

Weißkopf vs. Wright? eller en berättelse om Internet som löfte eller hot

Av Börje Björkman

[Länk till presentation av Börje Björkman](#)

Texten/innehållet i artikeln inte har ändrats sedan publiceringen men kommentarerna kring källor och vidare läsning - längst ner på sidan - har uppdaterats i mars 2004.

Alla, åtminstone de flesta pojkar och män, vet att de första att konstruera en flygmaskin som av egen kraft kunde lyfta från marken var bröderna Orville och Wilbur Wright från Dayton i Ohio USA. Detta skedde den 17 december 1903 över sanddynerna vid Kill Devil Hills strax intill Kitty Hawk, i North Carolina USA. Mannen vid spakarna denna tidiga morgon var Orville Wright, som då skall ha lyckats hålla maskinen, det enmotoriga biplanet The Flyer, uppe i luften i 12 sekunder. Totalt gjordes fyra uppstigningar denna dag, varav den längsta på 59 sekunder över en sträcka av ca 800 meter.

Detta är en bit av flyghistorien såsom den normalt skrivs. I de flesta uppslagsverk kan man mer eller mindre uttryckligen läsa att det var i ovannämnda stund som flygplanet föddes, även om man sedan också nämner att bröderna Wright bara utgjorde en länk i en lång händelsekedja, att de egentligen bara hade vidareutvecklat Octave Chanutes, Otto Lilienthals och andras experimenterande under decennier dessförinnan. Ser vi exempelvis till NASA:s, den amerikanska rymdflygstyrelsens, nätversion av flygets historia så domineras denna totalt av The Wright Brothers: det var de som lyckades; det var de som tveklöst var först.

I stort sett samtliga samtida experimentatörer och konstruktörer världen över har försvunnit i skuggan av bröderna Wrights berömmelse. Någon mer genomgripande diskussion om vem som faktiskt var först finns egentligen inte och någon allvarlig konkurrent, någon trovärdig alternativ version av historien om vem som faktiskt var först har egentligen aldrig släppts fram i ljuset - vilket inte betyder att det inte finns några sådana. För den som haft god tillgång till bibliotek och initierade kontakter har de alternativa versionerna av berättelsen om motorflygets barndom hela tiden varit tillgängliga men svåråtkomliga eftersom de oftast endast publicerats i små skrifter från små, lokala förlag och i tidningsnotiser och liknande.

Det är här som Internet och i synnerhet World Wide Web kommer in i bilden, detta medium som ibland har kallats 'världens bästa historiebok' eftersom man vid en enkel sökning med något av de vanligaste sökverktygen snabbt kan få fram många svar på de frågor man ställt. I takt med att omfattningen och djupet på webben ökat har också möjligheterna att få kvalificerade svar förbättrats betydligt. Detta är bra men det mest intressanta just i detta sammanhang är att om man gör en sådan enkel sökning på nätet så kan man *också* få fram åtminstone *en* alternativ version av historien om vem som faktiskt var först upp i luften med ett motordrivet flygplan, nämligen följande:

Den 14 augusti 1901 - två år, fyra månader och tre dagar före händelsen vid Kitty Hawk - lyfte den då tjugosjuårige tyske invandraren Gustav Albin Whitehead med sin egenhändigt byggda maskin No 21 från en plats strax utanför Bridgeport, Connecticut USA. Enligt flera - men skiftande och till viss del motsägande - källor uppges Whitehead denna dag ha flugit både längre tid och längre sträcka än Orville Wright år 1903.

Viktigt att påpeka redan här är att syftet med denna artikel *inte* är att plocka ner bröderna Wrights klart lysande stjärna från teknikhistoriens himmel eller att självklart placera Gustav Whitehead i deras ställe. Något sådant vore heller inte möjligt med de kunskaper eller den tillgång till källmaterial som jag nu har.

Tanken här är istället att ge en bild av Internets möjligheter som kunskapsreproducerande verktyg, ty i jämförelse med mer traditionella kunskapsbanker, såsom exempelvis uppslagsverk av olika slag, innebär faktiskt Internet någonting alldeles nytt. Internets sökmöjligheter gör det nämligen mycket svårare för en uppfattning eller en vetenskapligt accepterad 'sanning' att dominera över de andra. Om detta sedan mer innebär ett hot mot än en möjlighet för 'sanningen' kan diskuteras.

The Wright Brothers

Om Orville och Wilbur Wright vet vi naturligtvis en hel del, bl.a. att de var födda kring 1870 och att de redan som barn gjorde diverse tekniska experiment och innovationer, att de under 1890-talet ägde en tryckpress och att Wilbur då stod som utgivare för en tidning, The Dayton Ohio West Side News. Från ungefär samma tid ägde och drev de en firma som reparerade och sålde cyklar vilka de också förbättrat till konstruktionen (delvis med hjälp av nya, egenhändigt konstruerade verktyg). Och vi vet dessutom att de var utbildade ingenjörer samt att de förde noggrann bok över sina allt mer tidskrävande flygtekniska experiment.

År 1900 hade bröderna gjort flera lyckade glidflygsexperiment, och under åren som följde utvecklades och omformulerades de tekniska principer på vilka de dittills förlitat sig. Under åren 1901-02 utförde de bland annat omfattande tester av luftens strömmar kring en konstgjord vinge - det var så den s.k. vindtunneln föddes - och testade hur förar- respektive motorvikten måste fördelas för att kunna fungera - principen för detta blev deras första patent. År 1903 konstruerade de sin första väl fungerande propeller samt byggde en speciell flygmotor.

Resten är, som man säger, historia: i december 1903 flögs det 'på riktigt' för första gången, först av Orville och sedan av Wilbur, på den plats där Wright Brothers National Monument senare restes - detta förvaltas idag som ett monument av betydelse för hela den amerikanska nationen. Framgångarna växte sedan raskt: 1908 satte man flera höjd- och längdrekord, både i USA och i Europa (Frankrike). Samma år fick man kontrakt med det som senare skulle bli den amerikanska arméflygkåren på att bygga flygplan för militära ändamål. Under långa turnéer, även i Europa, hyllades de som hjältar och kunde snart grunda företaget The American Wright Company. Ytterligare något år senare satte Orville upp sin berömda flygcirkus, The Wright Exhibition Team, där specialtränade piloter uppvisningsflög med olika Wright-maskiner.

1912 avled Wilbur Wright i tyfusliknande feber, endast femtiofem år gammal, varefter brodern fortsatte att leda familjeföretaget i ytterligare tre år, då han sålde hela aktiestocken för den för tiden smått fantastiska summan \$500.000, för att istället ägna sig åt ingenjörskonsultverksamhet. År 1948 dog Orville Wright, sjuttiosju år gammal. Han begravdes i den stad där han föddes och där han varit bosatt hela sitt liv, Dayton Ohio.

Whitehead

Gustav Whiteheads levnadshistoria skiljer sig ganska mycket från bröderna Wrights - även om där också finns en del likheter - och kanske kan just skillnaderna i härkomst, utbildning och socialt kontaktnät ge en del av förklaringen till varför Whitehead fått en så undanskymd plats i aeronautikens hävder.

Gustave Albin Weißkopf, som han ursprungligen hette, var född år 1874 i Leutershausen i Bayern. Hans barndoms- och uppväxtår skall ha varit lyckliga och redan som liten pojke

sågs han ha varit obotligt biten av tanken på att flyga. Ständigt studerade han fåglarnas rörelser, och snart gjorde han egna flygexperiment i stadsparken. Bland annat knöt han fast snören i fåglarnas ben för att se hur de rörde sig när de försökte lyfta - något som upprörde inte minst den lokala polismakten: man ingrep resolut och förbjöd honom att fortsätta med dylika experiment.

Inte fyllda tretton blev Gustave föräldralös. Han fick därför bo hos släktingar och sattes först i bokbindar- och sedan mekanikerlära. Utbildningen avbröts emellertid och Gustave flyttade från Augsburg till Hamburg. År 1888 skall han ha blivit shanghajad och insatt som mässpojke på ett segelfartyg destinerat till Sydamerika. I Brasilien mönstrade han av och livnärde sig därefter en tid på jord- och skogsbruksarbete hos en tysk emigrantfamilj men redan ett par år senare befann han sig åter på sjön, närmare bestämt på ett segelfartyg som fraktade timmer.

Som 19-20-åring mönstrade Gustave Weißkopf åter av, nu med siktet inställt på att äntligen försöka göra någonting av sina flygardrömmar, och av samma anledning tog han nu kontakt med glidflygskonstruktören Otto Lilienthal. Åter påbörjade Gustave Weißkopf ett lärlingsskap...som dock avbröts redan efter två veckor. Lärlingstiden må ha varit kort men för Weißkopfs sätt att tänka måste denna tid ha betytt mycket. Alla hans senare konstruktioner har nämligen många drag gemensamma med Lilienthals.

Strax befann sig Gustave Weißkopf till sjöss igen där han genast fortsatte sina studier av vindarnas och fåglarnas rörelser. Efter ett skeppsbrott, troligen år 1894, gick han iland igen. Denna gång för gott men nu i dåtidens drömland nummer ett: USA. Och när väl beslutet om att stanna i Amerika var taget så var förmodligen inte steget så långt till att anpassa namnet till det för amerikanerna mer lättuttalade Gustav Whitehead.

Ytterligare ett problem i sammanhanget var att Whitehead inte kunde uppvisa något papper på en riktig, i betydelsen avslutad, utbildning...vilket inte hindrade att han snart lät höra tala om sig som en mycket kunnig mekaniker och som en person med ett brinnande flygintresse. Förmodligen därför finns han ytterligare två-tre år senare antecknad som en bland flera som experimenterade med glidflygplan för The Boston Aeronautical Society.

En hektisk tid följde, under vilken Whitehead även hann med att gifta sig samt flytta först till Buffalo och därefter till Baltimore. Giftermålet kan kanske tyckas vara lite vid sidan om ämnet men är icke desto mindre intressant: Gustav Whitehead är nämligen en av de allra första - kanske den förste - i världen som på sitt vigselbevis angivit "aeronaut" som sitt yrke! Samtidigt som Whitehead fortsatte med glidflygexperimenten skulle han från och med nu allt mer koncentrera sig på utvecklingen av särskilda flygmotorer - ett område där han trots allt ganska snart fick ett visst erkännande av sin samtid, både som motorkonstruktör och mekaniker. Sin försörjning fick Gustav Whitehead under denna tid från bland annat gruvarbete, särskilt efter flytten till Pittsburgh Pennsylvania - där hans absolut första motorflygning också skall ha gått av stapeln.

Detta uppges ha skett redan på våren år 1899 men ingen, inte ens Whitehead själv, har framfört detta som tidpunkten av störst betydelse. Varför? Ja kanske därför att han ännu inte lärt sig att kontrollera sin framfart tillräckligt, vilket i sin tur stöds av det faktum att hela företaget då slutade med en krasch mot en husvägg samt att Whitehead strax förbjöds att fortsättningsvis utföra liknande experiment inom staden Pittsburghs gränser! Maskinen uppges vid nämnda tillfälle ha varit ett monoplan och motorn en ångdriven konstruktion som enligt flera vittnen tagit honom till en höjd av 8-10 meter och en sträcka på "half a mile".

Kraschen och sjukhusvistelsen verkade heller inte avskräckande på något sätt. Året därpå flyttade Gustav Whitehead till Bridgeport Connecticut, för att på allvar konstruera och bygga både flygplan och motorer. Detta fick dock ske efter den normala arbetsdagens slut, i ett uthus på bakgården och med hjälp av dels pengar som han lånat eller fått av människor som trott på hans förmåga, dels villiga och intresserade människor, mest

ungdomar, i trakten.

Ytterligare ett år senare, år 1901, finner vi honom fortsatt experimenterande, bland annat med en maskin med hopfällbara vingar. Och så, den 14 augusti samma år, skall alltså Gustav Whitehead ha genomfört den första flygningen i världen med en maskin som kunde lyfta av egen kraft och förflytta sig framåt under kontrollerade former. Såväl planet - "an elegant bat-winged monoplane" med det anspråkslösa namnet No 21 - som motorn hade han ritat och byggt själv. Ständigt i penganöd fick Gustav Whitehead trots sina framgångar fortsätta att oftast lita till andras välvilja. Särskilt mycket mer av intresse för denna artikel kan inte sägas om hans fortsatta liv, mer än att ritandet, byggandet och flygandet av aeroplan fortsatte och att han - framförallt - fortsatte att utveckla motorer både för flygande och andra maskiner. Och här fick han alltså något av ett erkännande, från åtminstone några av tidens experter. Bland annat har man sagt att Gustav Whitehead var den förste som lyckades få en bensinmotor att fungera i ett flygplan samt att han utfört lyckade experiment även med flercylindriga (så stora som 16 cylindrar) och dieseldrivna motorer.

Då Gustav Whitehead småningom avled, den 10 oktober 1927 femtiotre år gammal i Fairfield Connecticut, var han, i skarp kontrast till bröderna Wright, utfattig. Till sin hustru lämnade han förutom huset endast åtta dollar. En aning bitter över att inte ha fått det erkännande han ansåg sig vara värd uppges Whitehead ändå ha blivit mycket glad över att han under sin livstid fick uppleva budet om den första atlantflygningen. Den vanligen lite buttre och tystlåtna mannens ögon skall då ha fyllts av tårar.

Två sidor av den amerikanska drömmen?

Kring såväl bröderna Wright som Gustav Whitehead finns det som nämnts mer att hämta - för den som vill lägga ner lite tid på att leta i litteraturen och källorna. Detta även om man då snart hamnar i myternas värld och finner motsägande uppgifter omkring deras respektive livshistorier och genast ställs man inför en rad frågetecken. Bland annat kan man fundera över varför just bröderna Wrights historia kommit att bli den välkända och erkända. Varför vet nästan ingen idag någonting om Gustav Whitehead? Varför har den ena versionen av historien om vem som var först upp i luften accepterats och tillåtits dominera och varför har den andra glömts bort så totalt? Ligger kanske förklaringen till detta, åtminstone till viss del, i deras respektive levnadsbanor?

Historien om bröderna Wrights framgångar är något av den amerikanska drömmen i ett nötskal och den har också omhuldats som en sådan: de två 'hellylleamerikanska' pojkar som börjat med tomma händer och ett brinnande tekniskt intresse som utbildade sig i sekelskiftets framtidsbransch nummer ett, ingenjörens, och som med egen kraft och eget kunnande blev världsledande inom sitt område, och som dessutom slutade som förmögna och hyllade hjältar för ett helt folk, ja man skulle kunna säga för en hel värld.

Whiteheads liv och öde däremot är invandrarens. Han var en person som efter flytten till Amerika ständigt fick kämpa med språket och han var dessutom bara en bland miljoner andra immigranter som alla försökte slå sig fram i det nya landet. Han var också arbetaren som inte hade någon formell utbildning eller de riktigt rätta kontakterna för att kunna skapa vare sig framgång eller förmögenhet. Wrights hade - åtminstone så småningom - såväl pressen och pengarna som de tunga vetenskapliga och politiska namnen på sin sida.

Av allt att döma var Wrights och Whitehead dessutom väldigt olika som personer: medan Wrights verkar ha haft armbågar, ständigt närvarande vittnen och sinnesnärvaro nog att omsorgsfullt nedteckna allt vad de gjorde verkar Gustav Whitehead ha varit en tillbakadragen man som sällan tog till överord och som inte var så noga med att ha journalister eller andra vittnesgilla personer närvarande i de viktigaste ögonblicken. Ett utmärkande drag hos Whitehead tycks även ha varit att han inte ville offentliggöra någonting förrän det var riktigt färdigt i betydelsen 'användbart'. Detta avspeglas bland annat i ett uttalande han skall ha fällt till en god vän - kronologiskt är vi nu framme någon gång på 1910- eller 20-talet - efter ytterligare en del lyckade experiment med bi- och

triplan samt en maskin som långt senare av andra skulle utvecklas till helikoptern(!):
"Those flights are no good. They are not long enough. We cannot go anywhere. Before flying means anything, we must go somewhere."

Hur mycket som är sant och vad Gustav Whitehead faktiskt bidrog med i utvecklandet av en väl fungerande flygmaskin är svårt att säga, men visst erkännande fick han alltså redan av sin samtid. Hans bedrifter, inklusive flygningen den 14 augusti 1901, förmedlades raskt ut i både amerikanska och europeiska dagstidningar och facktidsskrifter. Under åren före och under världskriget fick han som redan nämnts goda vitsord från andra ledande flyg- och motorexperter - samtidigt som ytterligare svårigheter infann sig i takt med krigshändelsernas utveckling.

I samband med den tyska krigsförklaringen mot USA och det oinskränkta ubåtskrigets inledande förbyttes den välvilja som visats de europeiska immigranterna i avståndstagande och misstänksamhet från såväl den amerikanska allmänheten som myndigheterna. Whiteheads och andra europeers trovärdighet och patriotism sattes nu ifråga - i hans fall försvårades säkerligen situationen av det faktum att han inte bara kom från Europa utan från fiendelandet Tyskland. Detta skall han av naturliga skäl ha blivit mycket bitter över och för honom själv blev detta också en viktig del av förklaringen till att han aldrig erhöll det nationella erkännande han ansåg sig förtjänt av.

Kanske stämmer denna version - som nämnts är det mycket i denna berättelse som inte går att verifiera. Kanske var det så att bröderna Wright - i likhet med de flesta andra innovatörer - 'bara' byggde vidare på andras, och då i synnerhet Gustav Whiteheads, idéer. Det är ju så som teknikutveckling och vetenskap oftast fungerar; få är väl de idéer som fötts ur ingenting. Kanske är det till och med så att Orville och Wilbur Wright 'återanvände' en hel del av det Weißkopfska tankegodset - av allt att döma hade han inte själv skrivit ner så mycket - utan att ange var de hade hämtat kunskaperna ifrån. Om allt detta stämmer blir det till en fruktansvärd anklagelse mot bröderna Wright - som dock med stor sannolikhet aldrig skulle gå att bevisa. Sant lär dock vara - åtminstone enligt en del uppgiftslämnare - att Orville och Wilbur Wright besökte Whiteheads verkstad flera gånger, liksom att de under en tid faktiskt brevväxlade. Och om så skedde är det väl knappast otroligt att såväl brevinnehållet som besöken handlade om flygtekniska spörsmål. Men därifrån till att bevisa att Wrights faktiskt stal Whiteheads idéer är steget mycket långt.

Att bröderna Wright var mycket angelägna om att tala så tyst som möjligt om Gustav Whitehead kan man väl däremot förstå, utan att för den skull utpeka dem som skurkar. Då Whiteheads bedrifter diskuterats i olika sammanhang, och då hans namn nämndes under 1930- och 40-talen som den som faktiskt var först upp i luften, blev Orville Wrights taktik att först förneka all kontakt med honom före 1903, sedan att nedvärdera hans kompetens och resultat. Whitehead hade helt enkelt inte haft den utbildning och de kunskaper som krävs för att konstruera fungerande flygmaskiner.

Mycket finns alltså att tillägga till detta, ord står mot ord och lång tid hade gått sedan den händelse man försökte ta ställning till under processerna, dvs huruvida Whitehead faktiskt flugit eller ej. Något avgörande ställningstagande är som nämnts inte aktuellt för denna artikel, men möjligen kan man i sammanhanget också spekulera över det kontrakt eller avtal som år 1948 ingicks mellan Orville Wrights dödsbo och The Smithsonian Institute of Technology där det bland annat sägs att "Neither the Smithsonian Institution or its successors, nor any museum or other agency, bureau or facilities, administered for the United States of America by the Smithsonian Institution or its successors shall publish or permit to be displayed a statement or label of connection with or in respect of any aircraft model or design of earlier date than the Wright Aeroplane of 1903, claiming in effect that such aircraft was capable of carrying a man under its own power in controlled flight."

Konkret handlade avtalet om villkoren för The Smithsonian Institute att få överta och visa Wrights maskin i sin utställning, men som antytts bör nog även detta ses i något lite större sammanhang och därmed även tillsammans med nyssnämnda rättsprocesser. En rad

personer fick både under 1930- och 40-talen lämna redogörelser under ed beträffande vad de visste om Whiteheads kunskaper och förhävanden - även dessa finns att läsa i utskrivnen form på webben. Först därefter, i och med undertecknandet av avtalet, införlivades alltså The Flyer med Smithsonian Institutes samlingar; först då kom maskinen 'hem' till USA igen efter långlånet till The Science Museum of London. Där hade den funnits ända sedan Orville Wrights fejd med Samuel P. Langley - professor vid nämnda institut - om att bröderna skulle få officiellt erkännande som "The Fathers of Powered Flight". Detta var ett epitet som därtills på oklara grunder också hade tillskrivits Langley! Fram till 1906, då Wrights erbjöd sina tjänster åt militären, och egentligen ända till 1909 då de blivit inviterade till Vita Huset, hade även bröderna Wright problem med att få tillräcklig uppmärksamhet i press och bland inflytelserika personer. Därefter ändrades alltså deras förhållanden dramatiskt, med resultatet att Whitehead glömdes bort och Wrights stjärna började blänka allt klarare.

Internet - ett kunskapsskapande verktyg på gott och ont

I den artikel ur den amerikanska flygtidskriften Air Enthusiast - "Did Whitehead Fly?" skriven av K G Weissenborn - på vilken uppgifterna i denna text bland annat bygger, framställs bröderna Wright som ganska kallt manipulerande, som att de hela tiden varit obönhörligt inställda på att till varje pris bli och förbli först och bäst, vilket i sin tur förklarar varför även min text fått viss slagsida till fördel för Gustav Whitehead.

Men huruvida detta är med sanningen överensstämmande kan naturligtvis också ifrågasättas. Hela Weissenborns artikel tycks vara skriven som ett avsiktligt försök att ge upprättelse åt Whiteheads liv och gärning och säkerligen bör därför åtminstone en del av uppgifterna där tas med en nypa salt. Detta sagt även om Weissenborn, som byggt sitt resonemang på diverse olika källor, på tidigare artiklar, edssvurna vittnesmål, böcker och intervjuer av skiftande ålder och ursprung - vilka till stor del också finns tillgängliga i fulltextformat på webben. I detta ligger också kärnan i denna artikel: tack vare att en alternativ version av en - i detta fall - historisk händelse, inklusive diverse ursprungliga dokument från tiden, finns tillgänglig för nästan vem som helst så är det inte heller lika lätt för någon annan version av samma historia att dominera över den förstnämnda - hur vetenskapligt eller samhälleligt accepterad den sistnämnda än är.

Här har alltså endast ett huvudalternativ presenterats till en i världshistorien mycket välkänd händelse, men i praktiken innebär IT-tekniken - och Internet och World Wide Web i synnerhet - att hur många alternativ som helst kan göras sökbara och därmed tillgängliga när som helst och för vem som helst med tillgång till en uppkopplad dator. Tidigare har det ju varit förhållandevis lätt att helt enkelt tuga ihjäl en annorlunda eller kanske obehaglig uppfattning genom att inte ge den utrymme i de vetenskapliga eller populära mediekanaler av betydelse som finns. Med Internet blir motbilderna och alternativen allt svårare att dölja eller ens bortse ifrån.

Detta innebär i sin tur att Internet kan vara ett oerhört demokratiskt verktyg: vem som helst kan ju i princip säga vad som helst, kan presentera sin uppfattning på sitt eget och mycket annorlunda sätt utan hänsyn till vad konventionerna säger - så länge han eller hon inte bryter mot några lagar. Kanske skulle inte minst vetenskaps- och forskarsamhällena må mycket bra av att få mer konkurrens på mer lika villkor än vad som hittills varit möjligt? Detta skulle kunna sägas utgöra myntets framsida.

Baksidan av samma mynt utgörs av de betydligt mycket större möjligheter till missbruk av vetenskapliga resultat som också öppnar sig. Det är ju samtidigt så ofantligt mycket lättare nu än tidigare att sprida missvisande, direkt felaktiga eller kanske ideologiskt lömska bilder av exempelvis ett historiskt tidsskede eller en specifik händelse. Den revisionistiska historieskrivningen kring andra världskriget och förintelsen är ett exempel, som tydligt visar hur man via ett medvetet urval av fakta och med annorlunda betoning av resonemang, orsakssamband och händelsekedjor försöker berätta historien om förintelsen såsom någonting som aldrig har hänt alternativt som en verklig händelse men med annorlunda

omfattning och betydelse. Sett i detta sammanhang framstår IT och WWW mer som ett hot än ett löfte inför framtiden. Samtidigt bör det också sägas att försök att förfalska eller förvanska historien har funnits i alla tider. I varje fall är detta ett problem som knappast uppstått med utvecklingen av vare sig IT, Internet eller World Wide Web.

Förvanskningar eller missbruk av historia eller annan vetenskap, på nyssnämnda eller liknande sätt, vill jag absolut inte uppmuntra. Icke desto mindre tror jag att vi kan lära oss någonting även av exempelvis revisionisterna på webben. De är nämligen - i en del fall - mycket skickliga på att presentera sina versioner av vad som hänt och därmed duktiga på att ge en alternativ historieskrivning. Så länge man inte har väldigt goda förkunskaper eller vet exakt hur och var man kan tränga ner under den glassiga ytan kan det ibland vara lätt att uppfatta dem som trovärdiga. Just därför kan det också löna sig att studera dem närmare, hur och vad de gör - samt ta tillfället i akt att presentera en (eller kanske flera) motbild(er) till motbilden. Som jag ser det är detta det egentligen enda motmedlet mot dylika fenomen, åtminstone sett i ett längre perspektiv.

Det akademiska vetenskapssamhället har här ett stort ansvar. I ett första steg krävs att man mer än vad som hittills skett försöker ta till sig IT som medium samt lär sig att använda sig av det. Som ett andra steg måste man därefter i betydligt större omfattning än vad som sker idag också använda webben för publicering av forskningsresultat. Detta måste dessutom ske i former som ger tillgänglighet även för människor utan akademisk skolning. Det svenska högskoleverkets SAFARI-projekt, som i korta drag går ut på att varje med allmänna medel betald institution, projekt eller motsvarande, inklusive varje enskild forskare, ålagts att på ett lättillgängligt sätt presentera och redovisa vad man håller på med, är därför ett steg i rätt riktning - men på sikt räcker det inte. Vill man från den akademiska forskningens sida verkligen göra en insats på detta område, så måste man snarast satsa mycket mer av både resurser och kraft.

Forskarsamhället har idag bättre förutsättningar att bli internationellt än någonsin förut. Likaså finns bättre förutsättningar än tidigare att - i ordets egentliga bemärkelse - skapa ett konstruktivt och fruktbart samtal mellan olika uppfattningar och olika grupperingar. Såväl inom som utanför de akademiska kretsarna.

Att en rejäl och väl genomtänkt satsning på IT behövs - liksom att det nu finns goda möjligheter att gå vidare och kanske utveckla formerna ytterligare - tycker jag framgår inte minst av de här redovisade två versionerna av historien om vem det egentligen var som först tog sig upp i luften 'för egen maskin': Wright eller Whitehead.

© [Börje Björkman](#)

Viktigaste källor samt tips till vidare läsning - kommentarer gjorda i mars 2004 är markerade med "Mars 2004" i fet stil:

En ingång till ett stort antal historiska webbsajter kan man få i Folke Schimanskis artikel "Världens mest levande historiebok. Så hittar du historiska sajter på nätet", i tidskriften *Internetworld* Nr 1/1998, s 24ff.

Mars 2004: Listan och adresserna kan idag kännas något(!) föråldrad men resonemangen är fortfarande giltiga.

Allmänna flyghistoriska arbeten finns det väldigt många av, t.ex. det som jag fann i min egen 'ungdomshylla': Kenneth Munson, *Pioneer Aircraft 1903-1914 The Pocket Encyclopedia of World Aircraft in Colour* (Blandford Press, London 1969).

Som en ingång till ytterligare litteratur kring sekelskiftets flygpionjärer kan nämnas Philip Jarretts arbete *Another Icarus Percy Pilcher and the Quest for Flight* (Smithsonian Institution Press 1987), som dock inte heller nämner någonting om Gustav Whitehead. Vid tiden för sin död - en flygolycka år 1899 - skall även denne Pilcher ha löst flygandets stora

gåta.

Om bröderna Wright finns, som nämns ovan, mycket att läsa i de flesta större uppslagsverk, både nätburna och andra, liksom i en hel del andra böcker av olika snitt och format. NASA:s sidor på Internet, och särskilt deras och The Langley Institutes gemensamma s.k. "Learning Technologies project" vilka använts i texten ovan, kan man nå exempelvis via följande adress: <http://k12unix.larc.nasa.gov/flyingstart/mod1wright.html> Man kommer då till en sida med rubriken "Off to a Flying Start" varifrån man kan själv kan länka sig vidare.

Mars 2004: Då artikeln skrevs var det fortfarande möjligt att i en och samma webbsökning (i detta fall med Google) få upp minst två alternativ till "sanningen" om vem/vilka det var som var först upp i luften för egen maskin. Såväl på Wright som The Smithsonian Inst. och NASA:s sajter diskuterade man dessutom "alternativen" (främst Whitehead) förhållandevis seriöst. Men det var då det: Nu, en bit in i mars 2004 har vi hunnit avnjuta firandet av 100-årsminnet av Wrights flygning. Något lite (och endast av vissa krönikörer) har Whitehead omnämnts i det samtidigt firade 100-årsminnet av "flygets födelse" (som händelsen vid Kitty Hawk inte så sällan har benämnts), men inte så värst mycket mer: "sanningen" tycks återupprättad och Whitehead har återigen förpassas till den historiska periferin. På [Wright-sighten](#) finns han visserligen fortfarande med men nu endast under rubriken "Wannabes", och nämns inte längre med en endaste stavelse på de sidor/avsnitt som berättar om flygets historia och de personer som överhuvudtaget betytt något för flygets utveckling! Historien skrivs med andra ord om återigen...

Om Gustav Whitehead finns också en del specialsidor. En start kan vara de som till stor del använts här och vilka börjar med "Gustave Whitehead's Flying Machine", <http://www.deepsky.com/~mango/gustave/Pages/article8.html> Här finns länkar till sidor innehållande en hel del originaldokument samt, exempelvis, kompletta utskrift av de intyganden som omnämns i texten ovan liksom en del artiklar och annat. Från dessa sidor har också hämtats citatet ur avtalet mellan bröderna Wrights dödsbo och The Smithsonian Institute från 1948. Se dessutom gärna det material från Flughistorische Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf (FFGW) i Leutershausen som finns utlagt på adress <http://home.t-online.de/home/G.Weisskopf/homepage.htm> och där länkade sidor.

Mars 2004: Även materialet om Whitehead har förändrats sedan 1999, inte minst genom att han fått en egen sajt: www.weisskopf.de (observera adressen!), och att det flyghistoriska sällskap som då hade berättelsen om honom som en del av sajten nu själva har blivit inneboende hos honom! Sällskapet ifråga, Flughistorische Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf (FFGW), kunde kring 100-årsminnet av GW:s flygning fira ganska stora triumfer: hans namn omnämndes i allt fler sammanhang, mer eller mindre jämsides med Wright och andra. Minnesdagen kunde firas med att planet faktiskt flög igen - ritningen/konstruktionen fungerade alltså verkligen - och om detta berättas det en hel del på sajten. Idag, ytterligare ett par år senare, är denne den (eventuellt) förste motorflygaren inte lika het längre. Hans namn omnämndes visserligen i åtminstone något av de krönikeprogram om flygets historia som producerats och visades på svensk TV lagom till Wright-minnet i december 2003 - men långtifrån lika tydligt som 2001.

En intressant sak i sammanhanget är dessutom att de dokument och artiklar som nämns ovan i artikeln nästan helt och hållet har plockats bort från hans sajt, och nu endast kan nås via en länk "to another Whitehead-homepage" från den tyskspråkiga delen av sajten (den sida som handlar om Whitehead-muséet i hemorten Leutershausen). Och länken i sig går bara nästan till samma sajt som tidigare (www.deepsky.com/~firstflight/index.html). Man kan undra varför...om än utan att kunna ge något svar.

Svenska regeringens upplysningskampanj kring förintelsen kan besökas på adressen <http://www.levandehistoria.org/> 'Alternativ' till denna och andra sajter med motsatt syfte finns i stor omfattning men jag vill av förhoppningsvis förståeliga skäl icke hjälpa till att sprida dess budskap ytterligare!

En mycket intressant bok i sammanhanget är Ingemar Carlssons *På lögnens väg Historiska*

bedrägerier och dokumentförfalskningar (Historiska Media 1999).

För mer information om SAFARI-projektet som nämns ovan, se Högskoleverkets sidor på adress <http://safari.hsv.se>.

Mars 2004: Någon info om SAFARI-projektet finns inte längre hos Högskoleverket ty såväl sajten som projektet har lagts ner (för snart ett par år sedan) och tjänsten/funktionen att utgöra en sökmotor över svensk akademisk forskning har genomgått flera förändringar och idag ersatts med [Forskning.se](http://forskning.se) som åtminstone fått en betydligt bättre start än SAFARI någonsin lyckades med. Vi får hoppas att framgångarna håller i sig!