

Lite grann från ovan

Göran Fredriksson och Ingvar Lundkvist

"En bild säger mer än 1 000 ord!" Hur mycket borde då inte en bra flygbild säga?! Och ändå använder sig museerna i ringa utsträckning av flygbilder, kanske därför att kunskapen och insikten om de kvaliteter en bra flygbild besitter till stor del saknas.

Flygfotografering i sig är inte så mycket svårare än vanlig "markfotografering". Svårigheterna finns kanske på andra nivåer – att få tillstånd till flygfotografering, att genomföra ett noggrant förberedelsearbete samt att i luften hitta rätt fotovinkel med rätt teknik.

Flygfototillstånd

För att överhuvudtaget få ta flygbilder måste man ha ett flygfototillstånd. Reglerna för det styrs av två lagar från 1961 och 1975 och finns beskrivna i ett häfte, Flygfoto B, som försvarsstaben givit ut. Tillstånden är personliga och gäller endast för vad försvarsstaben kallar "begränsade motiv". De utfärdas i princip endast för "press- och filmreportage samt förvärvsmässig verksamhet (tex framställning av vykort, reklamtryck och spelfilmer)" och för "vetenskapliga och därmed jämförliga arbeten, för planläggning inom statliga och kommunala förvaltningen och för näringslivet om Statens lantmäteriverk icke kan tillhandahålla lämpligt material". Av de över 1 000 tillstånd som utfärdas varje år går de flesta till press- och TV-fotografer.

Bestämmelserna innehåller också regler för vad

som inte får fotograferas liksom regler för straffpåföljd om man bryter mot bestämmelserna.

Efter fotografering och framkallning måste *allt* bildmaterial lämnas till försvarsstabens säkerhetsavdelning för granskning och godkännande. Granskningsbeslutet anger i vilken form och utsträckning bilderna är godkända för spridning. Innan man erhållit ett sådant beslut får bilderna inte spridas eller lämnas till någon (tex beställaren). Totalt granskar försvarsstaben omkring 50 000 bilder per år. Tillståndsgivning och granskningsbeslut utfärdas avgiftsfritt.

Ljus och teknik

För flygfotografering finns det egentligen ingen dålig årstid eller dåligt ljus, möjligtvis dåliga kombinationer. De faktorer som ställer till mest problem är skakningsoskärpa, luftdis och okynnig väderlek (regn, snö m m). Fotografering av landskap och fornlämningar utförs med fördel på våren, innan lövsprickningen tagit fart. Av samma skäl är också våren en lämplig årstid att fotografera förorter och villaområden. Fotografering av det rena stadslandskapet är däremot inte lika beroende av årstid.

Med helikopter har man de bästa förutsättningar

Smedslätten. I bildens mitt Smedslättstorget och Nockebybanan. I fonden Stora Essingen. 1981.





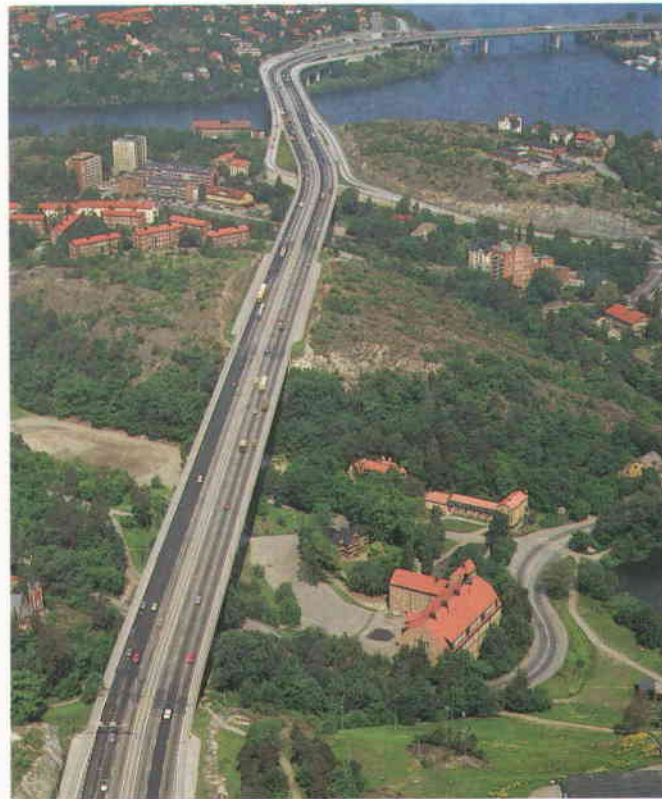
Kv Överkikaren mellan Söderleden och Södermalmstorg 1980.



*Liljeholmens industriområde 1980.
Karlbergskanalen österut 1981.*



*Benmjölsfabriken i Traneberg under rivning 1980.
Essingeleden norrut genom Gröndal 1980.*



att ta bra flygbilder. Det går då att cirkla runt motivet och finna den bästa fotograferingsvinkeln samt genom att stå stilla i luften behålla den så länge som behövs.

Det är svårt att orientera sig från luften, även för den vane. Det är därför viktigt att man tillsammans med piloten noga går igenom programmet och lägger upp en lämplig flygrutt. Idag kostar en flygtimme med helikopter drygt 2 000 kr. Med noggrann planering kan resultatet bli något hundratal, användbara flygbilder per timme.

Flygbilden i museerna

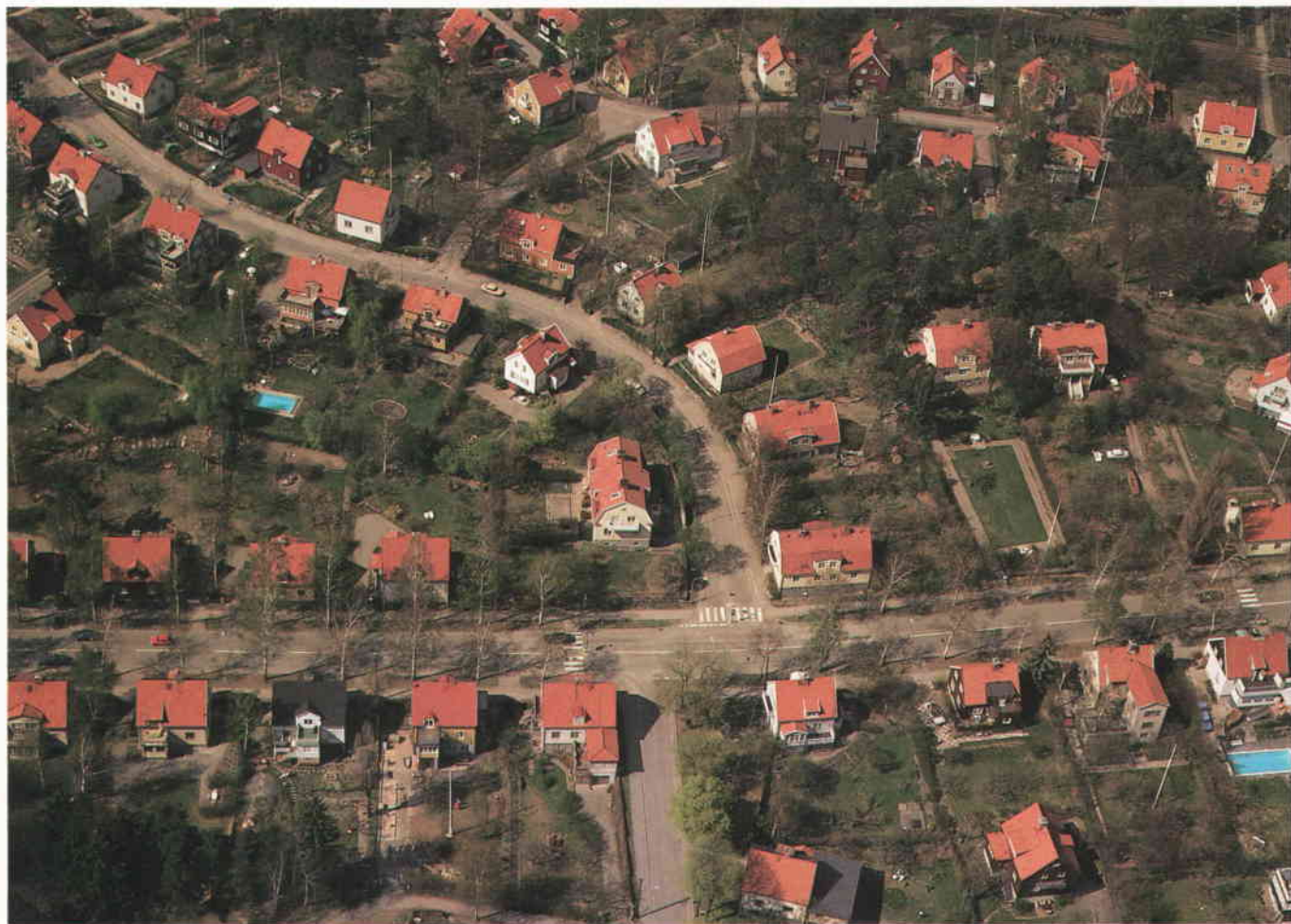
En stor del av stads- och läns museernas bildsamlingar består av fotografiska bebyggelsedokumentationer och annat topografiskt bildmaterial. Dessa bilder används flitigt av museerna i utställnings- och publiceringsverksamhet, men också i utredningar och remissvar framför allt till byggnadsnämnd och länsstyrelse. I denna verksamhet kan flygbilder komplettera det "vanliga" bildmaterialet. En flygbild över ett kvarter eller en stadsdel är ett utmärkt hjälpmedel vid tex rivnings- och stadsplaneärenden. Flygbilder har också ett stort pedagogiskt och informativt värde, när det gäller att i olika sammanhang skildra och åskådliggöra stadens utveckling och karaktär. Kan man bättre än med flygbilder visa hur trångt och gyttrigt husen i Gamla Stan klänger på varandra? Eller hur storskaligt, tungt och kompakt det nya, moderna Stockholms City blev?

Vissa av stadsmuseets nyligen tagna flygbilder har redan fått ett historiskt värde. Det gäller tex bilderna av den gamla benmjölsfabriken i Traneberg samt verkstäderna och småindustrierna i Liljeholmens industriområde. Byggnaderna revs under åren kring 1980.

Artikelns flygbilder är tagna vid de två tillfällen då stadsmuseets fotografer kunnat komplettera en dokumentation med flygfotografering. Första tillfället var 1980, när museet just avslutat en översiktlig byggnadsinventering av Stockholms äldre industri- miljöer. I samband härmed genomfördes en flygfotografering av ett flertal industrianläggningar och även av de centrala stadsdelarna både i svartvitt och i färg. De svartvita bilderna sammanställdes i en flygfotobilaga till industriinventeringen och publicerades 1981. Det året förvärvade Stockholms kommun Hanstaområdet från Sollentuna kommun. Med tanke på en kommande exploatering ansåg stadsmuseet det vara av stor vikt att dokumentera områdets bebyggelse och fornlämningar, bl a genom flygfotografering. Denna genomfördes våren 1981, då också bl a Järvafältet och Värta- och Frihamnsområdet fotograferades. (Några av Hanstabilderna finns publicerade i Stadsvandringar 6.)

Flygdokumentationerna ovan är de enda mera omfattande som hittills utförts i stadsmuseets regi. I museets bildarkiv finns några äldre flygfotosamlingar av stort dokumentärt värde. Framför allt kan nämnas Oscar Bladhs flygbilder från 1930- och 60-talen och Oscar Halldins flygbilder från 1890-talet, tagna från luftballong.





Smedslätten. Bergviksvägen korsar Alviksvägen. 1981.



Stockholms City 1980.



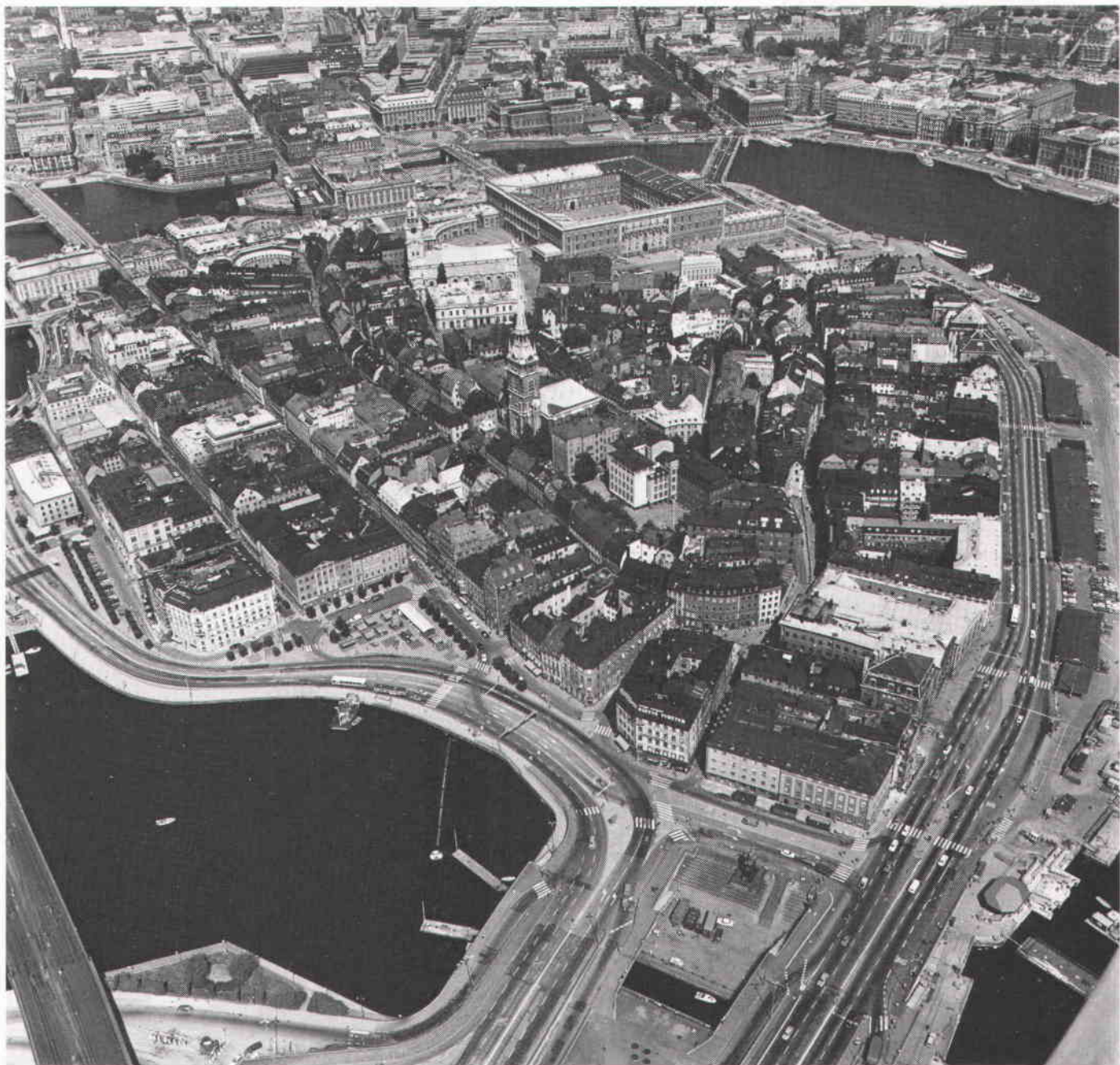
Gamla Stan 1980.



Kv Piskan vid Wollmar Yxkullsgatan. 1980.



Östermalm. Mellan Karlavägen och Valhallavägen. 1980.

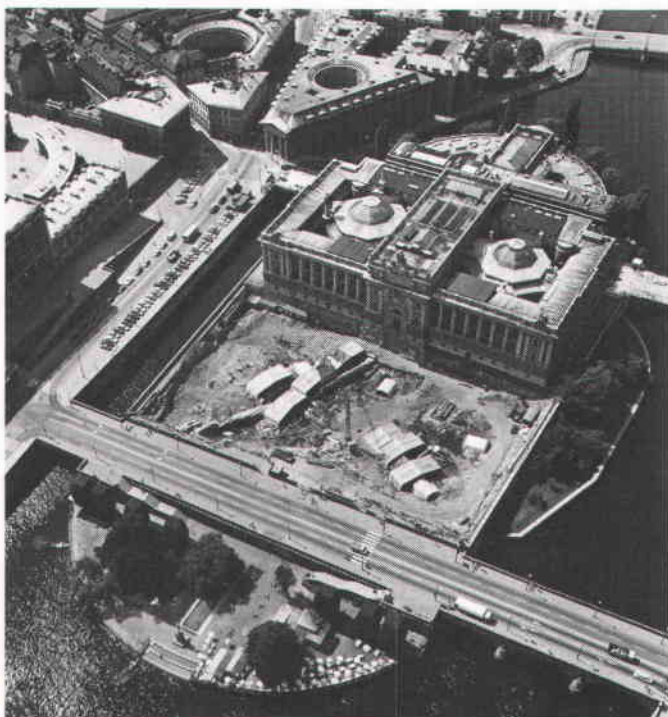


Gamla Stan 1980.



Lilla Essingen 1980.

Helgeandsholmen 1980.



Beckholmen 1980.

Kristineberg och Fredhäll 1981.





Södra stationsområdet österut. Nedtill i kv Trumman vid Rosenlundsgatan. 1980.