

Utomeuropeisk utvandring från de skånska landsdelarna via Köpenhamn åren 1874-1910

av Henning Bender

Den första delen av ”Utomeuropeisk utvandring...” publicerades i Ale 2015:4, s. 1-20 och beskrev hur den transoceanska grupputvandringen från Sydsverige via Köpenhamn började åren 1852-1873. Den påvisade bland annat, vilket var nytt för många läsare, att det var mormonerna som satte igång massutvandringen från södra Skandinavien till USA.

Utvandringen av religiösa skäl fortsatte, men kom från slutet av 1860-talet att överträffas av ”vanliga” utvandrare. Ökningen berodde inte minst på goda konjunktioner i Amerika och nya transportmedel som ångfartyg och ångtåg. Det i sin tur skapade en stor internationell marknad för resor, som kom att präglas av en kamp mellan de stora nya transportföretagen, var och en med sitt nät av huvud- respektive underagenter. Eftersom Skandinavien från omkring 1870 var det område i Europa, som i förhållande till sin befolkning genererade flest utvandrare, blev denna marknad lukrativ och konkurrensen hård med aggressiva försäljningsmetoder, där agenterna inte skämdes för att erbjuda ”sockrade” resor och därmed sälja fler biljetter. I de nordiska länderna fick myndigheterna motta ett stort antal klagomål om svindel och lurendrejeri och kände sig därför nödsakade att införa en mer officiell kontroll av agenter och biljetter. En kontroll, som innebar en registrering av varje utvandrare, hans persondata, platsen, där biljetten utfärdades, datum, och vart resan skulle gå, uppgifter (här benämnda Passagerarlistor), som skulle insändas till Poliskammaren eller motsvarande myndighet i avresehamnen. Turligt nog för släkt- och migrationsforskningen har detta material bevarats nästan helt och hållet från starten och nästan hundra år framåt. En hel del finns idag i digitaliserad form på internet, där uppgifterna kan sökas med hjälp av mer eller mindre användbara sökdatabaser.

Denna andra del om utvandringen, som omfattar åren 1874-1910, handlar om var och hur man hittar källmaterialet och hur passagerarlistorna kan användas i forskningen. I artikeln väljer jag Polismyndighetens passagerarlistor som huvudkälla och de av församlingarna till Statistiska Centralbyrån insända utflyttningslistorna som supplement. Det är knappast troligt, att det fanns någon utvandrare (utöver sjömän), som kunde resa utan biljett, men säkert ”glömde” en och annan att berätta för prästen att de ämnade utvandra, även om det var ett lagkrav. Tyngdpunkten har dessutom lagts på utvandring från de skånska landsdelarna, därför att detta område bäst visar värdet av att använda passagerarlistor från båda sidor av Öresund. Tidsramen 1874-1910 beror på att Malmölistorna först börjar 1874 och att det ännu inte är möjligt att söka i Köpenhamnlistorna efter 1910. Viktigast i artikeln är den stora svenska utomeuropeiska utvandringen via Köpenhamn, särskilt de nästan hundratusen, som inte registrerats i det svenska materialet. Begränsat sidantal omöjliggör en fördjupning av Skånelands och Smålands utvandringshistoria, även om den väsentligt skiljer sig från resten av Sverige.

Nedanstående lilla historia om en stor skeppskatastrof synliggör den avgörande roll passagerarlistorna utgör i arbetet med att identifiera svenska utvandrare:

Kollisionen!

Ganska få var vakna ombord på de två passagerarskepp ute på Atlanten, som tre timmar efter midnatt den 14 augusti 1888 seglade in i varandra med full fart. Vågorna var få och små, men ett kraftigt regnväder medförde att sikten blev dålig och att roregångarna alltför sent såg det andra skeppet. Bägge fartygen manövrerade undan mot söder och det skepp som seglade mot väster rammade därför det östgående i sidan med en sådan kraft, att skeppet knäcktes i två delar och sjönk. Det västgående fartyget höll sig flytande tack vare det stilla vädret med få vågor som kunde komma in genom det stora hålet i fören. Vilket skepp man hade stött ihop med blev först uppkärvat, när en skeppsofficer från det rammade skeppet via sin hytt kunde klättra upp längs ankarkedjan på det andra skeppet, medan hans eget sjönk. Här på det främmande skeppet hörde han till sin förvåning att man också talade danska. Det visade sig att det var *den danska Amerikalinjens* flaggskepp ”*Thingvalla*”, som avgått från Köpenhamn den 1 augusti 1888 mot New York och som hade stött in i sitt systerskepp ”*Geiser*”, med avgång från New York den 11 augusti mot Köpenhamn!¹ En olycka så omöjlig som att två gevärskulor, avfyra på en mils avstånd, skulle träffa varandra.² Av de 453 ångfartyg som 1888 trafikerade Atlanten med passagerare mellan Nordeuropa och USA, nämligen 222 brittiska och 227 huvudsakligen tyska,³ hade två av sammanlagt fyra danska Amerikabåtar lyckats kollidera mitt ute på Atlanten!

Att någon överhuvudtaget kunde berätta om olyckan i en tid innan radiotelegrafin fanns, berodde på det stilla vädret och att farvattnet var starkt trafikerat. Sex timmar senare passerade en av *Hamburg-Amerika linjens* fartyg ”*Wieland*”, olycksplatsen på väg mot New York och de nödställda passagerarna, 14 överlevande från ”*Geiser*” och samtliga från ”*Thingvalla*”, fördes över till det tyska skeppet, medan överlevande besättningsmän från ”*Geiser*” och de 60 på ”*Thingvalla*” hjälptes åt att föra skeppet till en hamn. Det var svårt, eftersom man med ett stort hål i fören inte kunde styra framåt. Istället prejade man en fransk skonare, som surrades fast vid fören och användes som roder. Detta sällsamma fartyg backade därefter 270 km till närmaste hamn, nämligen Halifax, som man nådde den 18 augusti.⁴ ”*Wieland*” i sin tur hade ankommit till New York den 17 augusti, där både det tyska skeppets egna passagerare och de överlevande från de två danska skeppen registrerats. Både kollisionen, räddningen och ”*Thingvallas*” seglats baklänges till Halifax var gott nyhetsstoff och skapade rubriker i tidningarna. Reportern på New York Times vinklade helt modernt ”historien” på det ”mänskliga” planet. Bland överlevande passagerare från ”*Geiser*” (6 svenska, 6 norska och 2 danska) fanns inga barn och bara en kvinna, Hilda Lind 28 år gammal, som dock hade förlorat sina två barn, Ida 3 år och Karl 3 månader gamla. Henne fick reportern tag i, intervjuade och följde med henne hem till hennes bostad i New York, där hon ropade till sin man: ”*Oscar - du har inte längre några barn! De har drunknat!*”⁵

Hilda Lind från Karlshamn

Hilda var född Nordström 1860 i Östra Herrestads församling på Österlen, där hennes far var trädgårdsmästare på Gärsnäs gods. Föräldrarna bodde dock i Karlshamn 1888, då Hilda beslutade sig för att resa hem med sina två barn. Hon hade flyttat från Asarum till New York i juni 1883 och i november 1884 gift sig på Manhattan med snickaren John Oscar Lind. Familjen fick 1888

amerikanskt medborgarskap men äktenskapet knakade. John Oscar kunde inte hitta fast arbete och Hilda kände sig för svag efter födseln för att arbeta. Hon *ville* hem med barnen och för att få råd till en hytt, sålde paret alla möbler och annat i lägenheten. Hilda berättade själv om olyckan för reportern:

Vi sov alla i vår hytt, Ida i översta kojén, jag och lille Karl i den nedersta, då kollisionen ägde rum. Den hörde vi inte, men vaknade av skrikande människor, som trängdes i gången utanför hytterna för att komma först upp. Själv stack jag ut huvudet och frågade en steward vad som hänt. ”*Skeppet håller på att sjunka, lilla frun*” skrek han och försvann. ”*Jamen, jag har två barn, kan ingen hjälpa mig?*” Därefter tog jag Ida vid handen och Karl på armen, men på vägen uppför trappan till däck blev vi alla nerknuffade av en skräckslagen man, som ville förbi. Ida ramlade, slog sig i huvudet och blev medvetslös. En äldre dam tog hand om Karl, medan jag bar Ida upp för trappan och nådde däck, där allt var kaos. Havet sköljde in över relingen och människor hoppade från skeppet utan räddningsvästar. Själv träffades jag av något tungt, tappade Ida och sögs ner av det sjunkande skeppet. Men jag måste ha fått fatt i något som flöt. Mer kan jag inte minnas, förrän jag halades ombord på en räddningsbåt från ”*Thingvalla*” och fick höra att det gått mer än en halv timme, att ingen av barnen från *Geiser*” räddats och att jag själv var den enda överlevande kvinnan.

Trots denna traumatiska händelse måste livet i New York nu fortsätta. Paret flyttade runt i staten New York, där det fanns arbete att få, fick fyra barn 1894-1905 och dog bägge 80 år gamla i Albany, NY. Olyckan och de ännu värre olyckor som drabbade *den danska Amerikalinjen* de följande åren,⁶ hindrade inte paret från att använda routen. Redan sommaren 1891 hälsade de på hennes föräldrar i Karlshamn och Hilda besökte dem också 1899 och 1910. Alla tre tur- och returresorna gick via Köpenhamn.

Just åren 1880-1917, när utvandringen var som störst, var *den danska Amerikalinjen* med ett par undantag den enda direkta linjen mellan USA och Skandinavien. Namnet skiftade, men i verkligheten var det DFDS och C.F. Tietgen som stod bakom både *Thingvallalinjen* 1880-1898 och den direkta fortsättningen med samma fartyg *Skandinavien-Amerika Linjen* 1898-1935 (i det följande kallad *den danska Amerikalinjen*).

Trafiken med *den danska Amerikalinjen* (1880-1910)

Att Hilda Lind besökte hemlandet minst tre gånger tyder på att den östgående trafiken inte var obetydlig. Det bekräftas av *den danska Amerikalinjens* årsräkenskaper. 1880-1914 såldes 222 934 östgående biljetter eller 40 % av den samlade försäljningen av 553 100 biljetter.⁷ Hur många som reste österut för besök eller för att stanna i det gamla hemlandet är svårt att avgöra, då uppgifter om nationalitet saknas. Man kan anta att det var en del dansk- och svenskamerikaner. Vi saknar källmaterial till den östgående seglatsen, bortsett från, när det inträffade olyckor och ersättningsmål. Vid olyckan med ”*Geiser*” fanns 83 passagerare ombord, varav 29 var födda i Sverige, 31 i Norge och 23 i Danmark.⁸

Det finns mer bevarad information om den västgående trafiken. Av *Amerikalinjens* årsräkenskaper framgår att 1880-1910 såldes 330 176 biljetter till New York, nämligen 139 182 till norrmän, som

nästan alla gick ombord i Kristiania och Kristiansand, medan 115. 329 danskar, 64.281 svenskar, 6.444 finnar och 4.940 ryssar steg på i Köpenhamn.

På till exempel den fatala resan med ”*Thingvalla*”, som började i Köpenhamn den 1 augusti 1888, fanns utöver en besättning på 60 man (53 danskar, 6 svenskar och 1 norrman) 242 norrmän, som kommit ombord i Kristiania och Kristiansand och 257 passagerare i Köpenhamn, av dessa 107 med Sverige som hemort.¹¹ Samtliga passagerare går att finna både i ”*Thingvallas*” skeppshandlingar och i ankomstlistorna i New York med namn, persondata och bestämmelseort, ordnat efter den Polismyndighet i Danmark, Norge och Sverige som hade registrerat deras biljetter. När det gäller svenskarna, Polismyndigheterna i Malmö, Göteborg, Köpenhamn och Stockholm och upplysningarna återfinns för:

*38 svenskar⁹ har registrerats i Malmö Poliskammare mellan 31 juli och 1 augusti 1888 och därefter seglat till Köpenhamn med DFDS-ångarna ”*Gefion*” eller ”*Gylfe*”. Agent var Oluf Cederholm.¹⁰

* 31 svenskar i Göteborgs Poliskammare den 30 juli och sedan avseglade med DFDS-ångfartyget ”*Dronning Louise*” till Köpenhamn. Underagent K. U. Johanson för huvudagent Oluf Cederholm.¹¹

* 15 svenskar i Stockholms äldre Poliskammare mellan 25 och 26 juli under agentnamnet Cederholm.¹²

* 23 svenskar i Københavns Politidirektorat den 1 augusti 1888 med biljett till ”*Thingvallas*” avgång från Köpenhamn. Agent var J. M. A. Frederiksen, Sankt Annæ plats 24, samma dag.¹³

Används de svenska och danska passagerarlistorna tillsammans, får man det samlade antalet utvandrare. De olika registreringarna sammanfaller **inte**. Har en biljett godkänts av en Polismyndighet och noterats där, kommer den inte att godkännas av en annan myndighet. Det skulle vara som om man köpte biljett två gånger.

Kontrollmöjligheterna är goda. Vid **direkt** seglats från Danmark till USA kan de olika passagerarlistorna kontrolleras för varje avgång i de bevarade ”skeppspappren”, som finns i Politimyndighetens arkiv i Köpenhamn, samt åter via ankomstlistorna i New York. Vid **indirekt** resa – via Storbritannien eller Tyskland – berättar agentnamnet, vilken linje en biljett är sålt till och därmed vilken väg utvandrar har rest. Det är till ovärderlig hjälp om man skall finna en person i transitlistorna för Tyskland och Storbritannien och i ankomstlistorna i den sluthamn som vederbörande kom till. Också bättre än om utgångspunkten är oprecisa eller bristfälliga avreseupplysningar i kyrkböckerna. Detta kan familjen Volansers resa till Amerika belysa.

Fel i källmaterialet

Bagaren Johan Peter Volanser (1858-1924), som bodde i Borstahuset utanför Landskrona, fick enligt husförhørs- och utflyttningslängder utfärdad flyttningsbetyg till ”N. Amerika” den 12 november **1889** tillsammans med hustrun Anna Gunilla Nyman (1857-1930), dottern Anna Sofie (f. 1888) och brodern Carl Olof Volanser (f. 1870), alla födda i Landskrona.¹⁴ Dock, redan ett år

tidigare hade samma människor från Landskrona med samma karaktäristiska efternamn gått ombord på "*Thingvalla*", nämligen den 1 augusti 1888, efter att ha köpt biljetter från Köpenhamn via New York till staden Worcester i Massachusetts.¹⁵ Både namnen och bestämmelseorten noterades naturligtvis i ankomstlistorna i New York den 17 augusti 1888.¹⁶ På samma sätt angav födelseregistreringen i Worcester, Massachusetts, att Johan Peter och Anna Gunilla fick dottern Svea Volanser den 22 oktober 1889 (1889-1940).¹⁷ Alltså tre veckor *innan* de skulle ha rest från Landskrona! För övrigt flyttade familjen senare norr om Chicago till Waukegan, Lake County i Illinois, där Johan Peter avled och begravdes 1924 och hustrun 1930.¹⁸ Eller med andra ord, kyrkoarkivmaterialet angav fel datum, utflyttningsår och en oklar bestämmelseort. Det är kanske inte så märkligt att prästen, först efter ett år och då troligen i samband med mantalsskrivningen, upptäckt att familjen var flyttad. Säkrare är det att rätta sig efter biljetten, som nästan alltid registrerades på dagen eller dagen innan, medan man i "skeppspappren" kontrollerade om vederbörande verkligen var ombord vid avfärden. Däremot kan det mycket väl vara problem med data i de främmande hamnarna, särskilt vid indirekta resor och listorna skall användas med försiktighet. Exempelvis kan nämnas tusentals skandinaver, som på 1870-talet registrerades i de amerikanska ankomstlistorna som tyskar – och dessutom fick fel namn, kön och ålder – bara för att de hade passerat Hamburg, innan de reste via Hull/Liverpool.¹⁹ Motsvarande problem finns i stor utsträckning i ankomstlistorna för Australien och Nya Zeeland för att inte tala om Brasilien, där danskar av vad som verkar som en slump antecknats som svenskar och tvärtom.²⁰

Att fastslå vem som egentligen gick ombord på "*Titanic*" och vilka som överlevde förlisningen natten mellan den 14 och 15 april 1912 underlättas heller inte av att de 23 svenskfödda, som köpte biljett i Köpenhamn den 2 april 1912 hos *White-Star-linjens* agent i Nyhamn,²¹ alla registrerades som danskar, när de gick ombord på "*Titanic*" den 10 april.²² Sannolikt berodde det på att den brittiska transitregistreringen uppenbart per automatik räknade med att resande via Esbjerg-Harwich var danska, medan resande via Göteborg-Hull var svenska. De få svenskar som blev räddade ombord på "*Carpathia*" blev däremot antecknade som svenskar vid ankomsten till New York den 18 april. En av de räddade från "*Titanic*" var journalisten August Edvard Andersson, född i Ystad den 24 april 1884 och död i Fort Wayne, Indiana, den 21 november 1950, men nu under namnet August Edvard Wennerström. Det är också med detta efternamn man hittar honom som författare till en rad dramatiska ögonvittnesberättelser om förlisningen i ett flertal skandinaviska tidningar på våren 1912.²³ Andersson var ända från lärotiden som typograf på Ystads Allehanda aktiv socialist och arbetade därefter både i Blekinge, Värmland och Malmö som journalist, redaktör och tryckeriägare.²⁴ De flesta berättelserna påpekar att han i december 1905 anklagats för majestätsbrott genom att kalla Oscar II för "Tjuvarnas kung", men att det i tryckfrihetsmålet fastslagits, att han inte hade ansvaret för texten och därför blivit skild från ärendet. Händelsen var därför knappast orsak till att han sju år senare reste till Amerika. Snarare berodde avresan på dålig ekonomi, bland annat för att han den 10 oktober 1904 fick en son i Dalby, inte gifte sig med modern, men däremot skulle betala underhåll. Han bytte namn till Wennerström omedelbart efter ankomsten till Danmark omkring 1 april 1912, vilket ansetts vara det enda kända exemplet på en person som skaffat sig falska papper, en "Amerikaväst" i Köpenhamn. Det är dock knappast troligt, dels för att det inte alls var nödvändigt att uppvisa något för att få köpa biljett i Köpenhamn, dels för att han utan att

tveka identifierade sig själv vid ankomsten till USA som son till Mr. and Mrs. Knut Andersson, nr 378 Lilla Norrgatan i Ystad. I USA gifte han sig för övrigt 1915, blev trädgårdsmästare och fick sju barn.²⁵

Fel i sökdataserna

De inbyggda och förväntade felen i primärmaterialen förvärras dessvärre då och då i de digitala sökmaskinerna. Familjen Volansers avgång från Köpenhamn den 1 augusti 1888 med biljett till Worcester, Massachusetts, är väl dokumenterat i en rad källor, bland annat sökdatasen till Köpenhamns Politis udvandererlister, som utarbetats av Det Danske Udvandererarkiv. Därför är det mycket märkligt, att en icke auktoriserad svensk kopia av samma sökdatas, där de svenska utvandrare, som registrerades i Köpenhamn 1868-1898 har skiljts ut, nu kallad Emigranten Populär, Emihamn, Köpenhamn, anger att alla fyra från familjen Volanser i stället ankom till Worcester i Minnesota den 1 augusti 1888!²⁶ En redan inmatad och för övrigt riktig uppgift, som stammar från en originalkälla, har således på senare tid ändrats till en felaktig upplysning. Sådana exempel finner man tyvärr ofta och det visar med all önskvärd tydlighet att sökdataser måste användas med stor försiktighet. Speciellt om de under tiden kan ändras så att nya och felaktiga upplysningar förtränger de riktiga. Felaktigheter medför att det kan bli svårare, ja till och med omöjligt att identifiera personer vid såväl avresa som ankomst och den därmed helt nödvändiga dubbelkontrollen av data. Det blir inte heller lättare, när man via sökdatasen skall finna t.ex. familjen Volanser i ankomstlistorna i New York. De finns inte samlade där utan måste sökas på varje familjemedlem för sig, under respektive "Wolander", "Volander", "Volanen" och "Volanser", allt efter vad den maskinella skriftläsaren har tytt texten till. Förvirringen blir inte mindre av att Anna Volanser nu inte längre är sju månader utan 5 år, Johan Peter 20 och inte 30 år.

Relationen mellan utflyttnings- och passagerarlistor

Det är svårt att återfinna svenska utvandrare, som registrerats i Köpenhamn i de svenska utvandrarlistorna, det gäller också för den lilla del (1 %), där vi faktiskt har uppgifter om deras hemort. Det är lättare, om än med svårighet, att påträffa 28 av de 38 svenskfödda som antecknats i Malmö innan avresan med "*Thingvalla*" den 1 augusti 1888. Riktigt besvärligt blir det att i de svenska utflyttningslistorna hitta de 21 som köpte biljett i Köpenhamn. Alltså bortsett från familjen Volanser, som faktiskt finns i Landskrona utflyttningslistor men med felaktigt angivet datum och årtal. Utgår man däremot från de 5 868 utvandrare som i utflyttningslistorna anges med senaste bostadsort i Malmö åren 1865-1914, tycks stickprov visa att de flesta kan återfinnas i passagerarlistorna från Malmö.²⁷ Däremot kan bara en tredjedel av de 133 svenskfödda som köpte biljett i Köpenhamn med notering om Malmö som senaste hemort påträffas i kyrkböckernas utflyttningslistor.²⁸ Det är just denna fråga som spelat en viktig roll i svensk forskningsdebatt omkring emigrationen, både när den startade med Emigrationsutredningen 1913 och när den återupptogs i början av 1970-talet efter att "Emigrationen fra Norden indtil 1. Verdenskrig" ha varit huvudtema på Nordiska Historikerkonferensen i Köpenhamn 9-12 Augusti 1971.²⁹

Svensk transoceansk utvandring. Litteratur och problemställning

Den stora ”**Emigrationsutredningen**”, som utgavs av den svenska regeringen 1907-1913, hade som syfte att beskriva och finna verktyg till att begränsa den utvandringsvåg från Sverige som under femtio år hade tömt landet på mer än en miljon människor. På 1880-talet med tal som närmade sig 50 000 om året. Därefter hade man till sin lättnad sett antalet sjunka till omkring 10 000 om året, men efter århundradeskiftet började det åter öka. Det kändes hotande i ljuset av den alltmer spänningsfyllda tid som föregick första världskriget och ett kommande behov av unga män, som kunde avtjäna sin värnplikt. Utredningen, som omfattar 21 band, var till största delen författad av statistikern vid Statistiska Centralbyrån i Stockholm, **Gustav Sundbärg** (1857-1914)³⁰ och hans avslutande konklusion var, att det inte gick att få utvandringen till att minska! I alla fall inte förrän Sverige nådde upp på nivå med andra länder, när det gällde levnadsstandard, ekonomisk utveckling och politiska frihetsrättigheter.³¹ I detta monumentala bokverk beskrev Sundbärg alla sidor av utvandringens problem, både text och i hundratals tabeller. Särskilt utvandringstalen har använts av senare tiders svenska statistiker och emigrationsforskare, men inte alltid med de många förbehåll han själv anförde i förbindelse med dessa tal. Hans betänkligheter gällde inte minst antalet utvandrare från Sverige, som han utgick från, var omkring 115 000 personer fler än vad som kunde dokumenteras i tillgängligt källmaterial.³² Tydligt irriterade det den samvetsgranne statistikern att problemet inte kunde lösas i Sverige utan att det berodde på danskarnas ointresse för att införa en lika omfattande person- och utvandrareregistrering som den svenska.

Denna synpunkt har sedan upprepats i stort sett alla svenska skildringar av utvandringen, antingen det rörde sig om lokala, regionala eller nationella beskrivningar utan att det fallit någon in att kontrollera det danska materialet. Man har ansett att när utflyttningstalen ifrån de svenska kyrkoböckerna var lägre än verkligheten, berodde det dels på de enskilda prästerna, men framför allt på att svenska utvandrare mot betalning fick deras ID-papper (flyttnings- och frejdebetyg) förfalskade, inte bara i Köpenhamn utan av danska reseagenter ”*som i årtal på det mest hänsynslösa sätt trotsat svensk lag och rätt inom Sveriges egna gränser*”!³³ Detta enligt Sundbärg som väl egentligen ansåg, att man skulle undgå dessa mörkertal med ett obekant antal olovliga utvandrare om man som i andra länder (härunder Danmark) inte använde prästernas utflyttningslistor som grundlag för utflyttningsstatistiken utan istället de centrala Polismyndigheternas passagerarlistor. ”*Vår utvandringsstatistik skulle, om förslaget förverkligas, endast komma i ungefär samma ställning som andra länders*”.³⁴

En nyvärdering av det basala källmaterialet från flyttnings- till passagerarlistor blev först till verklighet 58 år senare med **Kristian Hvidt**'s doktorsavhandling 1971 ”*Flugten til Amerika. Drivkræfter i masseudvandringen fra Danmark 1868-1914*”. Att denna förändring just skedde i Danmark, berodde nog dels på att Dansk statistik har baserat sina tal på passagerarlistorna, dels att utflyttningslistorna från de danska kyrkoarkiven 1812-1872 i stort sett är obrukbara. Hvidt ursäktade vänligt de svenska forskarna med att det var mycket svårare att göra en sådan studie i Sverige, som redan hade de enastående flyttningslängderna utformade i lättillgängliga tabeller, eftersom det från Sverige större utvandringsantalet gjorde passagerarlistorna oöverskådliga att bearbeta.³⁵ Dock var det inte större och mera oöverskådligt än att Kristian Hvidts bok, som den

första, anvisade, hur man redan i hålkortsåldern kunde bearbeta demografiskt material maskinellt. I övrigt nämndes inte mycket om de svenska förhållandena. Han angav att Sundbärgs tal är för låga, eftersom de grundade sig på kyrkoarkiven och inte passagerarlistorna i Politiarkiven och att de danska reseagenterna mycket riktigt reklamerade med att ”*prästbetyg erfordras ej*”. Att man inte krävde legitimation av de svenska utvandrarerna och den därmed förbundna flykten från värnplikten, kan möjligtvis bekräftas av en betydlig överrepresentation av unga svenska män i de danska passagerarlistorna.

I Kristian Hvidts ”Nordiske studier over Emigration 1965-1975” kan debatten om den nordiska utvandrarforskningen, när den var som mest intensiv, följas.³⁶ För svensk forskning är det karaktäristiskt att man diskuterar problematiken, men i sista hand fasthåller flyttningslistorna från kyrkoarkiven och nöjer sig med mycket avgränsade undersökningar. **Lars-Göran Tedebrand** fann således 265 utvandrare med västernorrländska hemorter i Göteborgs Poliskammars passagerarlistor, som *inte* förekom i utflyttningslistorna.³⁷ **Björn Rondahl** hittade 75 utvandrare från Söderala i Hälsingland, som fanns som utvandrare från Göteborg men inte i Söderala.³⁸ Dessa iakttagelser återkommer i en rad studerandeuppsatser, lokalundersökningar och seminarierapporter, som egentligen bara visar att prästerna i de omkring 2500 svenska pastorsexpeditionerna hade starkt skiftande praxis och noggrannhet, när det gällde att fylla i utflyttningslistorna. Det borde därför ha gjort större intryck, när **Berit Brattne** vid genomgång av det stora bevarade agentarkivet i Göteborgs landsarkiv (Bröderna Larsson) klart skriver, att passagerarlistorna inte uppvisar några brister i den omfattning de är bevarade!³⁹ **Rolf Johansson**, som företagit en källkritisk undersökning av flyttlistorna i kyrkoboksmaterialet, anger också ”*En ännu större oredovisad utvandring anser sig de forskare kunna påvisa, som ställt emigrationsförteckningarna (anm. de statistiska utflyttningslistorna) mot de s.k. skeppslistorna (anm. passagerarlistorna). När samma forskare ändå använder sig av emigrationsförteckningarna beror detta på att materialet finns samlat på ett ställe, och att det är relativt lättarbetat.*”⁴⁰ Senare avhandlingar har haft en benägenhet att lägga tyngden på sociologiska och ekonometriska forskningsmetoder utifrån lätt tillgängliga statistiska publikationer.⁴¹

Däremot har användningen av såväl husförhörslängder som passagerarlistor vunnit insteg i praktisk forskning, det vill säga släktforskning. **Per Clemensson** och **Kjell Andersson**: ”Emigrantforskning! Steg för steg” (1996) har ett kapitel som rätt och slätt heter ”Svenska passagerarlistor – huvudkälla efter 1869” och **Ted Rosvall** och **Anna-Lena Hultman**: ”Emigrantforskning” (2011), utgiven som Sveriges Släktforskarförbunds Handböcker nr 1, supplerar med den radikala förbättring som skett efter årtusendeskiftet, när det gäller tillgång till källmaterial på nätet. Denna utveckling har fortsatt, så starkt att den inte bara borde användas av släktforskare utan av emigrantforskningen i allmänhet. Det är inte helt lätt, för gör man en enkel sökning på nätet av ordet ”utvandring”, hänvisar Statistiska Centralbyrån bara till husförhörslängderna (broschyr 2013:16).⁴² Riksarkivet nämner både kyrkoarkivens flyttningslängder och Polismyndigheternas passagerarförteckningar,⁴³ medan Malmö Stadsarkiv koncentrerar sig om de sist nämnda.⁴⁴ Det kan bero på att frågan om Köpenhamnlistornas betydelse för den svenska utvandringen togs upp första gången med ett föredrag ”Svenska utvandrare via Danmark 1868-1904, vid en konferens, arrangerad av Farum och Malmö Stadsarkiv, tryckt den 6 november 1998. I utvidgad form publicerade **Birgit och Henning**

Bender: ”Återfunna svenska utvandrare. Svenska utvandrare via Danmark 1868-1909” i ”Med Malmö i Minnet (Malmö 2003). Slutsatsen är enkel. Man uppnår inte ett totalt sammanhang om svensk utvandring och särskilt inte om den sydsvenska utvandringen, om man inte använder passagerarlistor från båda sidor av Öresund.

Källmaterial till den svenska utvandringen via Köpenhamn 1874-1910

Ett biljettkontrakt (utvandrarkontrakt) mellan utvandrarerna och agenten för det aktuella rederiet utfärdades innan avresa till den främmande världsdelen, i vilket destinationsorten och resans pris angavs. Detta försiggick för Danmarks del enligt Lag av den 1 maj 1868 ”om øget tilsyn med udvandreres befordring” och för Sverige genom Kunglig förordning av den 5:e februari 1869 ”med avseende på utvandreres fortskaffande till främmande världsdelar”. Föreskrifterna var nästan identiska i de båda länderna och tillsyn av agenter och utfärdade kontrakt skulle handhas av Polismyndigheterna.

Uppdraget bestod i att auktorisera agenterna och anteckna samtliga biljetter från den aktuella utresehamnen i särskilda *passagerarlistor* (”*politilister*”). Köpenhamns Polismyndighet täckte hela Danmark, medan Sverige delades upp mellan Polismyndigheterna, framför allt Göteborg, Malmö och Stockholm. Det bör understrykas att denna poliskontroll av ett utfärdat biljettkontrakt bara företogs **en** gång, på **ett** ställe och i **ett** land. Om en svensk utvandrare tecknade ett kontrakt i Danmark, noterades kontraktet bara i Danmark och inte i Sverige.⁴⁵ Det betyder för övrigt att 383 571 har biljettregistrerats i Köpenhamns Polismyndighets passagerarlistor 1868-1910 och inte finns avgångsregistrerade någon annanstans. Utgår man från anteckningen om den senaste fasta uppehållsorten betyder det, från Danmark 232 452, Sverige 81 992, USA 47 322 (att döma av namnen svensk- eller danskamerikaner på besök i det gamla hemlandet), Ryssland 8.323 (judiska namn, särskilt vid tiden för pogromerna åren 1903-1907), Södra Jylland (Slesvig) 7.050, Tyskland 2.402, Finland 2.020, Norge 908 (dvs . bara de normän som rest via Köpenhamn), Övriga 1.102.

Skeppslistor (*passagerarlistor*) skulle föras av alla passagerarfartyg med transoceansk destination, som avgick från svensk eller dansk hamn. De motsvarar de ovan nämnda passagerarlistorna. Sådana listor kom i verkligheten i stort sett bara att upprättas i Danmark, eftersom det nästan inte avgick några Amerikabåtar från Sverige för åren 1866-1914. Andra europeiska hamnar förde också sådana transit- eller skeppslistor. Viktigast är Hamburg från 1850 och de brittiska hamnarna, de senare bevarade efter 1890. Där antecknades transitpassagerare från Skandinavien utifrån deras biljetter. Dessa skeppslistor skulle förevisas i ankomsthamnen med påskrift om eventuellt döda eller födda under resans gång.

Ankomstlistor har bevarats efter 1820 från de viktigaste hamnarna i USA, nämligen New York, Boston, Philadelphia, New Orleans med flera. De är före 1890-talet mycket summariska och ofta med felskrivningar av personnamn, ålder, kön och nationaliteter. Därefter blir de mer och mer fylliga i takt med att invandrarlagstiftningen skärps. Invandraren skulle då undersökas och intervjuas, en rutin som det nya mottagningscentret på Ellis Island från 1892 blir symbol på.

För New Zealand, Australien, Kanada, Brasilien med flera länder finns motsvarande ankomstlistor bevarade.

De danska passagerar-/politi-/och skeppslistorna

81 922 svenska utvandrare med hemort i Sverige registrerades i Danmark 1868-1910!

De många biljettkopiorna till de transoceanska resorna, som sålts över hela Danmark, levererades med få undantag⁴⁶ till Köpenhamns Polismyndighet 1868-1934 och fördes löpande in i 89 bevarade protokollsband, ordnade efter år och med grov alfabetisk ordning efter utvandrarens efternamn. Protokollen är uppdelade i två delar, en DIREKT med 38 band, omfattande alla biljettkontrakt som sålts i Danmark till direkta avgångar från Köpenhamn till New York. Så också en INDIREKT del med 51 protokollsband, som med täcker nästan alla transoceanska kontrakt, som sålts i Danmark till avgångar från andra europeiska hamnar. Alla protokollen upptar den resandes efternamn, förnamn, yrke, familjestatus, ålder, födelseort (efter 1900), sista uppehållsplats (i detalj för danska utvandrare och 1 049 svenskar men annars bara landsnamnet för utlänningar), bestämmelseort, biljettnummer, reseagent, registreringsdatum (oftast samma dag som skeppets avgång) och skeppets namn (endast direkt Köpenhamn-New York). Det finns en fullständig sökdatabas 1868-1910 för detta material med alla nämnda upplysningar⁴⁷, men på Internet en ”förkortad” version⁴⁸, upprättad av Det Danske Udvandrerarkiv⁴⁹. I den undersökta perioden 1868-1910 återfinns i protokollen 12 721 svenskar som köpt biljetter direkt Köpenhamn-New York och 69 271, som rest med andra linjer med avgång från Tyskland eller Storbritannien. Samtliga dessa 81 992 svenskar, som köpt biljett och rest via Danmark, har alltså i stort sett **inte** registrerats i de svenska passagerarlistorna. Av dem löste 77 695 biljett till USA. Övriga destinationer (alla indirekta resor via Tyskland eller Storbritannien) var 1 985 till Kanada, 484 Australien, 367 Nya Zealand, 358 Brasilien, 207 Sydafrika, 201 Argentina, 8 Costa Rica, 5 Kina, 3 till Indien och Japan 1.

1 853 svenskfödda utvandrare, boende i Danmark 1900-1910

Med tanke på de många svenskfödda, som utvandrade till Danmark 1850-1914, är det inte så underligt att en mindre del efter några arbetsår i landet fortsatte sin utvandring. Antalet kan tyvärr bara undersökas för 1900-1910, eftersom passagerarlistorna för denna tid uppger både sista bostadsort och födelseland. De 1 853 svenskarna bodde i områden, där det fanns flest svenska invandrare. 158 hade senast bott i Jylland, 20 på Fyn, 138 på Själland (minus Köpenhamn), 116 på Bornholm och 772 i Köpenhamn. De flesta avreste till USA. Det bör påpekas att de som först slog sig ner i Danmark och sedan reste till USA under dessa år inte levde upp till bilden av Danmark som ”Fattigmans Amerika”, dvs. det ställe svenskar reste till, när de inte hade råd till en Amerikabiljett. Just dessa svenska utvandrare hade en helt annan bakgrund än de landsmän som reste direkt från Sverige eller danska utvandrare i allmänhet. De flesta yrkesverksamma var mellan- eller högutbildade, med bara 8 % arbetare utan utbildning mot 80 % för övriga svenskar och 60 % för danskarnas del.

10 713 svenska mormoner via Köpenhamn 1852-1894

Som skildrats i föregående artikel samlades mormonutvandrare från hela Skandinavien i Köpenhamn 1852-1894 för en gemensam resa över Atlanten. Egentligen skulle deras biljetter, som bara gällde resa till Liverpool från Köpenhamn, inte registreras av Polismyndigheten, eftersom lagen bara gällde transoceanska biljetter, men då mormonernas skandinaviska mission frivilligt fram till 1894 insisterade på att lämna alla skeppslistor över mormonresor mellan Köpenhamn och Hull/Liverpool till Köpenhamns polis, mottogs de utan att de i övrigt användes till något.⁵⁰ Och det var tur, eftersom de är det enda existerande källmaterial till den samlade mormonutvandringen från Skandinavien, som antecknar alla, också (odöpta) barn och ungdomar. Talen visar för övrigt, dels att mormonutvandringen från Sverige ökade under andra delen av 1800-talet, från i genomsnitt 175 om året 1852-1873 (summa 3 854) till 327 om året 1874-1894 (6 859), dels att missionen runt Stockholm med tiden kom att bidra med fler utvandrare än den skånska missionen. Den skånska andelen minskade från halvdelen i den första perioden till en tredjedel i den senare.

De svenska passagerarlistorna

De svenska reseagenterna var från och med 1869 förpliktade att leverera listor över sålda biljetter till godkännande hos Polismyndigheten i de viktigaste avresehamnarna med uppgift om utvandrarens namn, ålder, hemort, bestämmelseort, registreringsdatum samt agentens namn. Sådana listor finns bevarade från både Stockholm och Göteborg, från och med 1869 förda på samma sätt, för Malmös del från 1874 och där först från 1880 på fastställd blankett.

Göteborg är med omkring en miljon registrerade utvandrare i denna period den obetingat största avresehamnen i Norden, men stadens passagerarlistor är ganska enformiga att läsa, eftersom i stort sett alla rör sig om avgångar med *Wilson-linjen* till Hull 1869-1910, som fungerade som matarlinje för de stora brittiska passagerarlinjer vilka främst avgick från Liverpool, Glasgow och Southampton. Vilka rederier med upplysningar om den fortsatta resan från Storbritannien som utvandraren använde, kan bara utläsas via namnen på de auktoriserade agenterna, som var och en representerade ett rederi. Då och då har emellertid Göteborgslistorna upplysningar om grupper som reste med tåg eller till sjöss via Köpenhamn, där på samma sätt agentnamnen avslöjar vilket rederi man reste med. Antingen Direkt från Köpenhamn eller Indirekt via tyska eller brittiska skepp (via Esbjerg). 23 514 svenska utvandrare, de flesta med hemorter norr om en linje mellan Halmstad och Kalmar, använde denna led via Köpenhamn 1869-1910.

Stockholm var med omkring 20 000 registrerade biljetter en mera anspråkslös avresestad. Sammanlagt fyra protokoll 1869-1910 innehåller samma upplysningar som de från Göteborg, men istället för att ordnats grupp efter grupp, är de förda kronologiskt med kompletterande upplysningar om varje resande. Där finns inga upplysningar om vilket rederi man har köpt biljett till eller resväg, det kan bara agentnamnet berätta. Väljer man därför att endast räkna dem som köpt biljetter av generalagenten eller hans ställföreträdare för *Den danska Amerikalinjen*, rör det sig om ett överraskande stort antal, nämligen 6 600, som alltså utvandrade från Stockholm via Köpenhamn.

Malmö är med 130 570 registrerade biljetter åren 1874-1910 den näst största utvandrarstaden i Sverige. Åren 1874-1879 fördes listorna kronologiskt (som i Stockholm), men från 1880 med förtryckta blanketter för resegrupper, knutna till en agent (precis som i Göteborg) med överskriften ”Förteckning öfver inför Polismästare-Embetet i Malmö den - datum/månad/år – uppvisade kontrakter avslutade emellan nedannämde utvandrare, som med ångfartyget –namn – afgå från Malmö den – datum/månad/år – samt – namn – liniens agent –namn/ort- genom – namn/ort-.” Härunder står oftast fylliga upplysningar om kontraktets nummer och datum, utvandrarens titel, namn, ålder, hemort, län, destinationsort samt passageraravgift/fribiljett. Hemort/län för utvandrare som reste via Malmö var enligt Sundbärg i allmänhet i Sydsverige, hvilket bekräftas av den samtidige månadsstatistik för åren 1883-1905 i Malmölistorna.

Reste alla från Malmö via Köpenhamn? Oftast startade resan ombord på en ”Öresundsångare” och fortsatte sedan antingen direkt till New York på en dansk ”Amerikabåt” eller via Esbjerg med den danska ”Englandsbåten” till Harwich. Alle linjerna drevs av *DFDS (Det Forenede Dampskibs-Selskab)*, som efter 1866 fick samma centrala roll för Köpenhamn som Wilsonlinjen hade för Göteborg. Eller som Sundbärg sammanfattade rörande Utvandringsväsendet i Malmö: ”*Köpenhamn är sålunda den ort, som dessa utvandrare under alla omständigheter måste passera, vare sig de resa på ena eller andra sättet*”.⁵¹ Men betydde det att alla 130 570 svenskarna reste via Köpenhamn? Det beror faktiskt på om det fanns andra alternativ!

Alternativa direkta resvägar från Sverige till Amerika före 1910

”*S/S Cassius*” ägd av ”*Stettiner Lloyd*” har ansetts vara det första utvandrarfartyg som i juni 1882 gick direkt från Malmö till New York.⁵² Det stämmer dock dåligt med att det antal passagerare som gick ombord i Stockholm den 27 maj 1882 motsvarade det samma antal som ankom till New York den 16 juni och fler resor kom inte att genomföras. ”*Stettiner Lloyd*” försökte än en gång från augusti 1884 och fram till konkursen i maj 1886 att driva ”**Directa svensk Ångbåtslinje**” från Stettin till New York eller Boston via svenska hamnar med avgång två gånger i månaden åt varje håll med fem nybyggda ångfartyg.⁵³ Dock kom det inte nog passagerare för att linjen skulle bära sig och särskilt inte från Malmö, varifrån, såvitt kan ses, båten bara avgick två gånger med sammanlagt 90 resande ombord.⁵⁴

”*Stettiner Lloyd*” uppköptes 1886 av *HAPAG (Hamburg-Amerikalinen)*, som för säkerhets skull och för eventuellt framtida bruk, lanserade namnet *Scandialinjen*. Det inträffade 1893, när konjunkturerna sviktade och resenärerna blev få, samtidigt som *HAPAGS* avtal (Den atlantiska konferensen) med danska och brittiska rederier upphörde att gälla och inte förnyades. I en våldsam presskampanj underströk *HAPAG* orden ”Direkt” och ”Skandinavisk” också när det gällde medresenärerna: ”*Res icke med andra ångare, hvarest alla nationaliteter sammanblandas: rysser, polacker och irländer m.fl*”. Fartygen skulle lägga till i Helsingborg och Göteborg och det stora tyska rederiet lade kraft bakom erbjudandet genom att halvera priserna och införa de första veckoavgångarna någonsin mellan Stettin-Helsingborg-Göteborg-Kristiansand och New York. Denna kampanj drabbade naturligtvis särskilt brittiska intressen, men framför allt *den danska Amerikalinen*. Danskarna förlorade ca 13 000 direkta passagerare (från Helsingborg 2 823 svenska

och 1 392 danska och från Göteborg 8 258 svenska och 318 danska) och det kunde märkas i en redan innan kraftigt vikande marknad. Alla sällskapen led under detta utmattningskrig, men förloraren blev *HAPAG*, som från 1896 måste dra sig ur den skandinaviska marknaden, vilken därefter helt dominerades av brittiska och danska fartyg. *Den danska Amerikalinjen*, som drabbats av stora årliga underskott, förlorade sitt aktiekapital och *DFDS* övertog de gamla båtarna, byggde senare fyra nya och större fartyg till *Thingvallalinjen*, som från 1898 kom att kallas ”*Skandinavien-Amerika Linjen*”. Nätet av huvud- och underagenter fortsatte dock utan ändring och var det mest omfattande försäljningsnätet i Sydsverige.

Agenter

När det överhuvudtaget, sett från Gustav Sundbärgs horisont, kunde gå så illa att så många svenska utvandrare och (provisionsinkomster) strömmade till Danmark, berodde det på att ” faktisk står *den sydsvenska utvandringen i ett starkt beroende af det danska utvandringsväsendet*”.⁵⁵ Agenter som verkade i Sverige skulle visserligen auktoriseras av de svenska myndigheterna, vara svenska medborgare och bo i Sverige, men vad hjälpte det, när agenterna i Sydsverige både för *den danska Amerikalinjen* och de brittiska och tyska rederierna i realiteten var anställda och avlönade av huvudagenterna i Köpenhamn. Att det förhöll sig på detta sätt synes väldokumenterat i det danska källmaterialet angående agentsystemet⁵⁶ och berodde på att det redan 1872 kom en dom från Højesteret om en dansk huvudagent, som anställt en svensk medborgare som underagent i Skåne. Enligt domen kunde huvudagenten inte ställas till ansvar för vad denne underagent gjorde! Det var alltså fritt fram i Sverige och det utnyttjade man, särskilt då det efter 1884 blev obligatoriskt för svenska utvandrare att visa ”prästbetyg”, om de ville köpa en transoceansk biljett, medan en biljett över Öresund kunde köpas fritt.⁵⁷ Värst var det i Malmö, enligt Sundbärg ” *eftersom någon kontroll vid färjornas och ångbåtarnas afgång till Köpenhamn icke finnes*”.

Därför är agenterna nyckeln till att använda passagerarlistorna från både Köpenhamn, Göteborg, Stockholm och Malmö. Oftast är det exempelvis bara nedan nämnda huvudagents namn för Sverige, som berättar att den aktuella biljetten utskrivits till *den danska Amerikalinjen* mellan Köpenhamn och New York:

Agent H.N. **Bolander**, Göteborg -1882-1883

Handlande O. Olsson **Cederholm**, Malmö – 1884-1894

Handlande E. P. **Lindqvist**, Göteborg – 1895-1897

Bokhållaren N. **Sörenson**, Göteborg – 1898-1903

Agent Ax. Alb. Persson **Leander**, Malmö -1904-1910

Namnen på agenterna och deras underagenter samt alla andra agenter, kan återfinnas dels i översikter som bifogats Polismyndigheternas passagererlistor för Malmö och Göteborg, dels hos Gösta Lext och Gustaf Sundbärg.⁵⁸ 1907 hade de tre största rederierna följande antal agenter: *Cunard-linjen* 71 st, *den danske Amerikalinjen* 42 och *White Star* 39.⁵⁹ Medan de brittiska agenterna främst förlade sin verksamhet till Mellan- och Nordsverige, så opererade agenterna för *den danske Amerikalinjen* nästan uteslutande i de skånska landsdelarna och Småland.⁸⁰

Resultat av undersökningen

Eftersom författaren använt en ny kombination av källmaterial, borde egentligen vart och ett av nedanstående resultat ytterligare vidareutvecklas. Artikelns begränsade sidantal betyder dock att det varit nödvändigt att inskränka resultaten till kortfattade slutsatser.

HUR MÅNGA SVENSKA UTVANDRARE RESTE VIA KÖPENHAMN?

Talen i tabell 1 är hämtade och sammanfattade utifrån mormonlistorna 1852-1894, passagerarlistor (politilister) från Köpenhamn 1868-1910, Göteborg och Stockholm 1869-1910 och från Malmö 1874-1910, tillsammans 250 319 namngivna personer. Detta är ett minimiantal, då ofullständigt bevarade listor från Helsingborg och Kalmar inte har undersökts. Som kan ses, ligger hela tiden antalet svenska utvandrare, som reser via Köpenhamn, på 26 % av det officiella utvandringstalet för hela landet. Det var lägst 1893-1898, präglat av tysk konkurrens och lågkonjunktur.

År	Köpenhamn	Malmö	Göteborg	Stockholm	Mormoner	Summa via Köpenhamn	Summa Sverige	% via Köpenhamn
1852-1868	*1069	?	?	?	3854	4923	*59293	(8 %)
1869-1874	12613	281	2528	0	1377	16799	81789	21 %
1875-1880	9475	5043	0	0	1266	15784	64146	25 %
1881-1886	12671	30079	9798	473	2253	55274	175890	31 %
1887-1892	23707	34957	3149	1991	1406	65210	231203	28 %
1893-1898	6201	*10547	740	816	*370	18574	96458	19 %
1899-1904	8372	23915	2880	986	?	36153	137346	26 %
1905-1910	7884	2795	4419	2504	?	37602	115159	33 %
1852-1910	81992	127617	23514	6670	10526	250319	961284	26 %

Anmärkningar till tabell 1.

År 1852-1868: Det finns bara tal för registrerade svenska utvandrare i Köpenhamns passagerarlistor maj-december 1868 samt för mormonerna för hela perioden, se Ale 2015:4, s.17.

Summan för Sverige är hämtad från Sundbärg a.a., bilaga IV, tabell 25, sid 104-108. Talen för 1852-1867 är ofullständiga

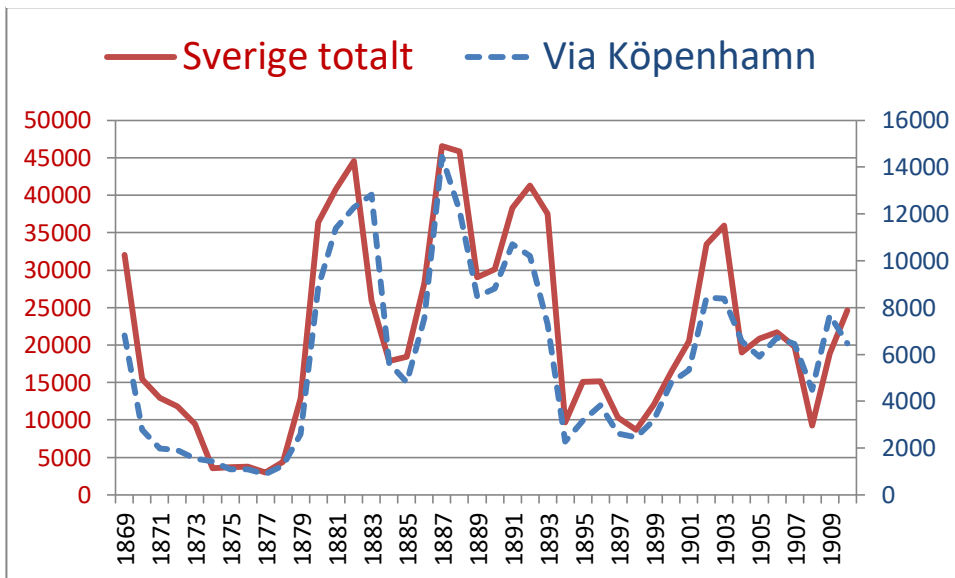
Malmö 1869-1874 omfattar bara 1874; 1881-1886 har minskats med 90 som inte reste via Köpenhamn; 1893-1898 med 2.823 utvandrare som reste till USA via Helsingborg

Mormoner via Köpenhamn har endast registrerats fram till 1894

Borträknas de mycket osäkra talen för 1852-1868, blir resultatet, att 1869-1910 har minst 245 900 svenska utvandrare rest via Köpenhamn, medan den samlade danska transoceanska utvandringen utifrån samma källmaterial bara utgjorde 233 000, av vilka en betydande del inte utgick från Köpenhamn utan reste via Hamburg och Esbjerg.⁶¹ **Det var således betydligt fler svenska utvandrare som reste från Köpenhamn än danska.**

VILKA ÅR RESTE DE?

Den svenska delen av utvandringen som gick via Köpenhamn var så massiv, att man knappast kan förvåna sig över att den följer samma utveckling som den allmänna svenska utvandringen.



TABELL 2. Den samlade svenske utvandring och antalet av svenska utvandrare via Köpenhamn 1869-1910

Oavsett vilket område man undersöker i nordvästra Europa, är bifogade diagram för den årliga utomeuropeiska utvandringen "normalkurva". Utvandrarerna visste precis, när det lönade sig att utvandra och när det inte lönade sig. En omfattande tillväxt i

USA efter 1865 och fram till 1870-talets världskris skapade en

kraftig efterfrågan på arbetskraft i jordbruket och vid järnvägsbyggen. I Europa fortsatte den ekonomiska krisen också på 1880-talet, medan USA ännu hade goda konjunkturer (dock med en kort finanskris 1885 och 1890). Följande decennium präglades däremot av utmattning i USA och en ökad industriell expansion i Nordeuropa. Var tiderna goda hemma, reste man inte. Först i det första årtiondet av 1900-talet tilltog resandet igen fram till att krig och mellankrigstid skapade en ny och mera restriktiv situation.

VARIFRÅN KOM UTVANDRARNAS?

Län	antal	%
Jönköping	895	1,0
Kronoberg	12949	14,1
Kalmar	9167	10,0
Gotland	594	0,7
Småland+Gotland	23605	25,8
Blekinge	12273	13,4
Kristianstad	16462	18,0
Malmöhus	18771	20,5
Halland	400	0,4
Skånska landsdelar	47906	52,3
Övriga Sverige	4423	4,8
Främmande	15715	17,1
SUMMA	91 649	100

En samtidig månadsstatistik för åren 1883-1905 i Malmölistorna, som omfattar 91 640 biljetter, visar samtliga utvandrarens hemorter. Över halvdelen kom från de skånska landsdelarna, en fjärdedel hörde hemma i Småland och på Gotland, medan resten huvudsakligen var svenskamerikaner, som rest hem till USA efter besök i det tidigare hemlandet. I hela perioden är fördelningen densamma och visar, **att utvandringen via Malmö var klart avgränsad till Skåne, Blekinge och Småland.** (Endast drygt 1 % eller 1 049 av de 81 992 svenska utvandrare, som registrerades i Köpenhamn, noterades med hemort.

Av dem kom 66 % från Skåne, 11 % från Småland, 7 % från Blekinge, 4 % från Halland, övriga Sverige och främmande 12 % dvs. i stort sett samma resultat).

VART FLYTTADE DE I USA?

De allra flesta svenska utvandarna, 96 %, flyttade till USA mot 90 % för de danska. Tyvärr köpte ca 40 % av både svenska och danska utvandrare bara biljett till New York och därför måste man undersöka varje enskild person för att se vart de fortsatte. Staden Chicago var den plats de övriga 60 % skandinaver föredrog. För svenskarnas del kom därefter Minnesota, följt av Illinois och Pennsylvania. Danskarna däremot flyttade helst till Wisconsin, följt av Iowa och södra Minnesota.⁶² Ser man på flyttningen till vissa städer eller Countys går det för övrigt att urskilja vissa Sydostskånska ”favoriter”, som dessutom också föredrogs av bornholmarna. Sådana överensstämmelser ses också för de mest avlägsna destinationerna.

FJÄRRAN RESMÅL Näst efter USA var Kanada av allt att döma det mest eftersökta resmålet.

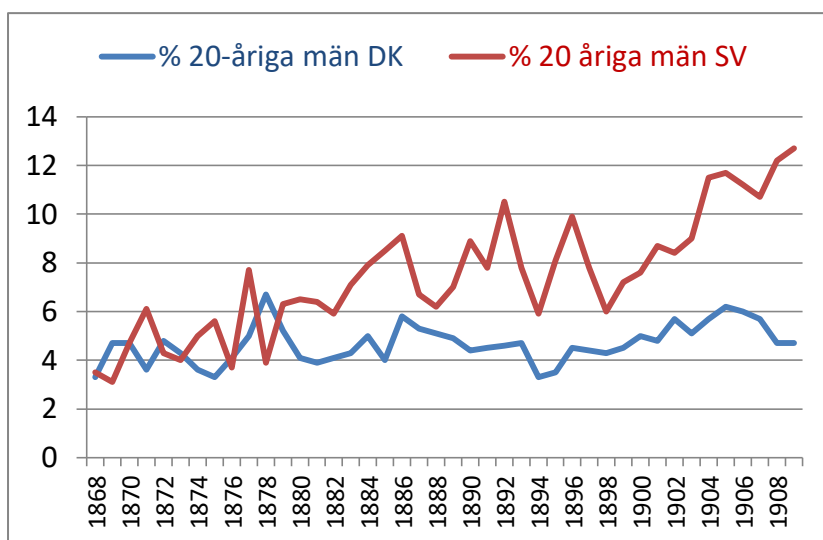
Land	1868-1879	1880-1889	1890-1899	1900-1910	1868-1910
Australien	256	106	69	53	484
Nya Zealand	314	17	25	11	367
Sydafrika	9	18	113	67	207
Argentina	11	74	66	50	201
Brasilien	136	154	56	13	359
Kanada	264	324	548	849	1985
USA	17314	31438	14981	13869	77602
Andra/okänt	49	41	120	577	787

Dock bör man utgå ifrån att större delen av de resande visserligen hade en kanadensisk ankomsthavn, men att de fortsatte med tåget via Detroit till USA. En del stannade i Kanada och hade svårt att komma vidare, eftersom de, liksom utvandrare till Australien och Nya Zealand blev ”assisterade”, dvs. fick statslån till resan, som sedan skulle betalas tillbaka och förhindrade

returesor. Denna förpliktelse att bo kvar och arbeta utvecklades sig särskilt obehagligt i Brasilien på 1880-talet.

UTVANDRARPROFIL

De 81 992 svenskar som åren 1868-1910 registrerades i Köpenhamn, skiljer sig på en rad områden från de 232 452 danskar, som reste under samma tid. 70 % av de svenska var män mot 60 % av de



danska. De var också i högre grad ensamma män. Bara 20 % reste i familjegrupper mot 35 % av danskarna. Detta kan också ses i åldersgrupperingen för männen (de danska talen inom parentes): 0-19 år 21 % (32 %), 20-29, 55 % (48 %), 30-100 år 24 % (20 %). Ser man på yrkestillhörigheten kom 50 % av de svenska männen från lantbruket mot 38 % av de danska. 80 % saknade yrkesutbildning mot 60 % av danskarna. För båda grupperna

finns förändringar i procenttalen under perioden. Till exempel registrerades fler tillhöra lantbruksområdet, "lantarbetare" före 1885 än efter, i takt med att prärien "fylldes" och de amerikanska städerna började växa. Men sammanlagt svarar den svenska utvandringsprofilen i stort sett mot danska utkantsområden, dvs. platser utan större städer. Ett väsentligt undantag gäller dock unga män. Medan manliga danska tjugoåriga utvandrare ligger mellan 4-6 % av samtliga utvandrare, ökar den för motsvarande svenska män från denna "normalnivå" till att omfatta 12 % av alla utvandrare. En sådan extrem profil är endast känd i Danmark från det på den tiden tyska Nord Slesvig (1864-1920) och brukar tolkas som flykt från den preussiska militärtjänsten. Uppenbarligen fanns det en motsvarande flykt från den svenska värnplikten!

FLYKTEN FRÅN VÄRNPLIKTEN

Värnpliktssmitningen var enligt Gustav Sundbärg huvudanledningen till utvandringen från de skånska landsdelarna och Småland via Köpenhamn.⁶³ Även Kristian Hvidt ansåg, att den bekräftade den mycket stora tillströmningen av "*svenske herrer til københavnske udvandringsagenter*"⁶⁴ Ann-Sofie Kälvemærk anser däremot⁶⁵ att detta inte kan verifieras utifrån Sundbärgs tal. Allt mer skärpt värnpliktslagstiftning 1885, 1892 och 1901 försökte att förhindra olovlig utvandring för män, vilka vid 21 års ålder var skyldiga att inskriva sig till värnpliktstjänstgöring. Därför undersöker Kälvemærk hur utvandringen för tjugoåriga förhåller sig i förhållande till den allmänna utvandringsutvecklingen. Men hon saknar de tal från Köpenhamn, som använts här. Och som med all tydlighet visar en starkt procentuell ökning av svenska 20-åriga utvandrare via Köpenhamn i jämförelse med danska jämnåriga utvandrare. **Detta talar starkt för att det i takt med lagstiftningen verkligen blev en flykt via Köpenhamn från den svenska militärtjänstgöringen.** Som kuriosum kan nämnas hur Sundbärg förklarar sättet men undandrar sig på, nämligen genom att köpa förfalskade papper i sk "Amerikavästar".

"AMERIKAVÄSTAR" är ett begrepp som ihärdigt uppträder i svenska studier som förklaring på de "försvunna" svenska utvandrarerna. Gustav Sundbärg var upphovsmannen och han vidarebefordrade rykten från Inskrivningsmyndigheterna om olovlig försäljning av västar med förfalskade flyttingsbetyg i fickan.⁷⁹ Förfalskningen skulle ha kostat 5 kr i Malmö, men bara 50 öre i Köpenhamn och har dessa lurendrejerier förekommit, beror sannolikt prisskillnaden på att de flesta svenska utvandrare upptäckt, att man varken behövde betyg vid köp av biljett i Köpenhamn eller vid ankomsten till New York. Har dessa "Amerikavästar" existerat och därom finns flera uttalanden, men inga konkreta bevis, så har det varit ren svindel mot alltför auktoritetstroga svenskar.

Sammanfattning

Undersökningen har velat påvisa att det är nödvändigt att använda både mormonlistor och passagerarlistor från Köpenhamn och svenska hamnar för att få, inte bara det rätta antalet svenska utvandrare som utvandrade via Köpenhamn (1852-)1874-1910, utan också namn och datum för denna fjärdedel av den samlade svenska utvandringen. Det är också viktigt att påpeka, att en utvandrare endast registreras i en lista, även om hen passerar flera nordiska hamnar på vägen. Passagerarantalet kan därför räknas ihop lista för lista, men agenternas namn är nyckeln till vilken

väg och till vilken ankomsthavn utvandrarerna reste. Allt tyder på att detta är en säkrare och mera fullständig metod jämfört med att använda kyrkoarkiven, som dock är ett viktigt personhistoriskt tillägg. Därutöver tillkommer mer än 90.000 svenska transoceanska resande som endast är registrerade i Köpenhamn (1852-1910) och inte i Sverige. Med största sannolikhet kommer dessa från Skåne, Blekinge och södra Småland. Kompletteras dessa 90 000 med antalet transoceanska utvandrarer från denna del av landet i den officiella statistiken, som består av 230 000 1851-1910⁶⁶ förändras markant tyngdpunkten i utvandringen mot den södra delen av landet. Kartan behöver ritas om och de södra länen få en betydligt mera framträdande ”mörkare färg” vad gäller utvandring i förhållande till folkmängden.⁶⁷

Det finns flera orsaker till varför cirka en fjärdedel av samtliga svenska utvandrarer reste via Köpenhamn. För många i södra Sverige var det den närmaste utresehamnen. *Den danska Amerikalinjen*, som enda direkta passagerarlinjen mellan Köpenhamn – och New York, tilldrog sig med all tydlighet många utvandrarer. Detta i sin tur berodde på kampen mellan Storbritannien och Tyskland om passagerartrafiken på Atlanten. Britterna behärskade den skandinaviska marknaden via Göteborg (-Hull), men i samarbete med danska intressen (*DFDS*), som skötte trafiken Malmö-Köpenhamn (och Esbjerg). Att Köpenhamn överhuvudtaget uppstod som en ”viktig medspelare” kan bero på behovet att fly från Sverige. Det kunde vara den religiösa förföljelsen på 1850- och 1860-talen eller den svenska militärtjänstgöringen på 1880-talet och senare. Sammanlagt betydde det att Köpenhamn blev en mycket viktigare regional trafikhamn än om den endast omfattat den relativt beskedliga danska utvandringen.

NOTER

¹ Søren Thorsøe m.fl., *Skandinavien-Amerika Linien* (2001), s. 33-37

² South Australian Weekly Chronicle Adelaide SA 29.09.1888

³ www.theshipslist.com/ships/lines/index.htm

⁴ Historien återges i Halifax Morning Herald, Saturday, August 18, 1888. Här också historien om 2. styrmannen på ”Geiser”, Jens Pilegaard Bay, som kravlar ombord på ”Thingvalla”

⁵ The New York Times, August 17, 1888, page 2, column 3 ”Stories of Survivors”.

⁶ *Den danske Amerikalinjen* hörde, innan ”Titanic”s förlisning i 1912 och efterföljande katastrofer under 1.

Världskriget, till den procentuellt mest olycksdrabbade av alla europeiska Amerikalinjer! Av de 4 första nybyggda skeppen linjen startade med i 1880, totalförliste ”Hekla” 17 februari 1883 i Oslofjorden, utan förlust av människoliv, och ersattes av en ny ”Hekla”. ”Danmark” efterträdde ”Geiser” men sjönk den 6 april 1889. Värst gick det för ”Norge” som kolliderade med Rockall-klippan väster om Skotland 28 juni 1904. Av de 795 ombord räddades bara 161.

⁷ Søren Thorsøe m.fl. *Skandinavien-Amerika Linien*, s. 428 (2001)

⁸ Erhvervsarkivet, A/S Dampskibsselskabet ”Thingvalla”, 1888-1892 Papirer vedr. S/S Geisers forlis

⁹ 3 av de 38 var svenskar med senaste adress i USA, en, Elna Andersdotter (född i ”Querstrup” 10.02.1865, men med sista uppehållsställe ”Bornholm”, dit hon hade rest 13.11.1885 från Ullstorp (utflyttningslista 1877-1894, sid 30) Hennes mål var den framträdande bornholmsk-skånska destinationen Warren i Pennsylvania

¹⁰ Poliskammaren i Malmö D2:29, 1888, 850, 860

¹¹ Göteborgs Poliskammare; EIX:36, 1888, sid 371

¹² Stockholm Äldre Poliskammaren, Utvandrarer-Rulle, 1888-1892, DVII:3, sid 15-17

¹³ Københavns Politi. Direkte protokol # 27; 1887-1888, Thingvalla, 1. august, hjemsted Sverig/Sverrig.

¹⁴ Landskrona Stadsförsamling, B:6, Utflyttningslängd (1877-1889) sid 255, # 351 och 352; 12. november 1889

¹⁵ Københavns Politi, Direkte protokol 1887-1889; Bind ”V”, side 5, linierne 7-10, 1. august 1888, samt Københavns Politi, Skibsekspeditioner, Thingvalla 1. august 1888

¹⁶ New York Passengerlists, roll 524, p. 180, linie 15,16 og 46, samt sid 181, linie 5. Thingvalla 17. august 1888

- ¹⁷ Texas, Death Certificates, Cameron, Oct-dec 1940, p. 47 (Svea Kirchner født Wolanser – død 10. oktober 1940)
- ¹⁸ Illinois, Deaths and Stillbirths Index, 1916-1947
- ¹⁹ Henning Bender: "Kønsskifte på Atlanten", Siden Saxo, 13. årg. Nr, 2, 1996, s. 12-21
- ²⁰ Registros de imigrantes, ankomstlister Sao Paulo 1882-1952 museudaimigracao.org.br/acervodigital/livros.php
- ²¹ Københavns Politi. 3. Politiinspektorat. Direkte udvandrere 1912
- ²² National Archives, Kew, UK. Outward Passenger Lists BT27. 1890-1960, Southampton, April 10, 1912, s. 346
- ²³ Exempelvis Bornholms Tidende 24 maj 1912
- ²⁴ Lars Engwall: Gula faran på Titanic : en vänster-äventyrarens väg till Amerika. Arbetarhistoria 1988:48 s. 23-26
- ²⁵ Titanic Survivors, New York Passenger Lists, 18. april 1912, side 28, linie 2030
- ²⁶ En kopia av den danska utvandrardatabasen för åren 1868-1898 blev 1999 utlånad av författaren till Emigrantarkivet i Växjö för internt bruk, då den kunde vara till hjälp vid förfrågningar. Den återfinns emellertid nu som "Original data – Emigranten Populär. En coproduktion mellan Emigrantregistret i Karlstad och Göteborg-Emigranten". Hur det har gått till, att riktiga upplysningar rättats till felaktiga är svårt att förstå och skapar förvirring, eftersom bägge exemplaren återfinns på Ancestry.com
- ²⁷ Bertil Rantoft: Emigrationen från Malmö till Nordamerika 1865-1914. (uppsats, otryckt Malmö 1979)
- ²⁸ Birgit og Henning Bender: Återfunna svenska utvandrare, (Malmö 2003). Svenska utvandrare via Danmark 1868-1909" i "Med Malmö i Minnet" (Malmö 2003) s.84-96 i anledning av Malmö Stadsarkivs 100 års jubileum
- ²⁹ Emigrationen fra Norden indtil 1. Verdenskrig, Rapporter til det Nordiske Historikermøde i København 1971
- ³⁰ Emigrationsutredningen (Stockholm 1913) - egentligt "Betänkande i Utvandringsfrågan och därmed sammanhängande Spörsmål" och tillhörande 21 bilagor, fyller 5.215 trycksidor! Numera lätt-tillgänglig på Internet på flera ställen – www.ub.gu.se/samlingar/emigrationsutredningen
- ³¹ Emigrationsutredningen, Betänkande, s. 890
- ³² Emigrationsutredningen, Betänkande, s. 602, tabell 223. Beräknat som differensen mellan dokumenterade utvandrartal och demografiskt beräknade
- ³³ Emigrationsutredningen, Betänkande, s. 650
- ³⁴ Emigrationsutredningen, Betänkande, s. 654
- ³⁵ Kristian Hvidt, Flugten til Amerika, s. 15
- ³⁶ Kristian Hvidt, Nordiske studier over Emigration 1965-1975, (Dansk) Historisk Tidsskrift, (1979) 2, s.379-386
- ³⁷ Lars-Göran Tedebrand: "Västernorrland och Nordamerika 1875-1913" (1972) s. 321 ff
- ³⁸ Björn Rondahl: Emigration, folkomflyttningar och säsongarbete i ett sågverksdistrikt i södra Hälsingland 1865-1910 (1972) s. 50
- ³⁹ Berit Bratttne, Bröderna Larsson. En studie i svensk-emigrant-agentverksamhet under 1800-talet. Studia historica Uppsaliensis 50, 1973. Här citerat efter Sune Åkerman: Migrationen – ett tvärvetenskapligt forskningsområde. s.18-20: i Utvandring. Den svenska emigrationen till Amerika i historisk perspektiv
- ⁴⁰ Rolf Johansson, Registrering av flyttare. En källkritisk granskning av svenskt kyrkoboksmaterial 1840-1890, Scandia 1976, s. 190
- ⁴¹ Jan Bolin and Anna-Marie Eurenus: Why they moved – emigration from the Swedish countryside to the United States 1881-1910, 2009 - se också Historisk Statistik för Sverige, Del. 1. Befolkning, 1720-1967, Statistiska Centralbyrån (Stockholm 1969), särskilt anm. till tabeller s. 27-29 och 37-41
- ⁴² http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Artiklar/Massutvandring-till-Amerika-slag-mot-befolkningen/
- ⁴³ <http://riksarkivet.se/Sve/Publikationer/Filer/Utvandring.pdf>
- ⁴⁴ <http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Stadsarkivet/Anvand-arkiven/Emigrantforsa.html>
- ⁴⁵ Dubbeltregistreringar finns inte ofta, men 22 juni 1904 blev Blenda (29);Edla (4) och Bror (6/12) Petersson från Skatelöv i Småland registrerade för avgång med "Norge" samma dag, **både** i Köpenhamn D0304P403-405 och i Malmö D3:58, 1904, Bild 2630). Blenda och barnen antecknades dock på en sida för sig, och inte med de övriga 28, som registrerats i Malmö dagarna innan. Hon har haft bråttom med att nå båten och resan vidare till Rugby Junction i North Dakota. Så långt når de dessvärre inte, utan de drunknar tillsammans med 627 andra, när "Norge" stöter på Rockall-klippan den 28 juni 1904
- ⁴⁶ Agenterna Mouritzen i Vejle för Hamburg-Amerikalinjen registrerade 4.087 utvandrare 1879-1887 som **inte** blev noterade i København som de borde. Listorna ligger i Vejle Byfogedarkiv, LA Viborg. Ingen svenske.
- ⁴⁷ Den ursprungliga sökdatasen, som matades in i Aalborg 1990-2000 och supplerades 2008-2010 finns nu endast som en Paradox 4.01 relationsdatabas på Utvandrarkivet, hos undertecknad – och möjligen för de svenska utvandrarerna 1868-1898 fortfarande på Utvandrarernas hus i Växjö som lånade materialet 1999
- ⁴⁸ I förhållande till originaldatabasen saknar Utvandrardatabasens söksida möjlighet för att söka på födelseplats, kön, datum, reseagent, skeppsnamn – medan svarsidan saknar agentnamn och förser biljettnumret med extra nollor.

- ⁴⁹ <http://www.udvanderarkivet.dk/udvanderprotokollerne> och kan också ses gratis som link via <http://ddd.dda.dk/> och mot betalning på www.ancestry.com – medan "Emigranten populär" som har samma inmatningsdatabas som grund, har senare tillagda felaktiga rättelser
- ⁵⁰ Københavns Politi, Skibsekspeditioner vedr. mormonudvandringen
- ⁵¹ Emigrantutredningen, Bilaga 2, s. 78
- ⁵² www.ts.skane.se/fakta/1800talets-svenska-emigration "Terra Scaniae" Webbplatsen är juni 2016 flyttat till en server på Malmö Stadsarkiv tillgänglig på begäran. Se också www.tematransport.se/sveriges-forsta-amerikalinje/
- ⁵³ Rederiets "Kätie" (byggd 1880) avgick från Stockholm i 1884 supplerad med "Martha", "Göteborg City"; "Stockholm City"; "Lincoln City" chartrade från den brittiska *Furness-Linie*. Efterforskning i avgångar från Malmö, Stockholm och Göteborg – samt motsvarande ankomster i New York och Boston, ger en bild av aktiviteterna
- ⁵⁴ Göteborg anlöptes 12 gånger, men sammanlagt synes endast 755 svenska (här av 90 från Malmö), 290 norrmän och 52 danskar ha transporterats med denne linje
- ⁵⁵ Emigrantutredningen, Bilaga 2, s. 78
- ⁵⁶ RA. Københavns Politi, 3. politiinspektorat: 2 protokoller over udvandringsagenter og deres befuldmægtigede 1872-1930, samt 6 pakker. Sager vedr. udvandringsagenter, Alfabetisk. 1871-1930
- ⁵⁷ Kristian Hvidt: Flugten til Amerika s. 189 f., 437 f.
- ⁵⁸ Gösta Lext: Studier rörande svensk emigration 1850-1880 (1977), kapitel IV, Svenska Emigrantagenter s. 145 f., dels Sundbärg: Emigrantutredningen, Bilaga 2, s. Emigrantagenterna, s. 36-55
- ⁵⁹ Sundbärg; Emigrantutredningen, Bilaga 2, s. 109 (med passagerartal från Svenska hamnar 1907 i parentes). **LIVERPOOL:** 2" *Cunard*" (12.368); " *White-Star*" (7.124); " *Canadian Pacific*" (1.078); " *Dominion*" (576); " *American*" (1.143). **GLASGOW:** " *Allan*" (882) och " *Anncho*" r (365); **KÖPENHAMN:** *DFDS Skandinavien-Amerika* (2.048); **HAMBURG:** *Hamburg-Amerika* (få); **BREMEN:** *Norddeutscher Lloyd* (få)
- ⁶⁰ Som agentlistan for den danska Amerikalinjen såg ut i 1907: Stockholm, Södra Unnaryd, Jönköping, Vetlanda; Växjö, Ljungby; Kalmar, Oskarshamn, Färjestaden, Hultsfred, Västervik. Karlshamn; Karlskrona; Simrishamn, Kristianstad, Jörslöf (Stora Görslöv vid Höganäs), Ängelholm, Osby, Hässleholm; Malmö, Helsingborg, Ystad, Nr.Vram, Löfvestad; Östra Torp; Abbekås; Landskrona; Satsrup; Varberg, Hishult och Laholm; Göteborg och Piteå(!)
- ⁶¹ Henning Bender: Den oversøiske udvandring fra Bornholm og Danmark 1840-1940 (2011), sid 15, 27-28
- ⁶² B. och H. Bender: Återfunna svenska utvandrare (2003), s. 88
- ⁶³ Sundbärg: Emigrantutredningen, Bilaga II, sid 80 ff.
- ⁶⁴ Kristian Hvidt, Flugten til Amerika (1971) sid 189
- ⁶⁵ Ann-Sofie Källemark: Flykten från exercisen. i Utvandring (1973), s. 148-150
- ⁶⁶ Hist. Statistik för Sverige, Del 1, side 127, Tabel 42 Utvandrare länsvis (1969)
- ⁶⁷ Norman, H. & Runblom, H. Nordisk Emigrationsatlas (1980)

KILDER

DDD: Dansk Demografisk Database; **AD:** Arkiv Digital; **ANC:** Ancestry; **FS:** FamilySearch. **MM:** Mormon Migration Statens Arkiver, Rigsarkivet, Københavns Politi. 3. Politiinspektorat.
 1868 Udvanderprotokol. 1869-1934 Direkte udvandrere 1869-1934 Indirekte udvandrere (DDD)
 1872-1894 Skibsekspeditioner vedr. mormonudvandringen
 1869-1931 Skibsekspeditioner vedr. direkte udvandring
 1868-1934 Statistik over udvandrere
 1903-1934 Direkte udvandring med Skandinavien-Amerikalinien
 1871-1899, 1892-1930 Udvandringsagenter og deres befuldmægtigede
 1871-1930 Sager vedr. udvandringsagenter 1871-1930
 Statens Arkiver, Erhvervsarkivet, Viborg A/S Dampskibsselskabet "Thingvalla" 1880-1896 Årsregnskaber
 1888-1892 Papirer vedr. S/S Geisers forlis
 Landsarkivet i Göteborg: Göteborg Poliskammer E IX Inkomna uppgifter om utvandrare personer 1869 till 1951
 Malmö Stadsarkiv: Poliskammaren i Malmö, D3:1 till D3:80 Utvandrarrullorna 1874-1939 (AD)
 Stockholm stadsarkiv_D VII Överståthållarämbetet för polisärenden, utvandrarrullor 1869-1915 (AD)
 Staatsarchiv Hamburg 373-7 1, VIII. Auswanderungsamt I (ANC)
 National Archives, Kew, UK Board of Trade, Outward Passenger Lists BT27. 1890-1960 (ANC)
 National Archives, Washington DC, US Treasury, Customs Service: Passenger Lists New York m.fl. 1820-1957 (ANC)
 National Archives, New Zealand, Auckland Passenger Lists 1839-1973 (FS)
 Queensland State Archives, Brisbane Immigration lists 1848-1912 (AN)

LDS Church Historian's office, Salt Lake City, US

Emigration Records Scandinavian Mission 1852-1886 (FS)(MM)

British Mission Emigration Registers 1840-1890 (FS)(MM)

Utah Mormon Pioneer Overland Travel Index 1840-1868 (MM)

Trykte Kilder:

Emigrationsutredningen – Betänkande och 21 bilag v. Sundbärg, Gustav (Stockholm 1907-1013)

Historisk Statistik för Sverige, Del 1. 1720-1967 Befolkning (Stockholm 1969)

Clermons, Aurelia: Emigration from the Scandinavian Mission between 1853-1886 (u.å.)

The Journey is the Reward. Tracing Scandinavian Latter-Day-Saints step-by-step (u.å)

Worldwide LDS Ship Registers (Salt Lake 1991) (MM)

Names of Persons indebted to the P.E. Fund 1850-1877 (Salt Lake City 1877)

Litteratur i urval

Ahlqvist, Göran "Sydsvensk utvandring till Danmark" Scandia, Lund 1976, s. 193-206

Bell, Poul: Maskinmestrene og dansk Emigrantfart 1880-1912, Søfartsmuseets Årbog 1979, s. 131-146

Bender, Birgit og Henning "Återfunna svenska utvandrare", Med Malmö i Minnet (2003), s. 84-96

Bender, Henning "Udvandring fra Nordslesvig" Sønderjysk Mådensskrift nr. 7/8 1997

Bender, Henning "Svenske Udvandrere via Danmark 1868-1904" Kulturhistorisk samarbejde, Farum 1998, s. 46-55.

Bender, Henning "Den oversøiske udvandring fra Bornholm og Danmark 1840-1940" Bornh. Samlinger 2011, s. 8-49.

Bender, Henning "Indvandringen til Bornholm fra de skånske landsdele og Småland 1850-1920" Ale 2012:3, s. 1-25

Bender, Henning "Utomeuropeisk utvandring från de skånska landsdelarna via Köpenhamn åren 1852-1873. Del 1",

Bender, Henning "Den oversøiske udvandring fra Vendsyssel 1838-1868", Vendsyssel Årbog 2015, s. 63-78

Clemensson, Per och Andersson, Kjell "Emigrant forska. Steg för steg" (1996)

Engwall, Lars: Gula faran på Titanic : en vänster-äventyrarens väg till Amerika Arbetarhistoria. 1988:48 s. 23-26 .

Hvidt, Kristian "Nordiske Studier over Emigration", Historisk Tidsskrift, 1979, 2, side 379- 386

Hvidt, Kristian "Flugten til Amerika" Aarhus 1971.

Hvidt, Kristian red. "Emigrationen fra Norden indtil 1. Verdenskrig" Rapporter til det Nordiske Historikermøde i København 1971, 9-12. August. (København 1971).

Jenson, Andrew: History of the Scandinavian Mission (Salt Lake 1927)

Lext, Gösta "Studier rörande Svensk Emigration till Nordamerika 1850-1880", Göteborg 1977

Mulder, William "Homeward to Zion. Mormon Migration from Scandinavia" Minneapolis 1957.

Norman, Hans "From Nerike to Wisconsin. Emigration of of baptists from 1868 to the 1920's" Chicago 1997

Petersen, Holger Munchaus og Lorentzen, Jens " Thingvalla liniens udvandrerskibe før 1898", 1977

Rantoft, Bertil "Emigrationen från Malmö till Nordamerika 1865-1914 (Utrykt Malmö 1979)

Rosvall, Ted och Hultmann, Anna-Lena "Emigrant forskning" (2011)

Thorsøe, Søren m.fl. "Skandinavien-Amerika Linien" (2001)