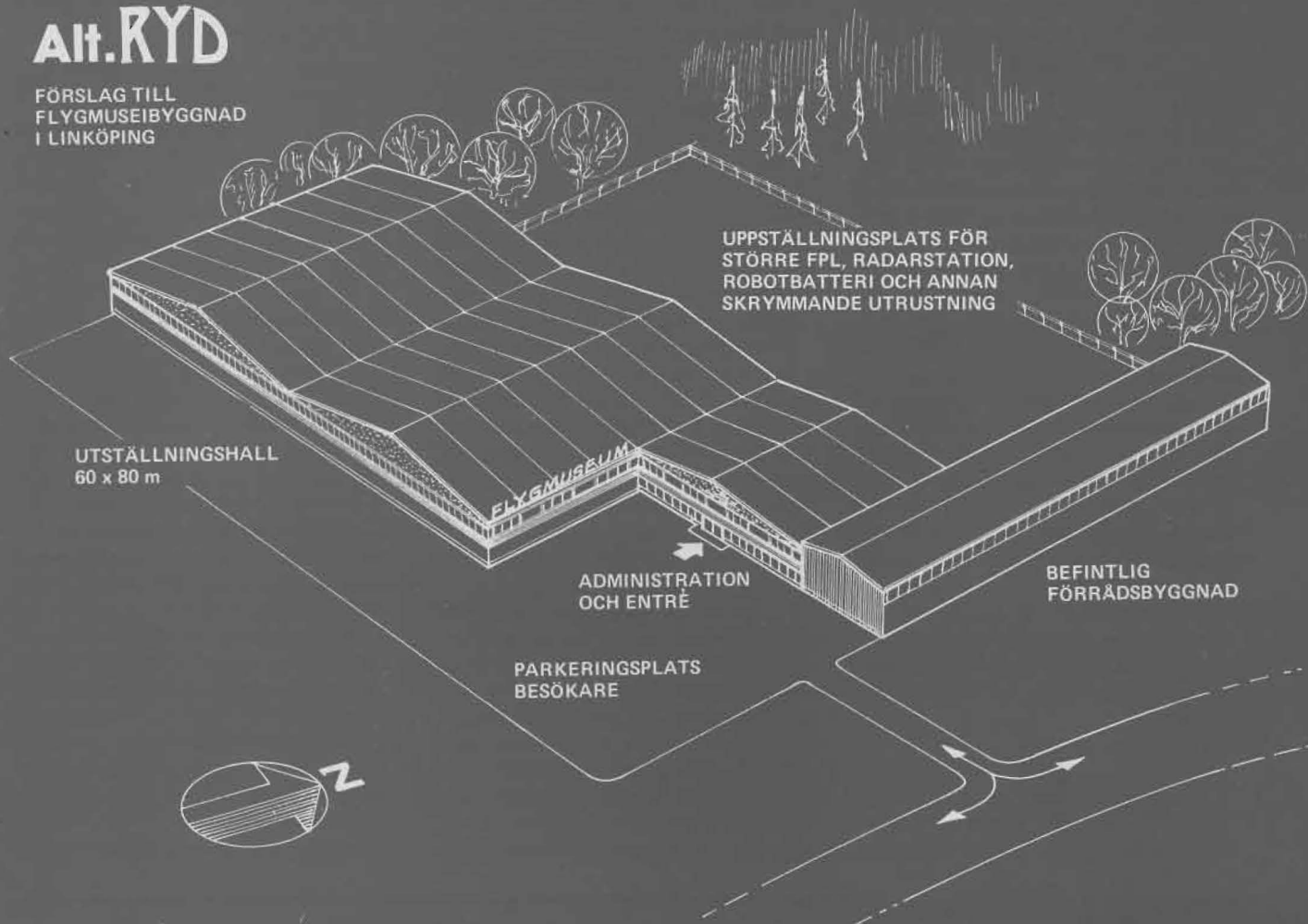


FLYGVAPENMUSEET

Alt. RYD

FÖRSLAG TILL
FLYGMUSEIBYGGNAD
I LINKÖPING



* "MUS 65" består av följande sakkunniga: Chefen för statens planverk generaldirektör Lennart Holm (ordförande), överantikvarien vid riksantikvarieämbetet Margareta Björnstad, chefen för naturhistoriska museet i Göteborg museichefen Bengt Hubendick, organisationsdirektören vid statskontoret Elof Jerdenius, f.d. stadsantikvarien Bo Lagercrantz, chefen för livrustkammaren överintendent Ake Meyerson, tillika huvudsekreterare, lantsantikvarien i Östergötlands län Sven Erik Noreen, konstnären Kurt Ullberger och direktören för statens försöksverksamhet med riksutställningar Gunnar Westin. — Major Axel Carlsson, Kungl. Östgöta flygflotilj har som expert deltagit i utredningsarbetet.

*Delbetänkande
från
MUSEI- och
UTSTÄLLNINGSSAKKUNNIGA
till
chefen för
utbildnings-
departementet:*

'MUS 65' har haft att utreda frågor om kulturminneshärd, museiväsendet och verksamheten med riksutställningar. Efter en särskild framställning av chefen för flygvapnet fick de sakkunniga 1971 uppdraget att ta ställning till frågan om flygmilitärt museum.

Det finns på skilda håll i landet flyghistoriska samlingar av skiftande format och betydelse. De utan gensägelse värdefullaste är flygvapnets egna som hävdar sig även vid internationella jämförelser. 'MUS 65' anser att det svenska militärflygets utveckling är av så stort

— äntligen något positivt



Ait: MALMEN

FÖRSLAG TILL
FLYGMUSEIBYGGNAD
PÅ MALMEN

'MUS 65':s inventering av i Sverige bevarade kulturhistoriska flygplan — samt förslag till statligt museum

Intresse att det är **angeläget** att skapa ett museum som kan ge dessa samlingar vederbörlig vård och hålla dem tillgängliga för allmänheten. Utredningen ser vid denna bedömning icke blott till de snävt militära aspekterna utan också till det vidare **försvarspolitiska perspektivet** liksom även till den sociala och ekonomiska betydelse som flyget och flygutvecklingen har i vårt land.

'MUS 65' har funnit det naturligt att föreslå att flygvapenmuséet förläggs till grannskapet av Malmslätt utanför Linköping, där en väsentlig del av det svenska flygets utveckling ägt rum och där muséet också blir tämligen lätt åt-

komligt från stora delar av mellansverige. Självfallet har utredningens bedömning också påverkats av att ett stort antal människor som har sin bärning inom flygvapnet och flygindustrin bor just i Linköpings-området.

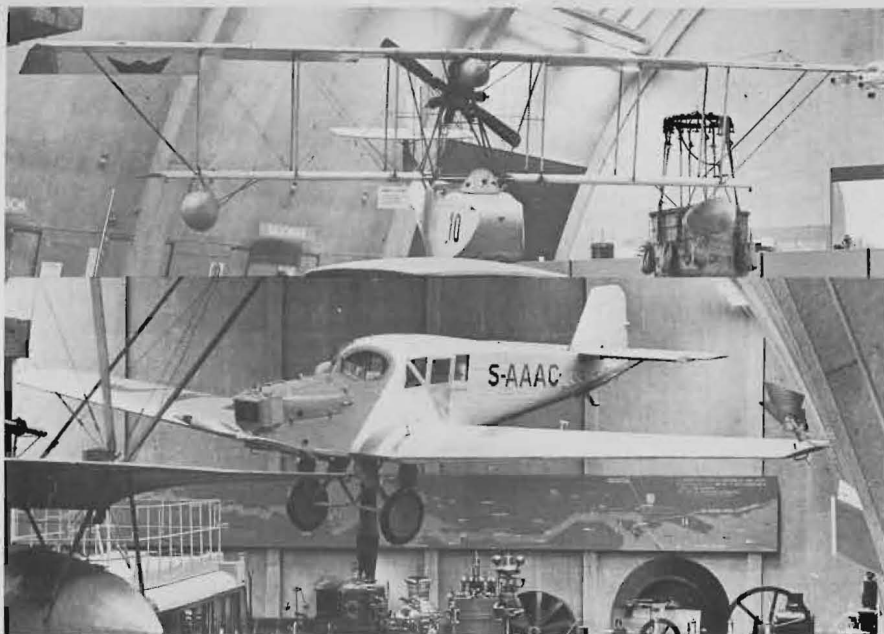
◆ ◆ 'MUS 65' redovisar ett par alternativa lägen för det planerade muséet i grannskapet av Malmslätt. Utredningen har emellertid inte funnit tiden mogen att ta slutgiltigt ställning i denna fråga som berörs av diverse aktuella planproblem.

För muséets drift har 'MUS 65' beräknat en organisation av tämligen måttlig

omfattning, varvid speciell hänsyn tagits till behovet av en aktiv utåtriktad verksamhet. De årliga kostnaderna har i nuvarande penningvärde beräknats till ca 1,9 milj kr.

De sakkunniga anser att flygvapenmuséet bör vara **helstatligt** och ledas av en styrelse med krigshistorisk och museiteknisk sakkunskap samt med representation för lokala kulturpolitiska intressen, för de närmast berörda skoldistrikten samt för organisationer vilkas verksamheter berörs av museets arbetsfält.

På sid 20–25 följer några axplock ur 'MUS 65':s delbetänkande.



▲ Donnet-Levéque (10).

▲ Junkers F.13, S-AAAC (D-343, SE-AAC).



▲ 1950 donerade FV till TM/Sthlm en komplett A 21:a (21286). Den 4/5 företogs sista färden från F8. Begejstrade skolpojkar drog "likvagnen" över Ladugårdsgårde. På TM fick fpl bara plats utomhus, fick pinas dryga 20 år i regn å rusk. Skandalöst sa många. Sent —74 togs 21:an bort... det stod ju parkering förbjuden på inhängnaden.



Flyghistorisk musel-verksamhet. — I det följande lämnas en redovisning för det museimaterial som tillvaratogs för att belysa flygets utveckling i landet. Beskrivningen omfattar såväl samlingar av civilit som militärt ursprung, dock med tyngdpunkt på det militära materialet. Frågor rörande samlingar av urkunder ligger utanför utredningens arbetsområde.

Tekniska muséet i Stockholm. — Tekniska muséet är centralmuseum med uppgift att belysa utvecklingen inom ingenjörskonsten och dess grundvetenskaper samt inom industrin. I museet har man under många år samlat flygplan jämte utrustning, arkivalier m m. Museets strävan har varit att belysa några av milstolparna i flygteknikens utveckling sedan flygets första trevande steg.

I Tekniska muséets samlingar förekommer

flera flygplan, som är de enda bevarade i världen, såsom exemplar av AB Enoch Thulins Aeroplanfabriks flygplantyper A, B, G och N. Likaså ingår i museets samlingar en av världens två bevarade Junkers F.13. Den sk bryggarkärnan av Blériot-typ, som tillhört marinens flygväsen och är det första initiativet till ett svenskt militärflyg, återfinnes också i dessa samlingar.

Tekniska muséet har också andra flyghistoriska objekt av stort värde. Man har bl a utställt S. A. Andrées ballongkorg, instrument m m till ballongen Svea, med vilken Andréé på 1890-talet gjorde en rad uppstigningar. Selskiftets svenska pionjärer på det aerodynamiska området är representerade med intressant material. Tekniska muséet har därtill en serie flygplanmodeller, som i stora drag skildrar flygteknikens utveckling, bl a Emanuel Swedenborgs utkast till ett flygplan och bröderna Wrights flygmaskin 1903. — I museets samlingar av flygmotorer från 1910 fram till dagens jetmotor, utgör motorerna från AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik en särskilt värdefull del.

Tekniska muséets föremålssamlingar kompletteras på det flygtekniska området av det värdefulla och rikhaltiga material, som ingår i museets arkiv. Detta rymmer bl a talrika samlingar av konstruktionsritningar, foton och andra bilder samt bok- och tidskriftssamlingar. Till museets sk teknik- och industrihistoriska arkiv har överlämnats dåvarande Kungl Svenska Aeronautiska sällskapets ämbetsarkiv från tiden 1902—20.

Industrimuseet i Göteborg. — Industrimuseet i Göteborg innehåller

ler samlingar av föremål, bilder och anteckningar om industri, teknik, kommunikationer och arbetsliv i Göteborg. Museet har från Göteborgs Sjöfartsmuseum övertagit vissa samlingar i samband med att sjöfartsmuseet år 1959 upphörde med sin tidigare flyghistoriska verksamhet. Bland de föremål som övertagits därifrån märks en kolvmotor av märket STWC-3 samt vissa fransktillverkade flygplanmodeller. I Industrimuseet visas ett flygplan av typen Albatros, byggt på Södertälje verkstäder. I samlingarna finns även en roterande stjärnmotor av Thulins tillverkning. I museets förråd återfinns ett ESG-segelplan, det enda bevarade i världen av 16 tillverkade. Därutöver har museet några icke fullt kompletta flygmotorer och andra flygplandetaljer.

Tekniska muséet i Malmö. Detta tekniska museum har till uppgift att till belysning av den teknikhistoriska utvecklingen i Sydsvrige tillvarata föremål och dokument samt att ge information om sydsvensk industriteknik. Muséet bevarar i sina samlingar vissa unika föremål av flyghistoriskt intresse. I brist på utställningsutrymme måste museet förrådsförvara detta material på platser, som är oåtkomliga för besökare. Sålunda återfinns i magasin delar av det material med vilket Uppsalaprofessorn Johan Erik Cederblom under början av 1900-talet företog vetenskapliga försök rörande bl a flygplanvingars egenskaper. Doktor Enoch Thulins verksamhet finns representerad bl a med ett par roterande stjärnmotorer och med en deltagande varmed prov utfördes år 1915. Av kompletta flygplan har muséet en Klemm 35, en Fairy Firefly och ett segelflygplan av typ Baby Falk. Bland samlingarna av flyghistoriskt material märks i övrigt tre flygplankroppar, en DC-7-motor samt det enda bevarade exemplaret av den vid Flygmotorverkstäderna i Trollhättan tillverkade sk Abergsmotorn.

◆◆ **Karlsborgs museum.** — Militär- och bygdemuséet i Karlsborg ger en bild av det gamla militärlivet, främst vid Karlsborg. I avdelningen "Flyget i Karlsborg" skildras den militära flygverksamhet som bedrivits i Karlsborg sedan 1913. Muséet innehåller inga kompletta flygplan, men vissa flygplandetaljer och i någon mån kringutrustning ingår i samlingarna. En del i utställningen upptar bl a fallskärmar. Här finns Törnbladfallskärmen, den första svensktillverkade fallskärmen.

Landskrona museums Thulin-avdelning. — Efter skilda ansatser i liten skala inleddes under åren 1910 och 1912 en flygplanfabrikation vid olika verkstäder i landet. Av dessa var AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik i Landskrona (AETA) den viktigaste. Här bedrevs fram till år 1919, då fabriken efter Thulins död måste läggas ned, en utvecklad industriell verksamhet, som anses vara fullt jämförbar med de dåtida största utländska flygindustrierna. — Till belysning av Enoch Thulins verksamhet som föregångsman inom militärflyget och inom flygindustrin har Landskrona museum tillvaratagit ett jämförelsevis stort material. Bland de utställda föremålen finns ett komplett Thulintillverkat jaktflygplan, typ NA, med en likaså Thulintillverkad roterande motor typ G. Hela serien av vid Thulinverken tillverkade typer kan studeras på fotografier. Ett flertal av de flygplanmotorer som tillverkats vid Thulinverken finns utställda, likaså propellrar, flottörer, vingstativ och andra flygplandetaljer. Muséet rymmer även samlingar av flygplanritningar och personhistoriska minnesföremål.

Vissa samlingar i enskild ägo. — I Ugglarp ligger det privat ägda Svedinos bil- och flygmuseum. Det rymmer

förutom en samling om över ett hundratal bilar även en flygavdelning med ca 20 motor- och segelflygplan av såväl militära som civila typer. Försvarets materielverk har till Svedinos bil- och flygmuseum under 1960 och 70-talen sålt ett antal moderna ur krigsorganisationen utgångna flygplan, bl a J 35 Draken, A 32 Lanser, J 29 Tunnan och J 34 Hunter. De har försålts till skrotvärdespris, dock med förbehållet att de inte säljs vidare. Muséet innehar även äldre flygplan, t ex Heinkel He 35 från 1925, de Havilland DH 60 från 1928 och GV-38, ett av de exemplar som Götaverken byggt, Tipsy från 1935 och Klemm 35 från 1937. Kringutrustning eller flygplandetaljer förekommer emellertid inte i dessa samlingar.

◆ I Hammarnässets museums militärhistoriska samlingar med material från Jämtlandsregionen återfinns även ett antal flygplan som till största delen tillhör flygvapnet. (Segelflygplanet PIK-5 samt SK 16, J 29, J 32, J 35. — Se FV-Nytt nr 4/72, sid 14—15.)

◆ Till minne av S. A. Andrée har man inättat museerna i Gränna. De vill ge en bild av hans expeditioner till Nordpolen och Vitö. Dessa samlingar, vilka är att betrakta som slutna och där sålunda någon fortsatt accession ej pågår, består förutom av betydande dokumentinsamlingar även av en stor del av den utrustning, bl a ballonger, som användes vid Andrées expeditioner.

Enstaka objekt av intresse för belysningen av flygets historia kan antas förekomma i skilda privata samlingar. Någon total inventering härav har inte företagits.

L

ufftartsverkets museum. — Som ett fullföljande av de tankar som redan 1953 väcktes inom luftfartsverket om att skapa ett civilt flyghistoriskt museum bildades 1969 luftfartsverkets museikommitté, med uppgift att ta hand om de flyghistoriska objekt, som verket erhållit som gåvor. Kommittén skulle vidare svara för att de restaurerades för att exponeras i ett planerat museum.

För närvarande omfattar luftfartsverkets samlingar ca 25 motor- och segelflygplan jämte andra objekt. Av samlingarnas äldre flygplan bör särskilt framhållas ett endäckat plan av typen Rieseler-Bendel från 1922, Moth Major från 1935, Junkers W 34 från 1935, Bücker Jungmann från 1935. Av delar av flygplan återfinns förrummet till en Junkers Ju 52 och en Convair CV 440, ett tjugotal kolv- och jetmotorer samt ett tiotal andra komponenter. Till föremålssamlingarna hör också trafikledningsmateriel. Härutöver har i muséet dessutom samlats skilda slag av minnesföremål. Det arkivaliska materialet består av film- och fotosamlingar samt ritningar. Samlingar av originalurkunder och dokument förekommer dock inte.

Det har betraktats som naturligt att det civila flygmuséet förläggs vid Arlanda flygplats norr om Stockholm. Platsen anses bidra till att skapa ett levande museum, där den pågående flygaktiviteten bildar ram. Man räknar med att där också få kontakt med en intresserad publik.

Luftfartsverket och Sigtuna kommun har den 17 juli 1974 träffat avtal om att gemensamt finansiera byggandet av ett museum vid Arlanda flygplats. Enligt detta avtal skall en byggnad uppföras till en total kostnad av 3 milj kr för att vara färdig före år 1980. Sammanlagt skall kommunen bidra till denna kostnad vara 750.000 kr. Enligt en av luftfartsverkets museikommitté 1973 uppgjord kalkyl för muséets drift beräknas detta i fullt utbyggt skick erhålla ca 250.000 kr i årliga intäkter bestående av entréavgifter, reklamintäkter samt lokalhyror. Verksamheten beräknas kosta 65.000 kr/år, medan kapitalkostnaden med en avskriv-

ningstid på 40 år och en kalkylränta på 7 proc uppgår till 170.000 kr/år. I denna kalkyl har emellertid inte medtagits kostnader för underhåll av samlingarna.

F

lygvapnets museisamlingar. — Landets största flyghistoriska samling tillhör flygvapnet. Den förvaras till större delen på Malmslätt i Linköping. Redan på 1920-talet började man sörja för att en del av den materiel, som användes under militärflygets tidigare år, magasineras och bevarades för framtiden. En äldre lägerhydda på Malmen fick fram till slutet på 1960-talet tjäna som utställningslokal. Pga en vägomläggning tvingades man emellertid att riva den provisoriska museilokalen och ett 25-tal flygplan flyttades över till den närbelägna stadsdelen Ryd i Linköping, där kommunen uppfört en förrådslokal.

Den flyghistoriska kollektionen består av 52 motor- och segelflygplan, flera unika och några synnerligen sällsynta, som t ex: arméflygets första flygplan Nieuport IV G (M 1, 'Monoplanet') från 1911, jaktflygbåten Macchi M 7 inköpt 1919, spaningsplanet S 6B, Fokker CV-E från 1928, flygvapnets första jaktflygplan J 1, Phönix 122 från 1919 och medeltunga bombplanet B 3B Junkers Ju 86 K-5.

I samlingarna finns även en ansevärd mängd kringutrustning. Motorernas utveckling kan studeras i en rad tillvaratagna exemplar. En av samlingens större tillgångar är fotomaterielen, där man återfinner ett stort urval äldre och yngre apparater. Vapen, telemateriel, instrument, säkerhetsmateriel, beklädnadsperleddlar och andra tillbehör finns i stort antal och ger en äskådlig bild av utvecklingen. Ac-

cessionen har sedan några år varit av stort omfång i samband med nedläggning och omstrukturering av vissa förband inom flygvapnet.

En beskrivning och katalogisering av samlingarna inleddes i samband med tillkomsten av FV:s Malmensamlingar den 1 juli 1973. För klassifikationen har valts ett redan utarbetat system, vilket används för flygvapnets biblioteksverksamhet (Flygvapnets bokförteckning). Härigenom har föremål och tillhörande instruktioner kunnat ordnas efter ett gemensamt system, vilket visat sig vara av stort värde.

Det är inte för närvarande möjligt att erhålla en exakt uppgift om det totala antalet föremål, som ingår i Malmensamlingarna, eftersom endast en mindre del av dessa är registrerade. En preliminär uppskattning torde antalet objekt för närvarande vara mellan 5.000 och 10.000.



▲ I augusti —67 stod en förrådsbyggnad klar i det sk Ryd-området, ett 'stenkast' från F3. Det 22x80 m stora museiembyret uppfördes av Linköpings stad för ca 850.000 kr. Här på väg in J 1 (Phönix 122 D III) + Macchi M7. — Förrådet fylldes snart. T v nedan: SK 11 (DH Moth), O 1 'Tummenliten', J 29 B (F22) + J 22 B. — T h bl a: Macchi M7, Saab 210 'Lill-Draken' + Saab J 21 A-3. ▼



▼ TM: Blériot XI/Nyrop, 1912.



▼ Liv/Arlanda: Rieseler R-III, Bendel.

▲ TM/Sthlm, som —74 fyllde 50 år, äger 9 fpl. Förutom 63-åringen Blériot-Nyrop (ovan) och autogiron Cierva C 30 A, c/n 740 (nedan) även 4 Thulin (A, B, G, N), L II Donnet-Levéque, Junkers F.13, Saab A 21 A-3. ▼

◆ Vid flera av flygvapnets förband har enstaka flygplan, sedan de tagits ur bruk, bevarats som minnesföremål. Vid Södertörns flygflottilj (F18) återfinns i dag en J 34 Hunter, en J 22 och en J 28 Vampire. Även vid Kalmar flygflottilj (F12) förekommer äldre plan som tjänstgjort vid flottiljen. Här förvaras sålunda en J 32 Lansen, en J 29 Tunnan, en Saab J 21 och en B 17. Krigsflygskolan i Ljungbyhed (F5), Jämtlands flygflottilj (F4) och Norrbottens flygflottilj (F21) bevarar vardera exemplar av J 29. (De två sistnämnda i form av monument.)

Chefen för flygvapnet verkar för att ett militärt flygmuseum skall komma till stånd i Linköping. I tjänstemeddelande från krigsmakten TKG 730185 av den 20



juni 1973 'Bevarande av flyghistorisk materiel' beordras chefen för Östgöta flygflottilj (efter den 1 juli 1974 chefen för F13 M.) att organisera flygvapnets Malmensamlingar. Denna organisation skall verka in till dess det flyghistoriska materialet kan överlämnas till en särskild museiorganisation. Flygvapnets Malmensamlingars uppgift är att samla, förordnings- taga, katalogisera och sköta det flyghistoriska materialet, som redan finns eller kommer att tillföras organisationen. I dag tjänstgör i FV:s Malmensamlingar 5-6 personer, främst pensionerad flygvapenpersonal. Organisationens för närvarande mest omfattande arbetsuppgifter är registrering och beskrivning av samlingarna jämte underhåll och konservering.

1961 tillsatte Linköpings stadsfullmäktige en kommitté med uppdrag att utreda frågan om möjligheterna att anordna ett flygmuseum i Linköping. 1962 framlade kommittén förslag om att kommunen skulle låta uppföra en förrådslokal för flygvapnets museisamlingar. Stadsfullmäktige beslöt 1966 uppföra en förråds- och verkstadsbyggnad på Rydsområdet i Linköping. Byggnaden, som har en yta av 22x80 m, togs i bruk av flygvapnet år 1967.

Flyghistoriska organisationer och sammanslutningar. — Svensk Flyghistorisk Förening (SFF), som stiftades 1961, har till huvudsakligaste uppgift att främja flyghistoriskt intresse, tillvarata flyghistoriskt material och bedriva forskning. Med sina tre lokalavdelningar uppgår SFF:s medlemsantal till ca 750. Föreningen har tillsatt en aktionsgrupp för bevarande av historiskt flygmateriel och en för bandinspelning av intervjuer. SFF

bedriver viss service i form av ritningstjänst, försäljning, arkiv och bibliotek med distribution av publikationer. Vidare anordnar föreningen större flyghistoriska sammankomster. — SFF utger två publikationer: "Flyghistorisk Revy" + "Flyghistoriskt månadsblad".

◆ Östergötlands Flyghistoriska Sällskap (OFS) bildades 1967 med huvudsaklig uppgift att verka för tillkomsten av ett flygmuseum i Linköping. OFS samlar även in material till museet och sprider kännedom om flyghistoria. Sällskapet har närmare 1.800 medlemmar. — Genom frivilligt engagemang av medlemmarna i OFS hålls FV:s museiförråd på Ryd i Linköping öppet för allmänheten ca tio söndagar per år. Därutöver tar OFS hand om grupper och sammanslutningar som önskar bese samlingarna. Besöksfrekvensen har sedan starten 1967 med 1.100 personer ständigt varit stigande och uppgick 1973 till 5.200 besökare. — Sällskapet har genom deltagande i utställningar och flygdagar bedrivit en för museét värdefull propaganda. — OFS utger skriften "OFS-Meddelande".

Ansvarsfördelningen inom den flyghistoriskt inriktade museiverksamheten. — Ovan har lämnats en översikt över de olika museer som är verksamma inom det flyghistoriska området. De större och viktigare bland dessa är Tekniska museet, Luftfartsverkets museum och Flygvapnets Malmensamlingar. 'MUS 65' har i betänkanudet "Muséerna" understrukt Tekniska museets roll som centralmuseum och som konsekvens härav dess ansvar även för flygteknikens museala bevakning. Detta innebär att museét bör äga personella och övriga resurser för en rad funktioner på detta område. Inte minst viktigt är att museets personal omfattar teoretisk kompetens för vetenskapliga uppgifter. Tekniska museet bör vidare vara i tillfälle att göra förvärv av föremål och övrigt material, som är av vikt för belysningen av den tekniska och industriella utvecklingen inom flyget, och att i utställningar för allmänheten kunna visa ett urval föremål, bl a flygplan. Tekniska museets planer på en utställningsavdelning för kommunikationshistoria bör med en förstärkning av lokalresurserna genomföras i sådan omfattning att också luftfarten kan inrymmas här. Tekniska museet spanner emellertid över ett så vidsträckt fält, att de insatser som kan göras till belysning av flygets historia naturligen får ett förhållandevis begränsat utrymme. En decentralisering till två mindre specialmuseer, som med ett större urval föremål kan tillmötesgå intresset för en bredare presentation, är därför ändamålsenlig.

FV:s Malmensamlingar — fpl i bokstavsordning:

1) MOTORFLYGPLAN:

Albatros 120 — SK 1
Bücker BU 181 B — SK 25 (Bestman)
CFM — Ø 1 (Tummelisa)
Consolidated — TP 47 (PBY-5 A Catalina)
DeHavilland, DH 82 A — SK 11 (Tiger Moth)
DeHavilland, DH 100/Mk 1 — J 28 A (Vampire)
DeHavilland, DH 100/Mk 50 — J 28 B (Vampire)
DeHavilland, DH 112/Mk 51 — J 33 (Venom)
DeHavilland, DH 115/Mk 55 — SK 28 C (Vampire)
Douglas AD-4 — SE-EB 1
English Electric — TP 52 (Canberra)
FFVS — J 22 B
Fiat C.R. 42 — J 11
Fieseler Fi 156 — S 14 B (Storch)
Focke-Wulf FW-44 J — SK 12
Fokker CVE — S 6 B
Gloster — J 8 A (Gladiator)
Gloster T 7 — SE-CAS (Meteor)
Holmberg — "GH-Racer"
Hughes 269 A — HKP 5
Hawker — B 4 A (Hart)
Hawker Mk 50 — J 34 (Hunter)
Junkers JU 86 K-4 — B 3 C-2
Clemm KL 35 B — SK 15
Macchi M 7
Mignet — "Flygande loppan"
Nieuport IV-G — M I (Monoplanet)
North American, Harvard II B — SK 16 A
North American, P 51 D — J 26

Phoenix 122 D II — J 1
Raab-Katzenstein Rk 26 — SK 10 (Tigerschalbe)
Regplane RE-2000 — J 20 (Falco)
SAAB — S 17 B
SAAB — B 17 A
SAAB — J 21 A-3
SAAB — A 29 B
SAAB — J 29 F
SAAB — S 29 C
SAAB — J 35 B
SAAB 210 — "Lill-Draken"
Seversky Republic EP-106 — S 9 (J 9)
Siebel NC 701 — SE-KAE
Sparmann SIA — P 1
Vertol 44 — HKP 1
Vickers Varsity T1 — TP 82

45

2) MALFLYGPLAN

Vingmål (bogserat)
Jindivik Mk 2

47

3) SEGEL- OCH GLIDFLYGPLAN

Grunau Baby II — SE-SAP
Kranich
Olympia — SE-SAE
Weihe
SG-38

Totalt: 52

◆ ◆ Flygvapnets utveckling åskådliggör väsentliga drag i det svenska 1900-talets historia. De föremålssamlingar som bildats inom flygvapnet är omistliga för belysningen av denna utveckling och utgör genom sin storlek och representativitet en synnerligen värdefull del av det svenska museiväsendets kulturhistoriska material.

Flygvapnets nuvarande museiorganisation har med de lokalresurser som ställts till förfogande av Linköpings kommun, skapat möjlighet till en kontinuerlig ehuru till sin omfattning alltför begränsad verksamhet. Man har framför allt kunnat sörja för en ändamålsenlig vård och tillsyn av museimaterialet. Dessutom har emellertid delar av samlingarna gjorts tillgängliga genom att allmänheten i viss utsträckning kunnat beredas tillträde till magasinerna. De nuvarande resurserna svarar emellertid inte mot de uppgifter som nu förestår. Materialet bör genom en bred utåtriktad verksamhet bestående av utställningar, undervisningsservice och publikationsutgivning

presenteras för en större publik. 'MUS 65' har som framgår av det föregående redan i betänkandet "Muséerna" föreslagit, att ett militärt flyghistoriskt museum bör organiseras och förläggas till Linköping.

Flygvapenmuséet i Linköping föreslås bli ett museum med en mer **fullständigt utvecklad aktivitet** inom olika verksamhetsområden än det av luftfartsverket planerade muséet för den civila lufttrafiken. Det direkta **beroendet** av Tekniska muséet kommer därför att bli väsentligt **mindre**. Linköpingsmuséets funktion som militärhistorisk institution kan väntas medföra ett samarbete utom med Tekniska muséet också med de viktigare militärhistoriska muséerna, främst armémuséet. I synnerhet under uppbyggnadsskedet torde muséet komma att behöva samarbeta med och tillgodogöra sig den kulturhistoriska och museitekniska erfarenhet som är företrädd vid armémuséet.

Utåtriktad verksamhet.

— 'MUS 65' redovisar nedan några synpunkter rörande målen för det militära flyghistoriska muséets skilda verksamhetsgrenar. Det bör dock inledningsvis framhållas att muséet i likhet med övriga militärhistoriska muséer i vårt land skall syfta till att ge en i huvudsak **kulturhistoriskt inriktad information**, som baseras på en **vetenskapligt kritisk granskning** och värdering av materialet. Den utåtriktade verksamheten bör vara anpassad till behov och intressen hos skilda grupper i samhället. Särskilt bör det beaktas att utställningar, publikationer och övrig information ges en framställning, som kan anknytas och bli ett användbart **komplement till skolans undervisning**.

Den utåtriktade verksamhetens mest omfattande och arbetskrävande uppgift väntas bli att göra ett urval av det tillvaratagna materialet tillgängligt för studium. Föremålen kan antas vara av stort intresse för en talrik publik. En okomplicerad utställning som huvudsakligen lämnar en kronologisk presentation av flygplan, vapen och övrig utrustning kan därför i och för sig synas tillfyllest. En utställning av sådan art riskerar emellertid att ge lekmannen en vag och otillräcklig bild. — Det är i själva verket nödvändigt att i anslutning till de utställda föremålen **presentera fakta** och **ge förklaringar** till dessa. En museiutställning måste emellertid utformas med ett minimum av text, varför man ej kan ställa anspråk på fullständighet.

Det syns väsentligt att i muséets basutställning som bakgrund antyda vilka teorier och föreställningar, som under olika tider rätt beträffande arten av det krig, i vilket flygvapnet varit avsett att fungera. En framställning av detta slag kommer att främst redovisa utvecklingen av flygvapnet som del i den totala försvarsorganisationen. En alternativ möjlighet är att lägga tyngdpunkten vid den tekniska utvecklingen, varvid intresset framför allt riktas mot de viktigaste av de olika upptäckter och innovationer, som bidragit till flygets utveckling. I valet mellan dessa båda alternativ vill de sakkunniga för sin del rekommendera, att tyngdpunkten läggs på framställningen av flygvapnets utveckling som militär organisation. En sådan information bör syfta till att sätta in den tekniska utvecklingen inte endast i sitt omedelbara militära sammanhang utan också redovisa de sociala, politiska och ekonomiska förutsättningarna. Den bör därigenom bli särskilt ägnad att stimulera åskådarna till **kritisk reflexion** och att bidra till ökat intresse för samhälls- och försvarsfrågor. En sådan inriktning bör inte hindra att de militärtekniska framstegens betydelse för civilflygets utveckling också ges visst utrymme; "spin-off-effekten".

Tjänstemeddelanden för krigsmakten 1973.06.29

Bevarande av flyghistorisk materiel.

Chefen för flygvapnet verkar för att ett militärt flyghistoriskt museum skall komma till stand.

1. Den flyghistoriskt värdefulla materiel, som finns eller kommer att finnas vid flygvapnet skall därför samlas, förordstagas, katalogiseras och skötas å Malmslätt intill dess den kan överlämnas till en kommande museiorganisation.

2. Här för organiseras vid F3, efter 1974.07.01 F13M, en organisation kallad "FV Malmensamlingar" med ansvar enl. p 1 ovan.

3. Förband, som har flygmateriel, i första hand flygplan med utrustning men även kringutrustning såsom markelemateriel, basutrustning m m som kan belysa utvecklingen av flygvapnet, dess taktik och materiel eller som kan vara av utbildande intresse, skall som regel översända ett exemplar av denna materiel till FV Malmensamlingar. — Detsamma gäller litteratur, dokument, fotografier, ritningar, broschyrer, flygdagsprogram, tidningsurklipp m m. — Även föremål som bevarats såsom modeller, prydnadsföremål kan innefattas. — Vid tveksamhet om materielens värde kontakta "FV Malmensamlingar".

4. Då materiel går ur FV:s organisation tar FMV-F ställning till vad som bör tillföras Malmensamlingarna samt beordrar förband kassera och översända denna jämte tillhörande litteratur m m enl p 3 ovan. — Som princip bör ett exemplar av varje materielslag bevaras.

5. Materiel som översändes skall före avsändning rengöras, överses och i mån av behov kompletteras så att den till det yttre är representativ. Försändning skall ske med tillbörlig aktsamhet. — Materielen skall om möjligt förses med uppgift på användningsområde (tex: i vilken flygplantyp eller i vilken utrustningsatts materielen ingått) samt i övrigt alla uppgifter som kan underlätta och förtydliga kommande dokumentation.

6. Adress: "FV Malmensamlingar"

F13 M

Fack

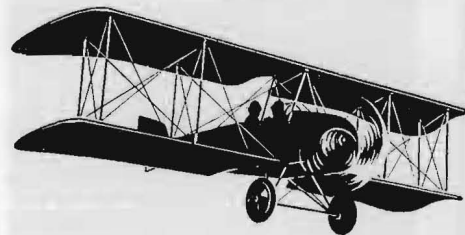
580 13 Linköping

Tfn 013/99270 "FV Malmensamlingar"

Flygstridskrafternas utveckling sammanhänger intimt med en nations allmänna vetenskapliga och teknologiska nivå. Det svenska flygvapnets utveckling har i en grad, som är ovanlig utanför stormakterna, grundats på samverkan med **inhemsk industri** och **dess forskning**. En dokumentation och presentation av svensk flyg- och vapenindustri är mot denna bakgrund en viktig uppgift. Denna uppgift bör emellertid som museifunktion primärt åvila Tekniska muséet, som har huvudansvaret för den museala dokumentationen och belysningen av teknologins grundvetenskaper, ingenjörskonsten och industrin.

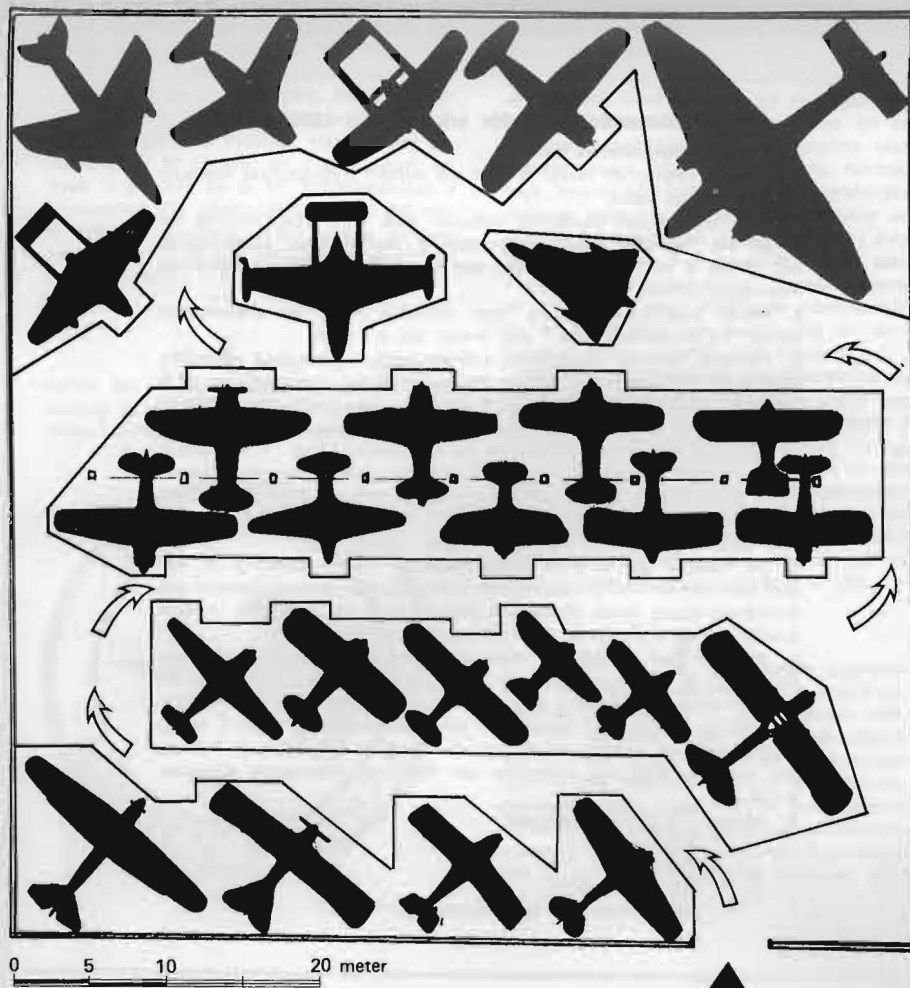
◆ ◆ Som viktigaste museum inom sitt fält kommer det militära flygmuséet att betjäna publiken i hela landet. Muséet kommer därför att behöva fungera till stor del som **turismål**. Detta ger basutställningen särskild betydelse. Turister som gör enstaka besök eller upprepar sina besök endast med långa mellanrum har framför allt intresse av att basutställningarna är så rika och så väl genomarbetade som möjligt. Inriktningen på turismen bör emellertid inte innebära, att behovet av service till ortens egen publik får förbeses. I Linköpingsområdet finns en stor grupp människor, som har sin bärgning inom flygvapnet eller flygindustrin, en kunnig och intresserad kategori som bör betraktas som muséets viktigaste publik. Till denna bör muséet vända sig med tillfälliga utställningar och evenemang, som berör försvarsfrågor och flygteknik. Vid sidan om basutställningarna bör därför finnas utrymme för en regelbunden verksamhet med tillfälliga utställningar. Dessa behöver inte med nödvändighet ligga enbart

**BLIV MEDLEM I
SVENSK FLYGHISTORISK
FÖRENING
— en kulturgärning!**



inom militärflygets område, utan också utställningar inom angränsande områden kan komma att visa sig lämpliga.

Muséets utställningar bör vara så ordnade att besökarna själva finner den information de önskar. Utöver kompletterande upplysningar till det utställda materialet (som kan lämnas i korta texter) kan viss upplysning ges med hjälp av film- och ljudbandsutrustning. Erfarenheten visar emellertid att det största utbytet har besökare, som får delta i visningar av **sakkunniga guider**. Det råder också stor efterfrågan vid muséerna på service med visning för grupper. Det är därför viktigt att muséet regelbundet kan **erbjuda gruppvisningar**, som leds av kunniga ciceroner. Man kan inte räkna med att överordnade museitjänstemän deltar i detta arbete mer än i begränsad



Tänkbar uppställning av fpl i det tänkta FV-muséet

Hallyta: 60×60 m = 3.600 m².

omfattning. Det framstår därför som lämpligt att också övriga medarbetare ges erforderlig orientering och träning för att demonstrera samlingarna för besökande grupper. Vid hög publikfrekvens bör personalen kunna förstärkas med timavlönade eller andra för kort tid anställda medarbetare.

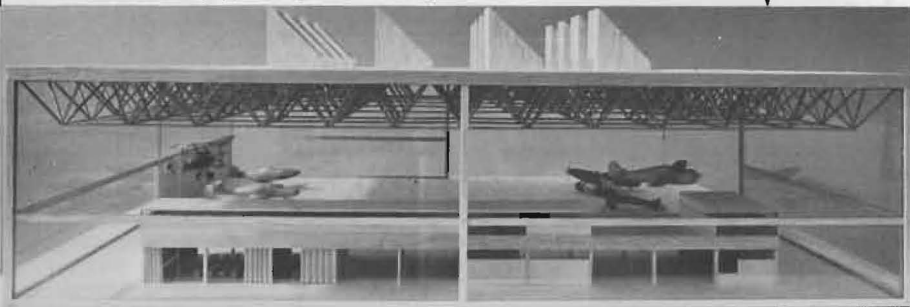
Uställningshall för flygplan. — De flyghistoriska samlingarna är omfattande och utrymmeskrävande. Alla objekt kan därför inte visas samtidigt. Utställningshallarna bör dimensioneras därefter, så att en representativ del av materialet (20—25 flygplan) beroende på planens storlek, kan visas. Utställningsprincipen bör också vara att an-

ordna en allmän utställning, som är mer eller mindre permanent, en basutställning. Därtill bör komma regelbundet ordnade tillfälliga utställningar.

Behovet av golvyta för att hysa 20—25 icke alltför stora flygplan har vid modellförsök visat sig uppgå till minst 3.600 m². Plats skulle därvid finnas för visst annat material, dock med restriktivitet. Utställningshallen bör ha så stor takhöjd, som mht dess övriga dimensioner erfordras för att erhålla en god rumsverkan. Takhöjden bör också vara sådan, att vissa föremål skulle kunna exponeras fritt hängande utan att verka alltför skrymmande. Den fria takhöjden bör sannolikt inte understiga 10 m.

Flygplanhallen bör förses med fönster eller ljusintag, som lämnar tillräckligt gott allmän-

Tanken på ett FV-museum har länge sysselsatt många kulturhistoriska aviatikhjärnor. 1966 såg detta 4 milj-förslag dagens ljus. Glasväggarna skulle bli en attraktiv kontakt utifrån och skänka rymd inuti. — Ritningarna rymdes dock senare i papperskorgen. Och åren gick...



ljus. Ljusinfallet skall inte heller blända åskådaren från utställningsgolvet eller utställningshallens andra våning. För in- och uttransport av flygplan i utställningshallen skall finnas hangarportar. För utrymning vid brand eller annan katastrof fordras reservutgångar.

Flygplanhallen bör hållas förhållandevis varm och ha jämn temperatur. Reduceringen av värmen under icke visningstid får inte vara för stor, så att variationerna i temperatur och därmed även i luftens relativa fuktighet inverkar ogynnsamt på materialet i de äldre av trä och duk konstruerade flygplanen. Vid valet av uppvärmningsanordningar måste hänsyn också tas till att en jämn fördelning av värmen erhålls i höjdlängd. Värmebehovet bör om möjligt tillgodoses genom inblåsning av varmluft, så att luften i flygplanhallen hålls i rörelse och inte spaltas i skikt med varierande temperaturer.

Uställningssalar för kringutrustning. — Flygplanen i flygplanhallen bör ges en ren och tydlig exponering. Enstaka lösa föremål bör därför inte förekomma annat än i begränsad omfattning. För kringutrustningen (motorer, instrument, vapen, säkerhetsmateriel m m) fordras särskilda utrymmen.

Utställningssalarna för kringutrustning föreslås bli placerade i två våningar utmed ena långsidan av flygplanhallen. Från den övre våningen bör besökarna ges tillfälle till överblick över de flygplan som visas i flygplanhallen. Denna vånings långvägg mot flygplanhallen bör därför konstrueras av glas.

Kringutrustningen är av ansenlig mängd och i många fall tämligen utrymmeskrävande. Om de viktigaste områdena skall kunna exponeras fordras 2.000—3.000 m² golvyta.

Entréutrymmen. — Entréutrymmena bör bestå av en entréhall om mellan 200—1.000 m². Denna bör innehålla kapprum, toaletter samt viloplatser och uppehållsutrymmen för besökare.

Föreläsningssal. Föreläsningssal och filmsal bör om möjligt ligga i anslutning till entréhallen. Salen bör rymma 150—300 personer, varför ytan inkl podium bör vara 125—300 m².

Övriga utrymmen för publiken. — Besökande skolklasser samt andra grupper av studerande behöver utrymmen för bearbetning av uppgifter samt för diskussioner m m. Klubbbar och föreningar som förlägger möten och sammankoster till muséet har likaledes behov av särskilda utrymmen. Ett studierum om 30 m² fordras för dessa ändamål. — Det är önskvärt att någon form av **restaurangservice** kan erbjudas besökarna. Möjligheterna härtill måste emellertid utredas särskilt i samband med den närmare byggnadsplaneringen, varför de sakkunniga på denna punkt inte framlägger något förslag.

Administrationsutrymmen. — Rum för museipersonalen, **bibliotek** och mindre läsrum, konferensrum samt mindre fotolaboratorium, lunchrum, förråd, kapprum och toaletter efterfor dras till en yta av minst 600 m².

Lokalisering. — I frågan om muséets lokalisering har 'MUS 65' redan på tidigt stadium konstaterat Linköpings fördelar och lämplighet. Avgörande har härvidlag varit inte minst de framsynta initiativ, som tagits av Linköpings kommun och som även resulterat i ett värdefullt stöd till FV:s museiverksamhet. Linköping erbjuder därtill gynnsamma förutsättningar tack vare områdets stora befolkning och ortens läge på jämförelsevis kort avstånd från Mälardalens och

Sydsveriges befolkningscentra. Muséet blir härigenom lätt tillgängligt för en stor del av landets befolkning.

Linköpings kommun reserverade redan på 1960-talet mark för ett flygmuseum inom stadsdelen Ryd. I augusti 1967 kunde betydande delar av FV:s samlingar ges utrymme i en av kommunen för ändamålet uppförd förrådslokal inom detta område. När kommunen planerade för ett museum på platsen, hade man att utgå från att området vid Malmen inte skulle kunna göras tillgängligt för muséet. På denna punkt har förutsättningarna senare ändrats, och CFV kunde som svar på en förfrågan från 'MUS 65' i brev den 24 januari 1974 meddela, att två olika platser inom Malmenområdet skulle kunna utnyttjas för ett museum och sålunda utgöra alternativ till en lokalisering inom stadsdelen Ryd.

'MUS 65' anser värdet av en förläggning till Malmenområdet ligga i den för muséets besökare stimulerande miljön, där den pågående flygaktiviteten väcker intresse. Förutom de militära förbanden vid F13 Malmen finns även civila flygklubbar samt en civil flygstation under uppbyggnad. Under en övergångsperiod torde emellertid FV tvingas avgränsa museiområdet med stängsel, detta dels för att hindra att besökare går ut på flygfältet och banorna, dels av hänsyn till sekretessen. Besök under ledning av museiguide kan dock företas inom lägerområdet. Det av CFV föreslagna läget i närheten av flygfältet ger en god överblick över den pågående flygverksamheten.

◆ Med den rationaliseringsverksamhet som av ekonomiska skäl pågår inom flygvapnet torde inom en inte alltför avlägsen framtid hela lägerområdet kunna disponeras för museiverksamhet. Denna faktor måste vägas in i en bedömning av museibygnadens placering.

Mht de krav som måste ställas på en modern museibygnad är det, om flygmuseet förlägges till Malmen, nödvändigt att bygga en helt ny museibygnad. Även om de gamla byggnaderna syns attraktiva är de helt otidsenliga och även otillräckliga. En uppdelning av utställningslokaler i från varandra skilda hus bör också undvikas. — Då muséer alltid har stort behov av magasinsutrymmen liksom lämpliga verkstäder, kan om lägerområdet används friställda utrymmen vara lämpliga. Detta oavsett om muséet ligger på Ryd eller Malmen.

Finansiering. — 'MUS 65' föreslår att muséet skall tillämpa fri entré för enskilda besökare. För grupper som ges särskild service i form av visningar med guide bör emellertid viss avgift anses berättigad. De sammanlagda intäkterna av gruppbesöksavgifter bör uppskattas till 125.000 kr/år.

Muséet bör sälja trycksaker, vykort, modeller m.m. Det kan dock komma att dröja någon tid innan ett större sådant material hinna produceras, varför försäljningen härav till en början blir av ringa ekonomisk betydelse. De sakkunniga anser sig dock kunna räkna med ett intäktsbelopp härför om 15.000 kr/år. Övriga inkomster, bl a försäljning av fotomaterial, beräknas till 15.000 kr/år. Av driftkostnaderna om ca 2 milj kr avgår omkring 155.000 kr i intäkter. Underskottet bör i första hand täckas med allmänna medel. Bidrag bör härjämte kunna lämnas av näringslivet och av amatörorganisationer med intresse för flyg- och krigshistorisk forskning. De medel som denna väg kan ställas till muséets förfogande bör emellertid gå till engångsinsatser, t ex för större kostnadskrävande inköp av föremål, som inte tillhör försvaret och kronan. ■

Referat: Jahn Charleville

Ur FV-Malmensamlingar:



▲ M1 Nieuport IV G.



▲ T v: M7 Macchi. T h: SK 1 Albatros 120.



▲ FV:s expert i 'MUS 65':s utredningsarbete, museintendenten och majoren Axel Carlsson har svettats länge och väl för och med FV-muséets tillblivelse. Och det är väl knappast något att förundra sig över, han har ju haft en gammal flygdräkt i vargskinn på sig...

▼ De fl som ej ryms i Ryd-förrådet finns på F13M bl a utomhus. Här en B 3 B Ju-86 K-5 i mindre vanlig ändvy.



Flygvapnet firar sitt 50-årsjubileum 1976. Det kan DU fira redan i år genom att bli medlem i Östergötlands Flyghistoriska Sällskap (ÖFS) och/eller Svensk Flyghistorisk Förening (SFF)!

Världens 30 äldsta flygvapen

PLAC.	LAND	FÖDELSEÅR
1	Frankrike	1910
2	Finland	1918
2	Polen	"
2	Storbritannien	"
2	Tjeckoslovakien	"
6	Kina*	1919*
6	Schweiz	"
8	Canada	1920
8	Sydafrika	"
10	Australien	1921
11	Iran	1922
11	Irland	"
13	Italien	1923
13	Nya Zeeland	"
15	Bolivia	1924
15	Sovjetunionen	"
17	Turkiet	1925
18	Sverige	1926
19	Guatemala	1929
20	Chile	1930
21	Irak	1931
22	Indien	1933
23	Grekland	1935
23	Tyskland (Väst)	"
25	Afghanistan	1937
25	Bulgarien	"
25	Thailand	"
28	Nicaragua	1938
29	Egypten	1939
29	Spanien	"
*	Folkrep. Kina	1949