

**Från idé till första kapitlet**  
**Svenåke Boström**  
**Del 5, 3 december**  
**RESEARCH, varför och hur?**

Innan vi börjar, kom ihåg att du kan stoppa bildspelet när som helst om du vill läsa om texten. Stoppa och starta om. För markören till nederdelen av bilden så dyker navigeringsverktyget upp. Påminner också om en tråd tidigare i veckan om att hitta rätt avsnitt. I spalten till vänster finns en sökruta. Skriv in namnet på föreläsaren så får du upp de aktuella avsnitten.

Nu ska jag återknyta till mitt besök på Sigtunastiftelsen. En institution som fått betyda mycket för många författare.

Sigtunastiftelsen kan ge möjlighet till rekreation och avskildhet för den som helhjärtat vill koncentrera sig på sitt författarskap under en specifik tid. Det finns också möjlighet att få ett stipendium för att vistas på denna vackra plats i Sigtuna.

Som jag nämnde i förra avsnittet har Sigtunastiftelsen även ett välfyllt bibliotek, med böcker från 1500-talet och framåt. Dessutom en unik klippsamling med tidningsklipp sorterade på ämnen från nästan hela 1900-talet.

Jag har lagt in en länk till Sigtunastiftelsen, plus ett par andra länkar i slutet av presentationen.

Om du besöker Sigtunastiftelsen kan du kanske med lite tur få låna det klassiska tornrummet, utnyttjat bland annat av författare som Lars Widding, Verner von Heidenstam, Selma Lagerlöf, Olof Högberg, Sven Stolpe, Bertil Malmberg, Karin Boye, Lars Ahlin, Per Wästberg, Birgitta Trotzig, Göran Tunström, Bodil Malmsten, Agneta Pleijel och Ylva Eggehorn.



Utsikt från  
tornrummet på  
Sigtunastiftelsen.





*”Sigtunastiftelsens första ledare, Manfred Björkquist, och dennes vänner insåg att det fanns behov av en plats och ett sammanhang där viktiga existentiella och humanistiska samtidsfrågor kunde dryftas. De ville skapa en frizon som inte på förhand låser tankarna inom givna ramar.”*

*(Citat från Sigtunastiftelsen.se)*

*”Sigtunastiftelsens klipparkiv är en av Sveriges största samlingar med dagstidningsartiklar. Materialet sträcker sig nära nog över hela 1900-talet. Klipparkivets verksamhet tog sin början 1920, efter inrättandet av Sigtuna folkhögskola tre år tidigare. Ett brett urval ämnen har fram till millennieskiftet bevakats och klassificerats.”*

(Citat från [Sigtunastiftelsen.se](http://Sigtunastiftelsen.se))

*”Sigtunastiftelsens bibliotek äger ett antal specialsamlingar. Specialsamlingarna är tillgängliga som läsesalslån måndag-fredag efter överenskommelse. Välkommen att ta del av dessa rika och intressanta samlingar!”*

*(Citat från Sigtunastiftelsen.se)*





Studiebesök i klipparkivet, Sigtunastiftelsen.



Ett annat exempel på ett välfyllt och nyttigt arkiv är Riksarkivet, som består av ett flertal arkivsamlingar. Bland annat Krigsarkivet, och där handlar det inte enbart om krigiska företeelser.

Min kollega Nils Johan Tjärnlund hittade för ett par år sedan mycket intressanta dokument, bland annat fotografier om en av Sundsvalls mest kända familjer.

Bland annat bilden på några unga män som kom att dokumentera en viktig del av Sundsvalls historia, (först bildtexten, och sedan bilden).

Fantastiska fynd i Cornellska släktarkivet idag, bland annat hundratal "nya" fotografier!

Här längst fram i mitten Henrik Cornell, blivande professor i konsthistoria, och till höger med korslagda ben Nils Ahnlund, senare professor i historia, akademiledamot och författare bl a till Sundsvalls historia.

Längst bak står Johan Fredrik Cornell, major i Väg- och Vattenbyggnadskåren, byggherre till Villa Kaptensudden, ordförande i Sundsvalls stadsfullmäktige m.m.

Foto från Kaptensudden i Petersvik, Sundsvall, sommaren 1911.







# Warning!

Nu ska jag återkomma till varningen när det gäller att använda tidningar som en källa.

Trovärdigheten i svenska dagstidningar har fått sig en knäck under mina år som författare. I och för sig har jag ett dåligt exempel redan från 1888, då ett par slarviga journalister på tidningen Norrlänningen spred ett falsk rykte om hur Sundsvallsbranden startade. Då var katastrofen inte så stor eftersom det fanns ytterligare minst tre tidningar på orten som kunde berätta sanningen.

Ett mer flagrant exempel är från 1970 och Expressen, i mitt pågående jobb med en självbiografi. Jag letade information kring den dramatiska Spantax-kraschen vid Arlanda, eftersom den påverkade min tid som brandman på Arlanda och senare brandkåren vid Kiruna flygplats.

Jag hittade ett rykande hett reportage i Expressen på totalt tio sidor. Ett av uppslagen ser du på nästa bild.



# EXTRA FLYGOLYCKAN 'Så räddade jag



① I åtta timmar satt flygkapten José Miguel Esteban Sedano fastkilad på sin försärlplats i Coronadons cockpit. Det tog räddningsmannskapet fyra timmar att få loss honom.

# EXTRA FLYGOLYCKAN 'flygkaptenens liv'

□ Sex minuter före halv tolv på trettondagsnatten tog kapten José Miguel Esteban Sedano sats på Arlandas bana 19 och satte kurs söder ut.

Vrålet från tre av de fyra jetmotorerna sprängde vinternattens lugn, steg mot himlen, drog över skogen och nådde också fram till de hus som rymmer Arlandas brandkår.

Där inne, på lagernummer 7, hade vrålet krympt till en viskning. När en av de fyra unga brandbollarerna på luckan just då flyttade en schackpjäs åttiofem faktiskt detta mer ljud i rummet.  
Värnpliktige brandbollar Lennart Molin från Vallentuna satt på sin säte. Han funderade på att kila av sig och lägga sig.  
Han smpråkade med en kompis som redan lagt sig. Vanligt godnatt-snö.  
Lennart Molin, 29, försvarar fosterlandet genom att i 14 månader tjänstgör som brandman och sjukvårdare på Arlanda. Han är vopengivare, av religiösa och allmänt mänskliga skäl.  
På lucka sju finns fyra olika lampor: grön-grosvitt-vit-röd. De ger besked om vilken form av elände som slår till på Arlanda. Rött betyder katastrof och är det allvarigaste. Lampan länds från trafikledartornet.  
Molin och hans komrater var lediga över jul, nu sträcktjänstgör de dag och natt i 14 dagar. Deras jobb är att hålla ett öga på lamporna.  
□ När kapten José Miguel Esteban Sedanos plöjtligt trillade bort från radarskärmen tog Lennart Molin av sig skjortan inför en natta sömn.

Larmet kom: röd lampa! En tjuvande ton i högtalaren!  
Några raska steg och Lennart Molin satt på sin plats i brandbil 43 när den rusade ut i den nu så stilla vinternatten.  
En förman visste vad som hade hänt, han delgav sina soldater de uppgifter han fått av tornet.  
Bilen rusade — bland andra bilar söderut på samma startbana som kapten José Miguel Esteban Sedano bara några minuter tidigare lagt sats på. Inte ett spår.  
När banan tar slut kommer en liten väg. De for ner på den, genom en grind och över Marstavägen i startbanans riktning, där flera små vägar. Där strömmade brandbilarna fram till hjälpsamma, strädda men också vilna myror.  
För bilarna, för människorna och för vägar — men enda spår, Lennart Molin återgick efter en knopp timme till brandstationen. Han for ut igen i en "våg", en övertäckat jeep som han var alldeles ensam i.  
□ Han irrade omkring och letade och letade. Efter mer än två timmar hörde han på radion att tornet fått kontakt med nödsändaren och en flygvärdinna.

## ● Säg honom i cockpiten...

Den spanske kaptenen satt till vänster i det trånga planet cockpit. Han plägses av — 28 grader och mera när av att hans högra ben kläms fast mellan det hopknäckade instrumentbordet och hans stol. Han var vid medvetande och under fyra timmar också mycket ensam.  
Sedan skulle Lennart Molin och kaptenen motas på denna världens skadepåsar, de skulle klänga sig fast vid varandra, dela på kroppsvärmen och sedan skulle de skiljas. De får nog aldrig minnas igen.  
Lennart Molin kom till olycksplatsen med några soldater från F 1. De påbade genom snö. Katastrofbelysningen var redan upptätt och löst.  
— Jag såg cockpit, det var det första jag såg, säger Molin. Jag gick instinktivt rakt mot den.  
— De hade redan fått ut någon. Vi bar iväg en man på en bär.  
— Den sista gossen i planet satt fast. Det var visst besvärligt att få ut honom.  
Under en och en halv timme försökte räddningsmannskapet ta ut kaptenen bakifrån, alltså den vän-

liga vägen in och ut från cockpit.  
Sedan angrep man från nosen. Med motorsäcklingor, spett och hägilar skulle man gräva sig fram genom metallerna så att kapten José Miguel Esteban Sedano, som nu frusit och blött i fem och en halv timme, skulle bli fri.  
Lennart Molin avdelades att hålla kaptenen varm och att stötta honom.  
Molin satt och slod halvveis på knä i den trånga sjundertrasade förarkabinen. Till vänster om kaptenen, ty cockpitens lutade snett åt vänster och kaptenens överkropp ville hela tiden falla över åt vänster medan buren bara satt fast.  
— Han var en stark gosse, bra fysik.  
Molin pressade sina spensliga 20 år ut till den kraftfulle kaptenen. Två läkare hade grett kaptenen smärtiltande sprutor. Vad han behövde nu var värme. Värnpliktige 1512 Molin pressade sig in till kaptenen och höll om honom.  
Hela tass av föttar bunkades upp. Molin gled försiktigt över kaptenens rygg, gnuggade för att hålla förfrysningen borta.

## ● Han mumlade en bön...

— Hela tiden var han vid medvetande. Vi pratade vid istånd. Det första han sa till mig var på engelska:  
— What time is it? — hur mycket är klockan?  
— Han var stark... det var han. Molin klängde sig vid kaptenen, timme efter timme. Han gav honom sin påsmossa med nerfallna örnskydd. Han kallade in hans händer, gned honom men fick inte dunka för hårt.  
Här räddades ett liv.  
Kapten undrade hur det var med de andra. Han mumlade något som kunde vara en bön. Sägningarna arbetade sig fram mot hans stol.  
Efter åtta timmar, därav fyra kända ensamt i den mörka, frimurade och karga skogsnatten, kom kaptenen antligen loss. Förtfarande

med Molin om sig bars han ut till en bär.  
När han lades ner på bären svimmade han, för första gången.  
— Spänningen släppte väl, säger Molin och några komrater bar baren 150 meter genom djup snö fram till ambulansen.  
Kaptenen skulle leva och den svenske soldaten skulle återgå till sitt jobb. De hade besegrat kylan, men det sista Molin såg av kaptenen var hans händer som frusit fast vid bärrens stålband.  
Hans händer och fötter var förfrusna.  
Några minuter efter 8 på trettondagsmorgonen satt Molin på sin säte på lucka 7.  
På Arlandas startbana 19 tog en flygkapten sats och nya vrål hördes. Sedan var det tyst. Men inga lampor lyste.



② Han var stark. Han var vid medvetande ända tills vi lade honom på baren. Lennart Molin, brandman på Arlanda, är full av beundran för den spanske flygkaptenen som han värmlade med sin kropp under de långa timmarna i flygplansvraket.



③ Det tog timmar för brandmännen att säga loss den spanske flygkaptenen. Hans ben satt fastkilad i flygplansvraket. Hela tiden jagas Lennart Molin vid sponjorens sida.



Här fanns en mängd citat från en av räddningsmanskaper som påstods ha räddat den fastklämda flygkaptenens liv, genom att hålla om honom och ge honom värme.

Vis av skadan när det gällde tidigare erfarenhet av kvällspressen tänkte jag att det skulle vara guld värt att få tag på den där mannen och höra hans version.

Efter mycket googlande och sökande på nätet, och några avverkade felspår, fick jag äntligen tag på honom på telefon.



Jag berättade vad jag höll på med och påminde honom om händelsen.

Jag läste också upp några delar ur artikeln där reportern beskriver hans insatser under rubriken ”Så räddade jag flygkaptenens liv”. Min fråga till honom var.

*Kommer du ihåg den här artikeln?*

Han svar dröjde ett par sekunder, sedan sa han eftertänksamt:

*”Det var förmodligen då jag slutade läsa kvällstidningarna”.*

Han dementerade i stort sett allt Expressen skrivit om honom. Ett par exempel, och Lennart Molins kommentar i kursiv stil:

"Men först fram var Lennart Molin".

– *Jag var alltså inte först fram.*

"Fortfarande med Molin om sig bars han ut till en bår."

– *Låter ju dramatiskt, men det hände inte.*

"Han och några kamrater bar båren 150 meter genom djup snö fram till ambulansen."

– *Jag är säker på att jag inte var med och bar honom till ambulansen.*

De övriga tre tidningarna jag läst, DN, Svenska och Aftonbladet fokuserade helt på den verkliga hjältinnan i sammanhanget, Maria José Casanova-Sansimon.

Hon startade en nödsändare och gjorde upp eld vid vraken så räddningsmanskapet hittade fram.

Fokus var också på det faktum att det tog åtta timmar innan man hittade planet, och att räddningstjänsten insatser var klart undermåliga.

Jättekälv igen - nu över 1/2 miljon



Grundad 1830 av  
LARS JOHAN  
HIERTA

Telefon 22 62 00  
Riks 08/22 62 40

# AFTONBLADET

★★ A5

Onsdagen den 7 januari 1970

X

Vardagar 50 öre  
Söndagar 15 öre

Hallå  
SPORTEN

"Fel av  
Sverige  
att ta  
hockey-VM"

Var det rätt att flytta ishockey-VM till Sverige? Det frågade Aftonbladet läsarna i går. Vi fick många svar - och nästan samtliga var eniga om att det var galet handlat av Sverige. - Det är en skam att böja sig för hockeypresidenten Bunny Ahearne, säger en läsare. Sportchef Nic Aslund har rätt - vi borde ha ställt upp på Kanadas sida.

Sidan 30

I dag vräks  
fem unga  
barnfamiljer  
ut i kylan

I dag kastas fem unga barnfamiljer ut ur sina lägenheter i ett saneringshus i Karlstad. Bland barnen finns två spädbarn. De har förgäves försökt skaffa sig nya bostäder. Huset ägs av HSB.

- Vi kan inte vänta med rivningen längre, säger HSB-direktören Paul Sandberg. Familjerna är typiska socialfall. Vi kan inte hjälpa dem.

Sidan 13

Aftonbladets

## ARLANDA TRODDE DET VAR ÖVNING Flygvärdinnan vädjade förgäves om hjälp





gör henne lycklig - bjud på  
**PARFAIT AMOUR**  
**BOLS** 1575

SVENSKA DAGBLADET

ONSDAGEN DEN 7 JANUARI 1970



# Iskristaller stoppade räddningsflyget TVÅ SKADADE FRÖS TILL DÖDS

## Flygvärdinna lagade sändare med pennkniv

Flygkatastrofen vid Arlanda natten till tisdagen krävde fem liv. Två av de omkomna var svenska medborgare. Övriga spanjorer. Larmet om olyckan kom redan några minuter efter det att planet lyft, men räddningsmanskaper anlände först efter fyra timmar. Olycksplanet pilot satt i 28 graders kyla hela åtta timmar innan han kunde tas loss med hjälp av en motorsåg. Det är sannolikt att ett par av de omkomna levde efter kraschen, men klarade inte kylan.

23.24 START med det fyrmotoriga jetplanet av typ Corvair Coronado från spanska flygbolaget Spantax. Ombord är 10 personer. Slutcheckning per radio med flygledartornet. Allt klart mot Zürich. Endast tre av fyra motorer fungerar. Piloten drar på för fullt.

23.26 Piloten registrerar motorkrängel. Ytterligare en eller möjligen två motorer har "gällt ut" d. v. s. börjat hacka för att totalt tappa dragkraften. Flygplanet har redan missat sista chansen för stopp på banan. Den farliga gränsen är passerad och nödlandning enda utvägen.

23.29 Utan att piloten kan göra något vräks planet åt höger mycket kraftigt. Det gör nästan en 90-graderssväng. Det finns för piloten ingen kontrollmöjlighet. Avståndet till marken ca 50 meter. Planet forcerar skogen, 30 cm tjocka träd bryts som kvistar på båda sidor om planet. Det är ren tillfällighet att planetets nos inte krossas mot trädstammarna. I slutskedet bryts flygkroppen sönder. Nosen plöjer ned i marken.

23.30 Allt tyst på olycksplatsen. Ingen eld. Det ljud som uppstått

vid kraschen har dämpats av snön. Ingen har hört vad som hänt.

23.35 Flygledartornet har inte fått någon radarkontakt. Inte heller någon radiokontakt. De har inte heller registrerat något nödrop från planet under starten. Piloten har överraskats av det snabba händelseförloppet.

23.45 Flygledartornet inser att planet "försvunnit". Larmet går på Arlanda. Radarspaning ger inget resultat. Detta uppfattas som följden av det dåliga vädret.

23.47 Brandkåren i Märsta får larm. Det sägs dock inte att en olycka skett utan att ett plan är borta. Möjligen kan det ha gått ut över Östersjön. Endast jourgruppen på brandstationen rycker ut på dessa vaga uppgifter.

23.50 Barkarby flygplats larmas för helikopterspaning. En Vertol 107 med kapten Hans Frisk ombord går trots det dåliga vädret upp i luften. Måste återvända. Farligt väder, s.k. inversion råder. Kring Arlanda letar i och kring skogarna Arlandas egen personal, brandmän och polis.

02.20 NÖDSIGNAL uppfattas

i flygledartornet på Arlanda. Olycksplanet mekaniker och flygvärdinnan har fått igång sändaren med hjälp av en kniv.

02.25 Märsta brandkår får storlarm. Full utryckning mot olycksområdet. Annu är rätta platser inte kända. Bara riktningen.

03.15 Helikoptern vid Barkarby startar. Vädrer bättre trots kylan. Tio minuters flygtid. Knappt tio minuters spaning.

03.35 Helikoptern finner olycksplanet. Tänder starka strålkastare och vägleder huvuddelen av räddningsmanskaper. Blinkande brandvagnar och ambulanser kommer från olika håll.

03.45 Räddningsaktionen i full gång. Piloten lever men sitter fastklämd. Han är klädd i en nylonskjorta i 25 graders kyla men får snabbt en mängd filter. Läkare från Löwenströmska lasarettet hjälper tekniska personalen. Hela tiden risk för explosion. Flygbensin i luften är explosivare i kyla än i varmt väder. Även motorsåg används. Övriga skadade och döda transporterats till sjukhus.

08.00 Piloten är äntligen loss och förs till sjukhus. Han anländer dit svårt nedkyld kl. 8.30.

Se sista sidan

## Affärsplan störtade 2 omkom

En flygolycka inträffade även utanför Linköping, där ett av



Alla artiklar brukar ju ha en byline som berättar vem som skrivit texten, det märkliga är att det saknas till just den här artikeln. Förmodligen en aning självbevarelsedrift hos reportern i fråga.

**Slutsats:** När det gäller uppgifter ur tidningarna, speciellt kvällstidningarna, kolla med minst ett par andra tidningar.

I slutet av detta avsnitt kommer en länk till ytterligare en spännande historia om förra seklets "fake news", hämtat från Hälsingland.

# Googla

Varningen gäller även i högst grad den här rubriken. Google är ett utmärkt verktyg för research, men se upp för de som sprider ”fake news”.

Här gäller det att i första hand vända sig till säkra källor som Wikipedia och officiella sajter från myndigheter och betrodda företag. Om uppgifterna kommer från icke kända källor bör man söka verifiering från minst två andra oberoende och betrodda källor.



Visst, tidningarna är också en bra källa på nätet och i dagsläget är det svårt att komma undan med uppdiuktade historier som den i Expressen om Spantax-kraschen.

Genast skulle de inblandade kasta sig över tangentbordet och kräva rättelser. Så i det avseendet har mediebranschen blivit bättre. Det blir en självsanering.

Så i grunden är Google också ett utmärkt verktyg för att söka fakta och inspiration.



# DE UTLOVADE LÄNKARNA

Krigsarkivet

[riksarkivet.se/arkiv-lasesalar](https://riksarkivet.se/arkiv-lasesalar)

Sigtunastiftelsen

[sigtunastiftelsen.se](https://sigtunastiftelsen.se)

Kungliga biblioteket,

digitaliserade dagstidningar

[www.kb.se/hitta-och-bestall/hitta-i-](https://www.kb.se/hitta-och-bestall/hitta-i-samlingarna.html?type=Dagstidningar)

[samlingarna.html?type=Dagstidningar](https://www.kb.se/hitta-och-bestall/hitta-i-samlingarna.html?type=Dagstidningar)

*Tack för i dag!*

I morgon återkommer jag  
med avsnitt 6:

**Skrivprocessen – Trestegsraketten**

Varma hälsningar  
Svenåke Boström