

PAUL WALDENSTRÖM

GENOM CANADA

Paul Waldenström

Genom Canada

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=34283288
Genom Canada / Reseskildringar från 1904:*

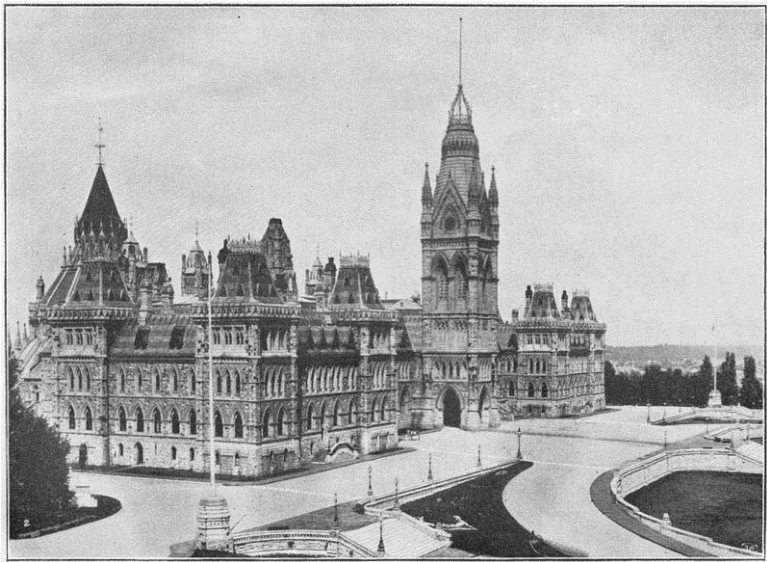
Содержание

FÖRSTA KAPITLET	5
ANDRA KAPITLET	16
TREDJE KAPITLET	25
FJÄRDE KAPITLET	35
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Paul Waldenström

Genom Canada /

Reseskildringar från 1904



PARLAMENTSHUSET I OTTAWA

FÖRSTA KAPITLET

Inledning. – Olika linjer och båtar

Canada är ett i allmänhet ganska obekant land, men det har på senare tider börjat att tilldraga sig en allt större och större uppmärksamhet både i Förenta Staterna och i Europa. I svenska tidningar har man ofta talat om den ständigt växande emigrationen dit. Berättelser om och från Canada, som man läst i samma tidningar, ha gått stick i stäf emot hvarandra. Somliga hafva berömt landet, andra hafva klandrat det med lika stor ifver. Ja, man har till och med satt i fråga att på allmän bekostnad skicka lämpliga personer ut till Canada för att närmare studera dess förhållanden, på det att man måtte kunna gifva den svenska allmänheten säkra underrättelser. Hos mig uppstod af denna och andra anledningar en önskan att en gång få se detta land och göra en resa genom detsamma. Den tanken hade jag redan då, när jag år 1901 besökte Förenta Staterna.

Sedan det hade blifvit bestämdt, att jag skulle resa, meddelade jag mig strax med vänner och bekanta dels i Canada, dels i Förenta Staterna. Ty komme jag till Canada, så var det klart, att jag äfven skulle besöka Staterna.

Nu gällde det att välja ångbåtslinje. Jag kunde nämligen resa

öfver England direkt till Canada med den s. k. Canadian-Pacific-linien. Men jag kunde också taga vägen öfver New York för att från New York med järnväg färdas vidare till Canada. Jag beslöt mig för det senare.

Men åter hade jag ett val att göra mellan de många linjer, som gå mellan Europa och Förenta Staterna. Som bekant, har England flere ståtliga linjer. Tyskland har också på de senare årtiondena uppträdt såsom täflande med England. Emellertid har redan länge en dansk linje existerat, och denna har under de sista åren lagt sig till med tre nya, präktiga båtar, Oscar II, Hellig Olav och United States. Linjens namn är *Skandinavien Amerika Linjen*. Den har sitt hufvudsäte i Köpenhamn med agenturer i Sverige, särskildt i Stockholm.

Efter åtskilligt funderande valde jag denna linje, sedan jag hade erfarit, att en af dess båtar skulle gå från Kristiania just vid den tiden, då det var lämpligast för mig att resa.



Det bär af.

Den 14 juli skulle ångbåten gå. Det var Hellig Olav, en synnerligen präktig båt. Jag är verkligen glad, att jag kom att välja denna linje. Emellertid hade den näst föregående danska båten, Norge, förlit utanför Skotland. Mellan 6- och 700 passagerare hade drunknat, och människor sade mig: »Huru vågar du resa med en sådan linje?» – Jag svarade: »En olyckshändelse kan inträffa på hvilken linje som helst.» Att det ifrågavarande skeppsbrottet verkligen var en olyckshändelse, torde framgå däraf, att den grundliga undersökning, som i Köpenhamn företogs, ledde därtill, att kaptenen blef fullständigt frikänd.

Hvar och en, som gifver sig ut på en resa, måste göra sig

förtrogen med den tanken, att han kan råka ut för en olycka. Risken är icke särdeles stor. Lyckligtvis hända sådana där olyckor mycket sällan, men alltid är det möjligt, att man själf kan komma att vara med vid ett dylikt tillfälle. Hvarken jag eller min hustru eller min dotter, som ock följde med, kände därför den ringaste fruktan, när vi stego om bord på den ståtliga ångaren. Huru en sådan affärd tar sig ut, kan läsaren se af teckningen på sidan [6](#).

När man reser med en engelsk linje, måste man först fara öfver Nordsjön med en Wilsonbåt. Och på dessa båtar behandlas emigranter ofta på ett upprörande sätt. Sedan gå de i land i Hull och färdas därifrån på järnväg till Liverpool, där de stundom måste tillbringa ett eller par dygn, innan de få gå ombord på den Atlanterångare, som skall föra dem öfver till Amerika. Detta allt är mycket besvärligt och förenadt med många obehag. Man hör därför ständiga klagomål. Men Wilson-linjen är utan konkurrens mellan Göteborg och Hull och kan därför göra, som den vill, och skratta åt alla klagomål. Går man däremot med den danska linjen, så stiger man ombord i Köpenhamn eller Kristiania eller Kristiansand, får sin bestämda plats och ser sedan icke land, förrän man är i New York. Dessutom är det ej ringa fördel, att besättningen är skandinavisk, så att man kan tala sitt eget modersmål med dem utan att behöfva tolk.

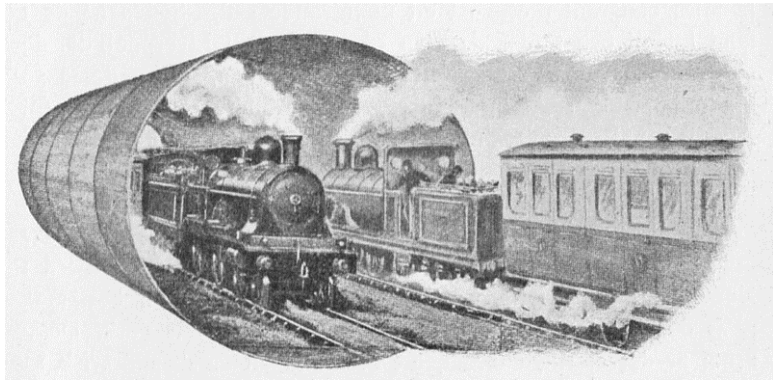
Man har svårt att göra sig en föreställning om de stora Atlanterångarna, därest man icke sett någon af dem. Hvilka väldiga kolosser! Och dock synes man icke hafva nått gränsen. Alltjämt byggas större och större. Cunardlinjen har nyss (1905)

satt en makalös koloss i sjön. Den heter Caronia. En föreställning om dess storlek torde läsaren kunna göra sig, när jag på sid. 8 visar dess skorsten. Omkullagd kunde den tjäna som tunnel för en dubbelspårig järnväg.

Att allting i första klass – hytter, salonger, matsal, uppassning, mat m. m. – är luxuöst, alldeles öfverdådigt och öfverflödigt luxuöst, det säger sig själf. Det är sig likt på alla linjer. Det är bara en sak, som fattas: på första klassens promenaddäck finnas nämligen inga sittplatser. Hvarje passagerare måste själf hyra en stol. Det kostar en dollar för resan. Stolarna, som ägas af ett särskildt bolag, äro mycket tarfliga men rätt bekväma att sitta i. Detta är sig också likt på alla atlantiska ångbåtslinjer, och det vore en väldig reform, som säkert skulle hälsas med glädje, om någon af linjerna själfva hölle stolar åt passagerarne. Det vore en skandinavisk linje värdigt att gå i spetsen.

I andra klassen är också allting mycket pråktigt, icke öfverdådigt men väl förstklassigt. Anspråken växa alltjämt och konkurrensen tvingar bolagen att följa med.

Af större betydelse än detta är dock den frågan: Huru har man det i tredje klassen? Ty där reser det största antalet. Till svar på denna fråga skall jag här lämna några upplysningar och råd, som emigranter göra väl att taga vara på.



Se sid. [7](#).

Det är med Skandinavien Amerika Linjen såsom med *alla* andra. Den har äldre och nyare båtar. De förra äro mindre, ej så präktiga eller bekväma som de senare. Och dock voro de på sin tid utmärkta. Men anspråken stiga, och hvad som berömdes för 15—20 år sedan, det klandras nu. Sådan är tidens gång. Däraf komma nog de olika omdömena om en och samma linje. De äldre båtarna hafva i regeln lägre priser. Det lockar många, och rimligt är ju det. Men då få de nöja sig med att sakna många bekvämligheter, som de nyare båtarna bjuda på. Det är så äfven, när man hyr en våning på land. Det finnes billigare och dyrare våningar, och i en våning, där hvarje rum kostar 100 kr., får man icke vänta att få det så fint och bekvämt som i en våning, där rummen kosta 2- 3- 4-hundra kronor. Men när nu någon läst beskrifningen öfver en resa med en af de modernaste båtarna och

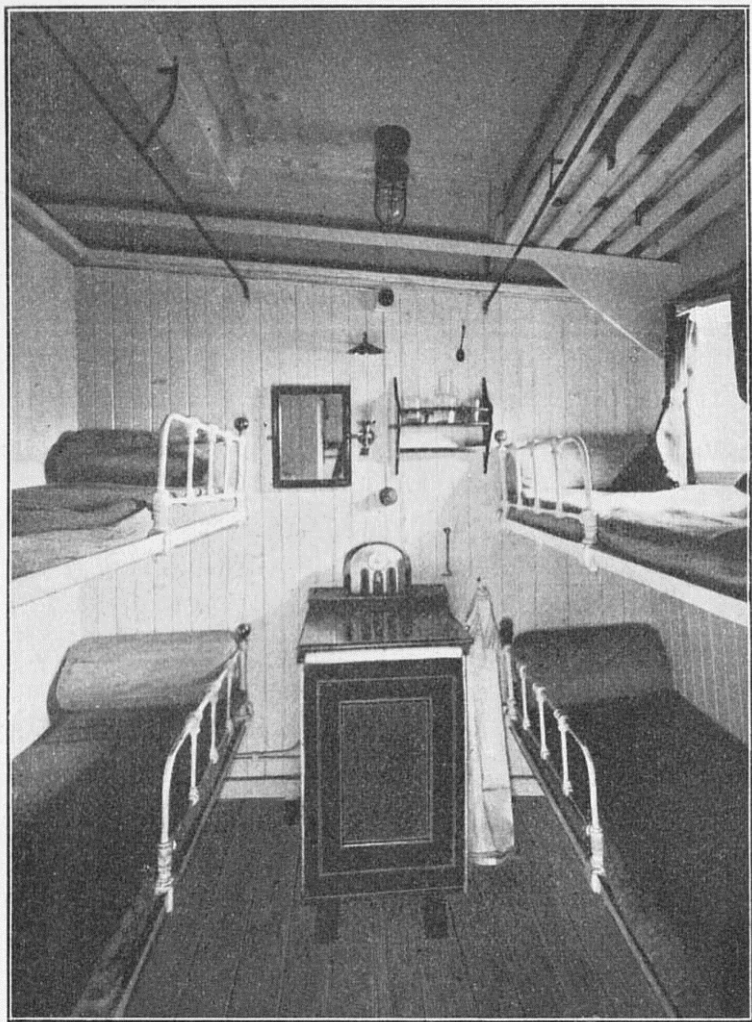
beslutit sig för att resa med den linjen, så väljer han för prisets skull en af dess äldre båtar. Där får han det inte så, som han läste i beskrifningen. Han blir missnöjd och anklagar beskrifningen för lögn och hela linjen för skoj. Och så uppstå de olika omdömena.

Det är därför nödvändigt, att hvar och en, som ämnar resa, gör sig på förhand reda för, icke blott hvilken linje, utan äfven hvilken båt han bör välja, samt i hvarje fall beräknar såväl fördelarna som kostnaderna. Det är alltid förargligt att ha väntat bättre, än man får.

Men sedan man bestämt sig för en viss båt, så bör man också välja plats, ej blott klass utan äfven plats. Inom alla de olika klasserna finnas nämligen olika belägna samt olika bekväma och därför olika dyra platser. I första klassen t. ex. finnas hytter på öfre däck, hytter på de undre däcken, hytter som ligga åt utsidan och hafva fönster på väggen, samt hytter som ligga inåt båten och hafva sekundärt ljus. Därtill kommer, att det finnes hytter med olika antal sängar (2—4—6 st.). Det är klart, att sådana olikheter betinga olika priser.

På samma sätt gifves det olika platser inom tredje klass. Där finnas på de moderna båtarna en stor mängd hytter med olika läge (åt utsida eller inåt) samt med olika antal sängar (2—4—6—8). Dessa äro mycket snygga, fastän enkla, synnerligen förträffliga för familjer, allrahälsst om de hafva små barn. Men så finnas där stora gemensamma sofsalar både i fören och i aktern. De kunna innehålla 2—3 hundra sängar, alltsamman järnsängar, två öfver hvarandra, indelade i kvarter med där emellan löpande

gator. Där nere ser det ut som i kasärner på lägerplatserna i Sverige. Och det går ju mycket väl an, ehuru det kan ha sina obehag.



Tredje klass hytt på Hellig Olav. Se sid. [12](#).

Det säger sig alltså själft, att man äfven inom tredje klassen har minst tre olika klasser. Priserna äro också olika. Hvad alla hafva lika, det är mat och gemensamhetsrum. Det är därför en villfarelse, när folk tror, att alla tredje-klass- eller, såsom det vanligen kallas, mellandäckspassagerare, skola hafva det lika i allt. Denna villfarelse gör, att de, som få det sämre än andra, bli missnöjda och klaga bittert på hela linjen. En klok resande skall därför se till, att han, innan han köper biljett, får ett prospekt jämte planritning af båten med dess olika lokaler, så att han på förhand kan göra sig förtrogen med, huru han kommer att få det. Och så bör han ha »klara papper», som man säger. Ombord på Hellig Olav voro tre tjänstflickor från Söderhamn (troende). De hade ett bref från agenten, som lofvade dem plats i ett rum, där de skulle bli 8, högst 10 personer: Något sådant stod icke i biljetten, som endast lydde på mellandäck. De fingo sig anvisade sina platser i ett af de stora gemensamhetssofrummen i aktern. Då vände de sig till mig och visade mig brefvet. Jag gick därmed till pursern, den man, som har den ekonomiska förvaltningen om hand, och de blefvo öfverflyttade till en förträfflig hytt med två fönster.

Alltså: man skall ha klara papper och icke »tro» mer, än hvad som står skrifvet. Men har man klara papper, då skall man göra sina rättigheter gällande utan att pruta. Man har ingen tack för, att man icke »står på sig», och öfverallt kan man råka ut för

underordnade tjänstemän, som krångla. Det kan hända både på ångbåtar och på järnvägar. Bolagen rå icke för sådant. Det sker mot deras vilja, och man *gör dem en god tjänst*, om man anmäler det.

En annan sak, som gifver – äfven på de bästa båtar – anledning till beröm å ena sidan, klagomål å den andra, är att den enes och andres resa sker under så väsentligt olika väderleksförhållanden. Den ena gången är hafvet lugnt, vädret godt, nästan ingen sjösjuk. Då kan man ha uppe ventiler öfverallt samt hålla rent i alla vrår. Öfverallt är det luftigt och skönt. Då smakar också maten bra och betjäningen är förträfflig. En annan gång är vädret ruskigt, det stormar och går sjö. Större delen af passagerarne äro sjösjuka samt ligga där och kräkas om hvarandra och öfver hvarandra. Sidoventilerna måste stängas till, på det ej sjön må slå in. Det blir osundt, förfärligt osundt. De inre ventilationsapparaterna, huru förträffliga de än må vara, förslå icke. Öfverallt ropas på betjäningen, och den räcker icke till. Så skrika barnen omkring redlösa mödrar, som ej kunna hjälpa dem eller hålla dem rena. Af deras orenlighet förpestas luften än ytterligare. Under sådana förhållanden te sig sakerna helt annorlunda. Nu komma klagomål öfver orenlighet, osund luft, dålig betjäning, osmaklig och dålig mat o. s. v. Och de klagande äro icke de sjösjuka, ty dessa sakna i allmänhet reflexionsförmåga, utan klagomålen komma från dem, som äro jämförelsevis friska, i synnerhet om de gå med en smula kväljningar i maggropen.

ANDRA KAPITLET

Hellig Olav. – Resan öfver Atlanten. – Ankomsten till New York

Men jag återvänder till Hellig Olav. Den är byggd år 1902 och är fullkomligt modern. Den är 153 meter (515 fot) lång, 17½ meter (58 fot) bred, har dubbla bottnar utesluttande hela längden och är indelad i många af hvarandra oberoende, vattentäta rum, har en maskin om 8,000 hästkrafter och gör 15—16 knops fart.

Allt är inrättadt med så stor bekvämlighet som möjligt. Båten är byggd i England och har kostat omkring fem millioner kronor. För det priset bör man också få något. All belysning sker genom elektriska ljus i alla klasser och hytter och salar. I första klassens hytter på öfre däck finnes bredvid ringledningen telefonlur, så att betjäningen icke behöfver springa upp till hytten, när man ringt, utan genast genom telefon kan få veta, hvad man vill.

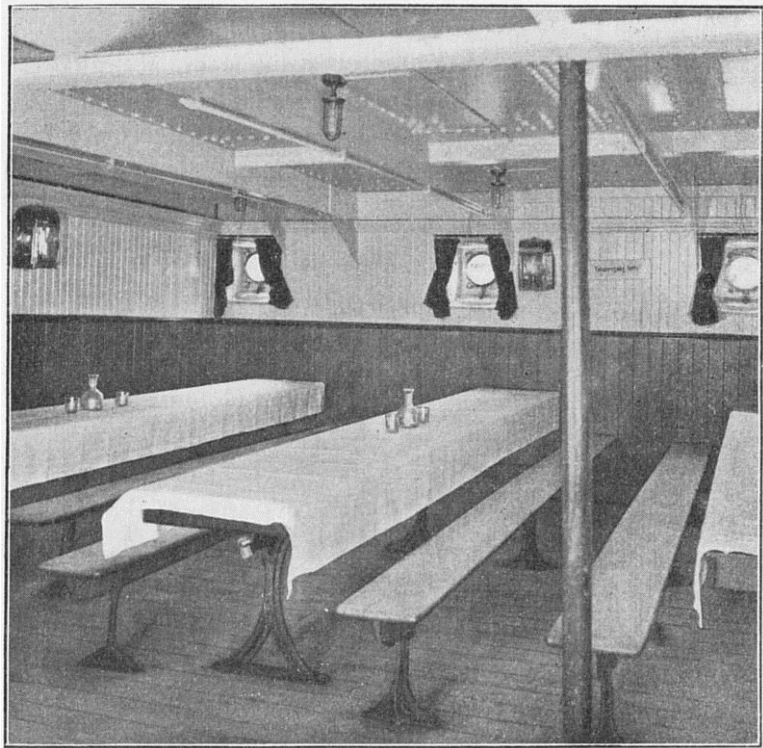
Hellig Olav har ett mycket stort antal hytter för tredje klassens passagerare. På sid. [10](#) ser läsaren, huru en sådan ser ut. Anordningarna i öfrigt äro äfven sådana, att jag öfverallt bland dess passagerare hörde belåtenhet uttalas. En riktigt omdömesgill person var predikanten Vincentius från Mönsterås, som nu reste tillbaka till Amerika med hustru och sex barn. Han var

tredje klass passagerare och hade en stor hytt. Och han var mycket belåten. Själf vistades jag ju också mycket i tredje klassen. I allmänhet måste hvarje klass' passagerare hålla sig inom sitt område, men jag hade på särskild framställning fått bolagsstyrelsens skriftliga medgifvande att vistas ungefär, hvar jag ville, för att predika Guds ord. Och jag var därför i tillfälle att se, huru det var.

Hurudan maten är i tredje klass, torde läsaren finna af följande matsedlar, tagna ur högen:

En söndag: *Frukost*: Smörgås med pålägg, fiskbullar, kaffe. *Middag*: Soppa med makaroni, oxbringa med sås och potatis. *Kvällsvard*: Smörgås med pålägg, ragout, te.

En torsdag: *Frukost*: Smörgås med pålägg, kalvkött med ris, kaffe. *Middag*: Köttsoppa med kål eller ris, färskt kött med pepparrotsås och potatis. *Kvällsvard*: Smörgås med pålägg, lamkött med bruna bönor, te.



Tredje klass matsal på Hellig Olav.

Till hvarje måltid hör godt råg- och hvetebröd. Hvarje dag kl. 3 e. m. serveras kaffe med bröd. Kl. 10—3 hafresoppa och mjölk för sjuka och för barn.

Af matsalen i tredje klass ser läsaren en bild på denna sida. För snyggheten finnes inom samma klass utom tvättställ m. m.

äfven badrum, fem till antalet.

Kaptenen var en synnerligen älskvärd och angenäm man, tämligen ung. De öfriga officerarne om bord voro också mycket hyggliga. Skulle någon af de underordnade gifva anledning till befogade klagomål, så är jag viss, att den förfördelade kan påräkna ögonblicklig rättelse, om han vänder sig till befälet. Men hvad ingen kapten och inga anordningar kunna hjälpa, det är den ohyggliga sjösjukan. När den kommer på och passagerarne börja kräkas öfver hvarandra, då hjälper ingenting annat än tålmod.

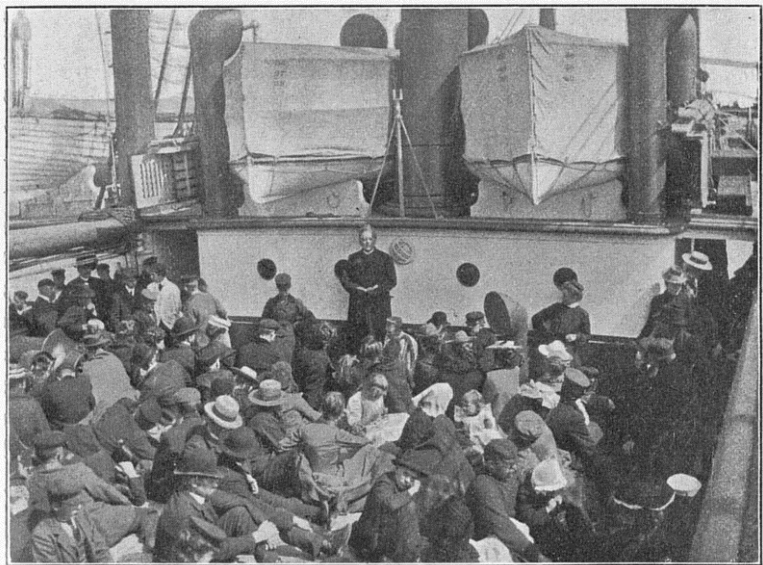
Det är ett intressant kapitel att studera folklifvet på en sådan här båt. Här resa hela familjer, som gå okända öden till mötes. De hafva sålt allt sitt i fäderneslandet och hoppas nu att få det bättre i Amerika. Här resa hustrur med barn. Deras män ha rest några månader eller år förut, de ha kommit sig för i det nya landet och hämta nu de sina till sig. Dessa äro ett stort antal, och att hustrurna äro glada att nu få återförenas med sina män och få igen pappa åt sina barn, det är naturligt. Till dessa hörde en ung norsk fru med två älskliga små barn. En annan fru (judinna), som jag talade med, hade med sig sju barn, det äldsta 11 år, det yngsta 5 månader. Hon var ryska. Hennes man var skräddare och hade kommit sig så pass för i Amerika, att han förtjänade 15 dollars i veckan. Man tänke sig, hvad det vill säga för en hustru att med en sådan skara barn ensam, utan hjälp, göra en sådan resa. Men »det måste gå», sade hon. Och så gaf hon sig till tåls. Hvad ville hon annat göra?

Här resa vidare ensamma män och kvinnor, som utvandra för

att med de krafter, de äga, söka en bättre utkomst, än de kunnat finna i sitt fädernesland. Skola de lyckas? Skola de misslyckas? Lyckas de, så får man höra af dem. Misslyckas de, så försvinna de.

Slutligen hade vi bland emigranterna några barn. Alltså hade vi en tioårig flicka, som reste till sina morföräldrar i Minnesota, likaså tre moderlösa barn – två gossar om 11 och 10 år samt en flicka om 8 år – som reste till sin far i New York, dit han förut utvandrat för att söka utkomst för sig och sina små.

»Men, frågar någon, är det då icke farligt att sända ut små barn på en så lång resa?» Nej, icke alls. De få så många »tanter» och »farbröder» om bord, att de ha det riktigt bra. Till mig skref en fru från Stockholm om de tre moderlösa och bad mig se till dem, hvad jag kunde. Det gjorde jag också dagligen, och jag såg, att de hade det så bra, som de kunde önska. Likaså den där tioåringen, åt hvilken jag blef farbror »på köpet». De åto och drucko och sofvo och rustade och lekte och voro glada, alldeles som alla andra barn. Dem fattades ingenting. I New York möttes de tre moderlösa af sin pappa, och den tioåriga, som skulle till Minnesota, blef ej ensam. Många af emigranterna om bord skulle också dit. Det går så bra, så bra. Jag återsåg flickan sedan i S:t Paul, Minnesota.



Predikan om bord.

Två gånger hvarje dag under resan höll jag korta bönestunder med bibelförklaring om bord: kl. 9 på morgonen på däck, kl. 8 på kvällen i tredje klassens matsal. En af passagerarne tog en fotografi af en sådan bönestund på däck, Läsaren ser den på denna sida. En annan bild, en förträfflig hvardagsbild, tagen af samme passagerare, kan läsaren se på sid. [17](#). Det är tredje klassens promenaddäck.

När det första söndagens f. m. kl. 11 ringde till gudstjänsten – det skedde på en stor gongong – passerade vi förbi det ställe,

Rockall, där ångaren Norge så nyligen hade förolyckats. Ombord på vår ångare hissades flagg på half stång, ett uttryck af sorg öfver de många hundra, som funno sin graf i hafvet, men också en maning till oss att besinna, huru snart det kan vara gjordt att gå till botten.

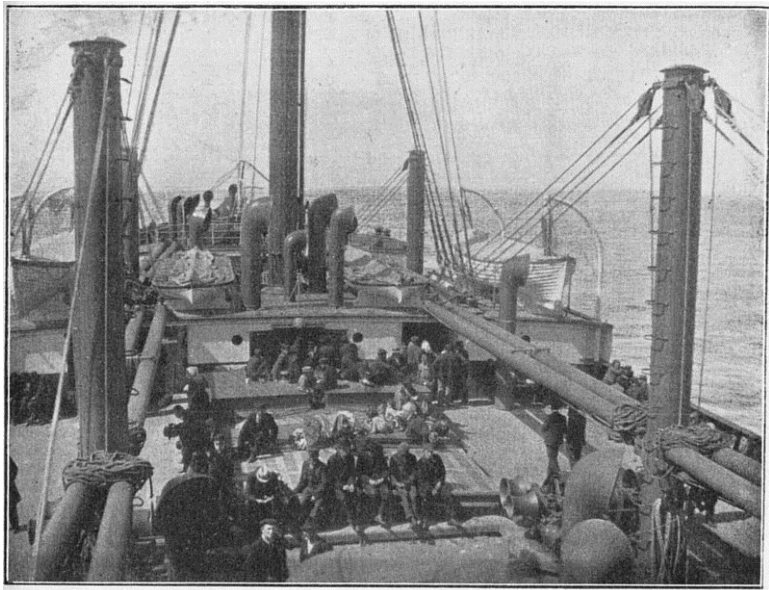
Innan jag slutar detta kapitel, måste jag tillägga några ord om de anordningar, man på Hellig Olav har för människornas räddning i händelse af olycka. På hvarje resa måste linjens alla ångare löpa in i Kristiansand. Där kommer en »sjörätt» ombord för att kontrollera, att lifbälten, räddningsbåtar, brandredskap o. s. v. äro i full ordning. Efter ångaren Norges undergång har denna undersökning blifvit mycket sträng.

För somliga större räddningsbåtars nedsättning i vattnet äro linjens ångare försedda med de af den svenske ingenjören Welin i London uppfunna utmärkta davitarna, som borde i lag vara påbjudna för hvarje passagerarfartyg. Med sådana davitar kunna två man på 30—40 sekunder sätta båten i sjön, lastad med folk och proviant; med de nu brukliga davitarna erfordras 8 à 12 man och fyra gånger så lång tid. Dessutom sker sjösättningen med fullkomlig säkerhet, äfven då fartyget rullar eller har slagsida.

Då Aberdeen-linjens nya ångare »Miltiades», utrustad med Welins »Quadrant Davits», för någon tid sedan låg förankrad på Sidneys redd, utspelades följande lustiga komedi. Det var söndagseftermiddag och hundratals festklädda invånare hade kommit ut för att bese fartyget. Bland mängden befunno sig

också stadens mayor och fullmäktige samt en mr Chris, Sidneys champion i simning. Tidningarna hade haft mycket att berätta om de nyheter, som funnos att beskåda ombord på »Miltiades», och Welins davitar hade också omnämnts såsom någonting högst förträffligt. För att underkasta detta påstående praktisk pröfning, hade en medlem af hamnstyrelsen i all tysthet vidtalat mr Chris att vid lämpligt tillfälle »ramla öfver bord».

I ett nu ljuder ett skärande skri akterifrån: »en man öfver bord». Bestörtningen blir allmän, kvinnorna blekna, men genom villervallan tränger signalen från båtsmannens gälla pipa. Innan man hinner draga andan, äro fartygets tolf lifbåtar i vattnet och sträcka i kapprodd ut till den olycklige. Och då fyra duktiga matrosarmar inom några ögonblick hugga tag i mannen och omildt slänga honom ned på bottnen af båten, löser sig spänningen ombord i ett skallande hurra. Kort därefter står mr Chris åter på däck och försäkrar, att han »aldrig hann bli ordentligt våt!» Så kvickt gick det.



Det går stilla och lugnt. Se sid. [16](#).

Det ingifver en känsla af trygghet att se dessa anordningar, och ett svenskt hjärta känner sig stolt öfver att veta, att det är en svensk uppfinning, som i tidernas längd säkert skall bli till räddning för ofantligt många människolif. Det är bara förargligt, att någonting så genomskott har låtit vänta på sig så länge.

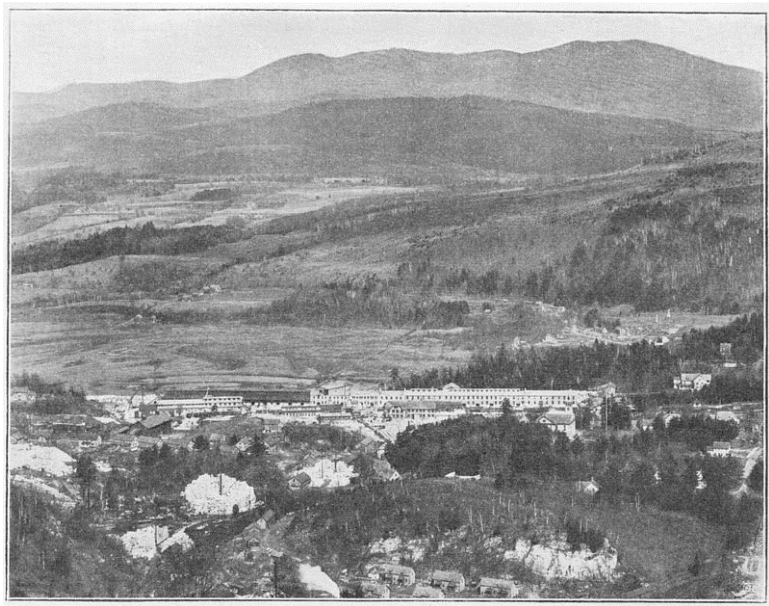
TREDJE KAPITLET

Sjukdom ombord. – Ankomst till New York. – Bridgeport Conn. – Providence R. I. – Proctor Vt

En resa med de nya danska båtarna från Kristiania till New York går på 9—9½ dygn, när intet hinder tillstöter. Och fortare kan man just ej komma med någon annan linje. När jag reste från New York lördag morgon den 31 december 1904 med Cunardlinjens snabbgående ångare Campania, så kommo vi till Liverpools redd fredag kväll, in i hamn lördag morgon. Det var en ovanligt god färd. Man sade, att Campania ej på sex år gjort dess make. Passagerare, som skulle till Sverige, foro omedelbart med bantåg till Hull, där ångbåt låg färdig att afgå till Göteborg. De anlände till Göteborg måndag f. m., alltså efter nio dygns resa.

Men det går icke alltid så där utan hinder. En envis tjocka – stundom äfven hård storm – kan förlänga resan flere dygn. Vi hade ingen storm, men en envis tjocka. Farten måste, medan tjockan varade, inskränkas till hälften, och det sinkade oss mer än ett dygn. Emellertid var detta jämförelsevis ganska lindrigt. Cunardångaren Ivernia, som samtidigt var på väg till New York, råkade på New Foundlands bankar ut för en sådan tjocka, att den måste ligga stilla i fyra hela dygn.

Ett annat hinder tillstötte också. Det försenade oss flere timmar, men hade kunnat bli mycket svårare.



Vy af staden Proctor Vt. Se sid. [24](#).

Att sjukdomsfall inträffat ombord, det visste vi. Men hur det förhöll sig med sjukdomen, därom gingo obestämda rykten. Man hviskade om smittkoppor och karantän och dylikt. Jag trodde, att alltsammans endast var en tillställning för att göra alla ombord villiga att låta vaccinera sig. Emellertid blef jag tagen ur min villfarelse, då vi på måndags morgon nalkades land och den

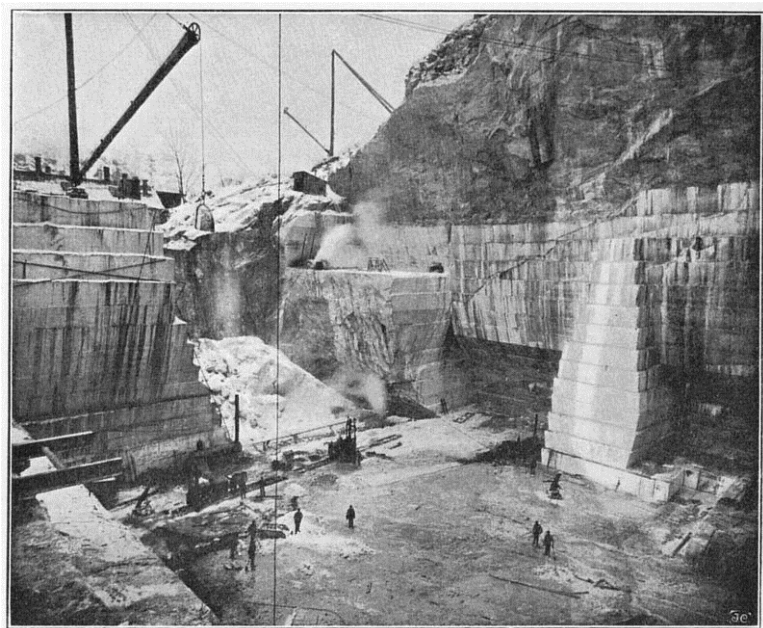
gula flaggan hissades på förmasten. Denna flagga betyder, att det är smittosam sjukdom ombord. Nu började vi litet hvar bli oroliga för en möjlig karantän. Detta är det svåraste äfventyr, man löper på en resa till Amerika. En amerikansk medicine professor ombord berättade för mig, huru för någon tid tillbaka ett kolerafall hade inträffat på en af de tyska ångarne med den påföljd, att ångaren med samtliga passagerare måste läggas i karantän under 10 dagar.

Emellertid blef det icke så farligt för oss. En amerikansk läkare kom ut till vår ångare, anställde en grundlig(!) undersökning, som slutade därmed, att endast de passagerare, som bodde i samma afdelning af tredje klassen, där koppfallet hade inträffat, fördes i land till karantänplatsen på Long Island. De voro 200 personer – judar allesamman – och skulle ligga i karantän 6 dagar. Det blef en extra kostnad för ångaren på 1,200 dollars – en dollar pr dag och passagerare.

När läkareundersökningen pågick, måste alla tredje klassens passagerare marschera förbi de bägge läkarne i led på två och två. Det blef en lång procession. Den skulle också passera uppför en trappa, och det måste »gå undan», såsom man säger. Sådant var icke alla i smaken. Ett par svenska fruntimmer vände sig till mig och sade högst förgrymmade: »Här blir man föst såsom boskap». De kunde icke sätta sig in uti situationen. Besättningen lämnade all den hjälp, som kunde begäras, med att lyfta saker och barn uppför trappan o. s. v. Men om någon stannade för att prata eller titta, så fattade en sjömansnäfve honom i armen eller lade sig

en sjömanshand på hans rygg och hjälpte honom vidare, och det kallades af somliga för »fösning». Jag blef riktigt ledsen på de två svenska kvinnorna. En sådan där händelse är ju alltid obehaglig, och enda sättet att göra obehaget så drägligt som möjligt är att tåligt finna sig i det oundvikliga och lyda kommando.

Många berättelser med klagomål äfven i andra afseenden, det är min öfvertygelse, bero säkerligen på passagerarnes oförstånd eller på deras eget förvållande.



Marmorgrufvan i Proctor. Se sid. [24](#).

Vid ankomsten till New York möttes vi af åtskilliga vänner, och det kändes underligt att nu igen för tredje gången vara i Amerika. Vi fördes direkt till pastor Ellströms hem i Brooklyn. Hvilken rusning och hvilket buller! Stora, väldiga arbetsåkdon skramla på de ytterst illa stenlagda gatorna, så att man kan bli bedöfvad. Elektriska spårvagnar löpa i alla riktningar, så att man är i fara att bli öfverkörd af en, medan man försöker att vakta sig för en annan. Och så uppe i luften de upphöjda järnvägarna med deras bullrande, långa tåg, som draga mer än en million passagerare hvarje dag. Det är icke möjligt annat, än att allt detta skrammel och väsen, all denna rusning och brådska måste göra människorna nervösa. Nu har man ock byggt en underjordisk, dubbelspårig järnväg, som går under New York. Den skall gå vidare under floden East River och dyka upp i Brooklyn. Jag har talat om den i mina reseskildringar från 1901. Vidare håller man på att grundlägga en ny, väldig bro mellan New York och Brooklyn. Det är, som om inga kommunikationsmedel räckte till för denna oändliga, forsende ström af människor.

I Brooklyn voro vi på tisdagen (den 26 juli) ute och åkte och besågo bland annat Greenwoods kyrkogård, den finaste kyrkogård, som finnes i världen. Den är något rent underbart. Ej långt därifrån åkte vi genom en härlig park, som jag icke förr sett. Öfverallt i Amerikas stora städer lägger man stor vikt på att äga vidsträckta och vackra parker. Och det bästa af allt: i dem få inga rusdrycker förekomma. När skola vi i Sverige en gång komma så

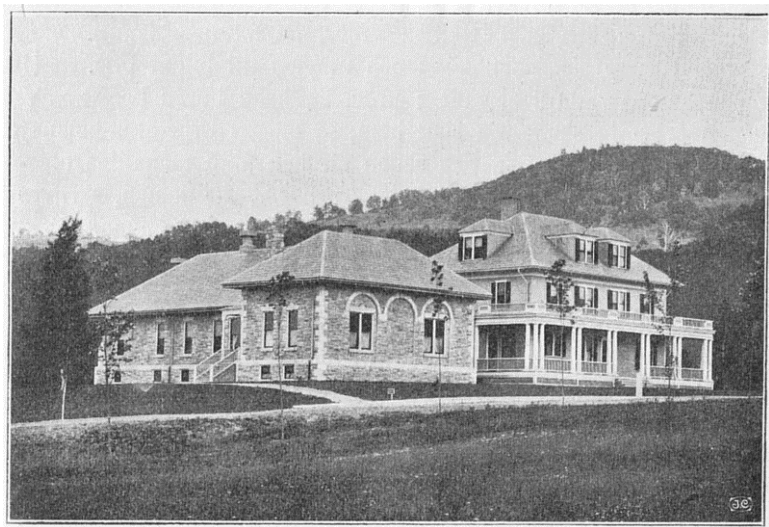
långt? Hos oss är det snarare så: vill man ha en krog, så anlägger man en park, ty en park utan krog är nästan ett nonsens. Dock förekommer sådant, ehuru sällsynt. I Gäfle t. ex. ha vi allt hittills lyckats bevara vår härliga stadsträdgård från någon krog. Men sedan omkring 30 år tillbaka finnes ett stadsfullmäktigebeslut, att staden skall bygga ett värdshus där. Ännu har dock detta beslut ej blifvit verkställt.

En annan härlig sak i de amerikanska parkerna är, att folket får slå sig ned i gröngräset utom på de nysådda tegarna. Det är klart, att man därigenom blir tvungen att oftare så om tegarna. Men det är ringa besvär och kostnad i jämförelse med den glädje och nytta, som folket, och i synnerhet barnen, ha af att få tumla om på gräsmattorna. När skall det hos oss komma därtill? Nu äro alla besökande inskränkta till de sandiga gångarna.

På tisdagen voro vi inbjudna till middag på Fridhem, ett utmärkt trefligt hem för tjänarinnor, som missionsförsamlingen i Brooklyn äger. Där mottagas på det vänligaste tjänsteflickor, som komma från Sverige för att söka plats, likaså svenska tjänarinnor, som för tillfället äro utan plats, eller som vilja taga sig någon hvilotid. Där få de alla goda råd, där äro de ock eftersökta af amerikanska fruar o. s. v. I ett för allt betala de 3½ dollars i veckan, ett ofantligt billigt pris, som dock är tillräckligt, för att anstalten skall bära sig. Huset, som har 16 rum jämte 2 badrum o. s. v., är en heder för församlingen. När jag 1901 var i Amerika, så bodde Fridhem i hyrd lokal. Sedan dess har församlingen köpt detta nya hus jämte ett därintill beläget, som användes till

pastorsboställe och innehåller 17 trefliga rum.

Redan på onsdagen måste jag fara vidare till Bridgeport, en stad som jag ej förr sett. Därifrån nästa dag till Providence R. I. I bägge dessa städer predikade jag i stora amerikanska kyrkor, som välvilligt upplåtits, och som voro fullsatta af svenskar.



Sjukhuset i Proctor. Se sid. [24](#).

Dagen därefter var jag i Boston. Där fick jag icke heller stanna längre än till nästa dag, då jag reste till Proctor i Vermont. Det är en ny stad, landtlig, treflig, utmärkt vackert belägen i en natur sådan, att man nästan måste tro sig vara i Ångermanland. Staden är anlagd af en man vid namn Proctor, en från början

fattig pojke, som här fann oerhörda marmorberg och genom dem blifvit mångmillionär. Härifrån skeppas marmor ut till nästan alla världsdelar. Arbetarnes villkor äro synnerligen goda. Den kontanta betalningen är visserligen icke så stor, att den icke på många andra ställen är större. Men därtill komma andra synnerligen betydande ekonomiska förmåner, hvilka göra, att arbetarne trifvas godt. Sålunda äro genom bolaget alla arbetare olycksfallförsäkrade utan något bidrag från deras egen sida. I händelse af olycksfall erhåller arbetaren half aflöning, så länge han ligger sjuk. Dör han, så får familjen 500 dollars (= 1,875 kr.). Bolaget har anlagt nödiga butiker för stadens behof, men har däraf ingen annan inkomst än 4 proc. af byggnadskapitalet samt en mycket måttlig hyra för lokalen. All vinst af affärsrörelsen delas mellan arbetarne i mån af deras inköp. Sålunda återfingo dessa för år 1903 ej mindre än 10 proc. af, hvad de vid sina köp hade utlagt. I staden fanns ett fattighus med två gubbar och tre af sin förrymda moder öfvergifna barn. För öfrigt funnos där inga fattiga, som behöfde hjälp af andra. På alla sätt är där sörjdt för arbetarnes bästa. I staden finnes ingen försäljning af rusdrycker, och det är icke den minsta förmånen. Bostadshusen äro små trefliga villor, en för hvar familj. Till stor del ägas de af bolaget och uthyras till billigt pris. Hyrorna belöpa sig till ej fullt 3 proc. af, hvad husen kostat. Vill någon arbetare skaffa sig eget hem, så bygger Proctor åt honom, såsom han vill ha det, och sedan får han göra månatliga afbetalningar därå. När han betalt 40 proc. af summan, skrifves huset på honom såsom ägare, och

han får för resten lämna inteckning, som belånas af sparbanken. Alla pastorer bo hyresfritt. Sjukvården är på ett utomordentligt sätt ordnad, dels genom ett utmärkt sjukhus, dels genom en här af sjuksköterskor, som vårda de sjuka i deras hem. All sjukvård är kostnadsfri för arbetarne och deras familjer. Bolaget har också byggt ett utmärkt hus för Kristliga föreningen af unga män och bidrager årligen till verksamheten där med 2,000 dollars. Äfven på flera andra sätt visar Proctor välvilja mot sina arbetare. Så t. ex. skänkes på den årligen återkommande tacksägelsedagen en kalkon m. m. till hvarje gift arbetare. Mig syntes Proctor vara ett paradys i smått.

Detta oakadt hade just nu befallning ankommit från grufarbetarnes fackförbunds chef, att alla arbetare, som tillhörde förbundet, skulle strejka för att visa sig solidariska med strejkande kamrater på andra håll. Befallningen träffade endast några italienare, men åtlyddes af dessa. Man säger, att fåren äro dumma. Men så dumma äro de aldrig, att de betrakta räfven såsom sin vän och hjälpare, medan han står och gnager köttet af deras ben. Det är bara arbetarne, som göra det. Men det kommer väl en tid, då de vakna. Och då kan det väl hända, att de upptäcka, att de kunna göra sig nytta af huden på sina räfvar. På sid. [19](#), [21](#) och [23](#) kan läsaren se några bilder från Proctor.

I Proctor mötte oss en svensk från Winnipeg i Canada. Hans namn var Andrew Hallonqvist. Det var genom honom hela denna resa var planerad, och han var vår outtröttlige och oegennyttige ledsagare eller förare genom nästan hela Canada. Både jag och de

mina stå i mycket stor tacksamhetsskuld till honom. Men därtill återkommer jag längre fram.

Det vore ofantligt mycket mer att säga om de nu nämnda städerna, både hvad angår deras borgerliga och kyrkliga förhållanden. Men jag måste skynda till Canada. För resten har jag om New York, Boston och Providence skrivit vidlyftigt i mina förra skildringar, till hvilka jag hänvisar.

FJÄRDE KAPITLET

Om emigrationen

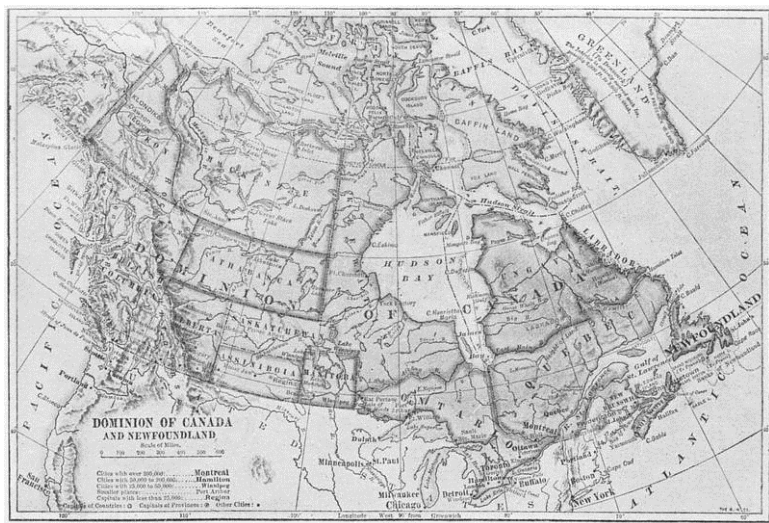
Innan jag går vidare, torde det vara skäl att göra några reflexioner öfver utvandringen från Sverige till Amerika.

Denna emigration är en företeelse, som med rätta har väckt mycken oro i vårt land. Den spelar också en högst betydande roll i Sveriges utvecklingshistoria. Antalet emigranter är olika år mycket olika. Det har funnits år, då det, efter afdrag af antalet invandrare, gått upp till framemot 40 tusen, men också år, då det varit mycket lågt. År 1902 utvandrade 45,504 och invandrade 6,511. Af utvandrarne gingo mer än 41 tusen till Norra Amerika. Det var den högsta emigration, som någonsin förekommit. Däremot utvandrade år 1894 endast 13,358, däraf 9,550 till Norra Amerika, medan invandrarnes antal samma år var 10,425. Året 1903, som var ett starkt utvandringsår, hade ett utvandrareöfverskott af i rundt tal 32 tusen.¹

I medeltal torde man kunna antaga, att 25,000 människor utvandra från Sverige hvarje år. Om jag beräknar, att hvars och

¹ Sedan emigrationens början på 1820-talet ha från Sverige till Amerika utvandrat något mer än 900 tusen. Läggas därtill alla, som äro födda af svenskar i Amerika, och dragas därifrån alla, som dött, så torde kunna antagas, att för närvarande 1½ million svenskar bo i Amerika.

ens uppfostran och utbildning har kostat Sverige 2,000 kr., så räknar jag ganska lågt. Men det gör i alla fall 50 millioner kr. Antar jag vidare, att hvarje emigrant i medeltal i pengar, kläder och andra saker, inberäknadt kostnaden för biljetten, har med sig 200 kr., så gör det ytterligare 5 millioner, alltså en summa af 55 millioner kr.



Karta öfver Canada.

Man talar om, att svensk-amerikanarne årligen till Sverige skicka hem rätt betydande belopp. Så vidt man kan beräkna deras summa, utgör den omkring 6 à 7 millioner pr år. Detta dock endast under de senare åren. Visserligen må Sverige vara

tacksamt för denna gåfva från anförvanter till anförvanter. Men jämför man densamma med den summa, som rullar ut åt motsatt håll, så blifva dessa millioner icke mycket att tala om.

I Canada beräknar man det ekonomiska värdet af hvarje invandrare till 1,000 dollars. För 25,000 gör det mellan 90—100 millioner kr. *om året*, i sanning en vacker summa från Sverige till Amerika.

Detta är dock icke det värsta. De personer, som utvandra, utgöra i regeln den kraftigaste och bästa delen af svenska nationen. Det svider i ens svenska hjärta, när man på en emigrantångare närmare betraktar de 5—600 svenskar, som äro på färd till det stora landet i väster. Man märker bland dem visserligen en eller annan gammal gubbe eller gumma, som af försigkomna anförvanter hämtas öfver till Amerika; men i det stora hela äro de ungt, kraftigt folk, 20—30-åringar af båda könen, glada, hurtiga arbetare, fulla af förhoppningar att kunna i det främmande landet bereda sig en bättre ekonomisk framtid än i sitt gamla fädernesland.

Samma känsla erfar man, när man, såsom jag ofta gjort, i Amerika står och talar till stora skaror af landsmän. Vid ett sådant tillfälle brast min hustru ut i häftig gråt, när hon såg den stora församling, som kommit för att höra Guds ord – allesammans svenskar i sin bästa ålder, trefligt och väl klädda, stilla och uppmärksamma.

Anledningen till den stora utvandringen är nästan uteslutande af ekonomisk art. Visserligen hör man talas om ynglingar –

eller ynklingar – som utvandra för att undkomma värneplikten. Understundom anföres också såsom skäl, att vi i Sverige icke hafva så stor frihet som i Amerika, icke så utsträckt rösträtt o. s. v. Men om än sådant i vissa fall *kan* vara orsaken till, att en person utvandrar, så är dock den ekonomiska sidan i 99 fall af 100 den bestämmande.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.