Thulin-samlingarna i Landskrona

Vid en del kulturhistoriska museer i olika delar av vårt land har även samlats material av teknikhistoriskt intresse. Så är förhållandet t. ex. vid Landskrona museum, som har en särskild avdelning belysande Enoch Thulins banbrytande arbeten under flygteknikens första decennier. Allt teknikhistoriskt kan inte samlas till centralmuseet i Stockholm, Tekniska Museet, och det är därför glädjande, när ett lokalmuseum på sitt program även tar upp en teknisk specialitet, som för orten varit av stor betydelse. Det påvilar centralmuseet att visa fram den allmänna utvecklingen, men minnena från en viss epok, ett visst banbrytande lokalbetonat arbete, kunna mången gång lämpligen stanna på platsen.

Det är ett i många avseenden förnämligt material, som nu finns sammanfört i Landskrona museum och som minner om stadens store man Enoch Thulin och hans märkliga arbete att under förra världskriget skapa vår första flygplansfabrik. Hur detta gick till och hur arbetet där var organiserat i fabriken och inom laboratorierna, skildras av olika författare i museiföreningens väl illustrerade årsbok för år 1944. Thulins initiativ var djärvt, men han lyckades bygga upp ett företag, som 1915 startade med ett tiotal arbetare och som efter tre år hade över 900 anställda. Det ter sig nu efteråt och icke minst i belysning av de svårigheter, som under senare år under fredstid mött vid försöken att få till stånd inhemsk flygplan- och flygmotortillverkning, som en sagolik prestation, att Thulin under krigstid och utan möjlighet att tillgodogöra sig utländska erfarenheter genom kontakt med utländska tillverkare, kunde få till stånd en flygindustri, som mätt även med dåtida internationella mått var mycket stor. Men det var icke endast ett stort företag; det var grundat på ett vetenskapligt forskningsarbete, av ett för den tiden i de flesta länder okänt slag. Enoch Thulin var vetenskapsman minst lika mycket som flygplanskonstruktör och industriorganisatör. Däri ligger kanske hans förnämsta gärning, och detta vid en tidpunkt, då ingeniörsvetenskaplig forskning vid industriföretagen var praktiskt taget obefintlig. Hans industri fick dock röna pionjärföretagens hårda lott. Bolaget gick omkull en tid efter hans tragiska bortgång den 14 maj 1919, då han störtade med sitt flygplan. Men ännu lever minnet av Enoch Thulin mycket starkt i Landskrona, och det bör också hållas levande hos de många ingeniörer, förmän och arbetare, som numera äro sysselsatta inom svenskt flyg och svensk flygindustri.

Torsten Althin.

Digelpressen — från trä till järn.

Att maskinbyggnadskonsten först i början av detta århundrade kommit ur träåldern får den uppmärksamme besökaren på Tekniska Museet många bevis för. Där finnas mängder av föremål och mekaniska inrättningar med trä som dominerande beståndsdel, där vi skulle finna järn eller andra metaller vara naturligare. Mera sällan medger samlingarnas uppställning dock att steg för steg i en serie invid varandra ordnade maskiner för samma ändamål följa valet av material för en viss mekanisk detalj under skilda epoker. Nu har museet emellertid fått en möjlighet att visa en sådan serie digelpressar för handdrift,