

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 samhällsliga förutsättningar. Vid första anblicken kan det vara svårt att känna igen det gemensamma ursprunget.

Göran Sjögård, Lund

*Flottnig. Vattendragen, 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.

Flottnig var alltså en integrerad del av den skogsindustriella verksamheten. Detta innebär att skogsindustriens historia inte kan skrivas utan att flottningen problematiseras och belyses. Ett bidrag till denna historieskrivning utgör boken *Flottnig*, en tvärvetenskaplig antologi som behandlar olika aspekter på den skogsindustriella flottningen. I bokens inledande artikel beskriver Lars Östlund den tidiga flottningshistoria i ett av skogsindustriens kärnområden i Mellannorrland. Betoningen ligger på hur flottningen byggdes upp och organiserades under skogsindustriens initialskede. När flottgodsmängden ökade och flera konkurrerande bolag verkade i samma områden blev det viktigt att flottningen 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.

Flottningen expanderade våldsamt under 1900-talets första årtionden, i första hand på grund av massaindustrins 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 flottningen, samtidigt som biltransporterna ökade. Flottningens 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.

Flottningen var arbetskraftsintensiv och därför av central betydelse för att flottning överhuvudtaget skulle kunna bedrivas. Under efterkrigstiden började den s.k. kombinationsförsörjningen i skogsbygderna att upplösas. Skogsbolagen hade sin arbetskraftsarmé bosatt på plats beredd att rycka in för arbete under olika säsonger: hugga timmer på vintern, flotta under våren och vägbyggen under sommaren i kombination med eget jordbruksarbete. En påtaglig arbetskraftsbrist uppstod med ökade lönekostnader för bolagen till följd, samtidigt som skogsbilvägnätet expanderade och lastbilstransporterna ökade. Med ett vägnät som kunde utvidgas och med lastbilar som blev större och starkare kunde industrin utveckla en jämn lagerhållning som stordriften förutsatte, utan att ta hänsyn till flottningens säsongbundenhet och kostnader för t.ex. sjunktimmer och lagringsskador. I mitten av 1960-talet skedde den slutliga avvecklingen av flottningen i Norrlands alla stora älvar.

Flotning handlar om manipulation och nyttogörande av strömmande vatten utifrån ett bestämt intresse. Men också andra vattensanspråk kunde finnas i samma vattensystem: annan transport, bevattning, fiske och kraftutvinning. Eva Jakobsson diskuterar hur flottningen konkurrerar med olika intressen i de svenska vattendragen. Hon visar hur normer i olika tider utvecklats för att undvika konflikter och främja samexistens som också manifesterat sig i lagstiftningen om vatten.

I överbefolkade skogsbygder blev de arbetstillfällen som skogsindustrin kunde erbjuda nödvändiga biinkomster för att människor skulle kunna försörja sig i området. Även om både skogsavverkning och flottning var arbetskraftsintensiva, så var arbetstillfällena inte obegränsade. Bo Persson diskuterar i sin artikel hur man under 1900-talets första årtionden ur ett lokalsamhällesperspektiv hanterade konkurrensen om arbetstillfällena. Han ser den stundom hårda konkurrensen om arbetstillfällena som en förklaring till de otaliga arbetskonflikter, den höga arbetslösheten och den oförmåga som de etablerade fackliga organisationerna visade för att förbättra arbetsvillkoren för skogs- och flottningsarbetarna. Lokalbefolkningen utvecklade egna alternativ som syftade till att stärka sammanhållningen i byarna och därmed skapa utsikter att kunna leva kvar på platsen. Dessa handlingsalternativ sammanfattar Persson med begreppet *lokalism*. Det handlade om att skaffa så många arbetstillfällen som möjligt till ortsbefolkningen och att fördela dessa på ett sätt som uppfattades som rättvist. Övertygande visar han att grunden för solidaritet var boendet på platsen, inte den fackliga tillhörigheten.

Sverker Sörlin har intresserat sig för hur flottningen skildras i skönlitteraturen. Han finner att modernitetens ambivalenta karaktär går att utläsa i skildringarna. Den storskaliga flottningen tillhörde den moderna kapitalistiska industrin med sin bestämda ordning och reglerande rytm. Men flottningen var fortfarande reglerad av naturen och därför till viss del okontrollerbar. Flotning skedde under förhållanden som inte gick att underordna den industriella arbetsveckans rytm, som issmältning, vattenföring och lokala väderleksförhållanden. Här låg en frihet som tillhörde det förmoderna, som i sin naturlighet och oreglerbarhet krävde sina offer, där den starke besegrade den svage. Skildringarna blir moraliska, ett drama om ont och gott, tvång och frihet skildrade bl.a. genom brötlossningar och brötsprängningar. Flotningen blir en ram för en berättelse där ett politiskt och moraliskt budskap betonas. Här i Norrlands inland, i skogarna och älvdalarna, fanns den moral, det ideal som bar på både det gamla och det nya, som ett sunt samhälle måste ta tillvara.

Idag, sedan flottningen har upphört, ställs nya krav på vattendragen för att motsvara andra syften och önskemål. Ofta handlar det om att förbättra fisket där ett ekosystemtänkande gör sig gällande. I bokens avslutande artikel beskriver Ingemar Näslund hur flottningen har påverkat fisket och hur restaureringen av vattendragen kan gå till. Men det blir mycket tal om att "återföra", "återställa", "återskapa" till ursprungligt skick. Som om det skulle vara möjligt att återgå till ett ursprungligt och naturligt stadium. Naturvårdarnas försök att "återskapa" är liksom flottningen också ingrepp och en påverkan på en fysisk miljö, men nu styrda av preferenser skapade av den moderna människans strävan efter meningsfull fritid och rekreation. Naturvård är därför ingen neutral verksamhet utan kulturellt konstruerad, formad av värderingar och moral i samtiden.

Trots att flera av bidragen är välskrivna och läsvärda har *Flotning* blivit en löst sammansatt bok med en ojämn kvalitet på bidragen. Det som framförallt saknas är en inledning som hjälper läsaren att förstå bokens syfte och presentera artiklarna i ett vidare forsknings-sammanhang.

*Håkan Berglund-Lake, Sundsvall*