

Allan T. Nilson: *De byggde järnvägsvagnar. Emigranterna från Ryfors hos Pullmans i Chicago*. Tre Böcker, Göteborg 1999, 163 s., ill. ISBN 91-7029-377-5.

Allan T. Nilsons intresse för Pullman City väcktes när han verkade som rådgivare för svensk-amerikanska museet i Andersonville i Chicago. Pullman City uppfördes åren 1880–82 av George Mortimer Pullman (1831–97) i anslutning till hans fabrik för järnvägsvagnar nära Chicago. Han hade uppmärksammat behovet av bekväma personvagnar för långa järnvägsresor i USA. År 1867 konstruerade han sin första sovvagn som följdes av salongs-, utsikts- och restaurangvagnar. Dessa "Palace cars" var stora och rymliga och byggdes i trä samt utrustades med all tänkbar lyx. Pullmanvagn blev en förebild för bekväma långfärdsvagnar i hela världen.

Pullman var en filantropisk industriledare som önskade en mönsterstad för sina arbetare. Avsikten var att locka och hålla kvar yrkesskicklig personal med hjälp av en bra boendemiljö. Sådana skäl känner vi igen från vår egen tid när det gäller att locka arbetssökande. Pullman City var ett slutet samhälle som var totalt reglerat av Pullmanföretaget. Barer, bordeller, politiska organisationer och fackföreningar var förbjudna. En kombinerad personal- och lokaltidning *The Pullman News* förmedlade tillåtna nyheter och åsikter. Allan T. Nilson berättar om bakgrunden till idén om mönsterstäder och konstaterar att G. M. Pullman sannolikt hämtat inspiration under sina resor i Europa. Bristerna i den tilltänkta idyllen uppenbarades när en våldsam strejk bröt ut bland Pullmans arbetare år 1894. Strejken hotade den sociala och ekonomiska ordningen i hela USA. Oroligheterna ledde till att staden Chicago övertog Pullmans och delade upp bolaget i tre delar.

Bland arbetarna på Pullmansverkstäderna fanns åren 1880–1920 många immigranter från Sverige. De gjorde sig kända som mycket skickliga snickare. År 1885 fanns 1 024 svenskar, vilket motsvarade 11,9% av arbetsstyrkan som i övrigt bestod av 46,6% amerikaner och en mängd olika europeiska nationaliteter. Allan T. Nilson har valt att rikta intresset mot immigranter från Västergötland och följt ett par familjer som härstammade från Ryfors f.d. järnbruk nära Mullsjö. Med hjälp av brev, fotografier, intervjuer, tidningsartiklar och kyrkliga arkivalier skildrar författaren svenskarnas liv i Pullman City. Läsaren får förmånen att komma nära personerna och upplever sig nästan vara bekant med dem.

Texten får läsaren att fundera över några olika fråge-

ställningar. Ryforsborna lämnade ett patriarkaliskt bruksamhälle och flyttade till en industristad där också ett patriarkaliskt förhållande rådde om än med den skillnaden att Pullman City med fabriker var avsevärt större med sina 10 000 invånare än den lilla västgötska bruksorten. Kanske bruksarbetarna från Ryfors ändå kunde känna igen karaktären och förstå sig på förhållandena på sin nya arbetsplats.

Det amerikanskt storslagna och framtidsmöjligheter-na ägnas en stor del av boken. Svenskarna berättade i brev hem hur de avancerade inom sitt yrke och fick alltmer kvalificerade arbetsuppgifter samt högre lön. Med bättre ekonomi kunde man förbättra sin levnadsstandard. USA var ett samhälle där allt hade stora dimensioner och där nyttan av snabbhet och effektivitet betonades. Chicago var en sprudlande och livskraftig stad med många aktiviteter och där nyheter av olika slag fick snabb spridning.

Numera talar vi om en globaliserad värld där kapital och arbetskraft skall kunna röra sig relativt fritt från land till land. Själva egenskapen i sig är inte ny. Genom personlig kontakt, tidningar och anställningsannonser skaffade sig utvandrarerna information om olika arbetsplatser. För svenskarna som utvandrade och tog arbete hos Pullmans var Amerika en fullt realistisk möjlighet och t.o.m. bättre och löfresrikare än att flytta till en närliggande industristad i Sverige.

De svenska immigranterna umgicks kontinuerligt och hjälpte varandra i olika sammanhang. En stor del av den sociala samvaron och samhällsservicen för svenskarna i Pullman City organiserades av den Svenska Lutheranska Elim-församlingen. Det kändes tryggt att hålla sig till landsmän de första årtiondena i det nya landet. Intrycket och medvetenheten av att vistas i utlandet mildrades avsevärt. Det gick att klara sig hyfsat utan särskilt goda språkkunskaper. Det fanns flera butiker i Chicago med svensktalande innehavare. Staden hade många svenska organisationer av skiftande slag och teatrar framförde stycken på svenska.

För många svenskar var det krävande att lära sig engelska. Pullmans drev dock en aftonskola. De yngre förstod att det var nödvändigt att lära sig engelska om man skulle växa in i det amerikanska samhället och slippa den deklasserande immigrantstämpeln och bli en fullvärdig amerikan.

Känslomässigt var kontakten med Sverige viktig. Brevväxlingen med familj och vänner i Sverige var mycket regelbunden. Barnen fick svenska namn. Man samtalade om hembygden när man träffades. Tekniskt

och ekonomiskt förbättrades möjligheterna att upprätthålla kontakten. Aldriga föräldrar fick t.ex. möjlighet att resa till USA för att bevista bröllop och hälsa på barnbarn. Telegram kompletterade brevväxlingen.

Det är en intressant bok om svenska immigranter i en industrimiljö i USA. Dessa snickare utgjorde en specialstyrkeskår inom en dåtida framtidsbransch kanske liknande dagens IT-tekniker. Vad jag möjligen saknar är en utförligare beskrivning av Pullmans verkstadsmiljö och dess sociala förhållanden. Beskrivningen om den svenska verkstadsmiljön hos Statens järnvägar tycker jag inte kan ersätta denna brist.

Pullman Citys problem och orättvisor har numera förblekat. Mot slutet av 1950-talet hotades delar av staden av rivning. "Historic Pullman Foundation" bildades och 1971 blev Pullmanstaden utsedd till Nationellt historiskt minnesmärke. Stiftelsen har köpt in flera fastigheter som renoverats och sedan har man sett till att liv och aktivitet utvecklats i staden. Numera lyfts stadens positiva och minnesvärda sidor fram för efterkommande generationer.

Allan T. Nilson framhåller att 1800-talets industriägare som lät anlägga idealstäder hade goda föresatser. De förstod betydelsen av att arbetarna fick trevliga bostäder i en tid när industrimiljön var slitsam och hälsovadlig. Författaren föreslår lite överraskande att mönstersamhällena också var en förebild för 1900-talets svenska välfärdssamhälle, folkhemmet. Kanske mönstersamhällets idé som gestaltades i mitten av 1800-talet hade en sådan styrka och genomslagskraft att den slog rot under skiftande kulturella och samhällseliga förutsättningar. Vid första anblicken kan det vara svårt att känna igen det gemensamma ursprunget.

Göran Sjögård, Lund

*Flottningshistorien, arbetet, berättelserna.* Erik Törnlund och Lars Östlund (red.). Skrifter om skogs- och lantbrukshistoria 14. Nordiska museets förlag, Stockholm 2000. 203 s., ill. ISBN 91-7108-467-3.

Under 1800-talets senare hälft blev svensk sågverksindustri ledande på den internationella trävarumarknaden. Det var en position som sågverksbolagen hade nått genom att tidigt inse nödvändigheten av att kontrollera hela produktionskedjan från råvara på rot till sågad trävara för att snabbt kunna anpassa produktionen efter marknadens efterfrågan. Det handlade om att ha till-

gång till råvara i rätt mängd och vid rätt tidpunkt så att produktion och orderingång överensstämde. Tidigt inriktade sig därför sågverksbolagen på att förvärva stora skogsegendomar eller avverkningsrätter i inlandet. Men eftersom sågverken var lokaliserade vid kusten och de stora råvarutillgångarna låg i inlandet följde ett svårt och omfattande transportproblem när enorma kvantiteter virke måste förflyttas långa sträckor. Under 1800-talet och långt in på 1900-talet var denna transport inte möjlig annat än på vattenleder. Sågverksbolagen måste se till att ett system av flottleder byggdes upp och hela tiden utvidgades för att effektivisera transportererna och öppna nya skogsområden för exploatering. Flottlederna rensades, stenar och kullfallna träd avlägsnades, ledarlar, bommar, dammar och rännor byggdes. För sågverksbolagen innebar detta stora investeringar som till sin omfattning översteg de investeringar som gjordes i själva sågverksanläggningen.

Flottningshistorien är en integrerad del av den skogsindustriella verksamheten. Detta innebär att skogsindustriens historia inte kan skrivas utan att flottningshistorien problematiseras och belyses. Ett bidrag till denna historieskrivning utgör boken *Flottningshistorien*, en tvärvetenskaplig antologi som behandlar olika aspekter på den skogsindustriella flottningshistorien. I bokens inledande artikel beskriver Lars Östlund den tidiga flottningshistorien i ett av skogsindustriens kärnområden i Mellannorrland. Betoningen ligger på hur flottningshistorien byggdes upp och organiserades under skogsindustriens initialskede. När flottgodsmängden ökade och flera konkurrerande bolag verkade i samma områden blev det viktigt att flottningshistorien samordnades, i början i flottningskompanier, senare i flottningsföreningar, där varje skogsbolag var delägare. Det var en organisation som också möjliggjorde en samordning av bolagens investeringar i flottlederna.

Flottningshistorien expanderade våldsamt under 1900-talets första årtionden, i första hand på grund av massaindustriens stigande råvarubehov, och nådde sin höjdpunkt under 1930- och 40-talen. Det var en tid av ständigt ökande virkesvolym, fler och bättre flottledskonstruktioner, låga löner och ännu ingen konkurrens från lastbilar. Under efterkrigstiden följde en successiv avveckling av flottningshistorien, samtidigt som biltransporterna ökade. Flottningshistoriens förändring och avveckling beskrivs i tre av bokens artiklar med exempel från norra Sverige och Finland författade av Erik Törnlund, Sven Embertzén och Hanna Snellman. Erik Törnlund visar i sitt bidrag att omvandlingen av skogstransporter till stor del handlade om tillgången på arbetskraft.