

Gösta Arvastson: *Drömmar om lufthavet. Berättelsen om en kvinnlig flygare på trettioalet*. Brutus Östlings Bokförlag Symposion, Stockholm/Höör 2012. 318 s., ill. ISBN 978-91-7139-882-6.

Hedvig Nordvall föddes 1912 på Gotland och dog 1992 i Göteborg. 1930 kom hon till greve Douglas Hamiltons flygskola vid Hammars backar, öster om Ystad, för att lära sig flyga. Hon lärde sig där allt om flygplan och arbetade på flygskolan som mekaniker, teorilärare och administratör samt tog en mängd okvalificerade extrarbeten för att försörja sig. Hon tog flygktioner för "flyggreven", som Hamilton kallades, men lyckades inte ta sitt certifikat förrän 1935. Det drogs sedan in 1937 på grund av att hennes syn försämrades.

Hedvig Nordvall skrev dagbok och det är detta material Arvastson bygger sin bok på. I dagboken berättar hon om en dröm som fick henne att bryta upp från föräldrar och syskon, drömmen om att flyga. Dagboksutdragen börjar 1930 och slutar 1945. Då hade Hedvig precis avslutat ett arbete som förman på SAAB i Trollhättan och blivit föreståndare för Lundby ungdomsgård i Göteborg. Hon flög aldrig mer.

Hedvigs liv från 1930 till 1945 är synnerligen ovanligt för en ung kvinna vid denna tid – och minst sagt innehållsrikt och dramatiskt. Flyggreven och hans vänner var bohemiska, äventyrliga, de trotsade lag och ordning och kom ofta i konflikt med myndigheter och polis. Hedvig navigerade så gott hon kunde mellan incidenterna och försökte ställa saker till rätta och hålla flygskolan vid liv. Hon lyckades förhållandevis ofta, men på bekostnad av sin hälsa. Vid 23 års ålder var hennes kropp utsliten och hon drogs med ryggproblem livet ut.

I kapitlet Kvinnliga piloter sätts Hedvigs flygdrömmar in i ett internationellt sammanhang med kvinnliga piloter. De var inte många, men de flesta var färgstarka kvinnor som i likhet med Hedvig trotsade konventioner och manligt motstånd. Kvinnorna möttes med tvivel och när den första kvinnliga flygaren i Tyskland skulle genomföra sina certifikatsprov 1911 saboterades rorderkontrollerna på hennes flygplan. Att kvinnor höll på med flygplan var mot naturens ordning, och var till och med motbudande. Erkännandet att kvinnor kunde vara piloter satt långt inne, "männen trodde inte att vi skulle klara av det", berättar en kvinnlig pilot. Kvinnor kunde inte göra karriär som professionella flygare, men de blev kända som långdistans- och konstflygare. Flera av dem blev mycket kända och deras namn förekom

ofta i tidningar och veckopress. Kring dem frodades en kändiskult och de blev en slags nyckelpersoner i moderniseringen av samhället, skriver författaren. Deras ansikten förekom i reklam för bilar, oljor och cigarettmärken. Så skulle världen se ut i framtiden!

Arvastson identifierar fem teman i skildringen av de flygande kvinnorna som gjorde dem speciella: äventyret, ensamheten, herraväldet (makten över maskinen), nationalismen och den kvinnliga hjälten. Dessa teman återfanns i varierande grad i representationen av de få kvinnliga flygare som var kända. Hedvig var inte en av dem som önskade kändisskap, skriver författaren, och menar att hon tillhörde dem som sökte existentiella värden. Var det så? Jag hade önskat att Arvastson grundligare hade analyserat Hedvigs möjligheter att göra karriär i flygvärlden i Sverige. Det liv hon berättar om i dagboken är ju allt annat än glamoröst, och hon möts hela tiden av motgångar och besvikelser. Verkligheten stämmer för hennes del dåligt med mediabilden av de kända flygande kvinnorna.

Arvastson delar Hedvigs erfarenheter av och romantiska vurm för flygplan och han anser att han "förstår" henne. Tolkningen av dagboken görs med hjälp av författarens egna minnen och erfarenheter och han är ständigt närvarande i texten, inte bara som vetenskapsman utan som själsfrände. Han vandrar ut och in i nutid och dåtid och blandar egna intryck och kommentarer med Hedvigs, vilket stundtals gör att han ställer sig i vägen för hennes berättelse. Inget och ingen är för ovidkommande för att tas med, vilket bidrar till att det dagboken berättar om Hedvig och hennes liv drunknar i detaljer och utvecklingar och som läsare undrar man vart författaren är på väg.

Arvastson syfte är att med hjälp av andra källor vidga perspektivet och sätta in Hedvigs liv i en bredare social kontext och därigenom belysa trettioalet som beskrivs som präglad av "svårlösta sociala och kulturella frågor med inslag av både håglöshet och optimism". Huvudspåret i boken är dragkampen mellan konservatism och modernitet, ordning och revolution. Den historiska bilden av trettioalets Sverige dominerades av ny teknik och framtidsoptimism. Utanför denna breda bild fanns människor som revolterade och tvivlade på samhällets förmåga att skapa en framtid för dem och som tog sin framtid i egna händer. Hedvig var en sådan människa, menar författaren. Kanske var hon det, men här fullföljs inte heller analysen och Hedvig tappas bort.

Hedvigs berättelse om sitt liv och Arvastsons berättelse om den samhälleliga kontexten framstår som två

parallella berättelser. Hedvigs berättelse har fogats in mellan en inledande och en avslutande del, där författaren kontextualiserar och analyserar. Presentationen av dagbokens innehåll är kronologisk och tematiserad efter innehåll med ett femtiotal underrubriker som inte är relaterade till den bredare kontext som författaren återskapar. Hedvigs berättelse ”klippas” emellertid här och var in i den samhälleliga berättelsen för att bekräfta den, men inte för att ifrågasätta den. Jag kan inte släppa tanken på att författaren egentligen skulle ha skrivit två böcker – en om Hedvig Nordvall, en modern kvinna som försökte ta sig ur sin klass- och könsboja men inte riktigt lyckades, och en om flygets historia och trettioalets teknikutveckling och framtidsoptimism, där dessvärre få kvinnor platsade.

Inger Lövkrona, Lund

Ulrich Lange: *Ladugården. Om lantbrukets bebyggelse och arkitektur 1600–2000*. Nordiska museets förlag, Stockholm 2011. 231 s., ill. ISBN 978-91-7108-547-4.

Boken har tillkommit inom forskningsprojektet ”Den svenska ladugården”. Projektet har varit förlagt till Institutet för Folklivsforskning vid Nordiska museet. Det har behandlat djurhållningens villkor och förändringar under de senaste fyrahundra åren utifrån ett bebyggelseperspektiv.

Projektet har innefattat byggnadsdokumentation av sex mjölkproducerande gårdar. En i Hälsingland, en i Södermanland, två i Västergötland, en i Bohuslän och två i Skåne. Dessa valdes ut i samråd med antikvarisk expertis och husdjurskonsulenter som i sitt arbetsliv kommer i kontakt med olika ladugårdar.

Urvalet av gårdar har styrts av viljan att fånga upp äldre ladugårdar som ännu är i drift. De skulle också vara så pass gamla att de byggts om och moderniserats flera gånger. Det skulle också finnas gott om skriftliga källor och brukas av personer som kunde berätta om nyttjandet under en längre tidsperiod.

Lange skiljer på olika typer av ladugårdar. *Båsladugården* är den traditionella typen som var förhärskande från förhistorisk tid och fram på 1960-talet. I denna ladugård står korna fastbundna och utfodras och mjölkas på plats. Sedan 2010 får inga nya byggas på grund av djurskyddslagen som bestämmer att korna ska leva frigående, men fortfarande används de med dispens. I en *lösdriftsladugård* går korna lösa. Denna typ introdu-

cerades på 1940-talet, men har tagit lång tid att etablera. Korna har relativt fri tillgång till foder och liggplats och mjölkas vid en särskild plats.

Boken innehåller utförliga beskrivningar av de utvalda gårdarnas och ladugårdarnas historia. Lantbruksbyggnaderna har delats upp i folkliga och icke-folkliga byggnader. De folkliga byggnaderna har setts som bärare av traditioner och sociala förhållanden samt på senare tid även som betydelsebärande landskapselement. De icke-folkliga byggnaderna anses som bärare av teknikutveckling och arkitektur.

Kulturmiljövården har under hela 1900-talet arbetat för att bevara de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna. Oftast har man fokuserat på de äldsta byggnaderna och försökt stödja fortsatt användning av dem. I vissa fall har man tvingats att flytta historiskt intressanta byggnader till ett museum eller en hembygdsgård. De äldre byggnaderna vittnar om byggnadsteknik och hantverkskunskaper som få yrkesmän behärskar numera.

Den agrara bebyggelsehistorien grundar sig på förklaringar som är kopplade till olika historiska brytpunkter. Den ålderdomliga oföränderliga landsbygden är en myt. Under 1800-talet förändrades ett flerhundraårigt byggande som hade karaktäriserats av en kontinuitet i teknik, form och material. När det traditionella byggandet upphörde ersattes de flesta ladugårdarna med nya typer som skiljde sig i form och material. Nybyggandet grundades också på en återkommande allmän uppfattning om att den befintliga lantbruksbebyggelsen var undermålig. Det avspeglas i 1700- och 1800-talens ämbetsberättelser. Denna uppfattning fortlevde in på 1900-talet och påverkade kulturminnesvårdarna om att allt gammalt var på väg att utplånas.

Byggandet har sedan medeltiden varit omgärdat av regler och bestämmelser som gällde för både allmogen och aristokratin. Regelverket blev omfattande under den agrara revolutionen på 1700-talet och fortsatte med olika regleringar under 1800- och 1900-talen. Trä kom dock att dominera trots alla statliga kampanjer för att införa alternativa material.

Författaren hävdar att det alltid använts en slags planritning även om byggarna använde vedertagna traditionella metoder. Det har alltid också funnits särskilda yrkesmän som t.ex. timmermän och arbetslag med speciella kunskaper som var tillgängliga för både allmoge och högre ståndspersoner som lät uppföra byggnaderna. För herrgårdarna fanns byggnadsläror och lantbruksläror att tillgå som delvis kan härledas till antiken.

Under den agrara revolutionen mellan 1750 och 1850