

Det svarta området utvidgas för vart år som går

– en annorlunda berättelse om en geografisk plats i förändring och vad som där hände

Inom skolans värld talas det om det livslånga lärandet och om att förse eleverna med kunskap och verktyg inför det kommande livet. Detta är kanske ett av lärarens och skolans viktigaste uppdrag, att hos eleverna utveckla förmågan att sortera, analysera, värdera och summera information. Professorn och didaktikern Hans Albin Larsson har i detta sammanhang träffande använt uttrycket, att utbilda eleven till den reflekterande medborgaren.¹

För att utveckla denna förmåga praktiseras ibland integreringsundervisning av lärarkollegier i ämnen som geografi, samhällskunskap och historia. Där tar denna text sin början och har sitt syfte. Nyckelorden kan därmed sägas vara platsens betydelse för identiteten. Många gånger är en geografisk plats starkt förknippad med en händelse, vilken kan vara betydelsefullare än vad vi tror för vår identitet. Följande text vill belysa detta med en något annorlunda berättelse, som spänner över ämnena geografi, samhällskunskap och historia. Syftet med berättelsen är att exemplifiera hur du som lärare kan inspirera eleverna till att utforska geografiska platser kopplat till händelser på den egna orten. Att låta eleverna arbeta likt en geograf, samhällsvetare och historiker kan liknas vid ett polisiärt arbete, där syftet är att tränga fram till en sanning eller annorlunda uttryckt – att ta

reda på vad som verkligen hände? Inför framtiden är kanske kunskapen om hur man går tillväga att utröna något ännu viktigare för eleverna, än den rena faktainläringen. Det är detta som kallas ett livslångt lärande. Att geografi, samhällskunskap och historia därmed också blir mer spännande gör inte saken sämre. Med det ovan sagda sammanfattas syftet och övergår till frågeställningen:

Hur kan du som lärare arbeta för att inspirera och väcka intresse för ämnena geografi, samhällskunskap och historia, samt ge eleverna verktyg för att utreda en händelse kopplad till en geografisk plats?

Den didaktiska idén

Låt oss börja med att gå några år tillbaka. År 2013 åkte TV programledaren Anders Lundin tillsammans med några historiker runt i landet och besökte olika geografiska platser. Programmet *Det hände här*, ville visa hur små och i det närmaste okända platser ruvade på berättelser och märkliga händelser, udda livsöden, våldsamma slag, förbjudna kärleksmöten och ond bråd död.

Programmen började med att tre historiker gick runt på bygden och frågade om det hade hänt något dramatiskt, spännande eller unikt som invånarna kunde erinra sig. Svaren blev många och varierande. De tre

gick sedan till botten med några utvalda händelser för att ta reda på sanningen kring berättelsen på den geografiska platsen. Med utgångspunkt från denna programserie kan kopplingen till skolans didaktikundervisning göras. Låt eleverna på ett liknande sätt fråga runt på den egna orten om särskilda händelser för att sedan med dig som lärare och handledare gå vidare och ta reda på vad som kan ha hänt. Du som lärare avväger och bedömer svårighetsgraden för eleven. Materialet kan vara sökning i arkiv, litteratur, tidningar, radio och TV arkiv eller intervjuer osv. Ett är säkert, tillvägagångssättet att finna ett ämne att skriva om i skolan fungerar på alla nivåer ända upp till val av uppsatsämne på universitetsnivå. Med detta sagda träder vi in i det didaktiska exemplet och berättelsen

Att avläsa geografin

Bilden nedan visar en geografisk satellitbild över ett stycke terräng i Jönköpings län och det småländska höglandet tagen från en vanlig mobiltelefons kart app. Studera bilden och se om du kan notera något speciellt? Troligen ser du mycket av bebyggelse, skogar, åkrar, mossar, vägar, vattendrag etc. etc. Det är dock inte det som jag avser vilket du förstår när du läst berättelsen.

En vanlig höstdag som inte blev vanlig för orten

En novembermorgon gör sig fyra stridsflygare från Östergötlands flygflottilj F 3 på Malmslätt utanför Linköping sig redo att lyfta och flyga ner mot det Småländska höglandet. De ska öva luftstrid med

och mot varandra. Det är torsdagen den 30 november 1972 och som en vanlig höstdag är vädret grått och disigt. Vinden är sydvästlig och det blåser runt 7 m/s. Övningarna är inne på den andra dagen. De fyra jaktplanen av typen Draken J 35 F lyfter från Malmslätt runt niotiden och sätter kurs rakt söderut. I ett av planen sitter piloten löjtnant Karl Peter Norström, han är 27 år. Planen flyger i rote, de vill säga två och två. Väl framme över det småländska höglandet påbörjas luftstriden på ca. 4000 meters höjd. Molntäcket i det aktuella området befinner sig på två nivåer, ett mellan 500–1000 meters höjd och ett på 3000 meters höjd. De fyra planen befinner sig en bit över detsamma och det råder därmed bra sikt. För personer på marken råder en vanlig arbetsdag, men ovanför deras huvuden kan de tydligt höra planens urkraft när de jagar fram för att få en så gynnsam position som möjligt för en simulerad nedskjutning av varandra.

Det är på sin plats att tala om urkraft om man för en stund stannar upp och betänker vilka krafter vi talar om. Drakenplanet hade en dragkraft på 78,4 kN. Översatt i mer begripliga siffror är det en maximal hastighet på drygt Mach 2 (dvs. drygt 2× ljudets hastighet). Lägg därtill en maximal flyghöjd på runt 20 000 meter och en stigningsförmåga på 10 500 meter per minut! En mil på en minut!

Utvecklingen av Drakenprojektet tog sin början på 1950-talet och målsättningen var att utveckla ett plan som var utrustat med radar och möjligheten att flyga snabbare än ljudet. Därtill skulle det ha en bra stigningsförmåga och lång räckvidd. Till detta kom behovet av att göra det möjligt att starta och landa på vanliga vägar.



Figur 1.

Eftersom Sverige tog försvarsbeslutet att inte utveckla kärnvapen blev flygvapnet det som skulle genskjuta och eliminera de vid den tiden kärnvapenbärande bombplan. För detta uppdrag var inte Draken tandlös. Fullt utrustad bestod den av en 30 mm automatkanon m/55. Två värme-sökande jaktrobotar med en max hastig-

het på Mach 2,5. En tyngre variant av den förra med semiaktiv radarmålsökare för att kunna anfälla målet från alla vinklar. Denna robot kunde kärnvapenbestyckas, vilket givetvis inte här var fallet. Den tredje typen av robot som kunde bäras av Draken var en infraröd- och semiaktiv radarmålsökare som hade en max has-

tighet på Mach 3. Mot bakgrund av det ovan sagda sammanfattas mycket av kalla krigets villkor och vardag. Det var detta som svenska stridspiloter dagligen övade inför, att på ett optimalt sätt hantera situationen om kriget skulle komma, men nu var det en vanlig höstdag och övning på cirka 4000 meters höjd över det småländska höglandet.

Hörs men syns inte

Nere på marken noterar Ortsbefolkningen ljudet av planen, men på grund av det dimmiga och disiga vädret är det svårt att härleda varifrån det kommer. För den oinvidde och icke flygkunnige var det till och med svårt att avgöra skillnaden mellan ett vanligt plan och ett stridsplan. Elin Svensson tillhör en av dem. Hon arbetar på gården Rösum ett par kilometer nordväst om samhället Malmbäck och uppgår senare i lokaltidningen att hon uppfattar ljudet från ett plan, men tolkar det som från ett mindre sportplan. På grund av vädret ser hon ingenting. Hennes spontana reaktion är att det var underligt att man vågar ge sig upp och flyga under så svåra sikt-förhållanden. Senare hör Maj Johansson på gården Falla söder om Malmbäck ett plan som passerar. På gården Böcklarebo i riktning mot Svenarum gör ytterligare en person lite senare samma iakttagelse. Sedan blir det tyst i området. Klockan går mot elva och i ett grustag knappt en halvmil från Malmbäck arbetar Roland Carlsson och Arne Thor. De har just avslutat sitt förmiddagskaffe när ljudet av jaktplan återigen hörs tydligt. Klockan är strax efter elva.

Klockan 11:12

Samtidigt på 1500 meters höjd mellan de båda molnlagren gör Peter Norströms bakre rotekamrat, en snabb notering att Norströms plan rör sig i lite egendomliga rörelser. Sekunden senare ser han hur Norström gör en snäv högersväng i samband med en halvdykning för att sedan försvinna in i molnen. Klockan är 11:12. Vid tidpunkten är återsamling beordrad i luft-rummet över norra Småland för gemensam flygning upp till Malmslätt. Vid återsamlingen saknas Norström och piloterna får samtidigt från markkontrollen höra att Norströms plan försvunnit från radarskärmen. De tre piloterna får order att gå ner under molntäcket för att söka efter Norströms plan. Sökningen ger inget resultat och planen återvänder till Malmslätt, alla utom Norström och hans Draken J 35 F med nr. 35603.

En signalraket

Trots försöken att få kontakt med Norström förblir allt tyst. I samma stund som de tre planen återvänder går larmet till polisen i Jönköping och Eksjö. De får instruktioner om övningen, försvinnandet från radarskärmen och den brutna kontakten med planet klockan 11:12. Planets senaste position bedöms vara någonstans i en geografisk triangel mellan orterna Malmbäck – Hok – Ödestugu. Tio polispatruller dirigeras till området och operation dörrknackning inleds för att med hjälp av Ortsbefolkningen försöka ringa in det geografiska sökområdet, där man senast hade kontakt med planet. Samtidigt sänds åtta helikoptrar från marinen och flygvap-

net till området. Militär personal transporterar sig omedelbart ner till småländska höglandet och en ledningscentral upprättas under eftermiddagen på idrottsplatsen i Malmbäck. Major Hans Raab från F 3 är chef för sökandet. Det aktuella sökområdet Malmbäck – Hok – Ödestugu är mycket skogs- och mossrikt och det står snabbt klart för ledningscentralen att ett stort antal personer krävs för att söka av det aktuella området. Under eftermiddagen sätts militär in från A 6 i Jönköping, Ing 2 och I 12 i Eksjö. Från I 12 i Eksjö sätts hela bataljonen in på 900 man. Totalt uppgår skallgångskedjorna till 1200 man. Planet är utrustat med en Dianasändare som en nödställd pilot kan rigga upp, men från den är det tyst under hela torsdagen. En av helikoptrarna tycker sig uppfatta en nödsignal från piloten, men får ingen mer kontakt. En privatperson ringer in och berättar att han sett en signalkaket mellan Vaggeryd och Skillingaryd, men uppgiften avfärdas med argumentet att den kan härröra från skjutfältet i Skillingaryd. Mot bakgrund av det dåliga vädret och mörkrets inbrott tvingas helikoptrarna ner och även skallgångskedjorna avbryta sökandet klockan 15.30 under torsdagen den 30 november. Major Raab och spaningsledningen fruktar att sökandet i den svarta höstnatten i annat fall också skulle utökas till att innefatta ett antal försvunna militärer i de svårgenomträngliga skogarna med de rika moss- och myrmarkerna. Helikoptrarna står redo, eftersom en kallfront väntas in under natten. Det skulle förbättra sikten för helikoptrarna och de kan dra till sig uppmärksamheten från en nödraket från piloten, men det dåliga vädret består och ingen helikopter kommer upp under natten.



Figur 2.

Likt ett spett

Under natten mellan torsdagen den 30 november och fredagen den 1 december är 15 polispatruller från Jönköping, Näs-sjö, Eksjö och Vetlanda fullt sysselsatta med att söka av alla vägar inom det aktuella området. Piloten Norström kan skadad ha tagit sig fram till någon väg. Sökområdet utvidgas samtidigt till det geografiska området Tenhult i norr, E 4 i väster, Hylletofta i söder och Stensjön i öster. På fredagsmorgonen fortsätter spaningarna med åtta helikoptrar och ett mindre tvåmotorigt plan. Drygt 1000 personer ger sig ut för att på nytt söka av det stora området. Vädret är fortfarande dåligt. Mängder av tips strömmar in till spaningsledningen, men som *Smålands Folkblad* skriver, ”de flesta är av ringa värde.” Men så sker ett genombrott. En viktig iakttagelse kommer från en privatperson vid namn Arne Pettersson från Bjurshult, som kan berätta att han vid den aktuella tidpunkten färdats norrut

mot Malmbäck och drygt 5 km söder om Malmbäck hört en dov knall. Han pekar ut området på kartan för spaningsledningen.

Fanjunkare Torbjörn Titus beordras med tredje kompaniet från I 12 i Eksjö ut i det område som Arne Pettersson från Bjurshult pekar ut. Kompaniet forcerar mycket besvärlig terräng och kommer vid 11.30-tiden ut i en myr där de vadar upp till knäna i vatten. Strax finner en värnpliktig i kompaniet, Bertil Fång, en metallbit ute i mossen. Några minuter senare finner man ytterligare små materialrester av planet och fragment av en högerhand, löjtnant Norströms. Runt 100 meter ut i den vattensanka mossen finns bara ett litet öppet vattendike som vittnar om nedslaget av Norströms plan. Den första teorin är att planet har exploderat, vilket senare visar sig vara felaktigt. Planet har med en hastighet av 1096 km/h, plus minus 30 km/h, i stort sett kört lodrätt ner i mossen. Att nedslagsplatsen är svärupptäckt beror på att planet försvunnit i mossen. Det drygt 15 meter långa planet har likt ett spjut gått rakt ner och ligger på ca 5–10 meters djup. Efter nedslaget slöt sig mossen igen, likt ett rovdjur efter sin fångst. Det kan liknas vid att köra ner ett spett i marken för att sedan dra upp det. Sedan hålet förblir osynligt.

Det svarta området utvidgas för vart år som går

Malmbäck är inte mina barn- eller uppväxttrakter, men av olika anledningar var jag vid tidpunkten bekant med en person boende i Malmbäck. Vid ett besök hos honom tog vi, efter att haverikommissionen avslutat sitt arbete och hävt avspärningarna, oss ut till mossen för att på livs-

farliga och vingliga spångar ta oss fram till nedslagsplatsen. Det enda vi såg var en vattensamling i form av ett dike, lite kablar och minimala metallbitar liggande runt omkring. Hade man inte känt till vad som hänt och att det på platsen låg rester av ett Drakenplan hade man aldrig kunnat se och avläsa det i naturen. På grund av de enorma kostnaderna och tillika svårigheterna att bärga planet, tvingades försvarsmakten låta det ligga kvar i mossen.

År 2015 kom händelsen om det förölyckade Drakenplanet för mig och jag beslöt att försöka undersöka vad som egentligen hände och samtidigt åter besöka platsen. Efter så många år var det inte enkelt att finna området, minnet hade svikit mig. Efter några felvandringar genom snåriga skogsområden och sankna myrar med nästan träsklikande förhållanden, fann jag till slut nedslagsplatsen. Området är närmast en krater med svartmossvatten omfattande en diameter på ca 30 meter. När man står och betraktar nedslagsplatsen känner man fortfarande lukten av flygfotogen. Det är gaser från flygbränslet som år efter år tränger upp till ytan. På grund av bränslet dör all växtlighet och därför blir det svarta området större för varje år. Även föremål från planet kommer upp med åren. På satellitbilden på sidan två där du som läsare uppmanades att se om du kunde upptäcka något ser du ute i myrområdet i centrum på bilden en liten svart prick, mitt i mossen. Det är nedslagsplatsen.

Vad hände?

Den centrala frågan i samband med en sådan här olycka är självklart – vad hände? Olyckor med Drakenplan var tragiskt nog



Figur 3



Figur 4. Nedslagsplatsen som den ser ut 2015. Det som 1972 var ett knäppt synligt dike är idag en öppen moddig svart vattensamling på en diameter på ca 30 meter.



Figur 5. Draken J 35. Jaktversionen J 35 F av detta plan flögs för första gången den 26 juni 1964.



Figur 6. Cockpit på Draken J 35.

inte sällsynta. Anledningarna var flera, men orsakssamband mellan plan och pilot var vanligt. I detta fallet ska två saker lyftas fram som kan belysa detta. När Norström gör högersvängen och går ner i molnen kan han ha råkat ut för det som kallas vestibulära villor. För några sekunder tappas han uppfattningen om vad som är upp och ner. Fenomenet kan liknas vid om man har blivit omkullkastad av en kraftig våg i havet när man badar och för ett ögonblick vet man inte vad som är upp och ner. I samband med den höga farten som ett jaktplan har får vestibulära villor därmed en förödande effekt.

Överstelöjtnant Stig Abrahamsson på F 3 som deltog i spaningsarbete efter Norström, spekulerade redan innan man funnit

honom att han har kunnat råkat ut för rodermomentbegränsning. Innan olyckan 1972 var detta ett vanligt problem med Drakenplanet. Piloten drar styrspaken mot sig, men de hydrauliska rodren orkar inte rätta upp planet på grund av den enorma luftkraften, som påverkar roderytorna. Farten och kraften överstiger de krafter som piloten och styrsystemet förmår att ansätta. Hastigheten är för hög och luftmotståndet för kraftigt. Att i detta läge hinna skjuta ut sig med katapultstolen medför i kombination med vinkeln och den extrema farten, enorma svårigheter och blir näst intill omöjligt. Planet går som ett spjut i backen. Efter olyckan 1972 utrustades Drakenplanen med helautomatiska luftbromsar som automatiskt fälldes ut med hjälp av planets egna datasystem när hastigheten var för hög.

Till minnet av Peter Norström

När en historiker skriver nutidshistoria ställs man inför valet att avväga etiska och moraliska hänsynstaganden. Detta är viktigt och nödvändigt att reflektera över. Trots att det har förflutit 43 år är många gånger minnen starkt bevarade från personer som var med och inte minst från anhöriga. Jag har därför övervägt och valt att i denna del tillägna piloten Peter Norström ett minne.² Trots allt var alla dem ”piloter” Sveriges spjutspets under kalla kriget. Flera av dessa fick trots avsaknaden av krig sätta livet till och ska därför hedras, som Peter Norström. Sverige hade under efterkrigstiden det fjärde största flygvapnet. Tack vare konstruktörer och alla dessa piloters samlade erfarenhet upprätthölls neutralitetens fana högt med yrkesskicklighet, värdighet och umbäranden inför omvärlden.

Peter Norström föddes 1945 på en liten ort i Värmland. Efter skoltiden arbetade han på ortens bruk som så många andra, men han hade en dröm. År 1963 kom han till Ljungbyhed och F 10 för att påbörja sin pilotutbildning. Han blev kvar där till 1965 då han kom till Linköping och F 3. Under en period gjorde han ett avbrott i flygningen för att läsa på Försvarets läroverk. I juli 1972 befordrades han till löjtnant. År 1972 var han således en duktig och erfaren pilot med 1000–1200 flygtimmar varav 400 flygtimmar med det aktuella planet.

Begravningen av Norström skedde i stillhet lördagen den 9 december 1972 på den lilla orten.³ Familjen var samlad och en rik och vacker blomstergård hedrade den bortgångnes minne. Efter faderns tal talade chefen för Östgöta flygflottilj, överste Norrbom. Blommor nedlades från chefen för flygvapnet, personalföreningen vid F3, kompaniofficerskåren, värnpliktiga vid F3, målflygningsdivisionen, kamrater vid Ceasar röd, samt släkt och ungdomskamrater. Efter ceremonin bars kistan av officerare från flygkrigsskolan på Ljungbyhed.

Man kan förstå att Norströms kamrater och kollegor måste ha haft det oerhört tungt i samband med olyckor, efterföljande begravingar och de trauman som följer. Det är beundransvärt hur de lyckades hantera detta. För att belysa detta sammanhang avslöjar statistiken en hel del.

Haverier med Drakenplan

Från 1960 när Drakenplanen kom i aktiv tjänst och fram till 1994 har drygt 130 plan havererat. Fram till olyckan i Malm bäck, det vill säga år 1972 havererade 60

Drakenplan genom totalhaveri, varvid 22 piloter omkom medan 38 räddade sig med fallskärm.⁴

En 39-årig trotjänare

Avslutningsvis några ord om historien kring Drakenplanet. Utvecklingsarbetet av Draken och därmed framtagandet av ett nytt stridsplan påbörjades på hösten 1949. Prototypen flögs första gången den 21 januari 1952. Samma år beställdes tre provflygplan, vilka fick beteckningen fpl 35. Till följd av vingformen kom planet att kallas Draken. År 1960 levererades de första J 35 A till F 13 i Norrköping, i olika versioner som J 35 A, B, D, F, SK 35C och till det svenska flygvapnet fram till 1972, när det sista J 35 F levererades. Ett antal av J 35 F modifierades mellan åren 1987–1991. Draken fanns i aktiv tjänst fram till 1999 och de sista var stationerade på F 10 i Ängelholm. Planet såldes också till Finland, Danmark och Österrike. Totalt tillverkades 513 exemplar av Draken i olika versioner.⁵

Vad kan man tänka på?

Sammanfattningsvis några tips och frågor som kan vara till hjälp att tänka på inför det didaktiska arbetet. Syftet är att väcka intresse för ämnet och att hjälpa eleverna att hitta rätt svårighetsgrad. Hänsyn till etiska och moraliska aspekter är viktiga, inte minst på mindre orter. Slutligen ska du som lärare alltid ge ditt godkännande till alla former av undersökningar.

- Fråga på orten om speciella händelser, udda platser, ovanliga ortsnamn, idrottspersoner eller bragder på orten.
- Har eleven en egen fundering eller tanke kring en händelse?
- Är det ett problem? Är det kanske redan klarlagt vad som hände?
- Bedömer du som lärare att det går att undersöka? Är det för avancerat för eleven?
- Är det lämpligt att undersöka?
- Klarlägg fakta. Stämmer berättelsen med pratet på orten?
- Använd kontakter i hembygdsföreningen.
- Kan man besöka platsen? Ta bilder? Finna föremål?
- Har platsen förändrats genom åren? I så fall hur?
- Låt eleverna gå till biblioteket för att läsa på om ämnet.
- Låt eleverna använda internet för att söka efter information.
- Låt eleverna använda Eniro eller Birthday appen för att söka efter personer som kan ha varit med vid tillfället.
- Låt eleverna med dig som lärare reflektera kring etiska så väl som moraliska aspekter. Detta är både viktigt och absolut nödvändigt.
- Låt aldrig eleven ringa någon person för faktainsamling innan han eller hon har satt sig in i ämnet.
- Låt eleven skriva ner ett antal frågor i förväg om intervju ska ske.
- Låt eleverna eventuellt besöka eller kontakta personer som kan berätta.
- Till sist – det är alltid du som lärare som ytterst avgör om eleven ska undersöka händelsen vidare. Det kan finnas så väl moraliska som känsliga uppgifter i nu-



Figur 7.

tidshistoria. Inte minst om man tar personlig kontakt. Du som lärare bör alltid ta en första kontakt för att informera.

Epilog

Följande framställning har syftet att visa hur det utifrån en lokal berättelse kan bringas klarhet. Tanken är att visa på hur

du som lärare kan gå vidare i det didaktiska arbetet med dina elever. Berättelsen vill också visa på svårigheterna att hantera nutidshistoria med hänsyn till efterlevande, utan att göra avkall på klarläggandet av vad som hände. ”Berättelser på byn” har i många fall en tendens att förvanskas under åren, vilket dylika undersökningar kan tillrättalägga och eliminera.

Givetvis kan en sådan här berättelse öppna upp för eleverna att överföra sitt sökande om kunskap inom andra områden som i det här fallet ex. ämnet fysik. Här kan man exempelvis låta eleverna själva söka och undersöka fakta om svenskt militärflyg och inte minst Drakenplanets historia. Här sätter bara fantasin gränser för dig som lärare.

Ett urval av källor som använts för att bringa klarhet

Aftonbladet, 1 december och 2 december 1972.

Expressen, 1 december och 2 december 1972.

Dagens Nyheter, 1 december och 2 december 1972

Jönköpings-Posten, 1 december och 2 december 1972

Smålands Folkblad, 1 december och 2 december 1972

Larsson Hans Albin, *Den reflekterande medborgaren*, Jönköping, 2000

Widfeldt Bo, *Svenska vingar 4*, Nässjö 2002

Widfeldt Bo, *Draken*, Nässjö 1995

Ett antal intervjuer med personer som var med, men som av personliga skäl inte nämns vid namn.

Noter

1. Larsson Hans Albin, *Den reflekterande medborgaren*, Jönköping, 2000.

2. Eftersom dessa uppgifter omnämns i tidningarna dagarna efter olyckan är det inga ”hemliga” uppgifter.

3. Även om detta är officiella tidningsuppgifter vill jag av hänsyn till Norströms minne inte uppge var och på vilken ort begravningen skedde.

4. Bo Widfeldt, *Draken*, Nässjö 1995, s. 126.

5. Bo Widfeldt, *Svenska vingar 4*, Nässjö 2002, s 111.

*Anders Dybelius, Universitetslektor i Historia vid Jönköpings Universitet.
Mejl: Anders.Dybelius@ju.se*