik.

I rapporten argumenteres der særlig for, at luftfart spiller en afgørende rolle for konkurrenceevnen og for den økonomiske vækst. Denne forståelse af luftfartens betydning og muligheder stemmer overens med tilsvarende udvidelse af Københavns Lufthavn i midten af 1990'erne. Samtidig kan den opfattes som en logisk videreførelse af den nye økonomiske strømning om, at de tidligere statsejede virksomheder skal kunne konkurrere på markedsvilkår. Derfor bliver fokus på at skabe et økonomisk overskud og en større gevinst for samfundet væsentligt. I rapporten argumenteres der for, at den eneste måde at bibeholde denne position er ved at satse på udviklingen af luftfart, hvilket konkret betyder flere investeringer og flere internationale luftruter.²³² Forståelsen af fortidens luftfartsudvikling kan koges ind til, at erfaringen viser, at stigende tilgængelighed, flere

²²⁸ Transport og Energiministeriet: "Dansk luftfart 2015, muligheder og udfordringer", november 2005, 7-8

²²⁹ Estrup m.fl. 2013, 177-78

²³⁰ Transport og Energiministeriet: "Dansk luftfart 2015, muligheder og udfordringer", november 2005, 11-14

²³¹ En sådan situation sker særlig på grund af EU's liberalisering af luftfartsmarkedet, der begyndte i midten i 1990'erne. Lavprisselskabernes muligheder for at udfordre de eksisterende lufthavne og nationale flyselskaber bunder i denne liberalisering.

²³² Transport- og Energiministeriet: "Dansk luftfart 2015, muligheder og udfordringer", november 2005, 62-63



ruter, løbende udbygning osv. er løsningen på at sikre en fremtid med stigende tilgængelighed, og hvor Københavns Lufthavns knudepunkt stadig er eksisterende. Så når rationalet bag luftfart og luftfartens betydning er så klar, bliver den logiske løsning på at sikre forventningen til fremtiden, at der sker en stigende udbygning, da det ellers vil få konsekvenser for virksomheder og passagerens generelle mulighed for at bruge lufthavnen.

En anden central pointe af rapporten er betydningen af globaliseringen både for luftfart og lufthavne i Danmark, men også for tilgængelighed og økonomisk udvikling. Det centrale er, at globalisering bliver sidestillet med luftfartssektoren, og at der ligesom med den økonomiske udvikling bliver argumenteret for, at den eneste løsning på at sikre globaliseringen er ved fokus på gode flyforbindelser:

”Billig og effektiv transport, herunder luftfart, er en af drivkræfterne bag globaliseringen, dvs. den proces, der indebærer øget samarbejde, samhandel og investeringer på tværs af landegrænser. (...) Det er således svært at forestille sig, at den igangværende globaliseringsproces kunne udspilles uden en velfungerende luftfartsektor. Samtidig er netop globaliseringen formentlig en af de vigtigste drivkræfter bag udviklingen af luftfarten.”²³³

I argumentationen her bliver globalisering og luftfart både hinandens forudsætninger og samtidig hinandens drivkræfter. Det opleves derfor som to sammenhængene processer, der driver hinanden. Urry ser en helt særlig sammenhæng mellem lufthavnsstadiet global hub og det, at lufthavnen definerer sig selv som en del af et globalt netværk.²³⁴ Særligt bliver lufthavnen symbolet på en strategisk udvikling af området, og samtidig en væsentlig del af globaliseringsprocessen. Urry vil også mener, at rummet kan betegnes som et sted, hvor der sker en mulighed for socialisering. Den centrale med citatet er, at regeringen her forsøger at fremme sammenhæng mellem lufthavnen og globaliseringen. Lufthavnen repræsenterer derfor en forståelse af at udgøre et vigtigt element i den internationale sammenhæng. Relationen mellem fortællingen her, og rummet er, at lufthavnen repræsenterer det internationale, som for fremtiden skal udbygges.

10.2 Udvidelserne af Lufthavnen efter finanskrisen

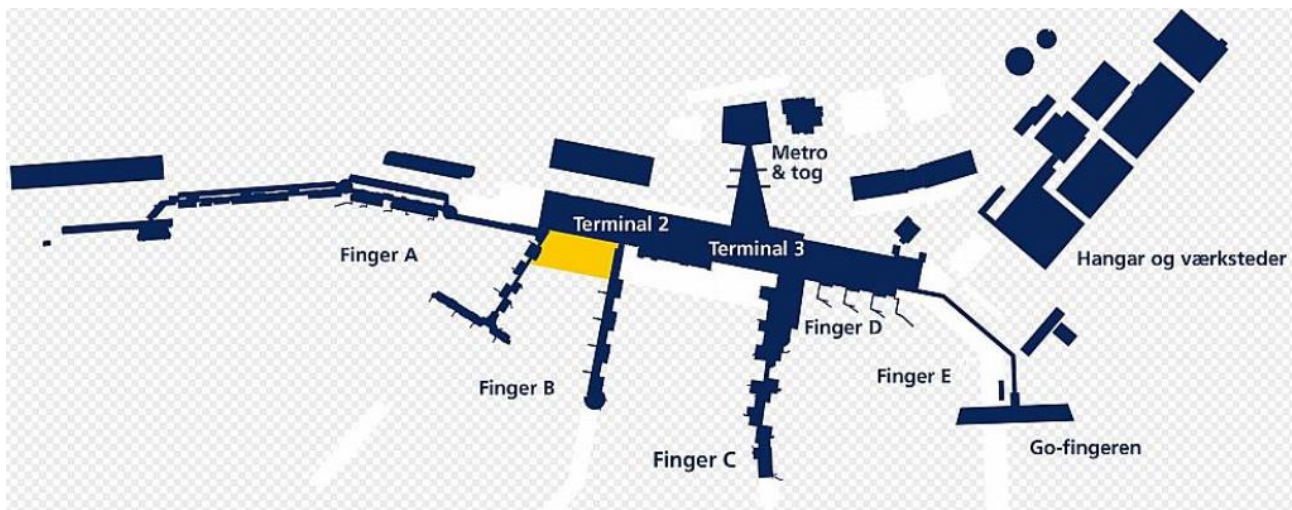
Den seneste udvidelse af Københavns Lufthavn blev påbegyndt i 2016. Før denne udvidelse var der i 2010 blevet anlagt en ny finger kaldet CPH Go, der var beregnet til lavprisselskaberne (betegnet:

²³³ Transport og Energiministeriet: ”Dansk luftfart 2015, muligheder og udfordringer”, november 2005, 12

²³⁴ Urry 2009, 28



LCC), hvilket fremgår af nedenstående billede 10.2. Hensigten med CPH Go var at placere den så tæt på start og landspladsen som muligt, og samtidig sikre at passagerhåndteringen gik så hurtigt som muligt.²³⁵ På den måde kunne LCC-selskaberne hurtigt sende passagerer videre uden, at de skulle igennem et stort transitområde. Derfor blev terminalen også kritiseret af SAS og lignende selskaber, fordi de mente, at det var konkurrenceforvridende.²³⁶



Billede 10.2. viser opbygningen af lufthavnen. Det gule på kortet er den første udvidelse, der var en del af udvidelsesplanen fra 2016. Yderst til højre er Go-fingeren, der blev indviet i 2010.

Kilde: TV2-Lorry 2019 (hjemmeside).

I en udregningsrapport fra 2016 forklarer Københavns Lufthavn, hvorfor og hvordan udvidelsen af lufthavnen komme til at forløbe. I denne rapport er der samtidig nogle klare forventninger til, hvilken fremtid lufthavnen skal leve op.²³⁷ Hensigten med rapporten fra 2016 er, at få politikerne til at ændre i udbygningsloven, så det bliver muligt at foretage denne udvidelse.²³⁸

Et af formålene med udvidelsen af lufthavnen var at gøre Københavns Lufthavn i stand til at kunne håndtere 40 mio. passagerer årligt, i 2018 rundede passagertallet 30 mio.²³⁹ Det betyder, at der skal ske en udvidelse af antallet af gates fra 78 gates til 124 gates, og samtidig bliver området for butikker ligeledes udvidet. Pladsen til security-området udvides ligeledes, der anlægges en direkte vej fra metrostationen til security-området, og bagagebåndene udvides ligeledes.²⁴⁰ Der er tale om en

²³⁵ Københavns Lufthavn 2019C

²³⁶ Gylendal 2019A (hjemmeside)

²³⁷ Det er klart, at forskellen på denne udvidelse af lufthavnen og de resterende eksempler i de andre analysepunkter er, at hele forslaget ikke er gennemført endnu. Derfor kan der forekomme ændringer af planen, som ikke vides på nuværende tidspunkt.

²³⁸ CPH udredningsrapport 2016, 6

²³⁹ CPH udredningsrapport 2016, 4-5

²⁴⁰ Netop det faktum, at pladsen til security kunne være udtryk for risikosamfundet, der er et begreb, der er opfundet af Ulrich Beck (Se eksempelvis Ulrich Beck: "Pioner in cosmopolitan sociology and risk society" 2014). Det fremgår dog



udvidelse af de fleste forskellige dele af en lufthavns aktiviteter. Ud fra billede 10.3 fremgår det, hvordan der særlig sker en rumlig udvidelse af antallet af gates. Den vestgående tværbane bliver nedlagt eller flyttet mod øst, for at gøre plads til denne rumlige udvidelse af gateområdet.²⁴¹ Kapacitetsforøgelsen af standpladser bliver på mellem 50-70 % og ligeledes bliver terminalområdet udvidet med 60-80 % af de eksisterende bygninger.²⁴² Ud fra erfaringerne fra forrige udvidelser sker udvidelsen af lufthavnen i takt med trafikudviklingen, og derfor forventes det, at planerne bliver sat løbende i gang for at kunne håndtere det stigende passagerantal:

”Et andet væsentligt element af konkurrencefordelen er at være en overskuelig lufthavn, der løbende kan tilpasses kundernes behov og udbygges i takt med trafikvæksten. En lufthavn, der er nem og behagelig at rejse til og fra. En lufthavn hvor transferpassagerer nemt og hurtigt kan skifte fly, og hvor der er en god integration til andre transportformer som f.eks. tog, metro og bus”²⁴³

I citatet fremgår der en lang række forskellige konkurrencefordele, som Københavns Lufthavn ifølge citatet er i besiddelse af. Særlig er ideen om, at et ombygning af lufthavnen ikke skal vanskeliggøre yderligere muligheder i fremtiden for udvidelse, hvilket ligeledes fremgik af planerne fra Vilhelm Lauritzens Terminal fra 1939. Konkret i forhold til Københavns Lufthavn indeholder udredningsrapporten optegnelser på, hvordan lufthavnen kan håndtere 60 mio. passagerer fremadrettet, på trods af, at målet i første omgang er 40 mio. passagerer.²⁴⁴ Udvidelsesplanen viser samtidig en tydelig opfattelse af, at i fremtiden vil det være en nødvendighed for lufthavnen at kunne håndtere 40 mio. passagerer og senere 60 mio. passagerer, og derfor er udvidelsesplanerne materialiseringen af denne erfaring. Forventningen til fremtiden viser en sammenhæng mellem andre transportformer, hvilket er væsentligt for, hvorfor passagerer vælger en lufthavn. Det står i kontrast til Urrys argumenter om, at lufthavnen i global hub fase ikke forsøger at fremme sammenhængen med den omkringliggende by, men i stedet er det lufthavnen, der udvikler sig uafhængig af byen.²⁴⁵ Forklaringen hos Urry er, at lufthavnen er blevet en by i sig selv, og derfor vokser uafhængig af den

ikke af det kildemateriale, der har været til rådighed, at risikovurderinger har været stigende i Københavns Lufthavn. Det skyldes højst sandsynligt kildematerialet, og det er muligt, at interne dokumenter i Københavns Lufthavn såvel som i bredere skrevne aviser, at risiko ved luftfart og risikosamfundet ville have fremgået. Det vil imidlertid give god mening, at risikoen og dermed securityområdet er vokset særligt efter 11. september 2001 og *krigen mod terror*.

²⁴¹ Det er endnu ikke besluttet, hvorvidt den vestgående bane skal flyttes eller nedlægges. Selve udvidelsen af finger B er ikke sat i værk endnu. Se tidsplan i CPH Udredningsrapport 2016, 47

²⁴² CPH udredningsrapport 2016, 18

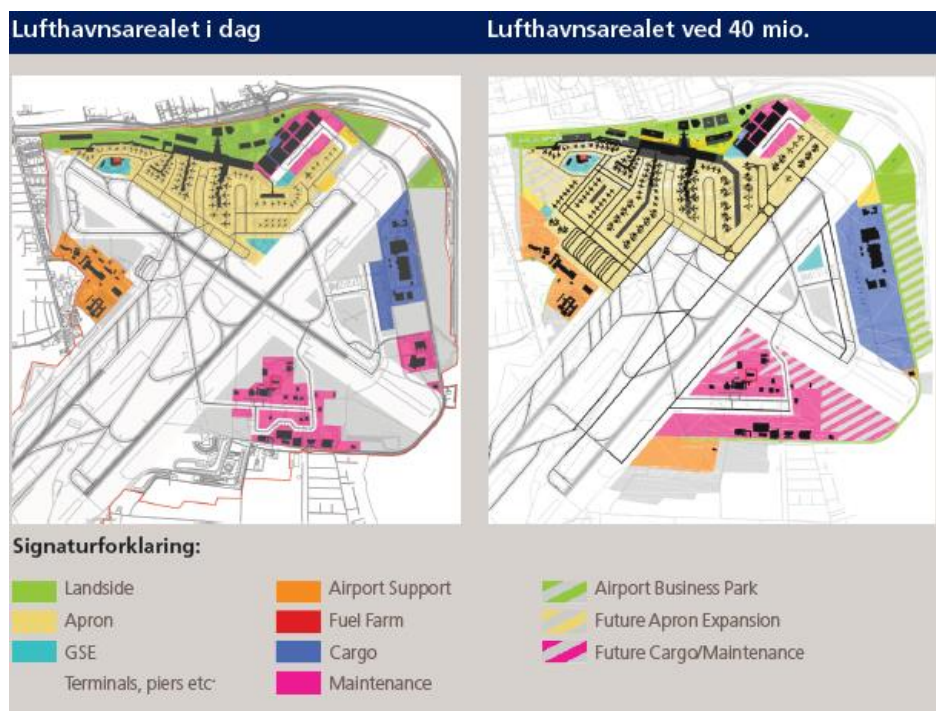
²⁴³ CPH udredningsrapport 2016, 14

²⁴⁴ CPH udredningsrapport 2016, 18-19

²⁴⁵ Urry 2009, 28



omkringliggende by. Omvendt kan det dog argumenteres for, at det er nødvendigt for lufthavnen at have en relation til den omkringliggende by, fordi det er staten, der sætter rammerne for miljøvurdering og udbygningsloven. Derfor kan lufthavnen have en interesse i at fremme relationen med København, og resten af Danmark for på den måde at underbygge vigtigheden af deres rolle i samfundet.



Billede 10.3 viser lufthavnsarealet i dag (2016) og efter den planlagte udvidelse til 40 mio. passagerer.

Kilde: CPH udredningsrapport 2016, side 20.

Et af de væsentligste argumenter for, at der skal foretages denne udvidelse af lufthavnen bunder i et økonomisk argument, og særlig narrativet om lufthavnens mulighed for skabe en økonomisk gevinst både for lufthavnen og samfundet generelt fremgår af nedenstående citat:

”Gode flyforbindelser til og fra Danmark understøtter 150.000 danske arbejdspladser og bidrager med op mod 100 mia. kroner til Danmarks BNP. Hvad enten man er en global virksomhed, en mellemstor dansk erhvervsdrivende, forretningsrejsende eller en familie på vej på ferie, påvirker lufthavnene ens dagligdag og det samfund, vi er en del af. Lufthavnene binder Danmark sammen og forbinder Danmark med verden. Københavns Lufthavn er i dag et af Nordeuropas foretrukne trafikknudepunkter. Lufthavnens opland inkluderer Danmark og det sydlige Sverige. På bare fem år er



passagertallet steget med 24 procent, så det i 2015 rundede 26 mio. passagerer fordelt på 156 destinationer. Hertil kommer en passagertilfredshed i topklasse. Alle fremskrivninger peger på, at passagervæksten vil fortsætte.”²⁴⁶

Citatet viser, hvordan der er en klar erfaring om, at luftfart økonomisk bidrager væsentligt både til Danmarks BNP og til antallet af arbejdspladser. Samtidig er der lidt det samme argument som tidligere om, at tilgængelighed mellem Danmark og resten af verden er vigtig. Det særlige specifikke narrativ om placering er et, der har eksisteret gennem store dele af historien, og særligt indenfor de sidste to perioder, hvor lufthavnens catchment area²⁴⁷ som værende Øresundsregionen fylder mere. Derudover bliver det pointeret, hvordan lufthavnene på tværs af Danmark er med til at binde Danmark sammen. Opfattelsen ligger lidt i tråd med tilsvarende opfattelse fra de tidlige analyseperioder om, at luftfart repræsenterer en særlig modernitetsforståelse, og derfor har en vigtigt transportmæssig rolle. Placeringen af bliver lufthavnen sammenfattende med en forventning om, at Københavns Lufthavn har en særlig mulighed for at bibeholde sin placering som det trafikale knudepunkt i Nordeuropa, hvilket har været tilfældet for langt størstedelen af analyseperioderne.²⁴⁸ I årsrapporten fra 2011 fremgår det, at lufthavnen præsenterede en ny strategi kaldet: ”World Class Hub”, hvor lufthavnen vil satse på lang-distanceflyvere og udvide passagerområdet.²⁴⁹ Sammenhængen er her den internationale relation, som Københavns Lufthavn ligeledes forventer vil styrke lufthavnen i fremtiden.

Et andet perspektiv, der er særligt for de to sidste udvidelser af lufthavnen er, et argument om en særlig logik, at flere passagerer giver økonomisk vækst, og den eneste måde at opnå stigende passagerer er ved at udbygge lufthavnen. Narrativet bliver derfor et rationelt argument, hvor den økonomiske faktor bliver et omdrejningspunkt for beslutningen for, hvordan man skal ændre på lufthavnens rum. I konklusionen til rapporten står der følgende:

”Københavns Lufthavn skal udvikles, så den fortsat kan fastholde sin position som en Nordeuropas foretrukne knudepunktslufthavne. Det er væsentligt for at sikre fremtidig vækst og beskæftigelse i Danmark.”²⁵⁰

²⁴⁶ CPH udredningsrapport 2016, 4

²⁴⁷ Begreb der henviser til det område som kan betegnes som lufthavnens opland i forhold til passagerer.

²⁴⁸ Det fremgår af diverse årsrapporter, hvordan lufthavnen opfattes som et vigtigt knudepunkt for flyvning til Nordeuropa eksempelvis: 2010 side 4, 2011, side 6, 2012, side 6, 2014

²⁴⁹ Københavns Lufthavns Årsrapport 2011, 14

²⁵⁰ CPH udredningsrapport 2016, 10



Den økonomiske parametre er her en logisk forklaring på, hvorfor det er en god idé at beholde lufthavnens førerposition. Forventningen til fremtiden er derfor i høj grad, at der er en stor konkurrence indenfor den internationale luftfart, og situationer hvor der ikke sker en udbygning, vil blive et tilbageskridt.



11. Vurdering af narrativerne om Københavns Lufthavn

Dette afsnit har til hensigt at vurdere de analytiske pointer, der har været om Københavns Lufthavns historiske udvikling, og sætte det op imod den tilsvarende forskning. En udfordring vil dette er, at det er begrænset, hvor meget forskning, der er skrevet, om netop Københavns Lufthavns udvikling og historie.²⁵¹ Derfor vil denne vurdering tage fat om to af opgaves væsentlige pointer eller delkonklusioner, og vurderingen kommer derfor ikke til at diskutere hele lufthavnens historiske udvikling. Den ene er centreret om særligt den første periode frem til 2. Verdenskrig, hvor modernitetsfortællingen blev grundlagt, hvor der er skrevet en del international forskning om, hvorfor dette sker. Derfor vil Københavns Lufthavn blive sat overfor andre lufthavne i Europa i forhold til udviklingen i 1920'erne og 1930'erne. Den anden vurdering er en bredere diskussion om rum, og særligt hvorvidt en lufthavn er udtryk for et ikke-sted ifølge Augé eller et fortøjningssted ifølge Urry. Denne diskussion vil tage udgangspunkt i de pointer, der fremgår af den konkrete analyse om Københavns Lufthavns historie, og derefter placerer specialet indenfor forskningen.

Forestillingen om fremtiden i Københavns Lufthavn har for de fleste af perioder nøje hængt sammen med en særlig modernitetstro og et særligt modernitetsnarrativ, hvor lufthavnen har repræsenteret forskellige udgaver af, hvad opfattelsen af det moderne var. Modernitetsnarrativet er kommet til udtryk i en lang række forskellige sammenhæng, hvor den arkitektoniske udformning på udvidelserne af lufthavnen har repræsenteret forskellige konkrete eksempler på det moderne. Særlig i analyseperioderne 1925 og 1936-39 er der en del pointer om, hvordan lufthavnen var udtryk for prestige, og den arkitektoniske udformning af lufthavnen i 1936 blev et væsentligt eksempel herpå. Nathalie Rosseau argumenterer for i hendes analyse af fremtidsnarrativerne for New York og Paris Lufthavn, at lufthavnene i 1930'erne bliver omdrejningspunktet for en større modernitetsdiskussion i samfundet.²⁵² Hun betegner lufthavnen som ”The flagship monument”, hvor man fra national side forsøgte at fremme den kommercielle luftfart, og var et væsentlig modernitetsmonument for den nærliggende bys tro på fremtiden. Roseau argumenterer derfor for, at lufthavnen i 1930'erne var et element i en større national moderniseringsproces både i Frankrig og USA. Det samme argument fremgår også af den forestående analyse af Københavns Lufthavn, hvor Vilhelm Lauritzens terminal blev set som noget utrolig moderne og set et forsøg på at skabe air-mindedness bredt ud i befolkningen.

²⁵¹ Et af de få eksempler er Claus Lassens analyse af Thisted Lufthavn i perioden 1970 og til i dag (se litteraturlisten under Lassen).

²⁵² Roseau 2012, 40-41



Det er på mange måder det samme argument, der fremgår af Peter Adeys analyser af air-mindedness i den engelske befolkning ved Liverpool Lufthavn.²⁵³ Peter Adey mener dog, at der fra national side var en særlig hensigt med at skabe denne air-mindedness i befolkningen, udover at tage del i en moderniseringsproces, som specialets analyser og Roseau pointerer. Adey argumenterer for, at der i den britiske stat også var et særligt sikkerhedspolitisk spørgsmål i slutningen af 1920'erne og 1930'erne, der var en drivende årsag til udviklingen af den civile luftfart.²⁵⁴ Han uddyber dette i nedenstående citat:

“Lack of aerodrome provision was perceived to be the root of poor airline development and stood in stark contrast to the strength and extensiveness of German and French networks. A vast airport network could also provide imperial unity and community.”²⁵⁵

I England blev det nationale luftfartssystem, herunder oprettelsen af Liverpool Lufthavn, set som en måde at håndtere en frygt for en sikkerhedspolitisk trussel. Adey mener derfor, at luftfarten også blev oprettet som et led i forhold til at opretholde territorial suverænitet og fremme en national agenda. Imperial Airways²⁵⁶ var samtidig symbolet på en britisk imperial og national sammenhængskraft, der kunne udfordre de andre flyselskaber og særligt i forhold til Tyskland.²⁵⁷ Peter Fritzsche har lidt de samme pointer i forhold til hensigten med at skabe air-mindedness i Tyskland i 1930'erne. Fritzsche argumenterer for, at det nazistiske styre forsøgte at promovere luftfart aktivt som en del af en større national fortælling om Tyskland.²⁵⁸ Det teknologiske fremskridt, herunder at vænne folk til tanken om luftfart, var en central del i *genopfindelsen* af en ny form for tyske nationalisme. Eksempelvis den nye lufthavn ved Berlin, Tempelhof, der blev indviet i 1934, som et led i den nazistiske propaganda. Luftfart blev i Tyskland gjort til en integreret del af landets modernitetsfortælling ligesom med England, men havde samtidig en klar hensigt i form af en større national og sikkerhedsmæssig agenda. Sådanne overvejelser fremgår hverken af denne analyse af Københavns Lufthavn og ej heller af Roseaus analyse af fremtidsnarrativerne. I forhold til Københavns Lufthavn kan det tænkes, at der ikke på samme måde har været så klare sikkerhedspolitiske overvejelser med luftfart, på grund af nedskæringspolitikken op til 2. Verdenskrig, og Danmark derfor ikke har haft samme

²⁵³ Adey 2006, 352

²⁵⁴ Adey 2006, 347-48

²⁵⁵ Adey 2006, 347

²⁵⁶ Privat flyselskab, der ligesom DDL modtog voldsom statsstøtte i starten af dets grundlæggelse. Selskabet blev sammenlagt med en British Overseas Airways Corporation i 1939, der senere var en del af det firma, der blev til British Airways i 1974.

²⁵⁷ Adey 2006, 348

²⁵⁸ Fritzsche, Peter "Machine Dreams" 1993, 692



sikkerhedspolitiske overvejelser.²⁵⁹ Derimod fremgår idéen om, at luftfart og særligt afholdelsen af flyvestævner og rundflyvningsarrangementer, var en måde at skabe airmindedness på, som også Ministeriet for Offentlige Arbejder gik ind for – ministeren argumenterer blandt andet for, at det er en god mulighed at for at skabe *propaganda* i befolkningen.²⁶⁰ Her bliver forklaringen dog ikke en sikkerhedspolitisk agenda, men en stærk tro på, at Københavns Lufthavn skal udbygge lufthavnen for at skabe fremskridt, og samtidig ligger der et underliggende argument om, at såfremt udbygningen ikke sker, vil lufthavnen sakke bagefter. En af de væsentlige drivende kræfter i udviklingen af lufthavnen bliver derfor en stærk fremtidstro, men samtidig har Københavns Lufthavn stadig forsøgt at inddrage befolkningen med afholdelse af flyvearrangementer på samme vis som i Tyskland og England.²⁶¹ Den stærke fremskridtstro indeholdt i modernitetsnarrativet argumenterer Dorthe Gert Simonsen ligeledes for i en artikel. Simonsen mener særligt, at modernitetsfortællingen og fremskridtstroen skyldes fartens ændring af tid- og rumdiskussionen.²⁶² Transportteknologi, og særlig luftfart, havde derfor en afgørende betydning for skabelsen af narrativet om det moderne.

Roseau pointerer samtidig, at udover afholdelse af flyvearrangementer, var arkitektkonkurrencer ligeledes et af de første led i denne modernitetsfortælling.²⁶³ Arkitekturen var med til at underbygge en opfattelse i samtiden af lufthavnen som noget moderne. Samtidig mener Roseau, at der har været et bestemt forhold til den omkringliggende by, fordi lufthavnen blev en del væsentlig del af moderniseringsprocessen for byen.²⁶⁴ I forhold til dette speciale om Københavns Lufthavn fremgår det, hvordan lufthavnen blev et vigtigt udflugtssted for Københavnerne, og samtidig hvordan arkitektkonkurrencen i 1936 var et væsentlig led i lufthavns modernitetsfortælling. Roseaus pointer knytter sig særligt til sammenhængen mellem lufthavnsområdet og hjembyen, hvilket ikke på samme måde har været omdrejningspunktet for dette speciale. Det rumlige fokus har her i stedet været på den relationelle sammenhæng med andre lufthavne eller områder, hvor der har eksisteret en lang række forskellige specifikke narrativer, der tager udgangspunkt i et rummeligt argument, som skal underbygge lufthavnens berettigelse.

²⁵⁹ Poulsen, Henning "Krig og mellemkrigstid" 2002, 313-15

²⁶⁰ Journalsager for udvalget ang. lufthavnen på Amager Bind II 1925-28 (1924-28), Kilde: Internationalt flyvestævne, 1

²⁶¹ Se blandt andet. Adey 2006, 352

²⁶² Simonsen, Dorthe Gert: "Accelerating modernity" 2005 B, 99-100

²⁶³ Roseau 2012, 40

²⁶⁴ Roseau 2012, 40-41



Den anden diskussion som dette afsnit ligeledes vil tage fat om er den bredere rumdiskussion, der er præsenteret i teoriafsnittet og udfoldet indenfor de forskellige analysepunkter. Det fremgår af analysen, hvordan Københavns Lufthavn særligt i den første periode ikke kun omhandlede fysisk bevægelse af mennesker, men også skulle skabe airmindedness bredt ud i befolkningen. Eksempler på publikumsområderne er Restaurant Hammer, flyvestævner og tilskuerarealer, der løbende blev mere og mere integreret i selve lufthavnsbygningen, og ikke bare placeret på en græsmark ude foran lufthavnen. I udvidelsen af lufthavnen fra 1960, blev publikumsområdet flyttet op på taget af lufthavnsfingrene, så tilskuer havde mulighed for at opleve starter og landinger så tæt på som muligt.²⁶⁵ Urry vil argumentere for, at det i tråd med begrebet airmindedness, viser hvordan en lufthavn repræsenterer et fortøjningssted, der er med til skabe muligheder for social interaktion. Publikumsfaciliteterne forsvinder dog i de to nyeste udvidelser af lufthavnen og bliver ikke integreret på samme måde i terminalrummet. En forklaring på det kunne være, at i takt med at lufthavnen er blevet større har det været nødvendigt at inddrage områderne til anden passageraktivitet. En anden forklaring, der i høj grad kan ses i forlængelse af den foregående forklaring er, at i takt med, at luftfart også er blevet mere og mere udbredt i befolkningen, har behovet for at tage til lufthavne for at opleve luftfart blevet mindre. Charterturisme i 1960'erne og 1970'erne, og den massive stigning i de fleste danskers mulighed for at tage ud og rejse har ændret det spektakulære og begejstringen ved lufthavnen i en sådan grad, at der ikke på samme måde er behov for at opleve det, når ikke det er i forbindelse med en ferie. En tredje forklaring kan være, at i takt med et stigende antal passagerer bruger lufthavnen, bliver fokus i stedet lagt på en effektivisering af de eksisterende transportsystemer, hvilket er et naturligt udvidelsestræk for en lufthavn mener Urry.²⁶⁶ Det sker eksempelvis med en udvidelse af metroen i 2000'erne, jernbanestationen, motorvejen og Øresundsbroen vedtaget i 1990'erne.²⁶⁷

Netop dette fokus på de eksisterende transportsystemer vil Marc Augé betegne som et transit-point, hvilket er et eksempel på, at effektivisering af eksisterende transportsystemer medfører, at områder bliver mere eller mindre rensat fra social aktivitet.²⁶⁸ Udvidelsen af terminal 3 (Papirflyveren) vil for Augé være et eksempel på, hvordan tilrettelæggelsen af rummet var betinget af at skulle flytte mennesker hurtigst muligt fra stationen, bus- og taxiområdet, til bagageindleveringen og videre op ad broen til securityområdet. Mobiliteten vil derfor ifølge Augé være begrænset til nogle faste systemer og bevægelsesmønstre, som ensretter den socialisering, der

²⁶⁵ Ingeniøren 9 januar 1960, 513

²⁶⁶ Urry 2009, 27

²⁶⁷ Se eksempelvis: Ingeniøren 11/10 1996 eller Ingeniøren 11/11 1994,

²⁶⁸ note



vil kunne ske i lufthavnen. Omvendt bliver det både i analysen og i stykket ovenover gjort klart, hvordan passagerområdet bliver voldsomt udvidet gennem hele lufthavnens historie, og butikker, restauranter mv. bliver en central del af oplevelsen i lufthavnen. Netop sådan områder er argumentet for Urry for, at der i lufthavnen er et fortøjningssted, hvor der sker en mulighed for socialisering. Derfor er den moderne lufthavns fokus på skabelsen af en større oplevelse, der handler om andet end bare at flytte mennesker fra A til B, forklaringen på, at der eksisterer socialisering i lufthavnen.

Bauman og Augé vil argumentere for, at selvom der sker en stigning af sådanne passagerområder, er de stadig udtryk for at være et ikke-sted. Forklaringen på det er, at globaliseringen har medført en ensretning af sådanne områder i lufthavnen, der betyder, at formen for socialisering, der kan ske i sådanne områder er blevet standardiseret.²⁶⁹ Lufthavnene minder om hinanden, der er skilte på engelsk alle steder, og måden man bevæger sig på følger ensartede mønstre, der er ens på tværs af landegrænser. Urry vil omvendt betone de regionale eller nationale særkendetegn, som souvenirs, ølmærker eller andet, som udtryk for, at hver lufthavn forsøger at fremme noget unikt og særligt i forhold til resten af verden.²⁷⁰ Derved sker en ændring af den mobilitet, der kan ske i den ene lufthavn i forhold til den anden, på grund af fokus på at skille sig ud i forhold til andre lufthavne. Denne diskussion mellem Urry og Baumann bunder, som også nævnt i teoriafsnittet i to forskellige forståelser af globaliseringen konsekvenser for mulighederne for mobilitet, hvor Bauman vil betone de negative konsekvenser for socialiseringen og Urry overvejende de positive.²⁷¹

I forhold til dette speciale bliver der igennem analysens pointerer en del eksempler på den rumlige ændring af passager- og publikumsområder, herunder muligheden for socialisering. De områder bliver inddraget, fordi de spiller en rolle for det narrativ, som Københavns Lufthavn ønsker at skabe, men også fordi de er indgår i denne bredere rumlige diskussion om lufthavnsterminalens udvikling. Specialets fokus på narrativet skete imidlertid, fordi der indenfor den generelle forskning om airmobility havde været en opfattelse af, at lufthavne bare var knudepunkter for transport og steder der overvejende var historisk ens.²⁷² Narrativet har derfor været redskabet til at forstå, at lufthavnen ikke kun kan opfattes som et knudepunkt for transport, men også som et fortøjningssted. Det skyldes, at narrativet kan vise, hvilken rolle den historiske erfaring har haft konkret på forventningerne til fremtiden. Det medfører ikke, at specialet kun understøtte Urrys idé om fortøjningssteder, da pointen

²⁶⁹ Note

²⁷⁰ Urry 2009, 27-28

²⁷¹ Jacobsen og Larsen 2008 11-13

²⁷² Se blandt andet kritik af det i: Roseau 2012, 33, Adey 2006, 344



om sammenhængende transportsystemer i slutningen af 1990'erne stemmer mere overens med Augé pointe om transit-points. Specialet udspringer dog af en den forskningsretning, Rousseaus past-future narratives og Adeys begreb om airmindedness, der i høj grad kan ses som et opgør mod det ensidige fokus på lufthavnen som et ikke-sted og derfor ahistorisk. Det faglige overlap med Urry forståelse af fortøjninger er derfor større end det Augé opfattelse af ikke-steder.



12. Konklusion

Overordnet set har lufthavnen særligt i den første periode repræsenteret en forestilling om fremtiden, der i høj grad knytter sig til et skematisk modernitetsnarrativ. Luftfarten blev i samtiden hyldet som udtryk for noget moderne, særligt i den tidlige periode af lufthavnens historie. Frem til 1960'erne fremstod lufthavnen blandt andet som et prestigeprojekt, der underbyggede en moderne udvikling i Danmark, og samtidig var fremskridtroen i forhold til luftfartens muligheder og forventninger store. I 1970'erne bliver modernitetsnarrativet delvist udfordret af en større miljødiskussion, hvilket medfører, at de efterfølgende lufthavnsudvidelser forsøger også at håndtere miljømæssige konsekvenser. Den stigende kommerialisering og normalisering af luftfarten i perioderne efter 1970'erne medførte også, at lufthavnen ikke længere kun havde sin berettigelse på grund af en forventning til det moderne, men i kraft af sig selv. Det kommer blandt andet til udtryk ved den stigende charterturisme i 1970'erne og den internationale relation og udbygning af terminal 2 i 1990'erne, der medfører, at antallet af passagerer, der bruger lufthavnen, stiger markant. Privatiseringen af lufthavnen medfører, at fokus ændres til i særlig grad, at lufthavnen har en økonomisk og konkurrencemæssige gevinst for Danmark, som den ikke må miste. Det medfører også, at lufthavnen i stedet for kun at være et prestigeprojekt, der bygger dets berettigelse på begejstring og positive forventninger til fremtiden som i perioderne før 2. Verdenskrig, har lufthavnen nu en klar økonomisk gevinst i analysepunktet fra 1990'erne og frem, der bliver fremhævet som noget særligt. Fremtiden bliver derfor en logisk forventning om, at hvis ikke udbygningen af lufthavnen sikres, vil det få særlig økonomiske konsekvenser for samfundet.

Fælles for alle lufthavnsudvidelserne har samtidig været en forventning om, at der skulle være mulighed for løbende at udvide lufthavnen. Da Vilhelm Lauritzen i 1936 vandt arkitektkonkurrencen var det blandt andet, fordi lufthavnen kunne udvides løbende. På samme måde fremgår det af den nyeste udvidelse af Københavns Lufthavn, at den skal kunne udvides i takt med efterspørgslen, så den på sigt kan rumme først 40 mio. passagerer og senere 60 mio. passagerer. Det viser en tydelig forventning til, at det har været en nødvendighed, at lufthavnens rum løbende har kunne udvides, og samtidig viser det også, hvilken positiv forventning, der har været til luftfart i størstedelen af analyseperioden. De erfaringer fra den fortidige udvikling af luftfart, der bliver trukket på i fremstillingerne og rapporterne, repræsenterer en opfattelse af, at passagertal, operationsantal mv. bliver ved med at gå op. Derfor medfører denne særlig modernitetstro; en opfattelse af, at luftfart vil spille end endnu større rolle i fremtiden, og derfor indirekte retfærdiggøre fortsatte udvidelser.



I starten af lufthavnen historie kommer prestigeprojektet til udtryk ved, at lufthavnen har skullet håndtere flyveopvisninger og rundflyvningsarrangementer. Frem til udvidelsen af lufthavnen i 1990'erne blev tilskuernes rum løbende udvidet, og det er først med udvidelsen i slutningen af 1990'erne, at det helt forsvinder. Det betyder imidlertid ikke, at lufthavnen efter 1990'erne kun handler om at bevæge mennesker fra A til B. Derimod bliver tilsvarende butiks-, restaurant-, caféområder tilsvarende større, og mulighederne for social aktivitet bredere. Sådanne områder vokser i takt med tilsvarende udvidelser af mængden af fly, gate, check-in-standere, og samtidig bliver italesættelsen fra lufthavnens side af passagerens muligheder for at shoppe i Illum, drikke en Carlsberg osv. tilsvarende væsentligere. Der sker derfor igennem den historiske udvikling både konkret og i de enkelte narrativer, en løbende inddragelse af andre aktiviteter, end fysisk bevægelse i lufthavnsrummet.

Det er dog ikke kun rummelige ændringer indenfor lufthavnsarealet, der fremgår af fremstillingerne, men også i forhold til lufthavnens catchment area og andre lufthavne i Europa. I langt de fleste fremstillinger retfærdiggøres udvidelser af lufthavn, stigende tilskud til lufthavnen eller lignede af en opfattelse af dens relation til andre lufthavne. I 1960'erne bliver lufthavnen relativt sat i forhold til Skandinavien, hvilket både skyldes SAS i efterkrigstiden, og måske en stigende skandinavisk fællesskabsfølelse. I 1990'erne er fokus derimod flyttet til Øresundsbroen, og lufthavnen rumlige rolle bliver at agere internt bindeled indenfor Øresundsregionen. Samtidig bliver lufthavnens berettigelse også at være bindeleddet til den nye internationale og globale verden.

Dette speciale har forsøgt at skrive sig ind i en forskningsretning, hvor den historiske udvikling af lufthavnen bliver pointeret, og at lufthavnen derfor ikke bliver opfattet som overvejende ahistorisk. Samtidig har fokus været på de historiske narrativer, der konkret bliver repræsenteret i de enkelte fremstillinger, som er skrevet af de forskellige aktørgrupper der indgår i specialet. Rummets relation til disse forventninger om fremtiden, har tjent en rolle i forhold til at kunne pointere forskellige interne rumlige ændringer i lufthavnen, såvel som i relativ forstand til andre lufthavne og områder. Det har eksempelvis vist, hvordan mængden af butiks- og restaurantområder internt i lufthavnen er udvidet, og hvordan det internationale forbindelse mellem Danmark og Øresundsregionen og Verden bliver underbygget aktivt i lufthavnen egen forestilling om sig selv. Samtidig ønsker dette speciale at indskrive sig i en tværfaglig forskningstradition, hvor sammenhængen mellem historisk tid og det geografiske rum, har været et væsentligt udgangspunkt for analysen og diskussionen af Københavns Lufthavn. Derfor har fokus for specialet også været at vise, hvordan historie med et fokus på narrativer og forventninger til fremtiden har kunne bidrage til



geografiens fokus på rum. Samtidig har det underbygget en mere tværfaglig tilgang til mobilitetsforskningen.



13. Litteraturliste

Adey, Peter: "Airports and air-mindedness: spacing, timing and using the Liverpool Airport, 1929-39", *Social & Cultural Geography*, vol. 7, no. 3, 2006

Augé, Marc: "Non-place - introduction to an anthropology of supermodernity", Verso, London, 2. Udgave 2008.

Beck, Ulrich: "Ulrich Beck: Pioneer in cosmopolitan sociology and risk society", Springer brief on pioneers in science and practice nummer 18, Editor Ulrich Bech, 2014

Brimnes, Niels og Casper Andersen: "Modernitetsbegrebets muligheder – perspektiver fra sociologi, antropologi og historie", *Temp: Tidsskrift for historie*, nr. 12 2016.

Cortzen, Jan: "Til vejrs": Københavns Lufthavn i 75 år, Børsens forlag, København, Danmark, 2000

Dicken, Peter: "Global Shift: mapping the changing contours of the world economy," Sage Publications, London, 2015

Duedahl, Poul og Michael Hviid Jacobsen: "Introduktion til dokumentanalyse", Syddansk Universitet 2010

Estrup, Hector, Jesper Jespersen og Peter Nielsen: "Den økonomiske teoris historie – en introduktion" Jurist- og Økonomiforbundets forlag, København, 2. Udgave 2013

Foucault, Michel "Of other spaces" på baggrund af forelæsning afholdt i marts 1967, originaltitel: "Des Espaces Autres" oversat af Jay Miskowiec for Architecture-Mouvement-Continuité oktober 1984

Fritzsche, Peter: "Machine Dreams: Air-mindedness and the reinvention of Germany", *The American historical review* vol. 98, nr. 3, 1993

Gyldendal 2019A – Den store Danske, besøgt d. 28/11 2019

http://denstoredanske.dk/Bil,_b%C3%A5d,_fly_m.m./Luftfart/Lufthavne_og_jordorganisation/K%C3%B8benhavns_lufthavne



Gyldendal 2019B. – Den store Danske, besøgt 24/10 2019

http://denstoredanske.dk/Kunst_og_kultur/Arkitektur/Arkitektur_og_bygningskunst/Stilretninger_og_perioder_i_kunsten/Funktionalisme

Jensen, Bernard Eric: "Historiebevidsthed og fortidsbrug – teori og empiri" Forlaget Historia 1. udgave 1. oplag 2017.

Hansen, Frank og Kirsten Simonsen: "Geografiens videnskabsteori: en introducerende diskussion", Roskilde Universitets Forlag, 2. Udgave 2005.

Hughes, Thomas "The evolution of large technological system" Kapitel i bogen: "The Social Construction of Technological Systems. New Direction in the Sociology of Technology" Cambridge, MA: MIT Press., redaktører: W.E. Bijker, T.P. Hughes, T. Pinch, 2012

Koselleck, Reinhart: "Futures Past" Columbia University Press, New York, 2004

Lahrmann, Harry og Steen Leleur: "Vejtrafik: Trafikteknik & trafikplanlægning", Polyteknisk Forlag, Danmark, 1994

Lassen, Claus "Da Thisted gik i luften!", Trafikdage Aalborg Universitet 2013

Lassen, Claus "Det nye mobilitetsparadigme", trafik og veje, februar 2011,

Larsen, Jonas og Michael Hviid Jacobsen. 2008. "Zygmunt Bauman vs. John Urry - en sociologisk supersværvægtskamp om socialitets- og mobilitetsmetaforer." i Sosiologi i dag, årgang 38, nr. 3 2008

Københavns Lufthavn 2019A. Besøgt d. 23/10 2019: <https://www.rke.dk/om-rke/trafikstatistik>

Københavns Lufthavn 2019B. Besøgt d. 20/8 2019 <https://www.cph.dk/om-cph/investorer/trafikstatistik/2019/1/rekord-i-cph-303-millioner-rejsende-i-2018>

Københavns Lufthavn 2019C. Besøgt 28/11 2019 <https://www.cph.dk/en/cph-business/aviation/operations/cph-go>

Nielsen, Keld, Henry Nielsen, Hans Siggard Jensen: "Skruen uden ende – Den vestlige teknologiske historie" Nyt teknisk forlag 3. udgave, 3. oplag, 2012.

Pinch, Trevor og Wiebe E. Bijker "The social construction of facts and artifacts: or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other." Kapitel i bogen: "The Social



Construction of Technological Systems. New Direction in the Sociology of Technology” Cambridge, MA: MIT Press., redaktører: W.E. Bijker, T.P. Hughes, T. Pinch, 2012

Poulsen Henning, “Krig og mellemkrigstid” kapitel i bogen: ”Danmarks Historien i grundtræk” kapitel: Aarhus Universitetsforlag, redaktør Steen Busck og Henning Poulsen, 2002

Rasmussen, Søren Hein: ”Efterkrigstiden 1945-73” kapitel i bogen: ”Danmarks Historien i grundtræk” kapitel: Aarhus Universitetsforlag, redaktør Steen Busck og Henning Poulsen, 2002

Roseau, Nathalie. “Airports as Urban Narratives: Toward a Cultural History of the Global Infrastructures” I Transfers 2(1). 2012

Simonsen, Dorte Gert, “Tomorrow was Yesterday: hastighedsfascination i det 20. århundrede” kapitel i bogen: ”Hastværk: modern fart og tempo”. Den jyske historiker nr. 108. 2005A

Simonsen, Dorte Gert: “Accelerating modernity: Time-space compression in the wake of the aeroplane”, Journal of Transport History 26/2, 2005B

TV2-Lorry 2019. Besøgt d. 18/12 2019 <https://www.tv2lorry.dk/tarnby/kastrup-lufthavn-ny-udvidelse-af-terminal-2-er-abnet>

Urry, John. “Aeromobilities and the global.” i Saulo Cwerner, Sven Kesselring og John Urry. *Aeromobilities*, Routledge New York, 2009

Wagner Michael, “Den ny teknologihistorie” kapitel i “Den ny teknologihistorie” Den jyske historiker nr. 61 november 1992

Wertsch, James “Specific narratives and schematic narrative templates”, I bogen “Theorizing historical consciousness” redigeret af Peter Seixas, University of Toronto Press, Toronto, Buffalo og London, 2004.

Westphall, Povl: “Københavns lufthavn 1925-1975”, B. Thorgils A/S. Kastrup, 1975

Westphall, Povl: “En pionér fylder 50”, Interprint International Printing Company, København 1968.

White, Hayden “The historical text as literary artifact” in “The history and narrative reader” redigeret af Geoffrey Roberts, Routledge, London og New York, 2001.



14. Kilderliste

14.1 Københavns Lufthavns egne rapporter

Betænkning vedrørende Københavns lufthavns fremtid, 1968. Udgivet i papirform

CPH udredningsrapport 2016. Tilgængelig på: <https://cph-prod-cdn.azureedge.net/48d23b/globalassets/95.-kampagner/1.-expanding-your-world/cph-udredningsrapport.pdf>. Besøgt 19/12-2019

Københavns lufthavns årsrapporter. Tilgængelig på: <https://www.cph.dk/om-cph/investorer/aarsrapporter> Besøgt 19/12-2019

- Københavns Lufthavns Årsrapport 2010
- Københavns Lufthavns Årsrapport 2011
- Københavns Lufthavns Årsrapport 2012
- Københavns Lufthavns Årsrapport 2014

Transport og Energiministeriet: "Dansk luftfart 2015, muligheder og udfordringer", november 2005. Udgivet rapport i papirform

Udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn: "Lufthavnen, Kastrup eller Saltholm", maj 1978. Udgivet rapport i papirform

14.2 Viborg landsarkiv

Statens Luftfartsvæsen: Journalsager for luftfartskommissionen (1918-1926) Nr. 689034

- Hr. Minister Friis-Skotte
- Luftfartskommissionen august 1920
- Luftrestskonferencen 1925
- DDL-mappe 1924 – oversigt over driften
- DDL-mappe 1925 – oversigt over driften

Journalsager for udvalget ang. lufthavnen på Amager Bind II 1925-28 (1924-28) Nr. 689009

- Vandflyverområdet oktober 1925
- Internationalt flyvestævne 1926

Trafikministeriet, Udv. 20.3.1936 vedr. Hangar på Kastrup Lufthavn: Materiale (1935-1938) 1 Nr. 689029

- Kritik af Kastrup lufthavn 1935

Viborg Landsarkiv, Saltholmsager bind 1 Nr. 770633

- Overfredningsnævnets afgørelse december 1983



14.3 Tårnby stadsarkiv

65.83 Flytning af lufthavnen i Kastrup.

- Lufthavnen på Saltholm

Diverse bøger

- Københavns Lufthavn 1938
- Københavns Lufthavn 1940

Byggeforum 1939

Arkitekten 1936

Arkitekten 1940

København Lufthavn fylder 40 år. SAS i Kastrup.

Københavns Lufthavn 1971 (bog)

Københavns Lufthavn nummer 3, 1972

Københavns Lufthavn nummer 2, 1973

Lokalplan 1983

Københavns Lufthavns Årsrapport 1993

Københavns Lufthavns Årsrapport 1995

Lokalplan 1997

14.4 Danmarks Kunstbibliotek

Billeder af terminalen 1939

Billeder af terminal 3.

14.5 Fagblade fra Ingeniørens-arkiv.

Politiken 19/9 1925

Tidsskrift for Ingeniøren og Bygningsvæsen 15/10 1927 - "Den internationale luftfartsudstilling i København 1927", J. Thorarensen

Den tekniske forenings Tidsskrift. 31/12 1939 - "Den nye administrationsbygning i Københavns Lufthavn, Kastrup", Chr. Nøkkentved og Gunner Hjorth

Ingeniøren 10/1 1952 - "Københavns lufthavn i Kastrup", O. H. Haugsted



Ingeniøren 8/12 1956 - "Saltholmen og jet-trafiken"

Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 25/5 1958, artikelserie

Ingeniøren 1/9 1960, artikelserie

Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 16/6 1967

Tidsskrift for Ingeniør og Bygningsvæsen 25/12 1969 - "Trafikken i 70'erne", Ove Guldberg

Ingeniørens Ugeblad 9/2 1973 - "Flystøjen i fremtiden"

Ingeniøren 2/11 1979 - "Nu snart overvågning af Kastrup flystøj", C. G. Rasmussen

Ingeniøren 28/3 1980 - "Statstilskud til isolering af soverum mod flystøjen"

Ingeniøren 2/9 1983 - "Genbrug af startbane sparer penge og trafik", Tommy Bunch-Nielsen

Ingeniøren 16/3 1984 - "Tårnby-motorvejen en fiasko til mindst 435 mill. kr.", Niels Thygesen og Thorkil Jørgensen.

Ingeniøren 11/3 1988 - "Når staten bygger"

Ingeniøren 11/11 1994 - "Flere penge til hovedstaden", Birgitte Marfelt og Claus Fahrendorff

Ingeniøren 16/12 1994 - "Milliarder får vinger i Kastrup", Birgitte Marfelt

Ingeniøren 28/4 1995 - "Øresundsregionen – paradoks i vækst" Birgitte Marfelt

Ingeniøren 11/10 1996 - "København mangler en plan", Birgitte Marfelt

Ingeniøren 7/2 1997 - "Lufthavnen letter", Annette Hartung

