

veckling och välstånd. Det är ett relevant perspektiv, men man kan ställa sig frågan om inte kollektivistiska föreställningar har spelat en minst lika stor roll i konstruktionen av svenskhet, modernitet och uppfinningsrikedom. De valda fallstudierna har en kronologisk slagsida mot det förra sekelskiftets nationalromantiska strömningar och mot 1900-talets tidigare del. Sedan gör boken ett tvärt kronologiskt hopp från Kreugers finansiella snillrikhet under 1930-talet till att entreprenörskap införs i läroplanen 2011. Även om hjältenarrativ och grundarmyter mobiliserades även under efterkrigstidens folkhemstänkande, storföretagande och storskaliga tekniska utvecklingsarbete var utrymmet sannolikt betydligt mindre för individorienterade narrativ.

Man kan också ställa frågan om inte den nutida diskursen om svensk snillrikhet som redaktörerna vänder sig emot har kollektivistiska drag som är minst lika framträdande som de individuella, framför allt i internationell jämförelse. När svenska entreprenörer inom till exempel mode, reklam, datorspel eller appar når framgång är det ett vanligt mönster att tolka framgången som ett svenskt under, där den individuella entreprenörens snille inordnas i en tradition av samverkan och kunskapsdelning, i klar kontrast mot till exempel amerikanska individualistiska myter om kreativt entreprenörskap. Framgångsrikt samtida svenskt storföretagande konstrueras likaså ofta som utfallet av lyckade innovationssystem med samverkan i nätverk mellan offentlig sektor, utbildningsväsende och grupper av företag.

Sammantaget är detta en välskriven antologi, som hade varit mer övertygande om den konstruktivistiska ansatsen hade fått en tydligare historiografisk inramning och om teserna om den svenska snillrikhetens individuella förkroppsligande hade varit skarpare formulerade.

*Chalmers tekniska högskola*

GUSTAV SJÖBLOM

Kristin Lundell, *Busskungen: Svensken som grundade Greyhound* (Stockholm: Norstedts förlag 2014). 275 s.

Kristin Lundell är en journalist med rötter i Dalarna. Hennes intresse för "Busskungen" Eric Wickman väcktes av historier hon hörde som barn. Hennes mamma hade vuxit upp i närheten av Wickmans släktgård i Våmhus utanför Mora och kunde berätta om Eric Wickman och om hans besök i hembygden.

När Kristin Lundell som vuxen började leta efter information om Eric Wickman förvånade hon sig över avståndet mellan den rika informationen

om Wickman i trakten av Mora och svårigheten att hitta information om honom i andra sammanhang. Hon finner att det skrivits böcker om Greyhounds historia i USA, men att ingen behandlat Wickman. "Ingen har vetat något om honom." (s.11)

Lundells bok innehåller tre olika berättelser men endast den första rymmer nedslag i Eric Wickmans biografi. Hans död år 1954 skildras på sidan 160, när drygt 100 sidor av framställningen återstår. Här följer berättelsen om företaget Greyhounds utveckling in i våra dagar. Dessa båda berättelser varvas med en tredje som rymmer anteckningar från Kristin Lundells halvårslånga resa med Greyhound från New York till San Diego.

Kristin Lundell vill i sin bok lyfta fram bilden av en man som länkade samman delstaterna och "gjorde Amerika tillgängligt för folket" (s. 13). I det följande koncentreras därför intresset till Eric Wickmans insatser inom bussbranschen. Hur gick det till när han blev "svensken som grundade Greyhound"?

På våren 1915 köpte Eric Wickman en bil, en "Hupmobil". Han befann sig då i Hibbing, Minnesota, och började transportera gruvarbetare bosatta i Hibbing till arbetsplatsen i Alice (tre km bort). Han fick hjälp med att köra bilen av en annan emigrerad svensk, "Buss-Andy" Andersson. Hibbing hade fått ett bussbolag. Verksamheten växte snabbt. "Buss-Andy" byggde om bilen och man öppnade en andra rutt, från Hibbing till Mahoninggruvan. Vid första världskrigets utbrott sålde Wickman bussrörelsen till "Buss-Andy" och en annan svensk emigrant, Charles Wennberg. Redan efter någon månad hade han dock köpt tillbaka Wennbergs andel, och hans syssling, Arvid Heed, hade blivit en tredje delägare. Nu öppnades en tredje rutt mellan Hibbing och Nashwauk (två mil). Konkurrenten Ralph Bogan neutraliserades genom att bli fjärde delägare i Hibbing-bolaget.

Den 1 januari 1916 blev företaget aktiebolag under namnet Mesaba Transportation Company. Bolaget expanderade. I ett brev hem år 1919 berättar Wickman att man är sex ägare, och att man transporterar 2 000 personer varje dag.

Vid ett styrelsemöte i maj 1922 noterades att Wickman, "en av direktörerna i bolaget" (s. 81), var vid dålig hälsa och måste byta klimat. Wickman sålde sina aktier och flyttade till Duluth. Här köpte han flera små busslinjer som tillsammans bildade Northland Transportation Company. Företaget upplevdes som ett hot av järnvägsbolagen och år 1925 köpte Great Northern Railway inte mindre än 80 procent av aktiekapitalet i bussbolaget. Eric Wickman blev kvar som verkställande direktör men han hade givetvis förlorat makten över företaget. Att bolaget fortfarande ses som hans – i Kristin Lundells kommentarer – blir klart missvisande. Wickmans handlingsmöjligheter begränsades givetvis i detta och i följande bolag av majoritetsägarnas vilja.

År 1926 bildade Wickman tillsammans med nya affärskollegor Motor Transit Corporation (MTC). Förste VD blev E. C. Eckstrom, som tidigare byggt upp Greyhound Lines, ett framgångsrikt bussbolag i Michigan, och som vid starten ägde ytterligare ett bolag inom MTC. År 1929 inköpte MTC Greyhounds värste konkurrent Yelloway. Som första bolag hade Yelloway föregående år korsat den amerikanska kontinenten. Till MTC som nu hade 1800 bussar sålde järnvägsbolaget 90 procent av sitt aktieinnehav om 80 procent i Northland Transportation Company. Detta bolag bytte nu namn till Northland Greyhound Lines.

År 1930, efter börskraschen, fick MTC en ny struktur. Alla bussföretag som Wickman och hans medarbetare köpt upp samlades under holdingbolaget Greyhound Corporation som hade 2 264 bussar och årligen transporterade 18 miljoner passagerare. Någon information om holdingbolagets struktur och uppbyggnad ger inte Kristin Lundell, inte heller någon information om Wickmans placering i den nya organisationen. Läsarna får veta att han under 1930-talet var engagerad i företagets transporter på världsutställningen i Chicago och att han under krigsåren behövde hålla kontakt med politiker i Washington. Upplösningen av Greyhounds första stora strejk 1936 kommenteras sålunda: "Eric Wickman förstod vikten av att snabbt komma fram till en lösning." (s. 113) I vilken roll och på vilket sätt Wickman agerade framgår inte.

I maj 1946 avgick Wickman som verkställande direktör för Greyhound men kvarstod som ordförande. Han led av diabetes och hade problem med drickandet. När han avled 1954 hade han lämnat ordförandeposten.

Eric Wickman blev en förmögen man. Han gav ekonomiskt stöd till familjen och till sin hembygd. Under 1950-talet lät han renovera Våmhus kyrka. I kyrkan finns hans porträtt och på kyrkbacken hans porträttbyst. Det var i hembygden som "Busskungen" blev Wickmans smeknamn och det var här Kristin Lundell mötte honom.

Kristin Lundell arbetar som journalist utan tillgång till internt företagsmaterial och utan systematisk dokumentation av sina informationer. Hon presenterar en person som är en av flera direktörer i "sina" företag och som har minoritetsposter i stora aktiebolag. Hon visar också att namnet Greyhound har sina rötter i företag som ursprungligen legat utanför Wickmans sfär.

Utän en fördjupad analys av Eric Wickmans insatser är det omöjligt att bedöma om det är rimligt – och i så fall i vilken mening – att presentera honom som "busskungen, svensken som grundade Greyhound". Dock, det säger väl något, att denna bild har spridning på nätet.