

Den svenska emigrationen till USA

Inledning

Under åren 1821 till 1930 utvandrade ca 1,3 miljoner svenskar, en del till Canada, Australien, Nya Zeeland och Sydamerika men den överväldigande majoriteten till USA. Nära var femte, sammanlagt över 200 000, återvände till Sverige, men gott och väl 1 miljon lämnade sitt fädernesland för gott.

Bland de faktorer som drev människor från Sverige kan nämnas:

- rationalisering av jordbruket (bättre redskap, laga skifte)
- den snabba befolkningsökningen ("vaccinet, freden, potäterna")
- nödåren under andra hälften av 1800-talet
- missnöje med samhället (värnplikten, den religiösa intoleransen)

Bland de faktorer som skapade ett sug till Amerika kan nämnas:

- tillgången på odlingsbar jord och arbete
- emigrationspropagandan
- breven hem till Sverige

De första svenska invandrarna till Nordamerika var kolonistörerna i Nya Sverige. Kolonin anlades vid Delawarefloden 1638, bara 18 år efter att de första emigranterna ("pilgrimsfäderna") från England anlät med Mayflower till New England. Sammanlagt fanns ca 700 - 800 svenskar och finnar i kolonin, som så småningom kom att övergå till holländarna och senare briter.

Under de kommande två århundradena sökte sig endast enstaka svenskar till Amerika, bl a som handelsmän.

Först under första hälften av 1800-talet kom en viss utvandring igång, ofta genom olika, inte sällan religiösa, grupper ledda av starka personligheter. Under perioden 1820 – 1850 har man konstaterat att ca 5 000 personer emigrerade från Sverige och det följande årtiondet ca 15 000 personer.

Den första stora utvandringstågen räknas från tiden efter amerikanska inbördeskriget till 1873. Sverige drabbades 1866 – 1868 av tre missväxtår och det beräknas att 120 000 personer lämnade landet under denna period.

Åren 1879 – 1893 räknas som emigrationens kulmen och under dessa 15 år emigrerade sammanlagt 485 000 svenskar. Under fem toppår emigrerade mer än 40 000 personer per år.

I emigrantstatistiken för perioden 1894 – 1930 är åren 1904 - 1907 (ca 20 000 utvandrare/år), 1910 (ca 23 000 utvandrare) och 1923 (ca 25 000 utvandrare) särskilt värda att noteras.

Innan sekelskiftet 1900 begav sig utvandrarerna först till Mellanvästerns jordbruksbygder (Minnesota, Illinois, Iowa etc) och senare, då brist på jord uppstod, sökte man sig längre västerut (Colorado, Montana, Washington etc) där skogsarbete lockade. Omkring sekelskiftet, när möjligheterna att få jord minskade och det amerikanska samhället blev mer och mer industrialiserat, hamnade svenskarna i ökad utsträckning i de stora amerikanska städerna och allt fler av utvandrarerna kom också från svenska städer. Kvinnorna blev hembiträden och männen ofta byggnadsarbetare och snickare. Många stannade i New York, Connecticut, Massachusetts och Rhode Island.

Resan

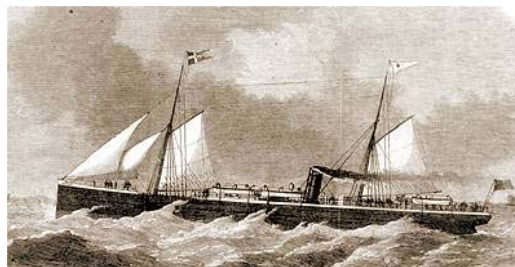
Under första halvan av 1800-talet företogs resorna på järnlastade segelfartyg, de tog 1,5–2 månader och var mycket strapatsrika. Segelfartygen avgick från en rad olika hamnar i Sverige, men framförallt från Göteborg.

Från ca 1850 blev immigrationen mer organiserad, även om ingen direkt båtlinje till USA från Sverige öppnade förrän under första världskriget (Svenska Amerika Linjen (SAL) 1915). Emigranterna fick därför först ta sig till en knutpunkt som Liverpool, Southampton eller Hamburg för att där ta en båt till USA. Absolut vanligast var att man från Göteborg tog en av Wilson-linjens s. k. Amerikabåtar till Hull eller Grimsby (avgångar ett par gånger i veckan), for med tåg till Liverpool och embarkerade där på en båt som tillhörde ett av sammanlagt 17 rederier med agenter i Sverige. Bland de största rederierna var Cunard- och White Star-rederierna. Rederiagenterna sålde hela paket som inkluderade inte bara båtresan till Grimsby/Hull, tågresan till Liverpool och båtresan över Atlanten utan också vidare transport i USA, t ex tåg till Chicago. Båtresan skedde först med segelfartyg, senare med ångfartyg, och tog totalt 10 – 20 dygn; såväl transittiden (i ex vis England) som vädret spelade in. Göteborg – England tog två dygn (vanligen 40 timmar) och över Atlanten tog resan fem – tio dagar. Då fartygen gick från Liverpool stannade de vanligen till i Queenstown (Cobh) på Irland för att ta upp fler emigranter.

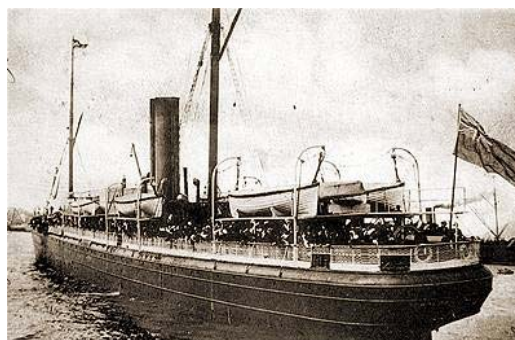
Utvandrare från södra Sverige (Skåne, Blekinge) åkte ofta från Köpenhamn och folk från Värmland och andra platser nära norska gränsen reste ofta från Oslo (kallat Kristiania till 1925).

Båtarna

Många emigranter menade att de knappa två dygnen till England var den värsta delen av resan eftersom Wilson-linjen också fraktade boskap, vilket gjorde att båtarna mer eller mindre var som ladugårdar. Båtarna erbjöd mycket primitiv inkvartering och rullade dessutom svårt på Nordsjöns ofta stormiga hav. Fram till 1869 fick man ta med egen matsäck, men efter det serverades "välsmakande mat i generösa portioner" (välling, kött och potatis ansågs vara fullgod mat) – man fick dock fortsatt ta med mugg, tallrik och bestick... Wilsons "skorvar" var från början ganska små, men i takt med den ökande emigrationen satte man in större båtar. De största båtarna (t. ex. "Rollo") kunde från 1870 ta upp mot 1 000 passagerare.



Wilson-linjens "Orlando" (1870-1909)



Wilson-linjens "Rollo" (1870-1909)

Båtarna över Atlanten var till en början inte mycket bättre - fram till 1885 måste man t ex ta med sig en madrass om man inte ville sova direkt på

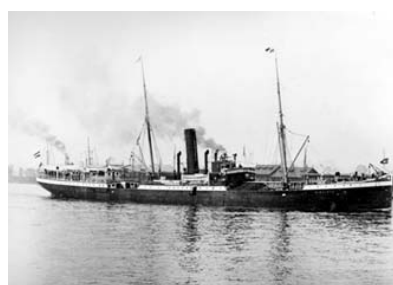
plankorna (på Sillgatan i Göteborg erbjöds randiga halvmadrasser just för detta ändamål). Från slutet av 1880-talet satte de stora rederierna dock in snabba, nybyggda och relativt komfortabla båtar. Transporten av emigranter var mycket lönsam och vissa tider mer eller mindre slogs rederierna om passagerarna. På Centralstationen i Göteborg stationerades män som arbetade för de olika rederiagenterna och som använde mycket handfasta metoder för att få de från landsorten inresande emigranterna att anlita "rätt" rederi.

En egenhet med emigrantfartygen var att de hade en relativt stor förstaklass, en mindre – ibland obefintlig! – andraklass och en mycket stor tredjeklass (oftast kallad "steerage" på engelska; steerage betyder egentligen mellandäck, det däck varifrån båten styrdes). Exempelvis Campania (Cunard Line) hade 600 passagerare i första klass, 400 i andra klass och 1 000 i tredje klass, den tyska Virginia (Hamburg-Amerika Linie) hade 30 passagerare i första klass och 800 i tredje – någon andra klass fanns inte.

Fartygen var redan från början på 1890-talet snabba, marschfart låg runt 20 knop och den kortaste restiden var så tidigt som 1894 nere i under 5 ½ dygn (Cunards Campania).



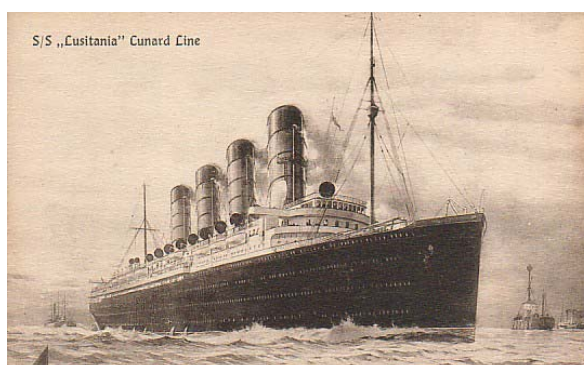
Cunard-linjens Campania (1893-1914)



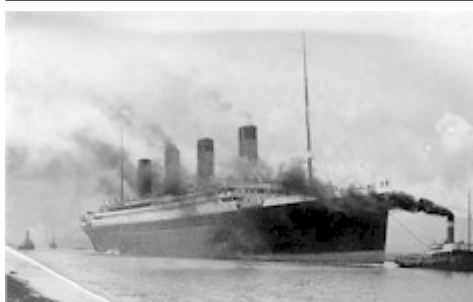
Hamburg-Amerika Linies Virginia (1891-1898)

Bland de största rederierna var särskilt Cunard Line och White Star Line populära bland svenskarna; båda rederierna (gick så småningom ihop) var brittiska med avgångar från Liverpool. Ett annat stort rederi med många skandinaviska emigranter var Hamburg – Amerika Linie vars hemmahamn, som namnet antyder, var Hamburg. Efter 1915 åkte naturligtvis de flesta svenskar med Svenska Amerika Linjen (SAL) med hemmahamn i Göteborg.

Cunard Line hade båtar vars namn oftast slutade på "-ia". Den Cunard-båt som väl är mest känd för eftervärlden är Lusitania. Lusitania sjösattes 1907 och kunde ta 2 165 passagerare (563/464/1 138) på sju däck och knep redan på sin andra resa "Atlantens Blå Band". Fartyget sänktes av en tysk ubåt utanför Irland 07 maj 1915 och bidrog till att USA gick med i första världskriget på de allierades sida eftersom 128 amerikaner – civila från en neutral stat – omkom.



Cunard-linjens Lusitania (1907-1915)



White Star-linjens Titanic (1914)



White Star-linjens Cedric (1902-1932)

White Star Line – som tidigt slog sig ihop med *Dominion Line* – hade båtar vars namn oftast slutade på "-ic". Den *White Star*-båt som tyvärr är mest känd idag är *Titanic*. Som väl alla känner till sjönk *Titanic* på sin jungfrutur 14 april 1912 efter att ha kolliderat med ett isberg; bara 705 människor av de 2 228 (passagerare och besättning) som fanns ombord räddades.

Titanic var världens största fartyg med ett displacement om 46 328 ton mot en mera "normal" Atlantångare som t ex den 12 år äldre *White Star*-båten *Cedric* om 21 035 ton som trots allt tog 2 875 passagerare (365/160/2 350).

Svenska Amerika Linjen (SAL) startades av skeppsredare Dan Broström 1915 i Göteborg. Då den svenska emigrationen avtagit från ca 1910 kom SAL att spela en större roll för svensk-amerikaner på besök i "the old country" än för emigrationen. Ett undantag var 1923 då de



SALs Stockholm (1900-1947; hos SAL 1915-1928)

dåliga tiderna i Sverige på nytt gjorde att emigrationen ökade för ett kort tag. SALs första – och de första fem åren enda – fartyg var *S.S. Stockholm*. *Stockholm* var ett relativt litet fartyg, displacement 12 835 ton, med plats för 2 103 passagerare (282/21/1 800) och det var också ganska långsamt med en marschfart på 15 knop.

Det fanns naturligtvis många fler rederier och många, många fler båtar – och långt ifrån alla gick från Nordeuropa till New York. Det fanns också linjer från ex vis Italien och t o m från Sydamerika.

Många fartyg gick både under beteckningen "S.S." ("M.S.") och "R.M.S.". Förkortningen RMS betyder "Royal Mail Ship" och betecknade alltså ett fartyg som användes av det brittiska postväsendet. Ombord på sådana fartyg fanns ett postrum där posten sorterades av Royal Mail's egna postsorterare. Dessa postsorterare hade ansvar för posten som de förväntades bevaka mer eller mindre med sina liv som insats – vilket de också gjorde; enligt vittnesuppgifter slet postsorterarna ombord på *Titanic* med att rädda postsäckar istället för sig själva, de lyckades tyvärr varken med det ena eller det andra.

Skeppsmanifest

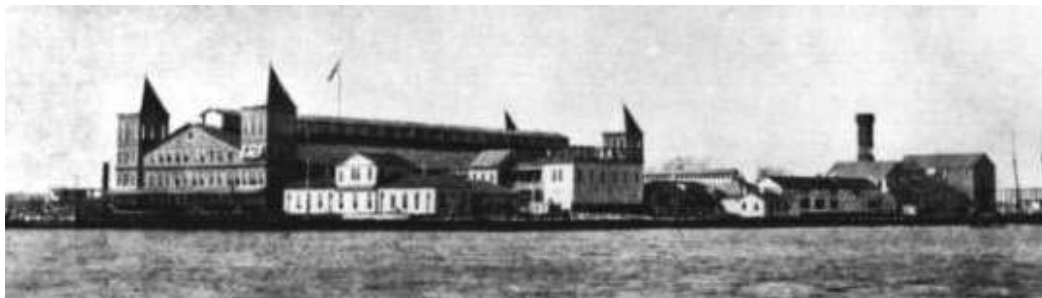
Varje fartyg måste presentera ett skeppsmanifest med samtliga passagerare ombord; passagerarna skulle vara utfrågade och underkastade en preliminär

Ankomsten



Castle Garden

Före augusti 1855 anlände alla immigranter till Manhattans vanliga kajer. 1855 beslöt man i New York att upprätta ett särskilt center på en mera isolerad plats där man kunde processa alla immigranter. Det ansågs angeläget av två skäl: dels var det enklare att kontrollera att inga immigranter avvek och t ex förde med sig en smittsam sjukdom, dels var det omtanke om immigranterna så att de åtminstone under de första förvirrade timmarna inte blev rånade eller utsatta för olika bedrägerier. En station upprättades i Castle Garden i Battery Park, men immigrationen ökade och stationen var snart för liten. 1892 kunde man ta i bruk immigrationsstationen på Ellis Island. Stationen var byggd i trä och brann ner till grunden 14 juni 1897. Det kom att ta 2 ½ år innan den var återuppbyggd igen (invigning 17 december 1900), nu i brandsäker sten. Under tiden processades invandrarna i det s k Barge Office i Battery Park; en anläggning som dock hade väsentligt mindre kapacitet än Ellis Island med långa väntetider som följd.



Ellis Island (1892-1897)

Båtarna gick först till kaj där första- och andraklasspassagerarna släpptes av. Dessa passagerare underkastades en pliktskyldig inspektion eftersom man i USA ansåg att passagerare som åkte i första och andra klass troligen inte förde med sig smittsamma sjukdomar och dessutom hade så pass mycket pengar att de inte skulle komma att ligga det amerikanska samhället till last. Vissa immigranter "smugglades" följaktligen in i USA genom att de åkte i (framförallt) andra klass; det rörde sig troligen ofta om äldre och/eller sjukliga familjemedlemmar som emigrerade tillsammans med hela sin familj, och den övriga familjen åkte tredje klass som de flesta.

På immigrationscentret kontrollerades alla immigranter – alltså passagerarna i tredje klass – innan de släpptes in. För en "normal" immigrant tog processen tre – fem timmar, men man kunde då ha fått vänta i ett halvt dygn innan man kom iland på Ellis Island eftersom immigrationscentret stängde kl 17.00 och fartyg som kom senare fick vänta tills nästa dag med alla passagerare ombord. USA införde hela tiden strängare immigrationsbestämmelser som alla

syftade till att man skulle få in immigranter som kunde förtjäna sitt eget uppehälle. Man fick inte vara sjuk – vare sig fysiskt eller psykiskt – och man fick inte heller vara straffad. För kvinnor och barn gällde att de måste "tillhöra" någon man i myndig ålder (make, bror, far etc) och om de trots allt reste ensamma så släpptes de inte in i USA utan att någon kom och mötte dem. Många kvinnor gifte sig på Ellis Island enbart för att bli insläppta. Det var också misstänkt många "kusiner" som mötte kvinnor – namn och släktskap antecknades på skeppsmanifesten. Trots allt var det bara ca 2 % av alla som sökte komma in i USA som blev avvisade. Detta berodde naturligtvis på att rederierna – precis som idag flygbolagen – tidigt gjordes ansvariga om de transporterade passagerare som avvisades vid gränsen.



Ellis Island (efter 1900)

På Ellis Island fanns alla faciliteter en immigrant kunde tänkas behöva: försäljning av lunchboxar, restaurang, särskilda vänthallar för dem som skulle vidare med tåg, bagagerum där man kunde deponera sitt bagage, försäljning av tågbiljetter och valutaväxling. Fram till 1902 förekom en hel del tjuv- och rackarspel och korruption var inte ovanligt bland tjänstemännen; 1901 hade president Theodore Roosevelt dock fått nog och tillsatte en chef som på bara ett år helt lyckades förändra Ellis Island så att alla blev korrekt bemötta. Särskilt värda att nämnas är tolkarna. Ellis Island hade ett mycket stort antal tolkar anställda; samtliga tolkar talade minst tre – fyra olika språk och vissa behärskade upp mot dussinet språk och dialekter. Den gängse bilden av Ellis Island som ett ställe där namn förvanskades av en ointresserad och enbart engelsktalande immigrationstjänsteman är alltså fel; tvärtom var det så att immigranterna själva ville "anglifiera" eller på andra sätt ändra sina namn.

Massimmigrationen tog slut 1924 pga. mycket strängare immigrationslagar. Ellis Islands roll minskade också eftersom immigranter nu måste genomgå alla formaliteter redan i sitt hemland. Stationen stängdes dock inte förrän i mars 1955; 1954 hade bara 21 500 immigranter passerat Ellis Island, vilket kan jämföras med t ex 1921 då 500 000 immigranter processades.

Ellis Island övergavs, bomrades igen och glömdes bort tills president Lyndon Johnson 1965 officiellt proklamerade Ellis Island som en del av Frihetsgudinnans Nationalmonument. Det var dock först 1982, på president Ronald Reagans initiativ, som en stiftelse bildades för att restaurera både Frihetsgudinnan och Ellis Island. Frihetsgudinnan återinvigdes på den

amerikanska nationaldagen 04 juli 1986 (100 år efter den ursprungliga invigningen) och Ellis Island öppnades 10 september 1990.



Ellis Island idag

En sorts motsvarighet till Ellis Island var **Angel Island** utanför San Francisco. Angel Island användes som immigrationscenter 1910 – 1940 och hanterade asiatiska, främst kinesiska, immigranter. Det var dock bara ca 175 000 kineser som kom in i USA eftersom meningen med Angel Island var att förhindra den kinesiska immigrationen, inte som på Ellis Island att kontrollera att den efterlängtdade arbetskraften höll acceptabel standard. På Ellis Island var tre timmar en snabb processtid, på Angel Island var det snabbt med tre veckor. Många kineser tillbringade sex månader på ön, vissa hölls kvar i två år. De japanska immigranterna hade det något enklare och det fanns naturligtvis också immigranter av europeiskt ursprung från Australien och Nya Zeeland samt en och annan ryss som kom den här vägen. Dessa "europeiska" immigranter behandlades på samma sätt på Angel Island som på Ellis Island.

Källor

Forskningsprojektet Göteborgs-Emigranten (Per Clemensson, Ulf Beijbom)

Titanic.com

Ellis Island Immigration Museum; The National Park Service, Statue of Liberty National Monument and Ellis Island

The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation (American Family Immigration History Center)

Angel Island Immigration Station Foundation

Bilder

Orlando, Rollo - Forskningsprojektet Göteborgs-Emigranten

Campania – Cunard Line (www.geocities.com/Cunard_Line/Campania.html)

Virginia – American Family Immigration History Center

Lusitania – Ships & Ships (Aleksi Lindström)

Titanic – Titanic.com

Cedric, Stockholm – KinShips

Skeppsmanifest Cedric – American Family Immigration History Center

Castle Garden, Ellis Island (efter 1900) - Göteborgs-Emigranten

Ellis Island (1892-1897), Ellis Island idag – The National Park Service