



Från flygkonstens barndom

Nybergsminnen i Tekniska Muséet.

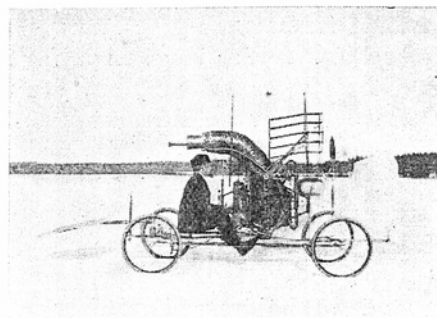
DET var den vackra majdag 1930 då ILIS skulle öppnas. Den högtidliga ceremonien kring det nyss avtäckta flygarmonumentet vid Karlaplan var just till ända, och kring bussarna strömmade det massor av folk, ivriga att få se de härligheter som sammanförts ute vid flyghamnen, se dem redan innan de kungliga och honoratiores infunno sig för den officiella invigningen. Det stora fältet slukar den ena busslasten av människor efter den andra, och det finns riklig plats till fler. Då dyker C. R. Nyberg upp, och som en löpeld sprider sig ryktet att han är på väg till den historiska avdelningen och tänker demonstrera sin gamla försöksmaskin, av vilken delar finnas utställda i original, i motsats till så många, kanske ännu mer frejdade flygplan, Blériots, Lindberghs, Lilienthals, som förevisas enbart i modell.

Och mycket riktigt, Nyberg stannar vid sin maskin, en underlig tingest som nog behöver några ord till förklaring — och dessa ord få vi höra. En talrik, vördnadsfullt nyfiken och lyssnande skara trängs kring mannen som står där och utreder, enkelt, utan choser, tack vare sin sympatiska humor, fri från varje skymt av beklagande eller avund därför att det inte blev han som fick lösa problemet utan att detta vart förbehållet en annan, ja många andra. En företagsam herre utbringar ett leve för Nyberg, som mysande drar sig tillbaka. Helt säkert hade mången som stod i hopen omkring honom den dagen en känsla av den historiska stämning som vilade över denna lilla scen. En av de få ännu levande pionjärerna som visar fram beviset på sin djärva tanke, sitt redliga uppsåt och sin fyndiga strävan för att nå just det resultat, det färdiga flygplanet, som man hör närgånget brummande, i triumf svinga sig över våra huvuden, eller vilande runt omkring oss i skilda former i de stora hangarerna.

Den som med ledning av dåtidens press söker sätta sig in i vilket mottagande Carl Nybergs uppslag och

experiment på sin tid rönt, kan med tillfredsställelse konstatera att han alltid av allvarliga män mötts med allvarlig respekt. Skämtet spelade visserligen också kring hans våghalsiga företag — vad mer, han är ju skämtare själv! Men av dem som förstodo sig på teknik blev han också förstodd. Han hade ju redan förut gjort sig känd som lyckad uppfinnare av en förträfflig lödlampa, han arbetade efter linjer som varje fackman måste erkänna som sunda, han slöt sig inte, som enstöringen eller fantasten plägar göra, inom ett skal, utan tog villigt emot de lärdomar och vinkar han kunde få, särskilt av professor Cederblom och ingenjör Rosborg. Ytterligare ett par goda drag förtjäna nämnas: när en ångpanna flög i luften eller andra motigheter inträffade, tappade han inte modet, utan var genast redo att börja på nytt — och när han till slut inte fick av andra — staten eller enskilda — de pengar till uppmuntran och fortsatta experiment, vi nu klarligen inse att han var värd, så offrade han av sina egna. Denna i alla avseenden renhåriga och stilfulla hållning gjorde honom redan på den tiden omtyckt och har sedermera kring hans person lagt en vördnadsbjudande nimbus.

Det är med utgångspunkt från denna uppskattning som professor E. Hubendick tagit honom med i sin ungdomsbok *Bragdernas män* inom svensk teknik, där man finner honom i ett så lysande sällskap som de Laval,



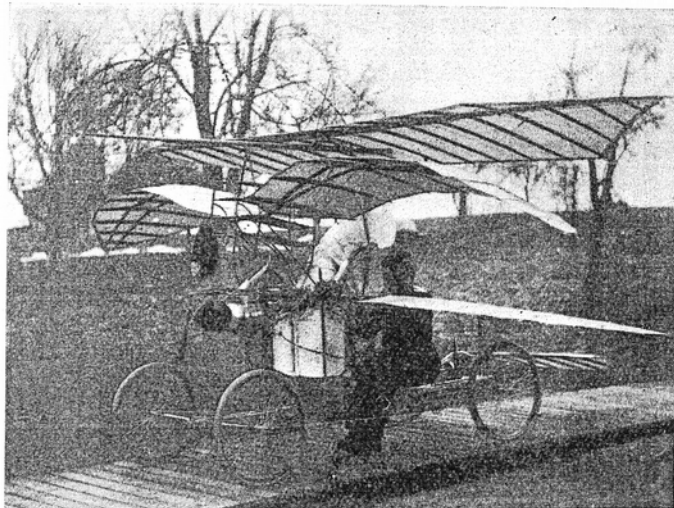
Nybergs flygmaskin
provas utan vingar
på isen 1902

prof. Cederblom — "förebilden för den moderna ingenjören", som H. kallar honom — John Ericsson och Polhem. Det är särskilt Nybergs bekanta luftkylda ytkondensator, hoplööd med slaglod av tunna mässingsrör med 0,1 mm godsstyrka, som avtvingar H. vitsordet: ett verkligt mästarprov. Det erkännes också att han arbetade mer objektivt än flertalet av de utlänningar, vilka samtidigt sysslade med experiment på flygområdet.

Under sådana förhållanden kan det inte verka överraskande, att ledaren av Tekniska museet, intendenten Torsten Althin, i tid velat tillförsäkra Ingenjörsvetenskapsakademien ägande- eller förfoganderätten över så många vittnesbörd om Nybergs dåtida försök som överhuvud stå att uppdriva. Det gäller icke enbart maskiner eller maskindelar utan även bilder, anteckningar, ritningar, tidningsklipp och andra trycksaker. Så visas icke utan stolthet Nybergs inbjudan till det minnesvärda möte i Vetenskapsakademiens gamla sollenitetsal den 10 februari 1899, som kring honom samlade praktiskt taget alla som i de dagarna i sina tankar eller praktiskt sysslade med flygproblemet. Blotta den tillslutning detta möte fick vittnar noggsamt om vilket anseende Nyberg åtnjöt. Ekot i pressen, särskilt industritidningen Norden, var också odelat gynnsamt. — Så finns här ett album i vilket Nyberg samlat en rad fotografier av sin maskin i olika situationer, bl. a. åkande runt på en av honom upplagd karusellbana, vidare av en hangar han uppfört till dess förvaring, av en båt, framdriven med hjälp av en luftpropeller och avsedd att lyftas till vattenytan förmedelst bärsteg. Här finns förresten också en bild av så sent datum som 1913, med ett fullfärdigt aeroplan, som herrar Ångström och Fjällbäck ha hand om. En särskild grupp bland dessa relikter utgöres av de instrument, av vilka Nyberg betjänade sig för att utröna luftmotståndet.

Dessa Nybergs-minnen på Tekniska museet utgöra i viss mån åskådliga belägg för riktigheten av det väl genomtänkta omdöme som Tord Ångström nyligen (i Uppfinningarnas bok) uttalat om mannens väsentliga insatser på detta område, då han säger: "Några praktiska resultat uppnådde Nyberg visserligen icke, men han följde tekniskt sett en fullt riktig metodik och lyckades i många fall genom sina undersökningar fastställa fundamentala egenskaper bl. a. hos olika formade vingar och propellrar."

Männe icke ett likvärdigt erkännande bör kunna givas åt det arbete Nyberg särskilt på senare tid nedlagt på vissa modifikationer i konstruktionen av den van-



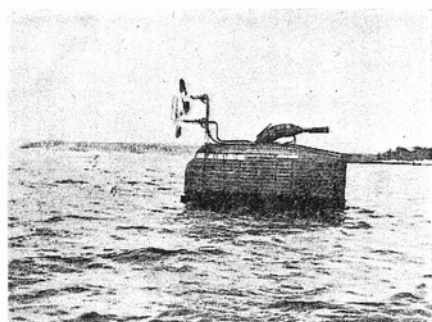
Fabrikör Nybergs flygexperiment på karusellbana 1904

liga båtpropellern? Även på detta forskningsområde har han ådagalagt en förmåga av frigörelse från gamla tankevanor och en vilja till kritisk spekulation efter nya linjer, utmärkande för de sanna banbrytarna. Utan någon jämförelse i övrigt kan man nog våga säga, att det är en läggning åt det intuitiva hållet av liknande art, som utmärker andar som en Swedenborg eller en Leonardo da Vinci, kanske också Arnold Böcklin, och förlämnar deras fantasier över flygproblemet en så egenomlig tjusning.

Det finnes två uttalanden från de spännande åren kring sekelskiftet, belysande för ett par invigdas olika sätt att betrakta det problem som då i så hög grad upptog sinnena. Det ena förekommer i industritidningen Norden 1898 i en artikel undertecknad D. och med rubrik: Ett svenskt förslag till flygmaskin. Om Nyberg skriver förf. att han "är förtjänt av allt erkännande, i det han icke litat på sig själv allena utan också tagit lärdom av andra experimentatorer", varpå omtalas en av Rosborg uppfunnen "genialisk balanserapparat". Artikeln slutar med detta skeptiska uttalande: "Flygproblemet är ju ännu så vanskligt och så föga exploaterat att det kan vara fråga om, huruvida vår generation skall få se en praktisk lösning av detsamma."

I sin inbjudan till ovan omtalade möte på Vetenskapsakademien dristar sig däremot Nyberg till följande förtröstansfulla slutord: "Flygproblemet är redan nu så långt framskridet, att den som satt sig in i frågan numera ej tvivlar på möjligheten av dess lösning."

Ännu några år och Nyberg blev sannspådd.



1908 provades samma maskin på vattnet

JOH. PALMGRENS SADELMAKERI

SIBYLLEGATAN 17 - STOCKHOLM

Tillverkar:

Fätöljer och Skyddshjälmars m. m. för Flyget
Bilklädsor och Koffertar m. m. för Auto
Hästmunderingar för Rid- och Travsport
Läderarbeten för Industri och Jordbruk

Reparationer utföras omsorgsfullt

Fotnot: Artikeln hämtad från Wikipedia.