

Arkivalier - brännande fråga vid estradsamtal om flygmuseum

Vad ska vi göra med de tiotusentals handlingar av olika slag, som produceras inom flygindustrin, frågades bl a när den svenska flygmuseifrågan ventilerades i flygledningens film-sal i början av november på initiativ av Svensk Flyghistorisk Förening. Det hela ägde rum i form av ett estradsamtal och kring bordet återfanns flygdirektör Sten Colliander, flygförvaltningen, luftfartsingenjör C G Enger, luftfartsstyrelsen, stabsredaktör Curt Gille från den arrangerande föreningen, ingenjör Ture Jangvik från flygmuseikommittén i Linköping, chefen för Tekniska Museet civilingenjör Sigvar Strandh och SAAB:s forskningschef civilingenjör Frid Wänström. I den avslutande allmänna diskussionen deltog dessutom bl a representanter från KSAK, SAS och LM Ericsson.

Det var civilingenjör Wänström, som tog upp den brännande frågan om arkivalierna och därvid nämnde att bara hållfasthetsberäkningarna för typ 35 tar etthundrafemtio pärmar i ansåk och att de aerodynamiska beräkningarna för samma flygplan upptar fyrtiosju hyllmeter. Antal ritningar räknas i femsiffriga tal. Denna pappersflod tenderar dessutom att växa i takt med att alltmer komplicerade flygplantyper tas fram. Hur stort utrymme som motsvarande handlingar för 37:an kommer att ta vet man idag naturligtvis inte. Och vad ska man göra med alla de projektutkast, som gjorts mellan flygplan 35 och 37? Bara de är ett par hundra. Är allt detta något att behålla för den framtida historiska forskningen eller bör industrin gallra och be-

ra behålla det viktigaste? Man kan vidare fråga sig varför vi ännu inte fått uppleva att det skrivits en akademisk avhandling från dessa områden, förslagsvis om utvecklingsarbetet, den tekniska idén, bakom flygplan 35. Detta borde vara en stimulerande uppgift för en forskare, ansåg civilingenjör Wänström.

- Vi måste vara rädda om våra flyghistoriska arkivalier, framhöll civilingenjör Strandh, som representant för museiexpertisen i allmänhet och för Tekniska Museet i synnerhet. Kasta ingenting vid källan. Låt en museiman avgöra vad som måste sparas och vad som eventuellt kan gallras bort. Vi sparar ju för kommande generationer. Det historiska perspektiv, som behövs, för att man rätt skall kunna välja i det rikt flödande materialet har just museimannen oftare en specialisten i industrin. För forskningens skull vore det dessutom lämpligt om denna typ av flyghistoriskt värdefulla objekt kunde samlas på ett ställe tyckte civilingenjör Strandh och bröt en lans för sitt eget museum i dess egenskap av den centrala teknikhistoriska forskningsinstitutionen.

Detta hindrar naturligtvis inte att det på skilda håll i landet byggs upp flyghistoriska samlingar och de planer, som finns på detta område, fick också stort utrymme under kvällen. Projektet med hemorts rätt i Linköping och på Arlanda presenterades och bland annat visades skisser och stadsplaner från det längst avancerade av de två, det i Linköping.

Någon enighet om att det var lämpligt att på detta sätt splittra den flyghistoriska materien på olika håll fanns det dock inte bland de närvarande. Röster höjdes för en koncentration till Stockholm. Bland dem som gick på denna linje var KSAK:s generalsekreterare Nils Söderberg, som i form av en uppläst skrivelse (generalmajor Söderberg kunde inte närvara själv) anförde att det enligt hans uppfattning inte fanns anledning att anordna ett särskilt civilt resp militärt flygmuseum, då den militära och civila flygtekniken står på samma grund, har samma forskningsunderlag och är baserad på samma slag av industriellt utvecklingsarbete. Samlingarna bör ordnas i form av en påbyggnad på nuvarande Tekniska Museet.

Flygtekniken bör visas på ett representativt och fullständigast möjliga sätt i huvustaden, hävdade också överstelöjtnant Nils Kindberg,

krigsarkivet, och föreslog att detta skulle kunna ordnas genom att repliker av de gamla flygplanen iordningsställs varefter original och kopior skulle fördelas på ett lämpligt sätt mellan de platser, där flygplanen har sin "hemortsrätt" och Stockholm. Härigenom skulle såväl allmänhetens som forskarnas möjligheter att ta del av den flyghistoriska utvecklingen ökas.

