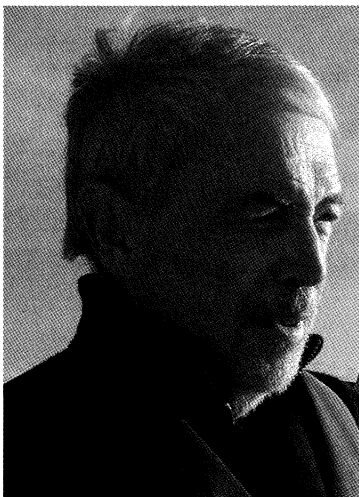


Minnesflöden

Att närma sig dagböcker

GÖSTA ARVASTSON är professor i etnologi vid Uppsala universitet. Han har forskat om arbets kulturer på industriella arbetsplatser. Han har särskilt intresserat sig för kultur och samhälle i den nya ekonomin och utvecklat teoretiska perspektiv på kulturell nollställning. Sedan 2004 arbetar Arvastson med barn- och ungdomskulturer och leder Forum för skolan vid etnologiska avdelningen i Uppsala. Denna artikel anknyter till en kommande bok om en ung kvinnlig flygare med arbetstiteln, "Drömmar om lufthavet – kulturmöten i trettioalets Sverige".



framför mej ligger en pärm med maskinskrivna ark. Det är en dagbok som handlar om Hedvig, en ung flicka från Atlingbo på Gotland som drömde om att bli trafikflygare. Hon sökte sig till en skola som låg på Hammars backar mellan Ystad och Kåseberga. Skolan fungerade med varierande intensitet under perioden 1926–1935. Idag finns inget kvar. Byggnaderna sprängdes av militär år 1943 när området skulle bli skjutfält.

Hon noterade sin första flygtur över Österlen med skolans chef, greve Douglas Hamilton, sommaren 1930. Det var egendomligt och tjusigt på samma gång: "O min Gud, är detta sant!" Eleverna strömmade till från hela landet. Det dröjde inte länge förrän hon fick börja undervisa om flygplanens konstruktion.

Efter turbulenta år började det gå upp för henne att livet i Ystad var meningslöst. Hon skulle aldrig bli något annat än mekaniker, chaufför och sekreterare åt greven. Hans rykte var inte det bästa, särskilt inte efter en misslyckad blomsterkastning från luften i samband med högerpolitikern Arvid Lindmans tal utanför hotell Continental under hans valturné i september 1932. Blommorna som var fästade vid en sandpåse föll tungt mot marken och kunde ha dödat en människa, enligt polisen.

Greve Hamilton kunde med lätthet placeras in bland *teknikens dårar*, ett begrepp som kastade ljus över trettioalssamhällets många föreställningar om vägen till framtiden (Arvastson 2004:61). Teknikens dårar var sådana människor som hade missuppfattat rörelsen och lekte med döden. Racerbanor kantades av brandrök och tidningarna skrev om olyckorna som "kittlade åskådarnas nerver". I augusti 1933 inträffade en allvarlig krasch med

racerbilar vid Vram norr om Kristianstad, en svår olycka inträffade vid motorcykel-tävlingarna i Saxtorp samma år och flera katastrofer inträffade på kontinentens racerbanor. I den maskulina världen fanns inget utrymme för säkerhetstänkande. Piloter flög utan fallskärm och tävlingsförare körde bilar som var livsfarliga. Greven uppträdde som cirkusflygare över de skånska dansbanorna tillsammans med malmöbon Arnold Walldau. Han brukade klättra på vingen för att sedan kasta sig ut i en fallskärm. Ovetande om sitt öde tog Walldau tåget från Ystad till Oslo för att göra ett uppvisningshopp över folkmassorna under firandet av 17 maj 1932. En sprint gick av och skärmen vecklade inte ut sig.

Död, sönderslagen, endast kläderna höll ihop honom. O du öde som redan tog denne friske bohème, en ung man utan tadel och svek, glad och fri. Varför?

Douglas Hamiltons medhjälpare hette Willy Pelzner och var en av storheterna inom konstruktion och design av flygplan i Tyskland. Tillsammans ansvarade de för utbildningen men deras position i Ystad var ifrågasatt. En vanlig uppfattning var att de hade lurat arbetslösa ynglingar till de ödsliga backarna längst i söder. Det förekom fylleri och att de stal skolans bil. Några blev ruinerade på kortspel och hade inte pengar att åka hem från Ystad.

MYTERI, BLOMSTERKASTNING OCH RÄTTEGÅNG

Eleverna gjorde myteri på försommaren 1932 och krävde pengarna tillbaka. De hade inte fått den utbildning som broschyrerna lovat. Händelsen bevakades med uppskattande reportage i tidningarna, den

socialdemokratiska *Aurora* och den borgerliga *Ystads Allehanda*. Eleverna hade drivit runt på stan, ockuperat kontoret och gjort sitt bästa för att skada skolans rykte. *Aurora* plockade full poäng med sina ögonvittnesskildringar och kunde med lätthet visa att greve Hamilton var klassteorin personifierad.

Tidigt på hösten 1932, efter blomsterkastningen och myteriet, kläckte greven idén att göra en turné genom landet för att sprida intresset för flyg hos allmänheten. Uppmärksamheten rörande blomsterkastningen hade gjort dem nedslagna. Hedvig kände hur modet kom tillbaka. Hon blev upprymd, sydde motorkapell och målade en reklamslogan på planet: *Passar du till flygare? Försök! Flyget har framtiden för sig! Gratis provkurs i Ystad!*

Löftet var omöjligt att hålla men reklamen hade sina egna spelregler. Douglas Hamilton uppträdde nu som den välkände flyggreven och levererade sitt budskap till lokalpressen där han landade: *Jag vill se varje människa flyga, var hans paroll*. Utomlands använde handelsresande, affärsmän och reporters små billiga privatflygplan som var överlägsna bilarna. Varför var Sverige så underutvecklat?

Med svårighet lyckades greven flyga över Hallandsåsen med sitt motorsvaga flygplan. Hedvig körde bilen, en öppen Whippet Overland, som var med målad med skolans tre kronor för att associera till ett nationellt uppdrag som de fantiserade om. Samtidigt fick hon ansvara för Inga, grevens fästmö. Hon kallades "Lille" eftersom hon bara var drygt femton år och mest intresserad av bus. Särskilt mycket gillade hon att klä ut sig i manliga kläder och spela maskulina roller. På Varbergs fästning gick hon klädd i grevens löjtnantsuniform. På Valand i Göteborg uppträdde Hedvig i grevens smoking. Nöjes-

*I solskenet på grevens Grasmücke: "Idag har jag undervisat de nya eleverna om flygplanets olika delar.
Fick en krona i belöning. Vi kunde inte starta kärran. Här måste tränas mycket först."*

livet öppnade nya horisonter och de bodde på hotell Sweden i Nordstan. Men på Torslanda hade de blivit mottagna som ett smutsigt sällskap från landet och grevens lilla flygplan var inget som imponerade på en internationell storflygplats.

Turnén var krävande och hon for illa men det fanns högtidsstunder. Den finaste delen av Sverigeturnén var nog den sista

etappen från Simrishamn till Ystad den 7 november 1932:

Solen håller på att gå ned, det är så stilla och vackert, ögat ser allt, halva Östersjön, Bornholm, Malmö, ack om vi inte behövde landa, om vi kunde hålla kvar den tavlan, det är som om hjärtat stannar i bröstet, jag vill hålla i planet så att vi inte kommer för fort hem till den kalla verkligheten igen.

Besöksgrupperna avlöste varandra i hangaren på Bulltofta 1935. Hedvig hade bråda dagar som guide. Bland besökarna fanns Husmodersföreningen från Örkellunga och en mängd organisationer från när och fjärran. Tyskar var särskilt flitiga besökare. En grupp diakonissor från Ersta kom på besök under ledning av doktor Norrby. Diakonissorna hade en fin upplevelse av en regnbåge som började växa fram på himlen. I kombination med trafikplan, som syntes långt borta vid horisonten, var regnbågen egendomlig. Det vilade nästan en religiös stämning över sällskapet.

De kom hem till den väntande ordningsmakten i Ystad och nu fanns det inte mer att hämta. Rättegången efter blomsterkastningen började två veckor senare, den 21 november. Det förekom att folk ropade "galna flygare" efter henne på gatan.

Främst var det den framstegssinnade medelklassen i staden, företagare, militärer, poliser och tidningsfolk, som ville utplåna skolan. Den moderna tiden började bli ett konfliktämne. I deras definition fanns det ingen plats för flygskolan. De engagerade de berömda namnen från Stockholmsutställningen, Gregor Paulsson, Gotthard Johansson, Gustaf Näsström, Harald Rosenberg, Bengt Gate och Hans Westman för att skapa Fritidsutställningen i Ystad 1936, till gruppen hörde också chefsredaktören för *Aurora*, Elias Nilsson.

I sin avhandling *Modern media, modern audiences* (2002) beskriver mediaforskaren Ylva Habel den modernistiska estetiken i sin lokala form och den storstilade ambitionen, att sätta Ystad på den moderna kartan.

FARVÄL TILL YSTAD

Hedvig cyklade till Malmö den 27 mars 1933. Hon saknade pengar och på paketställaren hade hon sin koffert. En lång cykelfärd i isande kyla. Hon var fullständigt klar över vad hon lämnade. Ystad var den plats på jorden som mest av allt berättade om bortkastad tid, en *kätkborgerlig* stad.

En färgfotofirma i Arlöv blev hennes första anställning. Det visade sig snart att företaget inte betalade löner till sina anställda. Istället blev hon lurad att placera sina besparingar i företaget. Därefter var hon hembiträde, sällskapsdam åt äldre damer och slutligen kassörska på restau-

rang Cecil vid Storgatan. Livet på den skumma färgfotofirman var lärorik. Det fanns företagare som behandlade sina anställda som luft och lurade dem på pengar. En svag kompensation för den uteblivna lönen var firmans bilar som hon fick ta hand om. På fritiden kunde hon göra egna utflykter på de skånska vägarna. Nu började hon skaffa sig sociala erfarenheter och hennes uppfattning om världen förändrades. Hon fick bestående kvinnliga vänner men också ett hårdare skal. Fylleriet bland studenterna under valborgsfirandet i Lund gav henne avsmak för den bildade ungdomen.

Hon fick anställning vid AB Aerotransport 1934. Nu hade hon nått ett viktigt etappmål. Hon var tillbaka på banan, trafikflyget var den bästa vägen till framtiden. Statistiken från det året visar att antalet passagerare, som flög från svenska flygplatser var drygt tjugotusen, varav Bulltofta svarade för mer än hälften. Hon skulle arbeta som ciceron i det prestigefyllda Aero transports hangarer och visa de stora trafikplanen för besöksgrupper. Samtidigt skulle hon arbeta med överstyren och reparationer i den nystartade Malmö flygklubb, sköta bokföring och flygplansjournaler.

Dagboken berättar om en lycklig tid. Hon växte samman med den sociala miljön på Bulltofta. På kvällen den 25 augusti 1935 var de inbjudna till Folkets Park för att prova ut en ny attraktion på nöjesfältet. Det var ett flygplan som var fastgjort på pålar, byggt av dansken Fritz Clausen. De provade attraktionen och försökte hålla planet på rätt kurs men det ville bara snurra runt. Sedan ägnade de sig åt de andra delarna av nöjesparken med spel och skjutbanor. Folkparken erbjöd många roliga saker. En tävling i akrobatik som lockade fram gapskratt från publiken. Se-

nare blev de hembjudna till "sockerbagaren" på kaffe och det blev en fin kväll.

JUVELER OCH GRANNLÅT

Fortfarande hade Hedvig kontakter med greven som var hårt ansatt av en testamentsrättegång i Stockholm. Han anklagades för att ha förfalskat faderns testamente. Greven kom på besök i början på november 1935 och det var lika roligt att träffa honom som förr i världen. Inga fanns också med, hans fästmö, de kom från Paris och London. Nu kunde de ägna kvällen åt nöjeslivet i Malmö. Inga gjorde ett djupt intryck med sin glansfulla uppenbarelse. Hedvig fick prova hennes flotta kläder och upplevde hur hon förvandlades till en *lady*. Flickorna gjorde en stilfull entré på hotell Kramer för att avnjuta en supé. Personalen kunde inte veta vem Hedvig var, hon hade aldrig haft kontakt med personalen på Kramer när hon var kassörska på Cecil. De blev upppassade som fint folk, med bugningar och artighet. *Vi digna av juveler och grannlåt.*

ÄNTLIGEN CERTIFIKAT

Med lön från AB Aerotransport kunde hon betala för sin egen flygutbildning. Den 12 december 1935 genomfördes certifikatproven. Under sådana rubriker som *Malmöflicka flög fint för certifikatet – Malmö fick igår sin första kvinnliga flygare, Käck flygarflicka, Flygande gotländska och Gotlandsflicka blir flygare* slog tidningar upp nyheten om hennes certifikatprov. Hedvig klippte ut tidningsartiklar och noterade vad tidningarna skrev, att hon tillhörde den kvinnliga successionen som började med Elsa Andersson, den be-

römda flygerskan från Thulins flygskola som omkom i Askersund 1922. Nu gick det upp för henne att hon fyllde en plats bland dessa kvinnliga pionjärer och hon accepterade med stolthet den roll som tidningarna gav henne. I en tidningsintervju i *Stockholms-tidningen* utstrålade hon glädje och entusiasm trots sina bekymmer med ögonen och närsyntheten. Nya bestämmelser hotade hennes möjligheter att kunna fortsätta flyga. Förtvivlad sökte hon hjälp hos flera ögonspecialister i Skåne för att rädda certifikatet. Med hopp om att kunna skaffa sig ett par mirakelglasögon reste hon sedan till Zeiss i Tyskland. Inte ens den ledande tillverkaren i världen kunde lösa problemet.

I sina brev berättade Douglas Hamilton om livet i exil, han hade flytt undan testamentsrättegången i Stockholm till Spanien och deltog i inbördeskriget på Francosidan. Breven kom från en annan värld som behärskades av krig, död och fruktan. I maj 1939 kom ett märkligt brev. Han bad Hedvig att flytta flygskolan på Hammars backar till Grekland.

Från Spanien får jag långa brev, greven föreslår mig att hämta hans bil och resterna av flygplanen i Hammar till Aten i Grekland. Jag funderade länge över detta man kan ju inte överge flygskolan just nu, det är nog ett vågspel att ge sig iväg. Greven vet inte hur han vill ha det. Det verkar också mycket oroligt i Europa. Hitler skriker värre än någonsin i sina tal.

Nöjesflygningar med Aerotransports nya trafikflygplan utvecklades till kollektiva högtider. Man njöt av sitt umgänge och att vara innesluten i samma kabin. De busade och bråkade och det låg en försökande tanke bakom de sociala experimenten, *...vi äro riktiga ytterlighetspersoner, när vi sätter igång, men vad vi trivs.*

*

Anblicken av de stora trafikflygplanen som konkurrerade i snabbhet och komfort vittnade om en förändring som pågick utanför Sverige och prestigekampen mellan nationerna var besinningslös. Lufthavet var inte längre friheten utan kringskuret av gränser och nu började hon förstå vilken gangstermentalitet som tyskarna representerade och som föregick kriget. De tog för sig och sköt på allt som rörde sig i luften, långt utanför sina egna gränser. I september 1939 var kriget ett faktum.

Det är krig i Europa. Hitlers härar tågade idag på morgonen kl 2 in i Polen. Vad ska detta bli? Hur kunde det gå till krig? Alla tyckes hålla andan, vad skall detta bli??? Vi får redan de första flyktingplanen från Polen hit, människorna är upprivna och pratar en massa om våldsdåd och död. Vi kan inte fatta detta. All trafikflygning inställd och privatflygning förbjuden. Vädret är underbart, ej ett moln. Klar sikt. Vi skåda ut över Danmark, hela Skåne och Bornholm, ibland tycker vi att på 3000 meters höjd vi kan skönja tyska nordkusten. Det går massor med krigsfartyg i Östersjön och Sundet.

AVSKEDSFLYGNING

Ur flygplanen kom gråtande människor ner på plattan. Hon såg flyktingar från en annan del av världen som behärskades av ondska och som låg alldeles nära. Hon var inte längre någon aktör i luften eller en i raden av kvinnliga flygare, bara en åskådare som upplevde förlamningen av att framtidsdrömmen gått i kras. Som betraktare måste hon lämna tanken på luftens frihet, det fanns andra som dikterade villkoren. Ockupationen av Danmark och Norge i april 1940 och förvandlingen av Bulltofta till ett krigsflygfält satte punkt. Den sista flygningen i flygdagboken var

den 25 april 1940. Hon kallade den *avskedsflygning* och den varade en timme.

Hon hade blivit kallad till Saab i Trollhättan som förman, den värld som varit hennes fanns inte längre. Anställningsintyget berättade att hon betytt något för människorna omkring henne och att hennes kvalifikationer var omfattande. Men vad hon hade lärt sig kunde hon inte omätta i en flygplanfabrik i Trollhättan. Hon var ensam kvinna i förmanskollektivet. Hon föraktade fabriken, den vetenskapliga arbetsdelningen och kände stor sympati för sina kvinnliga arbetare. Flyget utvecklades i andra riktningar än vad hon hade tänkt sig.

"LÄNGTAR DIT DÄR DU ICKE ÄR"

Det fanns en värme i hennes nyfikenhet på flyget. Hon ville erövra lufthavet och drömde om att få upptäcka nya färdvägar – *dit där du icke är*. Snart upptäckte hon faktorer, som hindrade henne. Det var andra människor som utövade makt över flygdrömmen. Vare sig de uppträdde som auktoriteter eller beskyddare, pådrivare eller bromsklossar, så kom den sociala miljön att fungera som drivhus för hennes ambitioner.

Hon fick söka andra navigationspunkter på sin resa än dem som låg utstakade längs den raka linje som hon hade tänkt sig från början, som varit hennes dröm om lufthavets erövring. Tidvis var hon upptagen med att lappa ihop sin skadade resa. För att ta sig fram måste hon rita nya kartor och göra andra vägval än tidigare, samtidigt som hon var tvungen att inse att hon var beroende av människor i sin omgivning. Framtidsbilden som varit hennes personliga tillhörighet började få star-

Min vän!

kare sociala betydelser. Hon upptäckte att det fanns medresenärer på hennes resa.

Forskare är vana vid att se människor som exponenter för sin tid. Tidsandan vid början av trettioåret lockade fram bilder av den högre civilisationen och samhällsanalysen var beroende av statistik och siff-

ror. Källmaterialet flödar fortfarande inom dessa områden, därtill kommer läroböcker, regelsamlingar och medier. Naturligtvis har eftervärlden tagit mycket för givet, att medborgarna accepterade den omfattande samhällsinformation som presenterades för dem. Samhället höll på att

organiseras om och det förekom diskussioner om själva landskapet, som om jordbruket hade haft sin tid och maskinerna, som det första steget mot den autonoma tekniken.

I början på trettioalet började sådana idéer slå igenom på allvar och intresset för kollektiva levnadsmönster blev allt tydligare, särskilt bland de intellektuella. Till dem hörde akademiker, ingenjörer och arkitekter. Därmed inte sagt att människorna förändrades lika hastigt eller att det inte fanns några motståndsrörelser mot de nya idealen.

REGENERATION

Struktur och kultur, den klassiska distinktionen av *eidos* och *ethos* i kulturforskningen, påminner om flodfåran och vattnet, stränderna eroderar, strömmen skapar turbulens och virvlar. Människan fångas upp av rörelsen och tanken med ett flytande habitus och människan som fördes med av tidens strömmar var en realitet på trettioalet. Liksom en strömmande modernitet, ett flöde av händelser och möjligheter som inte var bundna till landskapet, var dagboken ett uttryck för en inre människa. Bristen på fasta positioner, tradition och sammanhang, gör frågan om det reflekterande subjektet intressant. Hedvig gjorde inte anspråk på att förmedla några intryck till främmande läsare, snarare ville hon behålla dem för sig själv. Hon skrev dagbok som bönder brukade göra med en viss kontroll över vådrets växlingar. Ensamrätten till en dagbok är viktig. Den som skyddar sina minnen har inte redovisat dem. Den som håller sina platser för sig själv vill renodla sin egenart.

En dagbok beskriver en rörelse som i

varje ögonblick pekar framåt. Även tidsandan under trettioalet var fixerad vid denna rörelse. Strömmande modernitet var flöden och rörelser. Som föreställningsvärld talade många lärda under 1800-talet om tidens rörelse som gjorde dem osäkra om färdplanen. Deras samhällsperspektiv kan också förklara hur människan upplever sin livsresa. Hon passerar många avgörande brytpunkter under ett liv. Om dagboksförfattare kan man säga att de möjligen är mer tveksamma än andra. De vill undvika minnesförluster eftersom varje förlust riskerar att komplicera tillvaron. För människor som upplever att de har kontroll över sina dagar är dagboken en möjlighet att utveckla en *regenerativ* hållning, ett återskapande av liv.

VAD ÄR EN DAGBOK?

Fortfarande kan de se ut som om dagböcker fungerar bäst som ett komplement till hårdare källmaterial och som fallstudier. Dagböcker och för den sakens skull även memoarer, självbiografier, brev och andra personliga skildringar, blir nästan alltid föremål för kritiska kommentar om dolda avsikter hos författarna. Det är inte oviktigt att vara kritisk och ställa frågor om trovärdighet.

Men det finns ett annat sätt att närma sig dagböcker. Diskussionen i etnologi har kommit steget längre än föreställningar om materialets otillräcklighet. Den viktigaste egenskapen hos en dagbok är att den leder läsaren rakt in i en annan människas värld. Fokus ligger på författaren, inte i först hand som en person som är upptagen av sitt skrivande utan som en skådespelare som bygger sina scener, ordnar sina rörelser och framför allt letar efter ett manus. Man kan se hur själva livet framtvingar en

grundläggande ovisshet om meningen med en dag. Dagboken blir därmed inte bara en samling anteckningar som finner sin ordning i en tidsbestämd följd utan en möjlighet att kontrollera både sig själv och andra. Vare sig som skådespelare eller resenär genom tid och rum har författaren en skildring att förmedla. Den tanken är fullt tillräcklig för en kulturforskare. Men det finns fler frågor att granska än de traditionella och det är en fråga om alternativa läsningar av texten.

NÄR BÖRJAR EN DAGBOK?

Den börjar när författaren sätter sig ner och skriver. Vad som sker därefter utvecklas som en kedja av händelser. Den inledande skrivimpulsen tonar bort men vanan att skriva brukar vara bestående. Inte sällan börjar dagböcker med en motivering som förklarar varför den blev en följeslagare. Läsaren har friheten att välja teman och följa dem genom en dagbok, det selektiva seendet påminner om liknande etnografiska metoder under ett fältarbete. Men det kan finnas anledning att inskräpa betydelsen av att läsa en dagbok i sin helhet flera gånger, gärna också skriva av den ord för ord. Då är det lättare att utforska nya spår och kanske framför allt de underförstådda betydelserna. Viktiga saker sägs mellan raderna och det förekommer att avgörande brytpunkter kan vara mycket svagt formulerade – eftersom sådana händelser gjorde motstånd i skrivandet.

NÅGOT ATT TRO PÅ

I Hedvigs dagbok finns en berättelse om skuld, ibland redovisas den öppet. Ibland

är det bara en stämning eller en speciell ton som återfinns mellan raderna. Hon gick regelbundet till högmässan i S:ta Maria under den första tiden. Kyrkobesöken hade varit en självklarhet för henne i föräldrahemmet.

I det nya livet fanns ingen församlingssamfund som förmådde skapa trygghet, som vävde en skyddande kokong över hennes strävanden. Högmässobesöken fungerade som återbetalningen på en skuld till föräldrarna. Det var ett stort steg för en ung flicka att lämna dem mot deras vilja. Hon anklagade sig själv för att ha svikit dem och känslorna gjorde henne svårmodig under de stora helgerna, i synnerhet jularna när hon saknade pengar att åka hem. Kyrkobesöken uppfattade hon som en möjlighet att etablera kontakter med föräldrarna, medveten om att de vid samma tidpunkt befann sig in sin gotländska kyrka.

Ännu en berättelse kan friläggas i dagboken. Hedvig samlar tusentals bevis på sina ovanliga kompetenser, hon möter publikens blickar som mekaniker på grevens flygplan när de har flygcirkus i Lövestad eller Tomellilla, hon är inte som andra. Hon är *utvald*. En sådan föreställning kan vara fullständigt meningslös om det saknas människor som kan bekräfta den. Ingen kan gå omkring och känna sig utvald på egen hand.

Glädjeämnen på Bulltofta handlade ofta om att utmana gränserna för det normala livet vilket lade grunden till starka känslor av gemenskap. Bland flygarna fanns också ett drag av exhibitionism. Vännerna fungerade som en bekräftande periferi av människor, de var *ytterlighetspersoner*. De måste provocera, vara annorlunda och göra sig fria från normalitetens tvångströja.

När man analyserar Hedvigs liv så för-

står man vilken resa hon gjorde. Den ledde bort, ut i den vida världen. Vägen hade varit bred och rak men efterhand blev den smalare. Till sist visade den sig vara helt oförutsägbart, kriget närmade sig. Det var en ny erfarenhet att skiljas från flygdrömmen som kastade alla begrepp över ända, framtiden var nu ett minne och ett symboliskt försvinnande, *ingen vet vem vi är*.

Drömmen hade varit frigörande men också förenad med flera betydelsefulla riskmoment. Liksom en vandrare som gått långa sträckor och blivit trött var det viktigt att inte ge upp utan fortsätta. En föreställning var att livet fungerade så.

DEN STORA FRÅGAN

Hon hade varit obeveklig och lämnat hemmet under uppslitande former. Hon hade lyssnat till sin egen röst och satt sin egen vilja före föräldrarnas förmaningar. En dagbok kan också analyseras som en kompensation för bikten i det sekulariserade samhället, den kan också fungera som psykologisk karta över vad en vilja kan skapa. Efter år i förskingringen gällde det att slippa förnedringen att återvända till startpunkten, gården i Atlingbo på Gotland som förlorare och med oförrättat ärende. Varje människa som dokumenterar sina dagar har en önskan om att få se sig själv och ibland ställa sig utanför sig själv och se svagheter i den bräckliga konstruktionen av livet.

Frågan kvarstår. Vad var det som drev henne att skriva och ordna sina anteckningar från snabbt flyende dagar? Jag slutar där Hedvig började och kanske ligger lösningen där. En sorgsam avskedssång till det gotländska landskapet, hästarna och föräldrarna sommaren 1930:

O vad vi red in unghästar! Vilka kvällar med kornblixterna flammande när jag fick rida fem eller sex hästar i vall. Det stod still i universum, jag var icke där, icke på jorden. Mina hästar följde mig bara, såg efter mig när jag gick hem utan dem. Deras öron klippte. Himlen lystes ofta upp av oförklarliga sken. Aldrig glömmer jag dessa kvällar och dessa tidiga morgnar, när jag icke kunnat hitta dem i myr eller skog. Jag pratade, grälade och lockade och de kunde stå alldeles tysta under en gran och bara se och vänta, sedan gick de snällt med. Det var som en annan makt regerade oss. Jag drömde mig ofta så långt bort så det var smärtsamt att vända tillbaka och höra mina syskon eller andra ljud, som dagligen och stundligen hörde till en gård i arbete. Naturen och vi var nog de mest samspelade ting som världsalltet menat. Hur kunde t.ex. icke ett åskväder eller en månkla, iskall natt få allt att tala, sucka, andas, längta och svara. Universum som vi icke kan nå men som vi anar, hjärtat kändes ofta för stort. Jag undrar ofta om jag hade förstått ödets röst och kallande, vart jag hamnat och vart det blivit av oss, men jag kunde icke lyssna...

LITTERATUR

- Arvastson, Gösta, 2004. *Slutet på banan. Kulturmöten i bilarnas århundrade*. Stehag: Symposium.
- Arvastson, Gösta, 2007. "Det monumentlösa landskapet." I: Frykman, Jonas & Ehn, Billy, *Minnesmärken. Att tolka det förflutna och besvärja framtiden*. Stockholm: Carlssons.
- Habel, Ylva, 2002. *Modern media, modern audiences: mass media and social engineering in the 1930s Swedish welfare state*. Stockholm: Aura.

NOT

- ¹ Hedvig Nordvall gick bort den 28 september 1994. Hennes dagbok upptäcktes vid en bouppteckning. Att hon skrev dagbok berodde på att hon tyckte om att skriva. Hon älskade sin skrivmaskin. Släktingar tog kontakt med flyghistorikern Stig Kernell och överlämnade den till honom. Denna artikel för *Kulturella Perspektiv* bygger på dagboken och jämförelser med artiklar

och reportage i flera svenska dagstidningar, främst arbetartidningen *Aurora*, *Ystads Allehanda* och *Svenska Dagbladet*. För de många unika fotografierna ur Hedvig Nordvalls samling riktar jag ett varmt tack till Eddie Griborn och Marita Signarsson.

SUMMARY

Streaming Memories

The cultural organisation of visions and dreams is the theme of this article. It is about a young teenager and daughter from a farming family who in the 1930s decided to leave home and start a new life. Her name was Hedvig and she was completely focused on a career as a female airline pilot. The first stage of her journey involved time at a loosely organised flying school in the vicinity of Ystad in southern Sweden, led by the aristocrat, Count Douglas Hamilton.

After years of conflict and turbulence she realised that no professional training was in sight. The instructions given to her were improvised, and her

role as a combined secretary, chauffeur and mechanic had no future. After years of struggle on the labour market she got a job with a national airline company – the prestigious AB Aerotransport in Malmö with passenger services all over Europe. She gained her private pilot licence 1935 and at the outbreak of the Second World War in 1939 relinquished her dreams of conquering the skies and instead became the only female shop steward at the Saab production site in Trollhättan.

Her diary is fascinating and peppered with insights and experiences about her life as single woman in a masculine world. One of the concepts discussed in the article is streaming modernity; something that mirrors her conviction of being on the move and the feeling of streaming and flowing along with society. The article also highlights the use of diaries in cultural analysis. From a scholarly point of view it has often been argued that diaries are appealing yet subjective presentations of the writer in question. In the article, the view expressed is quite the opposite. This is no ordinary day-to-day story. Instead her diary is an intertwining narrative of several personal themes. A close reading of it also reveals the accuracy of her experience of constructing a personal world.