

get får läsaren en känsla av ofärdighet vad gäller både text, studie och analys.

Andersson gör i sin bok ett empiriskt bidrag vad gäller affärsbankernas inre liv under den studerade perioden. Behållningen för läsaren är de många tabellerna och i ett par fall den kontextualiserande beskrivningen av användningen av vissa instrument. Allt för många brister, lösa trådar och det abrupta slutet drar dock ner på helhetsintrycket.

*Uppsala universitet*

CECILIA KAHN

Carl-Johan Svensson, *Provflygningarna: Platserna Andrée lämnade efter sig* (Stockholm: Carlsson bokförlag 2021). 350 s.

När jag växte upp och började intressera mig för historia försökte jag göra det bästa av det lilla som min hemstad erbjöd. Jag letade upp fornminnen och monument i stan och på den omgivande landsbygden och tog mig dit på cykel. Eftermiddagar efter skolan eller långtråkiga söndagar kunde jakten på en övervuxen stendös eller en runsten inmurad i en kyrkovägg bli till en spännande upptäcktsfärd. Det var alltid en underlig känsla att komma till dessa platser, bortglömda och försummade av i stort sett alla utom jag själv. Samtidigt som det var glädjande och fantasieggande att dessa spår av det förflutna fanns därute var det också med en oundviklig känsla av vemod som jag vandrade omkring där och kände mig som den ensammaste människan i världen.

Det är lite den här känslan som är utgångspunkten i Carl-Johan Svenssons bok *Provflygningarna*. Svensson har ägnat en stor del av sitt liv åt att besöka bortglömda minnesmärken efter ingenjör Andréés olika ballonguppstigningar – de provflygningar han gjorde innan han företog den sista ödesdigra Nordpolsexpeditionen 1897. Det är om försummelsen och glömskan kring både uppstigningarna i sig och kring monumenten som rests över dem som Svensson vill berätta. Svensson talar om ”monumentens tisdagar”, den tomhet och övergivenhet som präglar platser för minnesmärken långt efter att invigningsceremonins pompa och ståt har tystnat. Men boken har två överlappande syften – dels att skildra de uppstigningar runtom i Mellansverige som Andrée gjorde med sin ballong *Svea* 1893–1895, dels att göra en historiekulturell studie av de platser där han flög och hur minnet från Andrée lever kvar på dem. Svensson tar upp ämnen som sällan studeras av historiker: hur minnet av mötet med Andrée har levat kvar i släkter genom generationerna eller hur polarforskarens öde har satt spår i populärkultur och vardagsliv.

Boken är indelad i nio numrerade kapitel som vart och ett skildrar Andréés nio provflygningar på olika platser i Sverige samt hur minnet av dessa lever kvar på platsen. Bland dessa kapitel finns även tre kapitel – kapitel A, B och C – som innehåller de teoretiska perspektiven och historiekulturella resonemang. Boken är i stora delar ett pionjärverk. Flera av Andréés tidiga uppstigningar har sällan eller aldrig studerats tidigare och än mindre har minneskulturen kring dessa blivit föremål för analys. Det är i synnerhet skildringen och granskningen av den senare som är bokens behållning. Svensson besöker och begrundar inte bara skyltar och monument, det handlar också om möten med lokala eldsjälar, perspektiven hos ögonvittnen och hur flygningarna indirekt belyser livsöden och människor som annars sällan uppmärksammas i historien. Avsnittet om Conditori Nordpolen i Vara, med sitt berömda Andréerum, är en av bokens höjdpunkter.

Det är mycket bilder på lokalbor som pekar: "Där landade han." Svenssons vandringar genom trakterna varvas med stundtals mycket intressanta och unika inblickar i hur minnet av en till synes trivial händelse hålls vid liv på olika sätt. Den huvudsakliga kritik som kan vändas mot boken är att den hade mått bra av att redigeras och kortas ner. I sitt nuvarande skick kan den liksom inte riktigt bestämma sig för vad den ska vara – en personligt präglad essä eller en fullständig och ingående analys? Svensson vill naturligtvis fylla den lucka som han ser i Andréelitteraturen, men har samtidigt – och det hedrar honom – självinsikt nog att inte vilja bortse från sin egen besatthet och hur hans relation till ämnet påverkar hans synsätt. Det är något som man kan önska att fler historiker hade haft, och om jag själv hade fått önska så skulle boken omarbetats till den där personliga essän som den i bland är.

Framställningarna är välskrivna och bygger på grundlig forskning, men det är med passagera om Svenssons egna utflykter till uppstignings- och landningsplatser som boken kommer till liv. Även om dessa också kan bli en aning långrandiga och fyllda med onödiga detaljer ("Busschaufförerna hejar på varandra när bussar möts."). Växelspelet mellan den historiska skildringen och skildringen av Svenssons utflykter är dock huvudsakligen en tillgång och ett framställningssätt som man kan hoppas att författaren utvecklar i framtida böcker. Långa inskjutna kapitel om historiekulturella teorier är initierade och borgar för en mångbottnad analys av kulturen kring Andréé, men de är också lite väl långa och gör att läsupplevelsen stannar upp. Behöver vi ännu en uppräknig av Klas-Göran Karlssons olika typer av historiebruk? En bearbetning hade kunnat integrera dessa teoretiska resonemang mer med bokens övriga delar, men det kanske också finns en avsikt med att dela upp dem så här. Den som inte vill läsa om historiekultur kan hoppa över dessa kapitel – en barmhärtighet som inte varje historiker unnar sin läsare.

När Svensson når fram till slutet av sin resa genom dessa platser är det de självmedvetna reflektionerna som är både mest underhållande och mest givande att läsa. Hur han slits mellan den källkritik han skolats i och lockelsen att spekulera i vad som kan ha hänt, precis som de lokalbor han möter. Hur han själv blivit delaktig i den minneskultur som finns kring platserna, bara genom arbetet han gjort med boken. Bland sådana tankeväckande observationer känns referenser till Jörn Rüsens iakttagelse om att "historien ger oss en riktning för framtiden", eller Klas-Göran Karlssons, att historiska jubileer oftast uppmärksammas på jämna år, ganska onödiga.

Örebro universitet

PETER K. ANDERSSON

Peter K. Andersson, *Drontmannen* (Malmö: ellerströms förlag 2021). 138 s.

Böcker om flygets pionjärer centreras lätt till dem som lämnade störst avtryck – de som stod bakom de största och bullrigaste succéerna och fiaskona. Historikern Peter K. Andersson går en annan väg, när han snarast söker upp dem som inte gjorde så mycket väsen av sig alls. Hans jakt på en hemmasnickrande flygplanskonstruktör i det tidiga 1900-talet bildar utgångspunkt för den snillrika *Drontmannen*.

Boken borde nästan inte gå att skriva. Uppgifterna om bokens huvudperson är tunna. En uppteckning, några kvarlämnade modeller. Andersson arbetar explorativt. Han sätter in tidningsannonser i jakt på informationer. Han besöker hembygdsföreningar, mikrofilmsarkiv, källarmagasin, Ausås museum. Långt inne i en magasinsbyggnad finns en av konstruktörens flygplansvingar bevarad. En annan ving har blivit hönshustak. Anderssons ansträngningar ger begränsad fångst, svår att bygga bok av. Det blir därför heller ingen traditionell fotnotstyngd bok. I stället får vi i *Drontmannen* en mångbottnad och tankeväckande essä där arbetets uppförsbackar görs till en väl integrerad poäng.

Flygplanskonstruktören i centrum för historien heter Johan Carlsson. Han föddes 1874, var självlärd urmakare och verksam i den lilla skånska byn Ausås decennierna runt sekelskiftet 1900. Han ska ha varit en envis och originell människa som bara trodde på sina egna idéer, inga andras. Ett besök vid en flyguppvisning på Ljungbyhed omkring år 1910 förefaller ha blivit en startpunkt för en dröm hos Johan Carlsson om att själv få möjlighet att flyga. Det började skissas och skruvas på egna prototyper. Upp i luften kom han – likt den ej flygkunniga drontfågeln – dock aldrig. Han fick bland annat aldrig tag i någon motor.