

**Emigranternas hus skriftserie**

**1 2017**

# **Att producera disciplinerade amerikaner och skötsamma svenskar...**

**Ford English School för invandrare jämförd med  
Svenska för Invandrare**

Lars Hansson



**Att producera disciplinerade amerikaner och skötsamma  
svenskar...**

**Fords Engelsk skola för invandrare  
jämförd med Svenska för Invandrare**

**Lars Hansson**

**Emigranternas Hus skriftserie 1 2017, © Emigranternas hus  
ISBN 978-91-983691-0-6, Göteborg 2017**

# Inledning

I denna artikel görs en jämförelse mellan två olika system för språkutbildning för immigranter. Först rör det engelskundervisning vid Henry Fords skola för immigrantarbetare vid hans fabriker i Detroit, USA 1914–1920. Det andra exemplet utgörs av ”Svenska för invandrare” under dess första fas i Sverige 1965–1979.

Det är två radikalt olika samhällssystem under två olika tidsperioder som vi behandlar. USA var under 1910-talet ett samhälle utan offentliga sociala välfärdssystem och med en dominerande liberal ideologi. Sverige å andra sidan hade under 1960- och 1970-talen haft ett socialdemokratiskt styre under flera decennier och hade ett förhållandevis väl utbyggt välfärdssystem i offentlig regi. Vid Fords fabriker på 1910-talet var förhållandena präglade av en dramatisk utveckling där löpande bandet införts och med det ett mer forcerat, rationaliserat och monotont arbetsliv. I Sverige var också 1950- och 1960-talet präglade av omfattande rationaliseringar av arbetslivet och införande av arbets- och tidsstudier. Här hade dock ett motstånd mot de negativa konsekvenserna av rationaliseringar växt fram i form av vilda strejker m m.

I Sverige hade de fackliga organisationerna en stark position sedan flera decennier och därmed stort inflytande på frågan om språkundervisning för invandrare. I USA var de fackliga organisationer relativt svagt representerade på arbetsmarknaden och Henry Ford var en stor motståndare till dessa. Först långt efter vår undersökningsperiod (1914–1920), närmare bestämt 1941, fick det amerikanska bilarbetareförbundet; United Automobile Workers, igenom ett avtal med Ford Motor Company.

Det finns dock även likheter. I båda länderna förekom en omfattande immigration under perioderna, även om Sverige hade en övergång från arbetskraftsimmigration till flyktingimmigration i skiftet mellan 1960- och 1970-tal, den nordiska arbetskraftsmigrationen fortsatte dock. Båda perioderna påverkades av ett pågående krig mellan USA/Västmakterna och en motståndare som inte upplevdes företräda västerländska värden. Under den första perioden pågick första världskriget då USA från 1917 var i krig med Tyskland, med den uttalade ideologiska målsättningen att säkra demokratin i världen. I den andra perioden var USA involverat i Vietnamkriget, vilket kan ses som en del av det pågående kalla kriget mellan väst och öst. I båda fallen oroades statsmakten och agerade på olika sätt mot element och krafter som ansågs illojala i det pågående kriget. Under båda perioderna förekom, delvis p.g.a. krigsmotståndet, och även i Sverige en politisk radikaliserings. I samband med denna sågs immigranter i vissa fall som potentiella bärare av radikala ideologier i både USA och Sverige.

Det fanns dock också gemensamma drag mellan av att språkinläringen inbäddades i moderniserings- och utvecklingsideologier, innebärande en disciplinering av immigranterna till skötsamma lönearbetare och moderna, urbana konsumenter. Samtidigt fanns också skillnader där Fords språkskola hade en liberal ideologisk inbäddning, medan svenska för invandrare impregnerats av socialdemokratiska värden.

Vi ska nu bege oss till USA och närmare bestämt Detroit i början av 1900-talet där nya tillverkningsmetoder började introduceras, vilka skulle komma att sätta sin prägel på hela 1900-talets arbetsliv.

## Den amerikanska bilindustrin och löpande bandet

Även om tillverkningen av T-forden påbörjades redan 1908, var det först på 1920-talet som bilismen slog igenom USA. Först vid denna tid var infrastrukturen i form av bl. a. vägnät så utbyggt att det blev möjligt att till fullo utnyttja det nya fordonet. 1926 hade USA 18,5 miljoner bilar, vilket motsvarade 80 procent av världens bilpark och USA hade dessutom världens högsta biltäthet 1928.<sup>1</sup> Ford hade med hjälp av T-forden en dominerande ställning på den amerikanska bilmarknaden. Rationaliseringen av tillverkningen utnyttjades av Ford för att sänka priserna, från 850 dollar 1908 till 260 dollar 1925, vilket bidrog till bilismens spridande.<sup>2</sup> Henry Ford var fientlig till fackföreningar och byggde upp ett system för social kontroll av de anställda, utbildning för immigranter, m. m.<sup>3</sup>

Den tidiga biltillverkningen var beroende av yrkesskickliga hantverksarbetare. När vagntillverkningen stagnerade och gick tillbaka i USA sökte sig många yrkesarbetare över till den expanderande bilindustrin som efterfrågade liknande kompetenser, eftersom karosserna inte skilde sig åt nämnvärt. Yrkesarbetarna omfattade målare, snickare, svarvare, tapetserare maskinister m.fl.<sup>4</sup>

Den nya massproduktionen av bilar som Henry Ford bidrog till skilde sig från tidigare hantverkspräglad produktion på flera sätt. Massproduktionen hade dock föregångare i flera andra industrier som exempelvis slakteriindustrin med sin ”demontering”, men också kvarn-, bryggeri-, konserv- och vapenindustrin. Henry Ford hävdade att ”the disassembly line” på Chicagos slakthus tjänade som föredöme för flödesproduktionen på Fordfabriken. En viktig förutsättning för massproduktionen var principen om utbytbara delar och ett kontinuerligt produktionsflöde.<sup>5</sup>

Svensken Carl Gustaf Johansson, även kallad ”Mått-Johansson” bidrog med lanseringen av ”kombinationsmåttssatsen” (i USA kallad ”JO-Blocks”), vilken var en utrustning för precisionsmätning som möjliggjorde produktion av utbytbara delar. En av Fords nära medarbetare William Knudsen berättar att en av de första saker han gjorde när det företag han var verksam på, Keim Company i Detroit, började montera t-fordar var att konfiskera alla hammare och filar. De olika delarna skulle nämligen inte efterbearbetas manuellt, utan passa in direkt när de kom från maskinerna.<sup>6</sup> Mått-Johansson engagerade ett antal svenska mekaniker som knöts till hans avdelning vid Fordfabriken. 1925 fanns 12 personer där med svenska namn. Johansson medverkade till att dessa mekaniker kunde få permanent

---

<sup>1</sup> Kinch, Nils: *Förebilder för en svensk personbilsindustri? Utvecklingen i USA och Storbritannien fram till 1939*, s: 2; Statistisk årsbok 1930

<sup>2</sup> Sparke, Penny: *Bilen. En designhistoria 1900-2001*, s: 21

<sup>3</sup> William Knudsen nämner flera av ingredienserna i de sociala systemen kring Ford Fabric Highland Park med utbildning och högre hälsostandard, saker han menade ”came with very little brass band effect”, Beasley, s: 65

<sup>4</sup> Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 11

<sup>5</sup> Chefen för Fords motoravdelning William Klann lär ha sagt på en tur runt Swifts slakteri i Chicago: ”If they can kill pigs and cows that way, we can build cars that way and build motors that way”, Hounshell, David A.: *From the American System to Mass Production 1800-1932*, s: 217 ff, 241

<sup>6</sup> Beasley, s: 65

uppehållstillstånd i USA utanför den svenska kvoten och även för deras familjer som kom att ansluta sig till dem.<sup>7</sup>

Fords produktion var inriktad på att eliminera behovet av yrkesskicklig arbetskraft och överförande av kunskap från arbetare till maskiner. Detta kom att innebära en degradering av arbetet som blev mer repetitivt och monotont.<sup>8</sup> De specialmaskiner som konstruerades för bilproduktionen utformades så att de kunde betjänas av halv- eller olärda arbetare. Henry Ford hävdade dock att han inte påverkats av rationaliseringsexperter Frederick Taylor. Medan Taylor vid analyserandet av en arbetsprocess tog produktionsutrustningen för given, som något konstant och ville driva upp arbetsintensiteten med hjälp av tidsstudier, så hävdade Ford och hans anhängare att de istället inriktade sig på att mekanisera arbetsprocessen och därmed göra arbetaren till maskinpassare. Tidsstudier användes alltså vid introducerande av maskineri i produktionsprocessen, men det var sedan maskinerna som bestämde arbetstakten och inte något styckackord. David Hounshell menar att fast att Fords sätt att organisera industriproduktion byggde på vissa element från Taylor, så skilde sig ändå Ford löpande band radikalt från Taylors och dennes efterföljares system.<sup>9</sup>

Charles Sorensen, som var en av Fords närmaste medarbetare och en av dem som sägs ha bidragit till löpande bandets tillkomst, hävdar i sin självbiografi att en av de mest seglivade myterna kring utvecklingen av massproduktionen var betydelsen av "scientific management". Han hävdar att ingen i ledande ställning på Ford var bekant med Taylors teorier och att Taylor själv vid besök på Ford uttryckt förvåning över att man på Ford tillämpat scientific managements principer utan hjälp av experter. Sorensen intog en skeptisk attityd till "experter" och ansåg att detta erkännande från en "expert" visade på dumheten av för mycket tilltro till experter. Henry Ford delade skepsisen mot experter som han menade "visste för mycket om vad som var omöjligt".<sup>10</sup>

Löpande bandet introducerades på Fords fabrik i Highland Park i Detroit 1913, men arbetarnas missnöje med detta nya monotona arbete ledde till stor omsättning av personal, 380 procent på ett år. För att reducera omsättningen, minska risken för facklig organisering samt minska löneskillnaderna på företaget introducerades i januari 1914 en ny hög lön på 5 dollar per dag, vilket ledde till mycket kritik från ortodoxa finansmän och industrialister.<sup>11</sup> Denna nya inkomstnivå utgjordes dock inte enbart av lön, utan i det "hisnande" beloppet ingick också ett vinstdelningssystem. Den extra bonusen utgick dock endast om arbetarna förde ett skötsamt liv, vilket kontrollerades av Fords "sociologiska avdelning".<sup>12</sup>

De olärda arbetarna upplevde införandet av 5dollars- dagen som en stor förbättring, men yrkesarbetare kunde uppleva orättvisa i att städare fick samma lön som dem själva. En del verktygsmakare lämnade följaktligen Ford för att arbeta på andra bilföretag där de visserligen

---

7 Brev till Mr Toole Ford Motor Company från C G Johansson, 1924-02-07, brev till Mr Toole Ford Motor, Company från...1924-01-28

8 Meyer, Stephen: *Automobile in American Life and Society. The Degradation of Work Revisited: Workers and Technology in the American Auto Industry, 1900-2000*, [www.autolife.umd.umich.edu/Labor/L\\_Overview.htm](http://www.autolife.umd.umich.edu/Labor/L_Overview.htm), s: 1

9 Hounshell, David A.: *From the American System to Mass Production 1800-1932*, s: 253 ff

10 Sorensen, Charles: *My Forty Years with Ford*, s: 41, Ford, Henry: *I dag och i morgon*, s: 53

11 Hounshell, David A.: *From the American System to Mass Production 1800-1932*, s: 250 ff

12 Hounshell, David A.: *From the American System to Mass Production 1800-1932*, s: 250 ff

tjänade mindre, men dock hade högre lön och status än de olärda arbetarna. 5-dollars-lönen var också präglad av en patriarkal försörjarideologi, eftersom den var tänkt för gifta manliga familjeförsörjare. Därmed var kvinnor och unga ogifta män inledningsvis exkluderade. Först efter protester från feminister fick kvinnor som försörjde släktingar 1916 även del av den höga lönenivån.<sup>13</sup>

Införandet av 5-dollars-lönen och etablerandet av bilindustrin som en kapitalintensiv, manlig höglöneindustri hade en stark förankring i en familjeförsörjarideologi både hos arbetsgivare och på arbetarsidan. Trots att bilindustrin var en ny industri, utan maskulina hantverkstraditioner att falla tillbaka på, beskrevs arbetena i bilindustrin ofta som ”tunga”. Detta trots att behovet av fysisk styrka tidigt eliminerats genom löpande bandet och mekanisering. Henry Ford skrev 1922 att de arbeten som krävde fysisk styrka blev allt färre och att det fanns andra arbeten, som vad avser styrka, kunde utföras av ett treårigt barn. Argumentet att bilarbete var för tungt för kvinnor visade sig därmed inte förankrat i produktionens verklighet.<sup>14</sup> Kvinnorna utgjorde en minoritet i den amerikanska bilindustrin före andra världskriget och de var verksamma främst i tapetseraravdelningarna. Kvinnolönerna låg på ungefär två tredjedelar av mäns löner. Trots detta gjorde arbetsgivarna inga försök under mellankrigstiden att ersätta dyrare manlig arbetskraft med billigare kvinnlig i produktionen.<sup>15</sup>

En stor del av de olärda arbetare som kom att arbeta i Detroits bilfabriker var fattiga immigranter från Europa.<sup>16</sup> Många immigranter sökte sig till Detroit före första världskriget där det rådde brist på arbetskraft. Arbetsgivarorganisationen ”The Employers’ Organisation of Detroit” (EAD), som 1907 hade lyckats eliminera facklig aktivism i staden, drev en aggressiv rekrytering av arbetare. EAD lyckades värva 20 000 arbetare till Detroit 1910, men trots detta rådde brist på såväl yrkesarbetare som olärda arbetare.<sup>17</sup> Introduktionen av maskiner som eliminerade behov av yrkesarbetare möjliggjorde rekrytering av olärda och oerfarna arbetare.<sup>18</sup> Många av dessa var bara tillfälliga fabriksarbetare från landsbygden i Mellanvästern och de återvände hem till gårdarna när det blev sämre arbetstillgång. De såg sig inte som permanenta industriarbetare utan hoppades att genom tidsbegränsat lönearbete förvärva kapital för att uppnå sitt egentliga mål, att etablera ett småföretag eller en farm.<sup>19</sup>

The Employers’ Association of Detroit, EAD, etablerade 1903 en Arbetsbyrå, vilken förutom förmedling av arbetskraft, även tillhandahöll strejkbrytare vid arbetskonflikter. Arbetsbyrån utförde ett första urval och yrkesmässig indelning av de sökande och förde även register över arbetare avseende mekanisk kompetens, karaktär, vanor osv. 1904 hade byrån register över 16 000 fackligt organiserade och oorganiserade arbetare, 1912 var antalet över 180 000. Byråns främsta uppgift var dock att eliminera företagets konkurrens om arbetskraft och

---

13 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 44, 57

14 Liknande argument om att vissa arbeten skulle vara för tunga för kvinnor förekom exempelvis inom slakteriindustrin, Hansson, Lars: *Slakt i takt*, s: 83 ff

15 Milkman, Ruth: *Management’s Postwar Purge of Women Automobile Workers*, s: 132

16 Arvastson, s: 98

17 Lewchuk, Wayne: *Fordism and the Moving Assembly Line: The British and American Experience, 1895,-1930*, s: 19

18 Klug, Thomas: *Employers’ Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 49 ff

19 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 12

därmed förhindra att lönerna drevs upp. Även vid ett så drastiskt tillfälle som när Ford höjde lönerna från 2,34 dollar till 5 dollar ingrep EAD konstruktivt och Ford gick med på att bara rekrytera arbetskraft genom arbetsbyrån, vilken då förmedlade sådan från andra städer än Detroit.<sup>20</sup> EAD etablerade även en immigrantkommissionär på Ellis Island som lovade immigranter fri resa till Detroit om de valde denna destination.<sup>21</sup>

Allt detta skedde nämligen i slutskedet av den stora emigrationsepoken, då de transatlantiska immigrationsströmmarnas ursprung förskjutits mot östra och södra delarna av Europa. Från 1910 till 1914 immigrerade 5,1 miljoner människor till USA, varav två tredjedelar från östra och södra Europa. Från 1900 till 1920 ökade Detroits befolkning med 350 procent till nästan en miljon. 1920 var 85 procent av befolkningen födda i utlandet eller hade en immigrantförälder. Arbetarklassen bestod till större del av immigranter och av bilarbetarna var 51 procent av de olärda och tillärda arbetarna födda i utlandet. Vid en undersökning på Ford 1917 var 60 procent av arbetsstyrkan immigranter, varav tre fjärdedelar från östra och södra Europa.<sup>22</sup> Dessa immigranter skilde sig knappast från arbetarna med hemvist på landsbygden i Mellanvästern, även flera av invandrarna ville genom temporärt lönearbete förvärva ekonomiska medel för att gå vidare och förverkliga sin dröm i det nya landet.

Bilindustrin hade stora problem med hög omsättning av personal. 1913 hade Fords anläggning Highland Park en omsättning på 380 procent per år. För att upprätthålla en arbetsstyrka på 13 600 personer var man tvungen att anställa 52 000 arbetare. En strategi att minska denna oönskade rörlighet var införande av välfärdssystem för de anställda. Dessa system kunde innehålla sponsrade basebollag, bibliotek, subventionerade luncher, gruppförsäkringar och engelskundervisning för immigranter. Dessa åtgärder gav arbetarna anledning att hålla sig kvar vid företaget under perioder med stor omsättning av arbetskraft. Välfärdssystemen hade också ambitionen att främja att flera blev stabila anställda. Systemet grundades i ett manligt familjeförsörjideal där hushållet ägde ett eget hem – idealet var en skötsam manlig familjefar som talade engelska, åt amerikansk mat och varken drack eller spelade. Flera bilföretag införde välfärdssystem som Dodge, Packard, Studebaker och Ford Motor Company.<sup>23</sup>

Välfärdssystem som främjade amerikaniseringen av immigrantarbetarna bidrog även till forandet av företagens interna arbetsmarknad. Amerikaniseringen sågs som en lösning för att minska personalomsättning, minska arbetsplatsolyckor och bekämpande av arbetarradikalism.<sup>24</sup> 1915, när amerikaniseringskampanjen började i Detroit, anslöt sig "Americanizers" till företagets ledning och personalansvariga för att uppmana immigrantarbetarna att delta i kvällskurser i engelska som ett första steg mot deras assimilering.

Amerikaniseringsrörelsen gjorde att flera företag skapade sina första register över personalens etniska tillhörighet och de upptäckte då "kolonier" av icke-engelsk talande arbetare inom företagen, stora nog att ha betydande inflytande. Detroits Handelskammarens Amerikaniseringskommitté uppmanade företagen att etablera etnisk registrering och ställa

---

20 Klug, Thomas: *Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 49 ff

21 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 13

22 Klug, Thomas: *Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 53 f

23 Klug, Thomas: *Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 55 f

24 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 23



detta till kommitténs förfogande. Under kriget kom den federala statsmakten att bli mer engagerad på arbetsmarknaden. The American Protective League (APL) övervakade immigranter, risker för sabotage och samlade även information för lokala polismyndigheter. På Fords Highland Park anläggning fanns 100 personer från APL som övervakade arbetarnas beteende och rekommenderade de mest umbärliga för krigstjänst.<sup>25</sup>

Under första världskriget, då den transatlantiska immigrationen kraftigt minskade, ökade antalet svarta män i bilindustrin, 1910 fanns det bara 183 svarta i bilindustrin i hela USA, medan deras antal uppgick till 8 000 endast i Detroit 1920. Ford var den som hade flest svarta anställda, 16 000 fanns på företagets lönelista 1925. De svarta hänvisades till de hårdaste och minst attraktiva arbetsuppgifterna. Arbetsgivarna placerade dem, utifrån rasistiska stereotypiska föreställningar om att de var bättre än alla andra på att utföra rytmiska arbetsuppgifter, vid monotona arbeten på löpande banden. De kunde också utifrån likande föreställningar placeras på de hetaste arbetsmomenten. De svarta arbetarna var också mest utsatta när ekonomin blev sämre efter kriget och förlorade då först sina anställningar.<sup>26</sup>

1920 förändrades arbetsmarknaden i Detroit till arbetsgivarnas fördel. Trots införande av restriktiva immigrationskvoter 1921 och 1924 kom det att råda en betydande arbetslöshet med överskott på arbetskraft som följd. Migration från västra Europa, Canada, Mexiko samt gruv- och landsbygdsområden skapade en pool av mer fluktuerande och rörlig arbetskraft än före första världskriget. Men det förekom även rekrytering av svarta arbetare från södern med hjälp av annonser, agenter och organiserade busstransporter. Den svarta pressen i norr målade även upp bilden av Norden som möjligheternas land.<sup>27</sup>

Bilindustrin försökte öka efterfrågan på bilarna med allt aggressivare marknadsföring och införande årsmodeller, vilket GM lanserade från 1923. Från 1923 till 1928 minskade möjligheterna för arbetare att få kontinuerlig anställning i bilindustrin. Osäkerheten i efterfrågan kombinerat med säsongsvisa och periodiska nedstänganden av fabrikerna, p.g.a. omställning av produktionsmaskineriet för nya årsmodeller, skapade stor efterfrågan på en arbetsstyrka bestående av unga, ogifta manliga migranter. Rationaliseringarna av bilindustrin medförde ytterligare förenklande av arbetenas innehåll, vilket gjorde det lätt att lära upp nya arbetare utan vana vid industriarbete. Omsättning av arbetare var därmed inte längre ett problem.<sup>28</sup>

1915 hade två tredjedelar av den arbetskraft EAD:s arbetsbyrå förmedlade varit kvalificerade yrkesmän. 5 procent var okvalificerade och resten tillärda. 1928 hade yrkesarbetarnas andel sjunkit till en femtedel, lika stor andel tillärda och resten olärda. En arbetsstyrka skapades benämnd ”the Suitcase Brigade” och som bestod av unga män från småstäder och landsbygden i mellanvästern varav flera såg lönearbete var ett temporärt medel för att kunna etablera självständig rörelse i form av en verkstad eller bensinstation.<sup>29</sup> Överlag hade varken immigranterna, de svarta och vita arbetarna från södern eller arbetarna från den rurala

---

25 Klug, Thomas: *Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 56 ff

26 Martin, Elisabeth Anne: *Detroit and the Great Migration 1916-1929*, 46s:

1(<http://bentley.umich.edu/research/publications/migration/ch3.php>)

27 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 24

28 Klug, Thomas: *Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 63

29 Klug, Thomas: *Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929*, s: 63

Mellanvästern någon vana vid industriellt arbete, något som kom att försvåra facklig organisering inom bilindustrin.<sup>30</sup>

## Fords Engelskskola

Den stora mängden immigranter på Fords fabriker medförde problem i produktionen eftersom många inte kunde engelska. Det uppstod därmed problem med kommunikationen som var nödvändig för styrandet av det komplicerade produktionssystemet. Många immigrantarbetare kom också från landsbygden och hade inte vana vid industriellt arbete och saknade den arbetsdisciplin som det löpande bandet krävde.<sup>31</sup> Ford eftersträvade att amerikanisera arbetsstyrkan vid sin fabrik och startade därför Ford English School 1914, och det blev obligatoriskt för utlandsfödda anställda att delta i dess kurser.<sup>32</sup> Utbildningen var inte bara inriktad på språkinläring, utan målet var att arbetarna också skulle bli mer disciplinerade, mer socialt ansvarstagande och familjeorienterade. Idealet var en manlig familjeförsörjare som var nykter, hade hög moral och var förmögen att uppfostra ansvarsfulla barn.<sup>33</sup> Arbetarna sågs inte som individer utan snarare som en grupp immigranter vilka kunde transformeras till ”amerikaner”.<sup>34</sup>

Ford hade introducerat det löpande bandet för massproduktion av standardiserade bilar och såg på amerikaniseringen bedriven bl a genom hans Engelskskola på samma sätt. Marquis, en präst som ledde Fords Sociological Department, sa i ett tal:

*”This is the human product we seek to turn out, and as we adapt the machinery in the shop to turn out the kind of automobile we have in mind, so we have constructed our educational system with a view to producing the human product in mind.”<sup>35</sup>*

Fords Engelskskola producerade ”amerikaner” genom 72 lektioner genomförda under 36 veckor, med två lektioner i veckan. Genom att det var obligatoriskt att delta i skolan kunde Ford lova en konstant ström av nya immigranter. I en artikel i Ford Times sades:

---

30 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 104

31 Stephen Meyer, ”Adapting to the Immigrant Line: Americanization in the Ford Factory 1914-1921,” *Journal of Social History* 14, no. 1 (Autumn, 1980): 69.

32 Firsht, Elena: ”’Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 3

33 Firsht, Elena: ”’Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 4

34 Firsht, Elena: ”’Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 4 f

35 Det är en mänsklig produkt vi försöker skapa och på samma sätt som anpassar maskineriet i fabriken till att producera det slags bil vi tänker oss, så har vi konstruerat vårt utbildningssystem för att producera den mänskliga produkt vi vill ha. Meyer, Stephen, *The five Dollar Day*, s: 157

*” By treating employees as Men and making possible for themselves and their families to live respectably, it has become possible – yes easy – for these thousands of foreign born workers to be refashioned and woven into the warp and woof of greater Americanism. ”<sup>36</sup>*

Etnicitet var från Fords perspektiv ett noll-summespel. Den amerikanska identiteten stod i motsättning till immigranternas tidigare etniska identitet och det fanns inte utrymme för flera identiteter. I Fords Engelsk skola fick man lära sig att bindestrecket i exempelvis polsk-amerikan var ett minustecken. I denna skola fick immigranterna lära sig att undertrycka alla seder, beteenden och idéer från sina tidigare länder och istället ta till sig och införliva de amerikanska kulturella värden som skolan lärde ut. I en artikel i Ford Times med namnet ”The Making of New Americans” berättades om en immigrant vilken ändrade sitt namn från Haralambos Yannaki till Harry Yanakki. För honom kunde Fords Engelskskola bidra till att hans drömmar i ”frihetens land” blev verklighet.<sup>37</sup>

Immigranterna fick Fords Engelskskola också inpräntat sparandets dygd och betydelse och att inte slösa bort förtjänster på exempelvis alkohol. Pengarna skulle istället användas för att förbättra levnadsstandarden genom bland annat bättre boende för familjen. Immigranternas bostadsförhållanden förbättrades också efter införandet av fem dollars lönen och många kunde lämna slumbostäder där de tidigare bott.<sup>38</sup>

Kunskaper i engelska var nödvändiga inte bara för kommunikation i fabrikerna utan var också en nyckelfunktion i normalt amerikanskt liv, vilket för Ford var den borgerliga medelklassens. Genom att immigranterna lärde sig engelska skulle de integreras i den amerikanska kulturen och lämna sina etniska enklaver. Därmed skulle de inte heller längre utgöra något hot mot det amerikanska samhällets sociala struktur. Genom Fords Engelskskola skulle också immigranterna lära sig kapitalismens principer och befrias från eventuella radikala och socialistiska idéer. Den amerikanska identiteten var kopplad till den kapitalistiska ideologin och om immigranterna trodde på sådana amerikanska värden skulle de inte försöka omfördela resurser från de rika, utan istället arbeta hårt för att förvärva eget välstånd - med andra ord förverkliga den amerikanska drömmen.<sup>39</sup>

Fords Engelskskola var också inriktad mot att immigranterna skulle bli amerikanska medborgare, och ett diplom från skolan accepterades som ersättning för första steget i att bli amerikan: att få ”first papers of naturalization.” Att sträva efter att bli en god medborgare

---

36 Genom att behandla de anställda som människor och göra det möjligt för dem och deras familjer att leva respektabelt, har det blivit möjligt – ja enkelt – för dessa tusentals utlandsfödda arbetare att bli omformade och integreras i den stora amerikanska väven. Firsh, Elena: “‘Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 5

37 Firsh, Elena: “‘Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 5 f

38 Firsh, Elena: “‘Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 8

39 Firsh, Elena: “‘Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 7 ff

innebar aktivt arbete för samhällets bästa, deltagande i ”good politics”, renlighet och en god arbetsetik.<sup>40</sup>

Vid Fords Engelsk skola fanns en exemensceremoni 1918 där de utländska arbetarna gick in i ett stort ”käril” där de ”rördes om” av Fordlärare och därmed ”blev amerikaner”. De gick in iklädda enkla europeiska kläder och kom ut i nya amerikanska kostymer, viftande med en amerikansk flagga.<sup>41</sup>

Efter att så ha stiftat bekantskap med Fords språkundervisning i USA i början av 1900-talet ska vi nu bege oss till Sverige under efterkrigstiden.

## Sverige efter andra världskriget

Sverige hade fram till 1930 varit ett utpräglat emigrationsland där utvandringen till USA var störst.<sup>42</sup> Det förekom dock också relativt omfattande utvandring till europeiska grannländer, främst Danmark, Norge och Tyskland. Mellan Sverige och dessa länder förekom också relativt omfattande arbetsvandringar.<sup>43</sup> Andra världskriget innebar dock en vändpunkt då Sverige omvandlades till ett invandringsland. Under krigets slutskede och perioden direkt efter ankom omfattande mängder flyktingar, som mest befann sig 180 000 flyktingar i landet vintern 1944-45.<sup>44</sup>

Det fanns förväntningar på att det skulle bli sämre ekonomiska tider när kriget tog slut, på samma sätt som efter första världskriget. Så blev dock inte fallet, istället inträdde en högkonjunktur och i samband med denna uppstod en stor efterfrågan på arbetskraft.<sup>45</sup> Under de följande decennierna fram till 1970-talet kom invandringen till Sverige att domineras av arbetskraftsimmigration, från de nordiska grannländerna och Västtyskland, Jugoslavien, Grekland och Italien.<sup>46</sup>

Sverige, Västeuropa och USA gick efter andra världskriget in i vad som beskrivits som kapitalismens guldålder. Fram till 1970 präglades samhällena av tillväxt och kraftigt ökad levnadsstandard. Den historiska kompromiss i Sverige mellan arbetsmarknadens parter SAF och LO, vilken etablerats genom Saltsjöbadsavtalet 1938, utvecklades och befästes. Från 1933 till 1976 befann sig det socialdemokratiska partiet i regeringsställning och det svenska välfärdssamhället byggdes upp och utvecklades under denna period. Efter krigsslutet

---

40 Firsht, Elena: “‘Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics”, i *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition, s: 10

41 Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, s: 23

42 Runblom, Harald/Norman, Hans: *From Sweden to America*

43 Hansson, Lars: *Den glömda utvandringen i nytt ljus*, s: 121

44 Olsson, Lars: *På tröskeln till Folkhemmet. Baltiska flyktingar och polska koncentrationslägersfångar som reservarbetskraft i skånskt jordbruk i slutet av andra världskriget*, s: 22 ff

45 Olsson, Lars: ”Hundra år av arbetskraftsinvandringen : från kapitalismens genombrott till folkhemsbygget i Sverige”, i Ekberg, Jan (red): *Invandring till Sverige – orsaker och effekter. Årsbok från forskningsprofilen AMER*, Växjö 2003, s: 19 f.

46 Lundh. Christer/Ohlsson, Rolf: *Från arbetskraftsimport till flyktinginvandring*, Kristianstad 1999, s: 26 ff

påbörjades en mer omfattande rationalisering av industrin i Sverige, 1948 slöts ett centralt avtal mellan LO och SAF om arbetsstudier.<sup>47</sup>

Det fanns en samsyn mellan arbetsgivarna och den fackliga rörelsen där man var positiv till utvecklingen av industrin, vilken skulle öka produktionens frukter och därmed reducera konflikter rörande fördelningen av dessa. Med en ständigt ökande kaka behövde man inte slåss om dess delar. Inom olika branscher genomfördes de närmaste decennierna arbets- och tidsstudier, bl a MTM-metoden vilken importerats från USA. Det mer intensiva arbetslivet kombinerades dock av en historiskt unik ökning av den materiella levnadsstandarden, vilket fungerade som en morot för att arbetarna skulle acceptera ett intensivare arbetsliv. TV-apparater, tvättmaskiner, kylskåp, bättre bostäder och inte minst möjlighet för arbetare att köpa en egen bil blev konkreta symboler för det nya välfärdssamhället. Perioden präglades också av centralisering och byråkratisering, för de fackliga organisationerna betydde detta mer centralstyrning, mer expertstyre och minskat lokalt inflytande.<sup>48</sup>

En fråga som kom att aktualiseras framför allt från 1960-talet var svenskundervisning för invandrad arbetskraft. För invandrare från Danmark och Norge var språkfrågan inte något problem. För de individer som rekryterades från Italien, Ungern och Sudettyskar och inte kunde svenska förekom det språkundervisning i anslutning till ankomsten eller senare. När det gäller andra världskrigets stora flyktinginvandring, den stora finska invandringen och den allt större utomnordiska immigrationen under 1950- och 1960-talet förekom däremot ingen organiserad språkundervisning.<sup>49</sup>

Vid mitten av 1960-talet blev kommunikationssvårigheterna allt större eftersom jugoslaviska, grekiska, turkiska och även många finländska immigranter inte kunde tala svenska. LO fokuserade på språkfrågan utifrån ett anpassningsperspektiv på invandrarna och stödde i remissyttrande 1965 två riksdagsmotioner rörande språkundervisning och utbildning och information om arbets- och samhällsliv. Språkundervisningen skulle först och främst ske i bildningsorganisationernas regi, men i samarbete med AMS.<sup>50</sup>

## Svenskundervisningens genomförande

1965 infördes kostnadsfri svenskundervisning för invandrare via studieförbunden. Under 1960-talet ägde denna mestadels rum på fritiden.<sup>51</sup> LO och SAF slöt 1965 överenskommelse rörande anpassning och introduktion av den utländska arbetskraften, som dock sedan sprack men kan ha fungerat som riktmärke för förbundsöverläggningar om företagsintroduktion. Förbundsöverenskommelser om sådan introduktion slöts sedan mellan Verkstadsföreningen och Metall samt inom hotell- och restaurangområdet. Introduktionens mål var att invandrade

---

47 Ekdahl, Lars/Olsson, Lars: *Klass i rörelse*, s: 101 ff

48 Ekdahl, Lars/Olsson, Lars: *Klass i rörelse*, s: 104 ff

49 Johansson, Jesper: "Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här." *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 154 ff

50 Johansson, Jesper: "Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här." *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 154 ff

51 Johansson, Jesper: "Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här." *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 162

arbetare som var obekanta och ovana vid förhållandena i Sverige skulle få en rimlig chans och möjlighet att anpassa sig till svenska förhållanden. De fackliga organisationerna skulle i samband med denna också informera om sin verksamhet och sina mål. I överenskommelsen uttalades målsättningen att det var ”angeläget att invandrarna vid sidan av sitt modersmål lär sig förstå och tala svenska”. LO påverkades dock av samhällsdebatten och frångick från 1967 assimilationslinjen till förmån för en minoritetspolitik syftande till erkännande av minoritetsgruppernas strävan till kulturell egenverksamhet.<sup>52</sup>

Det fanns olika uppfattningar om hur svenskundervisningen för invandrare skulle organiseras. LO accepterade att kommunerna skulle ha det övergripande administrativa ansvaret, men att studieförbunden, främst ABF, också fortsättningsvis skulle få det praktiska ansvaret för själva undervisningen. Lokala fackliga företrädare skulle medverka och stå för samhälls- och arbetsmarknadsinformationen i samverkan med studieförbunden. SAF och arbetsgivarna ville istället att undervisningen skulle anordnas av företag och branschorganisationer eller genom studieorganisationer som valdes av företagen. Därmed kan man se att både arbetsgivarna och fackföreningarna inte såg svenskundervisningen som enbart en språkfråga. ABF och fackföreningsrörelsen eftersträvade att använda språkundervisningen som en del i en bildnings- och inskolningsprocess i den svenska arbetarrörelsens värderingar och organisationer. Svenskundervisningen skulle följaktligen skapa gynnsammare förutsättningar för LO:s ambitioner om klassformering över etniska och nationella gränser inom arbetarklassen.<sup>53</sup>

SAF och arbetsgivar sidan å sin sida ville däremot motverka detta och istället genomföra svenskundervisningen med akademiskt utbildade lärare, vilka inte enbart skulle rekryteras från arbetarrörelsens medlemsorganisationer. Motsättningen om hur svenskundervisningen skulle organiseras var följaktligen en ideologisk konflikt mellan arbetarrörelsen och arbetsgivar sidan där den förra organisationens maktövertag möjliggjorde undervisningens bedrivande i en socialdemokratisk ideologisk inbäddning. Den socialdemokratiskt dominerade fackföreningsrörelsen förde dock ett tvåfrontskrig. Den ville också hålla kommunistiska och vänsterradikala anhängare och influenser borta från svenskundervisningen.<sup>54</sup>

En lag om rätt till ledighet med lön för deltagande i svenskundervisning trädde i kraft den 1 juli 1973. Lagen hade föregåtts av flera års försök att avtalsvägen reglera frågan om svenskundervisning.<sup>55</sup> Lagen var unik i internationell jämförelse eftersom den möjliggjorde för immigranter att studera det nya hemlandets språk finansierat av arbetsgivarna och samhället.<sup>56</sup>

---

52 Johansson, Jesper: ”Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här.” *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 159 ff

53 Johansson, Jesper: ”Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här.” *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 229 ff

54 Johansson, Jesper: ”Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här.” *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 229 ff

55 Johansson, Jesper: ”Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här.” *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, s: 229 ff

56 Widgren, 1982, s 57 ff

I lagen fastställdes att undervisningen skulle bedrivas genom studiecirkel i studieförbundens regi efter fastställd läroplan från Skolöverstyrelsen och därmed fick inte arbetsgivarna igenom sin önskan om undervisning i företagets regi. LO-förbunden organiserade och samordnade sin lokala cirkelverksamhet tillsammans med ABF. Denna lag kan ses som en del av den breda arbetsrättsliga lagstiftningsoffensiven som socialdemokratiska regeringen genomförde under inflytande från den fackliga rörelsen under början och mitten av 1970-talet.<sup>57</sup> Rätten till svenskundervisning kunde dock innebära svårigheter för invandrare att få anställning eftersom det innebar en extra kostnad för arbetsgivaren och en del immigranter kunde därför avstå från undervisningen eller presentera falska intyg att de genomgått desamma.<sup>58</sup>

Svenska för invandrare bedrevs dock inte som en isolerad verksamhet från ABF:s sida. I Göteborg bedrev denna organisation från slutet av 1960-talet alltmer verksamhet bland invandrarna i staden. ABF Göteborg rapporterade om verksamhetsåret 1969-70: *"Verksamheten bland invandrarna har haft en omfattning som aldrig tidigare. Det har dels varit fråga om undervisning i svenska språket, men också social information."* ABF bedrev också omfattande verksamhet i bostadsområden med många immigranter och samverkade med diverse bostadsföretag.<sup>59</sup> ABF kom också efterhand att samarbeta med invandrarorganisationer vilka blev medlemmar i ABF.<sup>60</sup>

Redan innan lagen om svenskundervisning på arbetstid införts 1973 slöt fackliga organisationer i Göteborg avtal med företag rörande detta. Metallindustriarbetareförbundet slöt avtal med Volvo och Götaverken vilka gav invandrarna möjlighet till 240 timmars studier i svenska språket.<sup>61</sup> Efter lagens tillkomst ökade svenskundervisningen efterhand och avtal slöts vid allt fler större företag, undervisningen kom också att förläggas till företagen som också i de flesta fall ställde studielokaler till förfogande.<sup>62</sup> ABF Göteborgs SFI-verksamhet växte från 340 cirkelverksamhetsåret 1969/70 till 1 776 cirkelverksamhetsåret 1975/76.<sup>63</sup> Redan 1970/71 utgjorde SFI en tredjedel av ABF Göteborgs studiecirkelverksamhet.<sup>64</sup>

Jesper Johansson menar att fackföreningsrörelsens och ABF:s informationsmaterial och kurser i svenska språket blev medel i en facklig välfärdsnationell anpassningsmodell, där politisk-ideologiska och etnokulturella dimensioner sammanföll och var två sidor av samma mynt. LO:s homogeniserande handlingsstrategi i relation till de utländska arbetarna blev att försöka utbilda, informera och anpassa dem till befintliga strukturer på den svenska arbetsmarknaden och inom den fackliga rörelsen för att upprätthålla etablerade traditioner och styrkeförhållanden inom den fackliga rörelsen.<sup>65</sup>

---

57 Johansson, Jesper: *"Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här."* Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981, s: 229; Johansson & Magnusson, 1998, s 159 ff, 179 ff.

58 Knocke, Wuokko: *Invandrare möter facket*, s: 36 f

59 ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1969/70

60 ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1975/76

61 ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1971/72

62 ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1973/74

63 ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1969/70, 1975/76

64 ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1970/71

65 Johansson, Jesper: *"Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här."* Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981, s: 357 f

## Slutsatser

Här har presenterats två radikalt annorlunda samhällssystem inom vilka vi behandlar olika former av språkutbildning för immigranter. I det amerikanska fallet hade vi ett kapitalistiskt samhälle utan offentliga välfärdssystem och präglad av en liberal ideologi där individen själv skulle ansvara för sin trygghet och levnadsstandard, om de var anställda i samarbete (och inte i konflikt) med sin arbetsgivare. Sverige var däremot sedan flera decennier ett kapitalistiskt välfärdssamhälle med en stark socialdemokratiskt dominerad arbetarrörelse på offensiven och en expanderande offentligt finansierad välfärdssektor.

Undersökningen är inriktad på olika nivåer, i det amerikanska fallet tittar vi på ett enskilt företag, Ford Motor Company, vilket dock från slutet av 1910-talet expanderade internationellt och vars produktionssystem fick globalt genomslag. I Sverige undersöker vi det nationella genomförandet av Svenska för Invandrare, vilket omfattade flera olika branscher och fackliga organisationer, dock med lokala exempel från Göteborg. I USA genomdrevs engelskundervisningen för invandrade arbetare på Ford Motor Companys initiativ som ett led i skapandet och disciplinerandet av moderna, amerikanska arbetare. Den rådande ideologin var här en paternalistisk liberalism. I Sverige var istället de fackliga organisationerna pådrivande initialt i syfte att anpassa och inordna de nya invandrarna i den svenska arbetarklassen under socialdemokratisk hegemoni.

Vid Fords fabriker hade det löpande bandet införts från 1913, vilket ledde till ett mer forcerat, rationaliserat och monotont arbetsliv. Det missnöje som detta utlöste komprimerades genom introduktionen av mycket högre löner, i form av 5 dollars per dag, 1914. Den högre lönen villkorades dock med kontroll av att arbetarna förde ett skötsamt liv som moderna amerikanska medborgare och även att de deltog i Fords Engelskskola. Den ideologiska utbildningen syftade också till att motverka radikala strömningar och facklig organisering. Med USAs inträde i första världskriget forcerades amerikaniseringen av immigranterna, vilka sågs som en säkerhetsrisk, antingen p.g.a. tysksympatier eller därför att de var motståndare till kriget utifrån radikala ideologiska ståndpunkter.

Även i Sverige hade omfattande rationaliseringar genomförts av industrin från 1950-talet, delvis underlättat genom införande av ackordslöner vilket möjliggjorde högre lönenivåer. Det nya rationaliserade arbetslivet möttes dock efterhand av missnöje och protester och radikaliserade med växande vänsterrörelser och vilda strejker. Från den socialdemokratiska fackföreningsrörelsen sågs också svenska för invandrad arbetskraft genomförd i ABFs regi och i tät samverkan med de fackliga organisationerna som ett sätt att motverka att vänsterorganisationer fick inflytande. Det fanns både i USA och också Sverige en rädsla för att de nya immigranterna kunde vara bärare av radikalism som sågs som oamerikansk eller osvensk. Vietnamkriget verkade också radikaliserande genom ifrågasättande av det västerländska utvecklingsidealet och stärkande av radikala ideologiska strömningar och vänsterorganisationer.

Det fanns också gemensamma drag däri att språkinläringen inbäddades i moderniserings- och utvecklingsideologier. Den dominerande självbilden både i USA och i Sverige var att



länderna var moderna samhällen där utvecklingsperspektivet var dominerande. Detta utgjorde även en viktig förutsättning för samverkan mellan klasserna genom att de materiella resurserna utgjorde en ständigt expanderande kaka, vilket inte gjorde dess fördelning till ett nollsummespel. Språkutbildningen skulle i bägge fallen innebära en disciplinering av immigranterna till skötsamma lönearbetare och moderna, urbana konsumenter med ständigt ökande levnadsstandard. Den var därmed också en bland flera metoder i en liberal, respektive socialdemokratisk, reformistisk klassformering i vilken immigranter med till stor del lantlig bakgrund förvandlades till moderna, urbana arbetare. Medan Fords engelskskola dock var inriktad mot att helt eliminera den ursprungliga etniska identiteten till förmån för en amerikansk, kom dock SFI efterhand att få en mindre assimilerande hållning till förmån för en mer mångkulturell sådan. SFI genomförd av ABF var också en del av ett växande samarbete med invandrarnas egna organisationer, inte bara på arbetsplatserna utan också i bostadsområdena.

# Referenser

## Källor

### Benson Ford Research Center, The Henry Ford Museum

#### *CG Johanssons arkiv*

Brev till Mr Toole Ford Motor Company från C G Johansson, 1924-02-07, brev till Mr Toole Ford Motor Company från...1924-01-28

### Regionarkivet, Göteborg

#### *ABFs lokalavdelning i Göteborgs arkiv*

ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1969/70

ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1970/71

ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1971/72

ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1973/74

ABF Göteborg verksamhetsberättelse 1975/76

## Litteratur

Arvastsson, Gösta: Slutet på banan. *Kulturmöten i bilarnas århundrade*, Stockholm/Stehag 2004.

Beasley, Norman: *Knudsen A Biography*, Whittlesey House 1974.

Firsht, Elena: "‘Assembly line Americanization’: Henry Ford Progressive Politics", I *Michigan Journal of History*, Fall 2012 edition

Ford, Henry: *I dag och i morgon*, Stockholm 1927.

Hansson, Lars: *Slakt i takt*, Göteborg 2004.

Hansson, Lars: "Den glömda utvandringen i nytt ljus", i *Samhällshistoria i fokus*, vänbok till *Lars Olsson*, Big bad Books, Malmö 2010.

Hounshell, David A.: *From the American System to Mass Production 1800-1932*, Baltimore 1984.

Johansson Anders L & Magnusson Lars, *LO andra halvseket. Fackföreningsrörelsen och samhället*, Stockholm, 1998.

Johansson, Jesper: "Så gör vi inte här i Sverige. Vi brukar göra så här." *Retorik och praktik i LO:s invandrarpolitik 1945- 1981*, Växjö 2008.

Kinch, Nils: *Förebilder för en svensk personbilsindustri? Utvecklingen i USA och Storbritannien fram till 1939*, Uppsala 1995.

Klug, Thomas: "Employers' Strategies in the Detroit Labor Market, 1900-1929", i Liechtenstein, Nelson/ Meyer, Stephen: *On the Line Essays in the History of Auto Work*, Urbana and Chicago 1989.

Lewchuk, Wayne: "Fordism and the Moving Assembly Line: The British and American Experience, 1895, - 1930", i Liechtenstein, Nelson/ Meyer, Stephen: *On the Line Essays in the History of Auto Work*, Urbana and Chicago 1989.

Lundh. Christer/Ohlsson, Rolf: *Från arbetskraftsimport till flyktinginvandring*, Kristianstad 1999.

Martin, Elisabeth Anne: *Detroit and the Great Migration 1916-1929*, the University of Michigan 1993.

Meyer, Stephen: *The Five Dollar Day: labor management and social control in the Ford Motor Company 1908-1921*, Albany 1981.

Meyer, Stephen: *Automobile in American Life and Society. The Degradation of Work Revisited: Workers and Technology in the American Auto Industry, 1900-2000*, [www.autolife.umd.umich.edu/Labor/L\\_Overview.htm](http://www.autolife.umd.umich.edu/Labor/L_Overview.htm)

Meyer, Stephen: "Adapting to the Immigrant Line: Americanization in the Ford Factory 1914-1921," *Journal of Social History* 14, no. 1 (Autumn, 1980): 69

Milkman, Ruth: "Management's Postwar Purge of Women Automobile Workers", i Liechtenstein, Nelson/ Meyer, Stephen: *On the Line Essays in the History of Auto Work*, Urbana and Chicago 1989.

Olsson, Lars: *På tröskeln till Folkhemmet. Baltiska flyktingar och polska koncentrationslägersfångar som reservarbetskraft i skånskt jordbruk i slutet av andra världskriget*, Lund 1995.

Olsson, Lars: "Hundra år av arbetskraftsinvandring: från kapitalismens genombrott till folkhemsbygget i Sverige", i Ekberg, Jan (red): *Invandring till Sverige – orsaker och effekter. Årsbok från forskningsprofilen AMER*, Växjö 2003.

Peterson, Joyce Shaw: *American Automobile Workers 1900-1933*, Albany 1987.

Runblom, Harald/Norman, Hans: *From Sweden to America: a History of Migration*, Uppsala 1976.

Sorensen, Charles: *My Forty Years with Ford*, Detroit 2006.

Sparke, Penny: *Bilen En designhistoria 1900-2001*, Stockholm 2003.

*Statistisk årsbok 1930*, Stockholm 1930.

Widgren Jonas, *Svensk invandrapolitik. En faktabok*, Lund, 1982 (1980).

Woukko, Knocke: *Invandrare möter facket: betydelse av hemlandsbakgrund och hemvist i arbetslivet: forskningslägesrapport kompletterad med intervjuer*, Stockholm 1981.





# EMIGRANTERNAS HUS

Emigranternas Hus  
Packhusplatsen 7  
411 13 Göteborg  
Tel 031-13 00 51  
[info@emigranternashus.se](mailto:info@emigranternashus.se)  
[www.emigranternashus.se](http://www.emigranternashus.se)