

Inkeri Lamér

TUNG METALL

Finska fartygsbyggare
i Göteborg



Inkeri Lamér

TUNG METALL

Finska fartygsbyggare i Göteborg

- ★ *I början kändes det ju helt underbart när man lärde sig den där svetsningen.*
- ★ *Jag såg mig omkring, å tänkte, oj vad stort.*
- ★ *Jaa-a, jag vet inte, men nog bygger jag fortfarande båtar i sömnen...*

25 finska fartygsbyggare berättar om sitt arbete vid Göteborgs storvarv under 1960- och 1970-talen. Det var en tid då hundratals finländare flyttade till Sverige, vars industri skrek efter arbetskraft och när man fick bra betalt för arbetet.

Inkeri Lamérs bok Tung metall är en viktig öppning mot det finska arbetets närhistoria i Sverige. Boken berättar även om Göteborg som industristad och om fartygsbyggnationens unika epok i staden historia.



**SIIRTOLAISUUS-
INSTITUUTTI**

Publikationer 19

ISBN 978-952-7167-43-4 (tryckt)

ISBN 978-952-7167-44-1 (eBook)

ISSN 2343-3507 (tryckt)

ISSN 2343-3515 (eBook)

www.migrationinstitute.fi

Inkeri Lamér

TUNG METALL

**Finska fartygsbyggare
i Göteborg**



**MIGRATIONS-
INSTITUTET**

Boken grundar sig till det finskspråkiga originalverket *"Raskas metalli. Suomalaiset laivanrakentajat Göteborgissa"* som har publicerats i Migrationsinstitutets serie forskningar A 53, Painosalama, Turku 2015. ISBN 978-952-5889-92-5 (tryckt). ISBN 978-952-5889-93-2 (PDF). ISSN 0356-9659.

Den svenska översättningen är utförd med understöd från FILI/Delegationen för den svenska litteraturens främjande.

Publikationer 19

Utgivare: Migrationsinstitutet,
<http://www.migrationinstitute.fi>

Copyright: Migrationsinstitutet & författare

Svensk översättning: Yrjö Risunen
Layout: Jouni Korkiasaari

ISBN 978-952-7167-43-4 (tryckt)
ISBN 978-952-7167-44-1 (eBook)
ISSN 2343-3507 (tryckt)
ISSN 2343-3515 (eBook)

Painosalama Oy, Åbo 2017

Innehåll

| | |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| Tack | 5 |
| Inledning | 6 |
| Finns det finska fartygsbyggare i Göteborg? | 6 |
| Tidigare forskning | 7 |
| Det var många som flyttade från Finland | 11 |
| Industristaden Göteborg | 15 |
| En livsviktig hamn | 19 |
| Fartygsbyggnationens historia i Göteborg | 22 |
| Tre storvarv | 25 |
| Om varvsarbetets förutsättningar | 39 |
| Från ackord till månadslön | 39 |
| "Skriben på huset eller på resefirma" | 41 |
| Materialet och metoden eller så här har jag arbetat | 43 |
| Varvsarbetarna minns..... | 46 |
| Jaakko Vihavainen..... | 46 |
| Pentti Vartiainen | 54 |
| Dan Weissenberg | 64 |
| Unto Moilanen och Olavi Siitonen | 70 |
| Tapio Mäkelä | 84 |
| Risto Hukkamäki | 87 |
| Eero Virtanen..... | 92 |
| Salme Paasonen | 102 |
| Jukka Tamminen..... | 107 |
| Pertti Lehto | 112 |
| Jouko Karttunen | 119 |
| Mauno Päämaa | 137 |
| Jukka Mäkelä | 143 |
| Matti Harju | 149 |
| Veikko Hukka:..... | 155 |
| Esa Kultti..... | 160 |

| | |
|-----------------------------------------------|------------|
| Jouko Pajala | 165 |
| Arja Pasanen–Gustafsson | 170 |
| Väinö Vattulainen | 175 |
| Taisto Jumisko: | 182 |
| Sirpa Mäkitalo | 186 |
| Kirsti Larsson | 195 |
| Aarne Mankki | 202 |
| Tauno Haikara | 206 |
| Sammandrag | 210 |
| Hur många finländare | 210 |
| Varifrån, hur och när till Sverige | 211 |
| Hur hamnade man på varvet? | 212 |
| Arbetet och arbetsmiljön | 214 |
| Trivseln | 217 |
| Finlandshemmet | 218 |
| Förhållandet mellan Sverige och Finland | 219 |
| Lönen avgjorde | 220 |
| Fackföreningen | 222 |
| När varven stängdes | 223 |
| Finland i tankarna | 224 |
| Sista varvet, alltså Cityvarvet 2015 | 225 |
| Varvslexikon | 230 |
| Källor | 232 |

Tack

Tack till er som har berättat om era erfarenheter från varven, uppmuntrat och gett värdefulla råd för att driva mitt arbete framåt. Dessutom har *Jouko Karttunen* guidat mig på Eriksbergs gamla varvsområde och likaså *Unto Moilanen* på Arendal. Ett tack också till direktör *Ismo Söderling* och forskningsdirektör *Elli Heikkilä* vid Migrationsinstitutet i Åbo för goda råd till mitt manus samt ett tack till chefen för informationstjänster *Jouni Korkiasaari* för bildbehandlingen och bokens lay out. Journalisten *Ari Setälä* har kommenterat mitt manus och författaren *Asko Sahlberg* har gett tips för bearbetningen av intervjuerna. Journalisten *Arto Lipponen* och professor *Kai Levander* har bidragit med fartygsterminologi. Magister *Sisko Mäkinen* har gjort språkliga rättelser och journalisten *Jukka Tuominen* har fotograferat. Ett tack till er också. I jakten på historiska fotografier har jag fått hjälp av arkivarie *Paul Epäilys* vid Regionarkivet för Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad, av *Cilla Ingvarsson* vid Göteborgs Sjöfartsmuseum och av *Susanne Dahlberg* vid Göteborgs Stadsmuseum. Jag har även fått hjälp från Varvshistoriska föreningen i Göteborg och *Terra Lamér* har sett till att min dator fungerar. F.d. Uddevallaingengören *Leif Samuelsson* ha läst översättningen och gett värdefulla synpunkter, tack för det.

Seniorjournalisternas förening i Göteborg har ekonomiskt bidragit mitt projekt, likaså Migrationsinstitutet, tack för detta. Delegationen för den svenska litteraturens främjande i Finland har gett översättningsstöd, likaså Borås finskspråkiga socialdemokrater. Tack för dem.

Inkeri Lamér

1.

Inledning

Finns det finska fartygsbyggare i Göteborg?

Efter andra världskriget tillhörde Göteborg världens ledande städer med fartygsbyggnation. Var det någon som på den tiden räknade antalet lyftkranar som reste sig utefter Göta älvs strand? Det var dessa som markerade platsen där stadens hjärta bultade. Som mest gav varven arbete åt 16 000 arbetare. Dessutom var det en anseelig mängd underleverantörer som fick sin inkomst via fartygsindustrin. Det var en ständig brist på arbetskraft och många finsk ungdom fick arbete vid varven. Men vart tog de finska metallmännen vägen, när det sista fartyget gick av stapeln år 1989?

I slutskedet av fartygsbyggnationen dokumenterades storvarven flitigt. Det statliga Svenska Varv AB tog initiativet till en omfattande bokserie över Sveriges 100-åriga varvshistoria under rubriken "Svensk varvsindustri under 100 år". Vid sidan av representanter från arbetsgivaren och de fackliga organisationerna deltog även Göteborgs Universitet i dokumentationen. Inte någonstans nämns de finska fartygsbyggarna, trots att det enbart i Göteborg har funnits tusentals av dem.

Jag arbetade i närmare 30 år som finskspråkig reporter hos Sveriges Radio i Göteborg. När jag efter min pensionering började granska min bokhylla, upptäckte jag mig ha bevarat flera studier kring svenska varvsindustrins avveckling. Varvens finländare hade stannat kvar i tankarna, trots att fartygsbyggnationen inte på årtal hade haft någon plats i den offentliga diskussionen.

När sedan min son Terra undrade över varför jag inte började utforska varvens finländare, stannade jag upp och frågade mig själv, "just det, varför inte?" Samtidigt var jag tveksam till om det längre var möjligt för mig att hitta finländare som hade varit med om att bygga fartyg vid Göteborgs storvarv.

Av en händelse hade jag kommit med i redaktionen på en tvåspråkig sverigefinsk kulturtidskrift "Sheriffi". I redaktionsleden ingick flera barn till Sverige

invandrade finländare. Nina Natri nämner i sitt Sheriffi-kåseri, att pappa arbetade på varvet. Jag ryckte till; alltså, här bor det fortfarande finländare som var med om att bygga fartyg! Och när jag diskuterade saken med Sheriffi-ungdomarna, kom det fram att Nina inte alls var den enda, vars pappa hade arbetat på varvet.

När jag började på Radio Göteborg på våren 1978, var ett av mina första uppdrag att besöka Eriksbergs varv. Där hade det precis färdigställts varvets största fartyg någonsin, en jättetanker beställd av det italienska Alta Italia. Eller egentligen fanns det två av dem, Nai Suberba och Nai Genova. Jag minns inte vad för slags radioprogram det blev av det hela, det finns inte bevarat, men jag minns hur jag gick på däck på denna jättetanker tillsammans med verkstadsklubbens medlem Jouko Karttunen. Han beskrev fartygets egenskaper för mig.

Det fanns nog redan då lite vemod i luften, för efter dessa jättetankers byggdes det bara ett fartyg på Eriksberg. Det var Atland och året var 1979.

Efter mitt första besök fick jag nästan dagligen i mitt arbete rapportera om varvsnyheter. Det statliga varvsbolaget Svenska Varv AB hade tagit Eriksberg i sin ägo, liksom några andra svenska varv. Fartygsorder sinade. Personal flyttades från det ena varvet till det andra. En del fick redan då sluta. Ibland fanns det förhoppningar, men slutresultatet blev att Göteborgs storvarv avvecklades, det ena efter det andra. Uthålligast var Arendal, vars senaste innovativa produktionslinje var unik även internationellt.

I detta varvspussel ingick även de finska arbetarna, svetsarna, plåtslagarna, målarna och ställningsbyggarna. Hur upplevde de situationen, hur klarade de sig och vad gjorde de sedan? Det var dessa frågor som började utforma sig i mina tankar och det var till dessa frågor jag ville få ett svar.

Jag vill lyfta fram dessa unga män och kvinnor, som under högkonjunkturen på 1950, -60 och -70-talen arbetade vid Göteborgs storvarv. Varifrån kom dessa unga män, hur fick de sin arbetsplats på varvet, vad gjorde de där, hur trivdes de och vad hände när fartygsbyggnationen lades ner? Jag vill att deras barn får veta vart deras pappor och mammor tidigt på morgonen begav sig och varför de kom hem trötta på kvällen.

Tidigare forskning

Det har forskats ganska omfattande kring finländare i Göteborg. Som de färskaste och mest initierade forskningarna kan jag nämna Jari Kuosmanens avhandling inom socialarbete, Finnkampen och Hanna Snellmans etnologiska studie "Sallas största by – Göteborg" (Sallan suurin kylä – Göteborg). I båda finns det även med före detta varvsarbetare från Göteborg. Deras fritidsverksamheter skildrar även Pekka Suutari i sin avhandling inom musikvetenskapen "Jenka vid Göta älven"

1. Inledning

(Götajoen jenkka). Inom skönlitteraturen har finländare i Göteborg skildrats av Hannu Ylitalo på 1970-talet och Asko Sahlberg på 2000-talet.

Forskaren Jouni Korkiasaari konstaterar i verket "Finländare i Sverige" (Suomalaiset Ruotsissa, Korkiasaari ja Tarkiainen 2000, 15), att trots att han för sin studie har fått mycket underlag om sverigefinländarnas skolfrågor och föreningsverksamhet, så har bland annat arbetslivsforskning hittills varit ringa. Arbetslivsskildringar, speciellt från metallindustrin, även från varven står det att läsa i verket "Svetskatten smyger sig i sömnen" (Hitsikissa hiipii uniin), vars texter är en del av skörden på metallarbetarnas skrivartävling. Fagersta Finska Förenings projektgrupp har samlat arbetarnas berättelser i boken Ställiljan (Teräsilja, 1987). Även i Sverigefinländarnas arkiv finns det opublicerade skildringar av arbetslivet.

Den dokumentation som jag här har gjort om Göteborgs tre storvarv lyfter fram en smal remsa av sverigefinländarnas erfarenheter av en tung industri. Det är ett stycke historia av sverigefinländarnas arbetsliv, en skildring av de omständigheter under vilka man arbetade, om de ständiga olyckstillbudena, arbetsskadorna, men också om yrkesstoltheten och gemenskapen.

Det har arbetat finländare vid alla svenska varv, i gjuterier, bilfabriker och övrig metallindustri, gummi-, pappers- och textilindustri, inom sjukvården och otaliga andra branscher. Man kan bara föreställa sig hur stor mängd av det sverigefinska arbetets historia fortfarande inte är kartlagd. Det är bråttom med att samla in erfarenheterna hos första generationens finländare.

Jag har intervjuat 25 fartygsbyggare, men de är dock inte de enda som finns. När det kommer på tal att jag håller på med att dokumentera finska fartygsbyggare, stöter jag ständigt på en undran "även min mamma har jobbat på varvet", eller "varför har inte jag blivit intervjuad, jag var ju också med". Och när varven förs på tal med göteborgarna, säg exempelvis på spårvagnen eller en idrottsplats, finns det alltid någon, vars svärfar, far eller pojkvän har arbetat på varvet. Nästan varje invånare i staden hade en relation till varvet. Jag skulle nästan vilja säga att det var frågan om ett kärleksförhållande, för även om det har gått 25 år sedan det sista fartyget färdigställdes, är det många som fortfarande minns varven med en alldeles speciell värme. Det är ju inte konstigt i sig, fartygsbyggnationen var ju trots allt en industrigren som över hundra års tid gav direkt och indirekt arbete åt en betydande del av stadens invånare. Varven lyfte Göteborg till en verklig industristad. Det är vad staden fortfarande är, även om verksamhetsområdena har förändrats. Lyftkranarna som tecknade sig mot himlen på båda sidorna om Göta älven och fartygens profiler som reste sig våning för våning, var en syn som mötte alla. Hammarlagen och skramlet från metall var en del av stadens ljudlandskap och påminde om att varvsindustrin var hela stadens livsnerv.

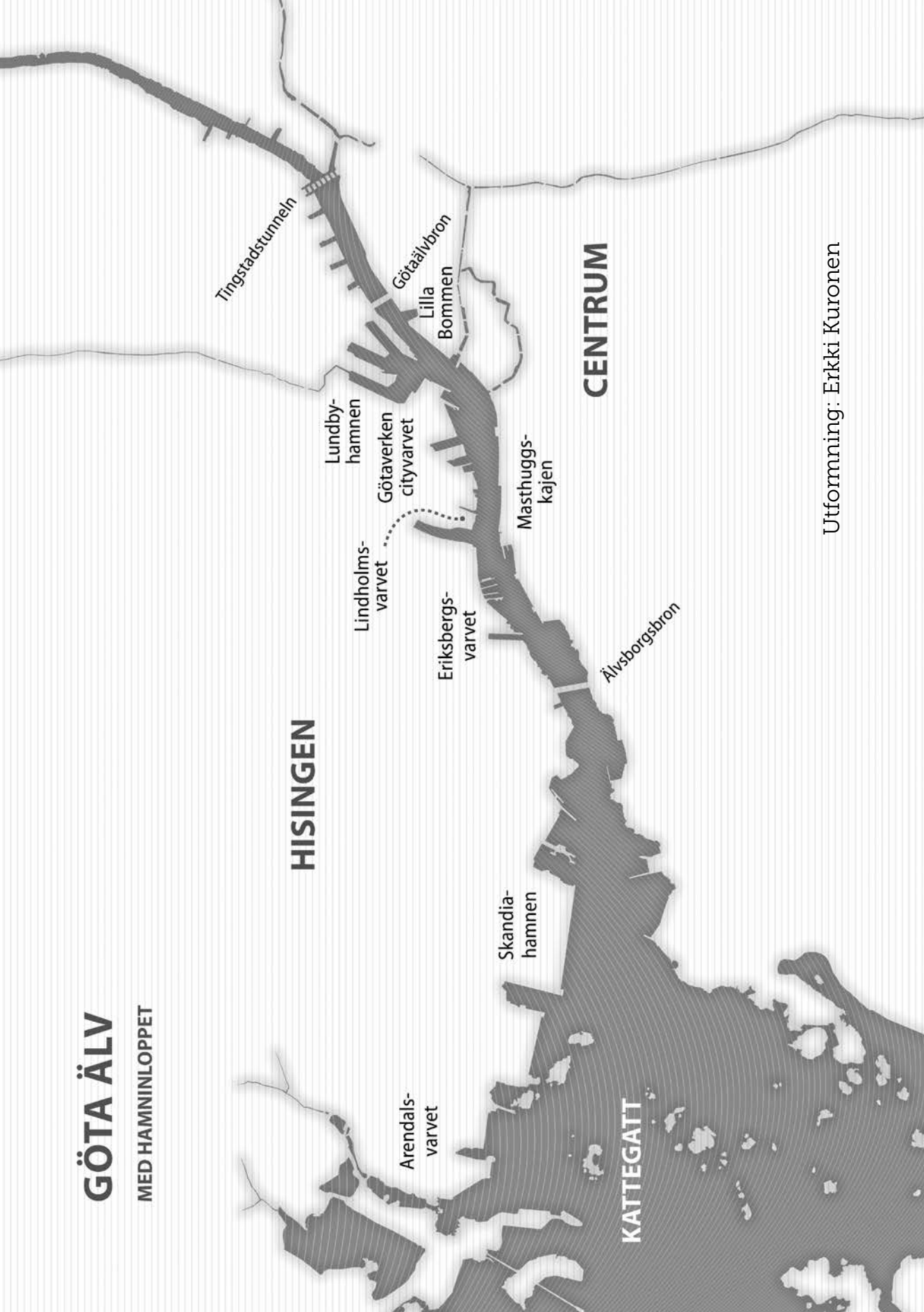
Nuförtiden har de forna varvsområdena vid Göta älvs norra strand förändrats till attraktiva bostadsområden. Bara några enstaka gamla byggnader står kvar som hotell eller som lokaler åt olika företag. Det enda landmärke som man ser från havssidan är den mäktiga bockkranen som står vid Eriksbergs strand, på den står det med väl synliga bokstäver ERIKSBERG. Kranen har utsetts till ett kulturminnesmärke. Av den största fartygsdockan har det blivit en småbåtshamn och det går att urskilja några små rester av en torrdocka vid älvstranden.

På platsen där Lindholmens varv stod har det rest sig ett centrum för informationsteknologi, vars främsta aktörer är ledande IT-företag samt Göteborgs Universitet, speciellt Chalmers Tekniska Högskola.

Vid Arendalsvarvet finns numera olika kontors- och lagerbyggnader för Volvo och många andra företag inom transportsektorn. Av fartygsbyggnationen finns det knappt några som helst spår kvar. Som en av mina intervjuade säger: *”Jag har varit på Arendal senare. Hela dockan är fylld med stenar. Det är nästan så att du blir gråtfärdig, när du ser att en så stor industri läggs ner. I Sverige finns det malm och i Sverige tillverkas det järn. Och sen tillverkar man ingenting av det där järnet, sorgligt, att man låter en så här stor industri ta slut. När varvet stängs, tar arbetet slut.”* (Tauno Haikara)

GÖTA ÄLV

MED HAMNINLOPPET



HISINGEN

CENTRUM

KATTEGATT

Utformning: Erkki Kuronen

2.

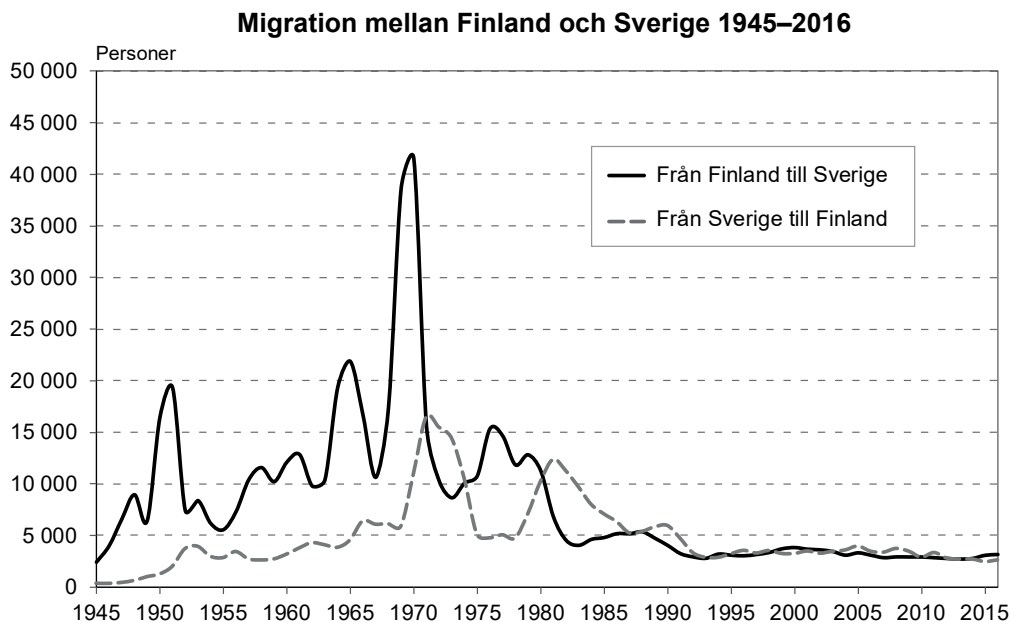
Det var många som flyttade från Finland

De flesta av dem som jag har intervjuat flyttade till Sverige och Göteborg under de stora flyttåren i slutet av 1960-talet och i början av 1970-talet. Toppen nåddes under åren 1969–70 då drygt 80 000 personer flyttade från Finland till Sverige. Siffrorna syntes även i Finlands befolkningsstatistik. Landets invånarantal började minska under den här perioden.

Uppgifterna om hur många det var som flyttade varierar, men t ex under åren 1950–1979 var det över 400 000 personer som kom från Finland till Sverige. Antalet finska medborgare i Sverige var som högst strax efter den stora flyttvågen. Under 1970 var antalet mer än 200 000. Merparten av dem som flyttade var i bästa arbetsföra ålder. 40 procent av dem som kom till Sverige under de stora flyttåren var 18–24 år gamla. De som fram till mitten av 1960-talet hade kommit till Sverige var oftast vuxna utan egen familj, mestadels män eller barnlösa gifta par. De flesta bosatte sig – åtminstone till en början – i Stockholmstrakten eller på stora industriorter i Mellansverige (Korkiasaari 2000, 156).

Så småningom var det allt fler som drog sig söderut. Den stora industristaden Göteborg lockade. 1970 bodde det redan 11 634 finska medborgare i Göteborg. Tio år senare, år 1980, fanns det nästan 14 000 finländare (Statistisk Årsbok 1981). Nuförtiden (2012) uppskattas antalet första generationens finländare i Göteborg till 7000, antalet andra generationens finländare är 11 500 och lika många tredje generationens finländare. Totalt är det alltså 30 000 invånare som har finsk bakgrund (Statistisk årsbok Göteborg 2012). I beräkningen har man bl.a. tagit hänsyn till återflyttning och till byte av medborgarskap. När Göteborgs invånarantal under beräkningstidpunkten var 532 000 innebär detta att ungefär 4,5 procent har finsk bakgrund (Göteborg Stadsledningskontoret 2013). I Sverige finns det totalt 700 000 invånare med finsk bakgrund (SCB & Sisuradio, 2010). Siffrorna är uppskattningar, eftersom de flesta nuförtiden är svenska medborgare. Därmed syns inte bakgrunden i statistiken. I Sverige för man inte statistik över språk eller etnicitet.

2. Det var många som flyttade från Finland



Källa: Statistikcentralen, befolkningsförändringar, www.stat.fi

Efter kriget 1945 var Finland ett sargat land. Över 70 000 unga män hade stupat i kriget, närmare 60 000 var svårt invalidiserade. Var och en som hade varit med om kriget hade upplevelser vars ärr än idag behandlas i både fack- och skönlitteratur. Finland hade förlorat en tiondel av sin yta till Sovjetunionen. Från de förlorade regionerna kom över 400 000 flyktingar som man måste ordna bosättning åt. Många av dem hänvisades till små gårdar som hade bildats antingen genom avstyckning eller genom av röja ny odlingsmark. Lönsamheten på dessa små gårdar var svag, möjligheterna till extra inkomster var små på landsbygden vilket bidrog till att arbetslösheten ökade. Livet gick dock vidare och efter kriget ökade nativiteten kraftigt i Finland. De stora åldersgrupper som föddes under 1940-talet började under 1960-talet komma in på arbetsmarknaden. Många ungdomar, speciellt från glesbygden, såg som sin enda möjlighet att flytta annorstädes, först till Södra Finland och sedan till Sverige. Arbete hade man kanske lyckats med att hitta i Södra Finlands industricentra, men inte någon bostad (Korkiasaari 2000, 137–164).

Sverige klarade sig smärtfritt igenom kriget "tack vare sin särpräglade opartiskhet", som Hjalmar Rantanen uttrycker saken (Rantanen 1992, 28). Som ett land som hade hållit sig utanför kriget kunde Sverige med sin industri ifred förbereda sig att delta i återuppbyggnaden av Europa. Även under krigsåren hade leveranserna av krigsmateriel hållit Sveriges exportindustri igång och

därmed även efter kriget hade industrin full beredskap att bemöta den utländska efterfrågan. Exportindustrin gick för fullt och behövde arbetskraft (Jonasson 1957, 16–18).

I Sverige hade nativiteten börjat minska redan under 1930-talet. På landsbygden fanns det inte längre några arbetskraftsreserver och på 1960-talet hade man börjat locka även kvinnor till industrin. När detta inte var tillräckligt vände man blickarna utanför landets gränser. Arbetskraft rekryterades från Italien, Ungern och Österrike. Även i Finland fanns det villiga arbetare redo att ge sig iväg till Sverige direkt efter att myndigheterna under 1950-talet började röja undan hinder för rörligheten. Fram till 1949 behövde man visum för att kunna flytta från Finland till Sverige. Överenskommelsen om en gemensam nordisk arbetsmarknad som kom till 1954 underlättade på ett avgörande sätt rörligheten mellan länderna. Den som kom från Finland behövde inte längre något pass eller uppehållstillstånd. Den svenska fackföreningsrörelsen var till en början kritisk, men accepterade den utländska arbetskraften som en nödvändig ingrediens för välfärdssamhällets tillväxt. Inom några industriområden hade man varit tvungen att minska på verksamheten om inte det hade tillkommit arbetskraft utifrån. Ur ländernas synvinkel innebar överenskommelsen om en gemensam nordisk arbetsmarknad att den svenska industrin fick välbehövlig arbetskraft samt att de arbetslösa i Finland erbjöds arbete i Sverige. (Laakkonen 1996, 108). För den som flyttade var beslutet ofta enkelt: Sverige låg nära, där fanns arbete och arbetet var välbetalt.

"...jag kom till Sverige direkt efter skolan som 17-åring.

I Finland hade jag gått tre år i yrkesskola och utbildat mig till filare-metallbearbetare. Jag gick till arbetsförmedlingen för att fråga efter jobb och dom föreslog höbärgning i ett par veckor. Då tackade jag för mig. Jag hade fått ett stipendium från skolan och med dom där pengarna kom jag hit. Kände inte riktigt för höbärgning. Jag kom raka vägen till Hisingen i Göteborg.

Först gick jag till Volvo o frågade, men jag var för ung. Sen gick jag till SKF men även där var jag för ung. Sedan kom jag till Eriksberg och där sa dom att du får börja i skolan. Och i skolan gick jag. Ett år gick jag där i plåt-slagar- och svetsarskola.

När skolan tog slut sa jag upp mig och gick till Cityvarvet, där fick jag bättre betalt. Jag fortsatte med samma jobb. Det var med bulben i fören som vi jobbade med under det halvår som jag var där. Sedan flyttade dom mig till Arendal. Lönen blev högre undan för undan. Vad kunde den ha varit i början, 7 kronor och 30 öre. Inte särskilt mycket, men nog kunde en ungkarl leva på den." (Matti Harju).

2. Det var många som flyttade från Finland

En bidragande orsak till Sveriges dragningskraft var en högre lönenivå. Arbetsgivarorganisationen för Finlands metallindustri har uppskattat att löneskillnaderna på 60-talet mellan Finland och Sverige var till Sveriges fördel med 50 – 70 procent. Dessutom var bostäder, bilar och många konsumtionsartiklar mera lättillgängliga i Sverige (Laakkonen 1996, 113–14; Söderling 1977). Den första bostaden var oftast ett gemensamt boende för ungarlar eller i en barrack. Eriksbergs Varv hade två bostadsfartyg vid Göta älv där arbetarna kunde bo förmånligt.

Med stöd av ett riksdagsbeslut startade man 1965 ett bostadsprojekt, det så kallade miljonprogrammet. Som en följd av detta byggdes delvis kommunala höghusförorter i utkanter av städer och industricentra. På detta sätt fick även många finländare tag i en modernt utrustad hyreslägenhet.

Den tunga industrin erbjöd arbete åt många finländare som hade kommit under de stora flyttåren. 1970 arbetade 70 procent av finländarna inom industri- eller gruvarbete. (Statistisk Årsbok 1970).

3.

Industristaden Göteborg

Än idag kan Göteborg stoltsera med internationella industriföretag, vars logotyper är väl synliga när man närmar sig staden, som t.ex. på Landvetters flygplats eller Lisebergs nöjespark. SKF och Volvo är fortfarande stadens största arbetsgivare.

I ett och ett halvt sekel har Göteborg burit på industristadens stämpel. På 1960-talet då stadens industri hade nått sin kulmen, var det en tredjedel av Göteborgs arbetande befolkning som jobbade inom industrin. På den tiden var varven de mest synliga företagen, men idag existerar de alltså inte.

Även relativt sett har andelen industriarbetare sedermera minskat. Göteborgs utveckling har gått från en handelsstad till en industristad och senare till en producent av tjänster (Olsson 1996, 28–29).

Göteborgs stad firar sitt 400-års jubileum år 2021. När kungen Gustav den II Adolf yttrade de första orden till stadens födelse var det de försvarspolitiska faktorerna som var styrande, så som brukligt var på 1600-talet. Göteborg skulle framförallt vara en handels- och sjöfartsstad, och det är vad den är än idag. Stadens läge vid Göta älv som öppnar sig mot Nordsjön har varit gynnsamt för handeln.

Staden industrialiserade sig dock tidigt. Veterligen var de första industri-anläggningarna ett tegelbruk och ett tjärbränneri, vars produkter i första hand gick till stadens egna behov. Industrins tidiga glansperiod anses året 1777 vara då antalet industriarbetare för första gången passerade ett tusen. Dåtidens industrier baserade sig i första hand på hantverk, produktion i små enheter så som spinnerier och väverier.

År 1808 var det sedan den mångsidige affärs- och industrimannen William Gibson som i Majorna startade en fabrik där man tillverkade öl och ättika, vävde segeltyg och tillverkade rep. Tack vare ångmaskinen tog textilindustrin fart under den första hälften av 1800-talet. Den första ångmaskinen i Göteborgstrakten togs i bruk i Jonsered 1839 och nästa togs i bruk i stadens centrum i ett företag som senare blev känt som ett storvarv med namnet Götaverken. Den

3. Industristaden Göteborg

största industrianläggningen i Göteborg i mitten av 1800-talet var Carnegies fabriker vid Klippan.

Där tillverkade man porter och förädlade en tredjedel av Sveriges socker och sirap. Textilindustrin var konjunkturkänslig, detta syntes tydligt i hur antalet arbetare skiftade. Trots detta var det textil- och konfektionsindustrin och deras underleverantörer som ända fram till första världskriget höll täten när det gällde antalet anställda. Textilindustrin behöll sin maktposition även efter andra världskriget när karderier, spinnerier och väverier tillverkade bruksprodukter, underkläder, strumpor och hemtextilier av importerad bomull. Efterfrågan på dessa konsumtionsvaror ökade ikapp med ökningen av köpkraften. Textilier lika väl som produkter från konfektionsindustrin hade en efterfrågan i hemlandet.

På den inhemska efterfrågan svarade även livsmedelsindustrin, bagerierna, sockerfabriken och ölbryggerierna. Tack vare dessa produkter försvagades inte den industriella tillväxten under den depression som inträffade mellan världskrigen (Jonasson 1957, 21; Olsson 1996, 135–159).

På 1850-talet hade metallindustrin börjat utvecklas med fart. Vid den tidpunkten var det tre mekaniska verkstäder som startade sin verksamhet, Keillers, Lindholmen och Eriksberg. Under mer än hundra år var dessa företag verksamma som lok för Göteborgs tunga industri. Ur dessa växte även fram Göteborgs tre stora varv, Götaverken, Lindholmen och Eriksberg. Det var två viktiga faktorer som bidrog till att förnya metallindustrin; ångmaskin och stål.

I början av 1900-talet startade sedan SKF och Volvo som än idag tillhör Göteborgs största företag. SKF:s, Svenska Kullagerfabrikens, historia grundar sig på ett patent som ingenjör Sven Wingqvist på Gamlestadens fabrik fick år 1907. Patentet hette "flerradiga självreglerande radialkullager". Den nya kullagertypen blev från första början eftertraktad och tack vare den utvidgade sig företagets verksamhet så småningom till världsomfattande. Kullagret utvecklades till en nyckelprodukt inom komponentindustrin, bl.a. inom bil- och vapenindustrin.

Under SKF:s vingar startade även ett annat – idag Göteborgs största industri-företag – Volvo. I början var Volvo en försäljningsavdelning som koncentrerade sig på bilar. Den grundades av två SKF-direktörer, verkställande direktören Björn Prytz och försäljningschefen Assar Gabrielsson. Den första Volvon rullade ut från Hisingsfabrikens monteringslinje i april 1927. SKF ägde Volvo fram till 1935.

I Gamlestaden verkade även Original Odhners som tillverkade räknemaskiner och senare också andra kontorsmaskiner. Företaget hade flyttat till Göteborg från Sant Petersburg efter den ryska revolutionen och första världskriget. Företagets verksamhet tog slut när räkne- och skrivmaskiner blev ohjälpligt otidsenliga när informationsteknologin tog över i kontorsammanhang. Vem saknar t.ex. Facit-skrivmaskinen längre, den som i sinom tid var en klassiker.

ESAB är idag ett världsomfattande företag som utvecklar svetsmetoder. Dess grundare var ingenjör Oscar Kjellberg som år 1904 hade gjort en genialisk



En vy över Göta älvs strand. Byggnaden till vänster är idag den välrenommerade topprestaurangen Sjömagasinet. Bilden: Artur Nilssons samling/Regionarkivet.

upppfinning. Han hade kommit på en svetspinne med beläggning (den belagda svetselektroden). Svetsmetodernas utveckling revolutionerade fartygsbygget och bidrog till att man så småningom gick över till att svetsa i stället för att nita när man satte ihop skrovet.

Tack vare sina nya uppfinningar blev Göteborg tillsammans med Stockholm ett centrum för den så kallade snilleindustrin. Innovationskraften hos industrin och handeln i Göteborg kan delvis förklaras med ett tidigt samarbete med högskolorna. Handelshögskolan startades år 1922, Chalmers tekniska högskola, som till en början var verksam som en teknisk läroanstalt, fick högskolestatus år 1937. I sin utveckling hade både Chalmers och Handelshögskolan stor nytta av ett tätt samarbete med industrin, samt donationerna som kom från företag. T ex satt Götaverkens VD Hugo Hammar i Chalmers styrelse, vilket för sin del gjorde att ingenjörsutbildningen hade en stark inriktning åt fartygsbyggnation. (Olsson 1996, 111–246).

Trots att industriproduktionen i någon mån saktade av under andra världskriget, stannade den inte upp utan fortsatte att växa bland annat på grund av krigsindustrin. Bilar, fartyg och kullager hade en efterfrågan i krigförande länder. Industrianläggningarna låg i startgroparna och när kriget var slut fick industrin sina toppår från 1945 fram till 1974.

3. Industristaden Göteborg

Under dessa svindlande tillväxtår hände det tidvis att näringslivet överhettades. Av detta följde en minskning av produktionskapaciteten, arbets- och bostadsbrist. De goda tiderna skapade en tillväxtoptimism, som i sin tur ledde till att industrin specialiserade sig på verkstadsindustrin. Denna till en början innovativa utveckling av specialprodukter ledde senare till en ensidighet som var ogynnsam, eftersom det var varven och bilindustrin som behärskade produktionen på bekostnad av övriga industrin. (Olsson 1996, 273).

Industrialismens historia visar att företaget är verksamma en tid, verksamhetsgrenarna skiftar, men produktionen fortsätter. Götaverken som började som verkstadsföretag gick över till fartygsbyggnation. Företaget var verksamt i årtal efter det att sista fartyget hade färdigställts, men nu som ett företag inom sjöfarts- och övriga tunga metallindustrier, oavhängigt ägarförhållanden. Sjöfartsindustrin tillhör inte längre de största industrierna i Göteborg, som framgår i tabellen intill.

I sinom tid har den betydelsefulla textilindustrin försvunnit eller flyttat till annan ort. Likaväl har livsmedelsindustrin splittrats i små enheter eller flyttat. Carnegie Porters tillverkning flyttades till Stockholm 1977, om än göteborgarna är tveksamma till stockholmarnas förmåga att tillverka äkta porter. Sockerfabriken lades ner 1957 och i dess lokaler vid Klippan verkar flera fria kulturgrupper, bl.a. en dansteater. Pripps bryggeri flyttade till utkanten av staden, till Högsbo och i stället restes ett helt bostadsområde på platsen i stadskärnan (Olsson & Svensson 1981, 16).

År 2014 är det SKF och Volvo som är Göteborgs största företag. Båda är idag internationella företag som har dotterbolag på olika håll i världen. Volvo Personvagnars huvudägare är från Kina. Men både SKF:s och Volvos huvudkontor ligger fortfarande i Göteborg och båda företagen satsar i en intensiv utvecklings-

Tabell 1. Antal anställda i de 10 största företagen i Göteborgsregionen 2013.

| Företag | Anställda |
|---------------------------------|-----------|
| Volvo Personvagnar AB | 11 325 |
| Volvo Lastvagnar AB | 4 175 |
| Chalmers Tekniska Högskola AB | 2 925 |
| SKF Sverige AB | 2 725 |
| Volvo Information Technology AB | 2 475 |
| Ericsson AB | 2 225 |
| AstraZeneca AB | 2 025 |
| Posten Meddelande AB | 1 975 |
| Samhall AB | 1 525 |
| SCA Hygiene Products AB | 1 425 |

Källa: Business Region Göteborg / wwwps.businessregion.se

och forskningsverksamhet i Göteborg. I sina produktionsätt tillämpade båda företagen tidigt så kallade MTM-metoder, alltså tidmätningar för ackordsarbete. (Olsson 1996, 276). Hos båda företagen har det redan från 1960- och 1970-talen arbetat många finländare och anställda med finsk bakgrund, nuförtiden även i andra och tredje generation.

Det är också intressant att många av Göteborgs industriföretag var grundade av invandrare. Speciellt kan man nämna två skottar, som båda kom till Göteborg kring 1800-talets början och som märkbart påverkade tillväxten av Göteborgs industri. Av den Mekaniska Verkstad som Alexander Keiller grundade utvecklades Göteborgs största varv Götaveken. William Gibsons släkt hade sina fingrar med i spelet hos flera företag, bl.a. Gamlestadsfabriken och Jonsered. Jonseredsfabriken som bildades i Göteborgs grannkommun var till en början ett textil- och verkstadsindustriföretag. Senare blev Jonsered känt för sina motorsågar samt sina skogsarbets- och schaktmaskiner som även är bekanta för många finländare. Jonsereds produktion hamnade senare hos Elektrolux (www.jonsered.com).

En livsviktig hamn

Hamnen har varit en förutsättning för näringslivets blomstring. Göteborgs hamn är fortfarande den största i Norden. Den har bevarat sin ställning tack vare sitt läge och sina egenskaper. Den är en tillräckligt djup flodhamn som öppnar sig mot världshav. Hamnen har också lyckats med att anpassa sig till de förändringar, som har inträffat såväl inom världshandeln som inom transportmetoderna. De inhemska transporterna kan fortsätta vidare antingen via vattendrag eller via järnvägs- eller landsvägsnät.

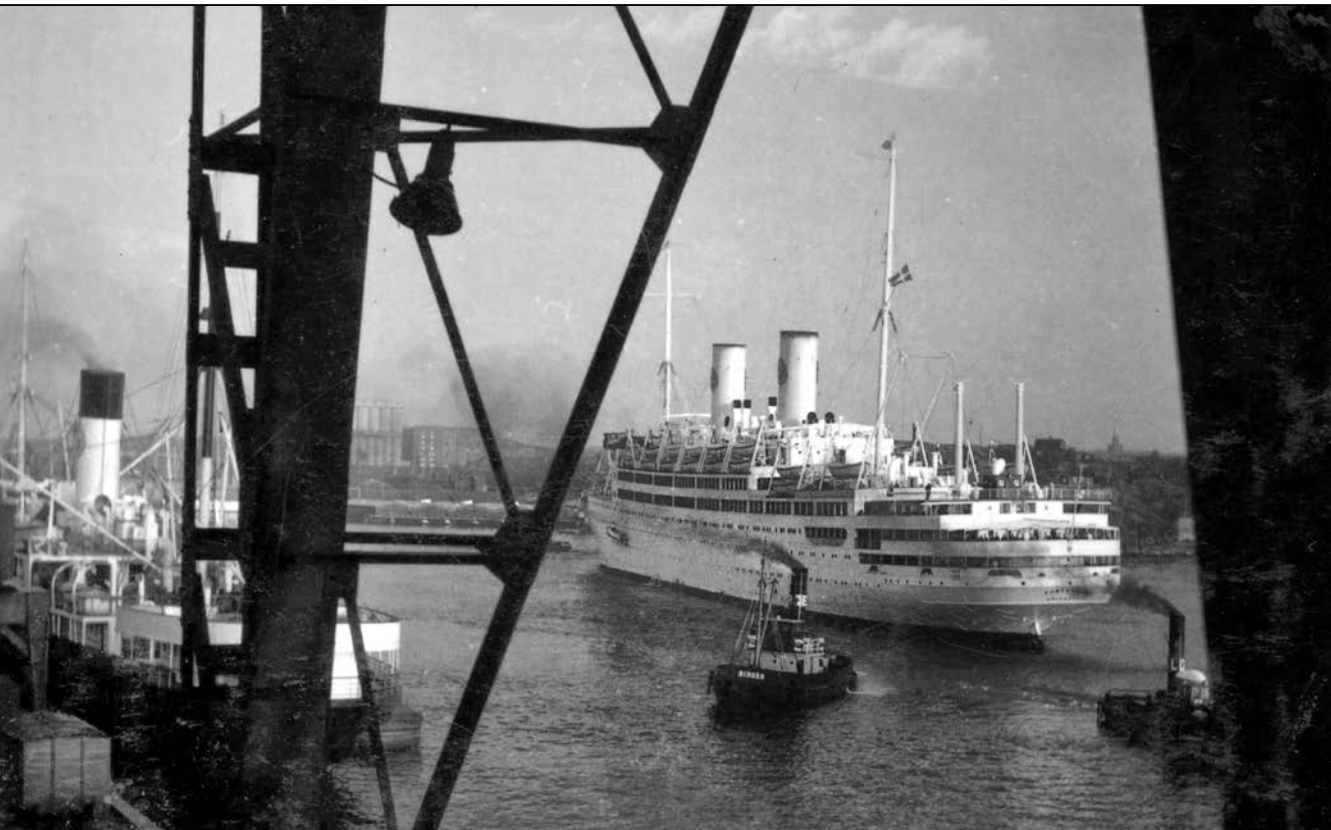
Göteborg var länge en betydande knutpunkt för passagerartrafik. Det var många finländare som via Göteborg åkte till Amerika i slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet. Linjetrafiken till Amerika, liksom passagerartrafiken över huvud taget, var länge något av det mest stabila hos Göteborgs rederier. Nuförtiden trafikerar passagerarbåtarna enbart till Danmark och Tyskland. När flyg-, tåg- och biltrafiken ökade, började fartygen huvudsakligen att transportera gods. På 1960-talet började fraktrafiken transportera containrar istället för styckegods. Detta å sin sida påverkade vilken typ av fartyg man byggde och vilka egenskaper hamnen förutsattes att ha.

Passagerarbåtarna kom traditionsenligt in i Göteborgs centrum till Majnabben och Masthugget. Från Amerikakajen trafikerade även Wilsonlinjens emigrantbåtar två gånger i veckan. Uppskattningsvis var det 60 000 passagerare som därifrån årligen for till Amerika, bland dem många finska emigranter



En vy över Göteborgs hamn. Fotograferad från Sjömanstornet före 1950. Bild:V. Örnmärk, Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg

En passagerarbåt i Amerikatrafik, troligen på 1930-talet Bild: Artur Nilssons samling/ Regionarkivet



(Olsson & Svensson 1981, 54). Dessa hamnar lämpade sig inte för stora tankers eller containerfartyg, utan man byggde en helt ny hamn för fraktrafiken. Skandiahamnen med sin placering längre ut vid Göta älvs mynning blev färdig 1996. Oljans betydelse som energikälla började växa direkt efter andra världskriget. Göteborgs ställning som oljehamn förstärktes under 1960-talet när BP byggde ett stort raffinaderi i Göteborg. Än idag går hälften av den råolja som används i Sverige via Göteborg.

Trots att konkurrensen mellan svenska hamnar har hårdnat har Göteborgs hamn bevarat sin ställning. Detta belyses genom en jämförelse, där volymen på handeln som går via hela landets hamnar har tredubblats, samtidigt som handeln i Göteborg har fyrdubblats. Göteborgs hamn är så kallad transitohamn varifrån det är lätt att transportera godset vidare via järnvägen, sjövägen och via landsvägar. (Olsson 1996, 207–216).

I Göteborg var handeln och industrin, rederierna och varven tätt sammanfogade även med ägar- och släktband, vilket har påverkat maktspelet i staden. (Olsson 1996, 109). Fortfarande på 1970-talet var varven de största arbetsgivarna i Göteborg, men fartygsbyggnationen, som var konjunkturkänslig och emellanåt i ekonomiska svårigheter, tog helt och hållet slut i Göteborg 1989. Jag berättar mera om varven i nästa kapitel.

4.

Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

Vaggan för den svenska fartygsbyggnationen anses vara Motals maskinverkstad på ostkusten. Dess grundare var Baltzar von Platen, som är mera känd som byggaren av Göta kanal. Fartygsbyggnationen startade som en biprodukt vid sidan av det stora kanalprojektet, men det första fartyget sjösattes 1831, alltså ett år före Göta kanals invigning. Motala hade senare starka band till Lindholmens varv i Göteborg, och deras ägarförhållanden bands ihop på många olika sätt ända fram till 1930-talet.

De stålverk som var verksamma i olika delar av Sverige fungerade som en viktig språngbräda till flera maskinverkstäders uppkomst. Så småningom började man även tillverka fartyg där. Senare startade många för Sverige betydande varv, som Finnboda i Stockholm, Kockum i Malmö samt Lindholmen, Eriksberg och Götaverken i Göteborg i slutet av 1800-talet. Viktiga fartygsbyggare som har kommit till senare är bland annat Öresundsvarvet i Landskrona och Uddevallavarvet. Ur dessa växte med tiden fartygsfabriker, vars fartyg var ledande i hela världen, dels på grund av sin smidighet och dels tack vare sina tekniska lösningar.

Som mest arbetade det 30 000 personer på de svenska varven, dessutom hade underleverantörerna cirka 20 000 arbetare. Det byggdes fartyg på tiotals orter, men det var Göteborg som blev den ledande storvarvsstaden. Till detta bidrog vid sidan om det gynnsamma läget, många andra faktorer. Göteborg hade haft en lång tradition med skeppsbyggnad (Hedin 1995, 7–16). Varven hade innovativa ledare och fartygen var internationellt kända för sin höga kvalitet. Staden hade en direktförbindelse med världshaven. Jämfört med Stockholm var Göteborgsklimatet mildt. Hamnen frös inte till lika lätt, vilket var bra eftersom största delen av fartygsjärnet importerades i början. Det fanns underleverantörer till hands. Varven och rederierna hörde tätt ihop. Relationerna till bankerna var goda, vilket å sin sida gjorde det lättare att ordna fram kapital.

Göteborg har alltid varit sjöfararnas och skeppsbyggarnas stad. När Gustav Vasa tog bort Hansa-handelns privilegier på 1500-talet, började man bygga segelbåtar som lämpade sig för långa sjöresor. Att bygga dåtidens båtar lämpade sig i själva verket inte särskilt bra i Göteborg, eftersom det fattades både virke och vattenkraft i staden. Göteborgs grundare Gustav II Adolf funderade på att starta ett varv för krigsfartyg i Göteborg, men hann inte genomföra sin plan (Jonasson 1957, 111–118).

Under segelfartygens tidevarv blomstrade Göteborgs handel och sjöfart. Under åren 1731–1813 seglade Ostindiekompagniets fartyg till Kina och Indien. Det var alltid en stor händelse när skeppen återvände med exotiska produkter ombord: te, kryddor, siden och porslin. Under sin 80-åriga storhetstid gjorde Ostindiekompagniets skepp 132 resor med totalt 38 skepp. Av dem förstördes åtta i stormar.

En spektakulär händelse var, när skeppet Götheborg, på väg till sin hemmahamn i staden, gick på grund nära Vinga, där det så småningom sjönk, nära nog framför ögonen på köpmännen den 12 september 1745. Som tur var klarade sig alla ombordvarande.

Förlisningsplatsen nyupptäcktes 1984. Med hjälp av omfattande frivilligarbete av sakkunniga kunde man rekonstruera och bygga en kopia av skeppet.

Detta med pietet byggda nya Götheborg II sjösattes 2003 vid Göta älvs strand, på platsen där de forna storvarven låg. Jungfruressan gjordes till Stockholm 2005, och senare under samma år till Kina, utefter samma handelsväg som sin föregångare på 1700-talet. Detta är det sista oceanfartyget i Göteborgs långa skeppsbyggnadstradition (Hedin 1995, 219–220; www.soic.se).

Fartygsbyggnationen och sjöfarten var inne i en brytningsperiod, när Alexander Keiller grundade Göteborgs Mekaniska verkstads 1841. Företagets ledstjärna var "för förfärdigande af allehanda machiner, redskap och gjutgods utaf jern eller andra metaller". I Götaverkens 125-års historik, konstaterar professor Anders Svennerud, att Alexander Keiller redan då hade en tanke, att man tids nog skulle börja tillverka även fartyg utav järn. Enligt honom är det inte av en händelse som grundandet av Götaverken sammanfaller med en brytningstid då man från träskepp gick över till fartyg med järn- och stålskrov. Fortfarande på 1840-talet hade över 90 procent av världens handelsfartyg en träkonstruktion, men övergången gick fort. Träskeppen transporterades med segel, när däremot järnfartygen till en början hade ångmaskinen som drivkraft, senare dieselmotorn, som på ett avgörande sätt förbättrade styregenskaperna på fartygen som hela tiden växte allt större. (Svennerud 1966, 5–43)

I fartygens skrovkonstruktioner följde man länge träskeppens skrovmodell och fartygens delar fästes ihop med nitar. På 1880-talet började man även använda svetsmetoder. Veterligen testades gassvets i Sverige för första gången år 1902, då Gustav Dalén presenterade metoden. En riktig revolution med gassvets



Ostindiefararen Götheborg II , utanför Göteborg i Skärhamn. Kopian av det ursprungliga skeppet blev färdigt 2003. Bild: Jukka Tuominen

skedde när grundaren och direktören för göteborgsföretaget ESAB, Oscar Kjellberg utvecklade en ny metod för elsvets, som möjliggjorde att man genom att svetsa kunde fästa ihop fogarna på fartygets alla delar (Svennerud 1966, 38–46).

Med svetsmetoden kunde man förenkla fartygets konstruktioner och göra fartygen lättare jämfört med nitande. Anders Svennerud betonar, att svetsningen kräver kunskap och noggrannhet. Svetsarna arbetade ofta under svåra väderleksförhållanden utomhus, eller i trånga inomhusutrymmen inne i fartygets gömmor (Svennerud 1966, 5–47). Om detta berättar senare mina intervjupersoner detaljerat i sina egna minnesberättelser.

Svetsmetoderna har sedermera utvecklats, men svetsningen är fortfarande i bruk både när man sätter ihop fartygets komponenter och i reparations- och underhållsarbetet. Svetsningen möjliggjorde senare även en ny typ av skrovkonstruktioner. Man gick över till sektionbyggnation och man kunde bygga ännu större och kraftigare fartyg, samtidigt som fartygens styregenskaper förbättrades. Parallellt med detta utvecklades fartygsstålets kvalitet ännu mer. I Sverige ledde stålindustrins rötter till traditionella järnbruk, men en betydande del av fartygsstålets utveckling hade Motala maskinverkstad redan i slutet av 1800-talet. (Olsson 1983, 413–414).

Till en början var förhållningssättet från Varvsindustriföreningen ganska njuget gentemot ett samarbete med stålindustrin. När samarbetet och forskningen med stålindustrins underleverantörer förstärktes, kunde man utveckla ett fartygsstål med ännu högre kvalitet. Kvalitetssatsningen var nödvändig för att bevara konkurrensförmågan. Speciellt Japan hotade Sveriges fartygsbyggnation på 1960-talet. Samtidigt växte fartygens storlek i en allt högre takt, när man till oceantrafiken beställde allt större oljetankers. Fartygsindustrin har alltid varit konjunkturkänslig. Så var också de svenska varven beroende av internationella konjunkturer, sjöfarten och andra ländernas fartygsindustrier. Till exempel i slutet av 1800-talet var det England som var Sveriges svåraste konkurrent (Kuuse 1983,144–146; Olsson 1983, 34).

Man måste komma ihåg att vid sidan av oceanfartyg har det i Göteborg även byggts fartyg som lämpar sig för skärgårdstrafiken och fiske. Längs Bohuskusten har det funnits mindre bygg- och underhållsvarv. Visst ansvarade även de större byggvarven för underhåll och reparationer, vilket ofta var ekonomiskt lönsammare än båtbyggnation. Samtidigt gjorde det möjligt att behålla yrkesarbetskraften, när det fanns arbete jämnt fördelat under året. År 1950 arbetade 70 procent av alla Sveriges varvsarbetare på Västkusten (Jonasson 1957, 117).

Tre storvarv

Uppfinningarna utgjorde grunden till utvecklingen av den moderna fartygsindustrin: de var även förutsättningen för utvecklingen av Göteborgs tre storvarv. De tre stora, Eriksberg, Götaverken och Lindholmen var från början maskinverkstäder inom metallbranschen, vars produktion innefattade allt ifrån trädgårdsmöbler till kyrkklockor och från broar med järnkonstruktioner till järnvägsvagnar. Så småningom specialiserade de sig på fartygsbyggnation. En betydande del i förändringen hade några företagsledare, som hade förkovrat sig utomlands. De såg möjligheterna hos fartygsindustrin. Först måste man nämna Alexander Keiller, som var den tunga industrins fader i Göteborg. Keillers maskinverkstad, sedermera Götaverken, fungerade som ett läroverk för många ynglingar och la grunden till den kunskap som fartygsbygget förutsatte (Hellstrand, Götaverken 2008, 2). Först när två erfarna fartygsbyggare, Sven Almqvist och Hugo Hammar med sina djärva idéer kom till varvens ledning, började man satsa på byggnationen av oceanfartyg. Sven Almqvist hade fått sin utbildning på Motalas maskinverkstad och utvecklade framgångsrikt båtindustrin hos Lindholmens varv. Almqvist var även en skicklig affärsman, som hade ett omfattande nätverk. Han öppnade handelsförbindelser med Norge och även med Ryssland (Hedin 1995, 94–98). Almqvist var en krävande,

4. Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

men omtyckt ledare, vilket beskrivs av följande kommentar av en arbetare: "Almqvist var en hygglig karl, men nog ville han att vi skulle arbeta." "Ta inte av er mössorna, när jag går förbi, det tar för lång tid. Buga bara, det räcker.", lär han ha sagt. Almqvist tog till varvet ett tayloristiskt tankesätt, men kunde inte driva igenom detta i samma utsträckning som man hade gjort på många andra industriella arbetsplatser (Sjölin 2003, 97).

Almqvists parhäst och efterträdare som direktör för Götaverken var Hugo Hammar. Han hade redan som ung studerat vid dåvarande Chalmers tekniska läroanstalt och specialiserat sig på fartygsbyggnation. Hammar skaffade sig erfarenheter av fartygsbyggnationen även i Frankrike, England och Förenta Staterna. Han arbetade som konstruktör hos Lindholmen och senare som teknisk direktör och verkställande direktör vid Götaverken. Under Hammars långvariga direktörskap (1906–1938) utvecklades Götaverken till ett av världens ledande företag inom fartygsbyggnation. Hammar hade även många expertuppdrag inom industrin samt i Chalmers styrelse. Han var en samhällelig maktfaktor som tog ställning mot Hitlers Tyskland och den kommunistiska Sovjet Unionen.

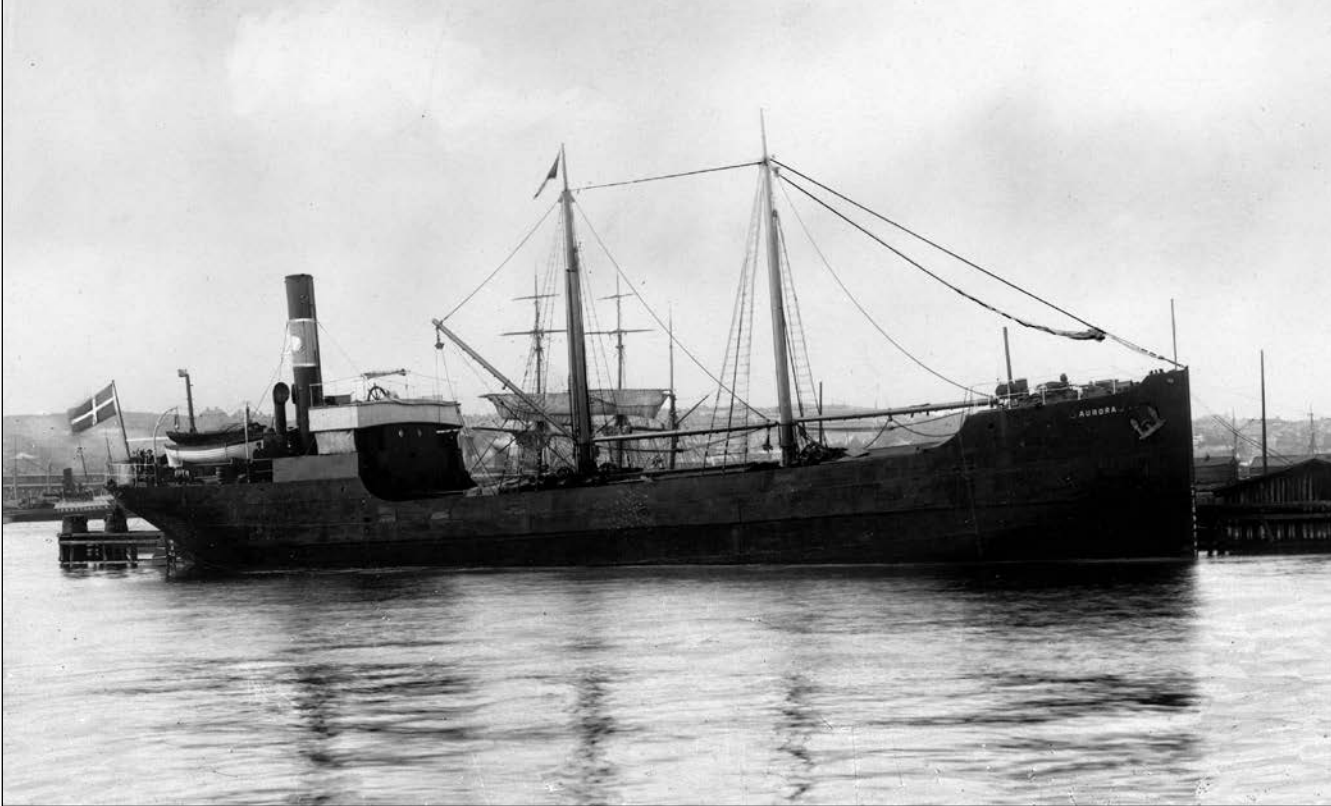
Av de senare direktörerna måste man speciellt nämna Nils Svensson, som utvecklade verksamhetsprinciperna för Arendalsvarvet. När man planerade för ett nytt varvsområde vid Arendal, var det han som var varvets tekniska direktör. Svensson byggde en modell av det nya varvet i källaren på sin villa. Den djärva modellen fick inte omedelbart varvens ledning att tända till, men Svensson lyckades med att påvisa det som var innovativt hos projektet. Och mycket riktigt blev Arendal världens modernaste varv. Nils Svensson var senare verkställande direktör för Arendal och även för hela Götaverken under åren 1964–1970 (Hedin 1995, 106).

Varven och rederierna hade ett tätt samarbete sinsemellan. Således var det rederierna som i Göteborg länge stod som huvudägare för varvsbolagen. I slutskedet av fartygsindustrin var det staten som tog varven i sin ägo och grundade Svenska Varv AB, innan hela fartygsbyggnationen lades ner.

I fortsättningen koncentrerar jag mig på Göteborgs tre storvarv, där mina intervjupersoner har varit med om att bygga fartyg som allteftersom växte större och större.

Lindholmen

Lindholmen som tillhörde denna trio med storvarv stod i spetsen för den tekniska utvecklingen för fartygsbyggnationen från slutet av 1800-talet fram till första världskriget. Varvet var banbrytande som konstruktör för oljetransportfartyg och tillverkare av högkvalitativa passagerarfartyg. Varvet levererade även flera fartyg åt den svenska marinkåren. Lindholmen var speciellt känt för sina eleganta fartyg. Två ångare belönades med guldmedaljer vid Paris världsutställning 1867.



Lindholmens första fartyg, Aurora. Bild: Artur Nilssons samlingar/Regionarkivet

Lindholmen startade ungefär samtidigt som Göteborgs två övriga mekaniska verkstäder som senare utvecklades till storvarv. Liksom de andra två, låg varvet vid Lindholmsvassen på Göta älvs norra strand, dit man nästan som av misstag hade skapat fast mark i samband med muddringen av hamnen. Marken ägdes av göteborgsföretaget Mattson & Braune, som länge hade livnärt tanken om fartygsbyggnation. Dessa tankar gick väl ihop med affärsman Theodor Wilhelm Tranchells planer. När han dessutom gifte sig med Mattsons dotter Sofia Aurora, var grunden för varvet säkrad. Om markaffärerna bråkade man i tio år, men trots detta sjösattes det första fartyget Aurora redan 1848. Detta ångfartyg ansågs vara det vackraste inom Göteborgs handelsflotta.

På Lindholmens varv byggdes det sedermera flera ångfartyg som trafikerade på Göta älv. 1855 byggdes det första ångfartyget med järnskrov, Gustav II Adolf, som började trafikera som postfartyg mellan Hamburg och Göteborg. Det byggdes flera fartyg av samma typ. Lindholmen kämpade med ständiga ekonomiska besvär och hjälp hämtade man från Motala. Därifrån fick man även en ny direktör Carl Norrman. Hans påverkan var stor så att Lindholmen senare växte till ett av landets ledande varv. Utländska order kom bland annat från Norge, Tyskland och Finland. En order kunde vara nog så detaljerad. På en order från 1865 stod det: "Salongen skall vara tillräckligt hög så att man med Hatt beqvämt kan sitta rak."(Hedin 1995, 27–33).

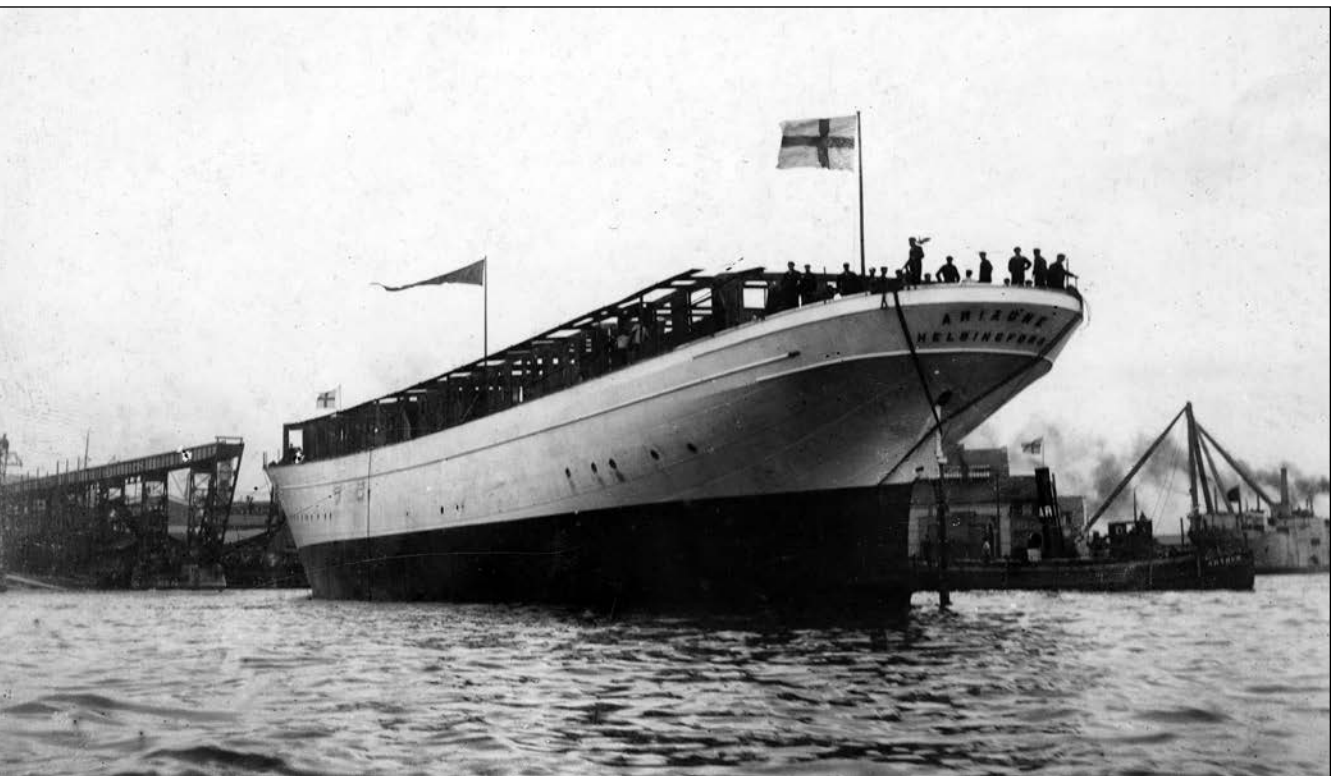
4. Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

Lindholmen fick föra en hård kamp om beställningar med sitt grannvarv Götaverken, för den motortyp som användes av Götaverken var någonting som rederierna gillade. 1869 anställde Götaverken en konstruktör, som hette Sven Almqvist. Han var även en skicklig handelsman, som hade goda relationer med många länder. Almqvists handelspartners var bland annat Nobel-bröderna som hade oljeaffärer i Ryssland. Almqvist utvecklade en ny typ av fartyg som lämpade sig för oljetransporter. Han blev en central aktör inom svensk fartygsbyggnation, först på Lindholmen och i Motala, senare vid Götaverken (Hedin 1995, 34–39).

Efter att ägarförhållandena förändrats lämnade Almqvist och Hammar, som haft rollen som planeringsdirektör, Lindholmen och gick efter ett kort eget varvsexperiment till Götaverken. Det var dessa parhästar som skapade Göta-verkens framgångar.

I början av 1900-talet var Lindholmen Göteborgs största fartygsbyggare. Varvet levererade 1910 en oceanångare åt Nordstjernans rederi som ägdes av Johnson. Fartyget hette Axel Johnson och det inledde en viktig period i Sveriges oceanlinjetrafik. 1911 färdigställdes passagerarfartyget Ariadne som hade beställts av ett finländskt rederi. Fartyget kallades även för Östersjöns pärla för sina rena linjer och sinnliga inredning.

Ariadne, fartyget som kallades för Östersjöns pärla, som under andra världskriget fungerade som ett sjukhusfartyg åt tyskarna. Med Ariadne transporterade man även finska krigsbarn till Sverige. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg



Tre storvarv

Efter omväxlande framgångar köpte Johnsons rederi Lindholmens varv 1938. Den nya ägaren tog varvet i besittning 1941. Efter andra världskriget förnyades varvet helt. Då byggdes bland annat två nya fartygsbäddar en plåthall, kontors- och personalutrymmen. Tiden efter kriget var framgångsrik även hos många andra göteborgska varv. Fartyg levererades både till inhemska och utländska beställare. Personalen ökade och 1960 hade Lindholmen 1800 arbetare.

Skeppsredare Broström köpte Lindholmen 1970. Året därpå införlivades varvet med Eriksberg som redan ägdes av Broström. Därefter fortsatte verksamheten i anslutning till Eriksberg, tills varvet slutgiltigt stängdes 1976. Av dem som jag intervjuade hade några arbetat på Lindholmen, men för finländska arbetare var inte varvet särskilt betydande, eftersom största delen av finländarna hade sökt sig till Götaverken och Eriksberg, en del först efter det att Lindholmen hade upphört som ett självständigt varv.

Bockkranen som står som ett kulturminnesmärke restes 1969. På sin tid var den en utav världens största, höjden 80 meter, bredden 112 meter och lyftstyrkan 450 ton. Ett område med höghus tävlar med kranen om höjden år 2014. Bild: Jukka Tuominen



Eriksberg

Eriksbergs varvsområde är det än idag möjligt att urskilja på Göta älvs norra strand, där man 1850 grundade en maskinverkstad för galvade produkter. På gaveln vid en röd tegelbyggnad syns texten mek.Verkstad AB. Längre ut vid älvstranden står en mäktig bockkran, och på sidan av den står det med stora bokstäver ERIKSBERG. I Sverige fanns det tre stycken av dessa storvarvens landmärken förutom Eriksberg, Kockum i Malmö och Uddevallavarvet. Det sistnämndas har fällts sedan fartygsbyggnationen tog slut. Det är bara i Göteborg där bockkranen har fått stå kvar som ett kulturmonument som påminner om varvens storhetstider.

Eriksbergs grundare var den norska Christian Barchmann. Företagets verksamhet startade i en anspråkslös verkstad vid Eriksbergs strand, men spred sig senare utefter hela Norra stranden. I början fanns det inte några planer på att bygga båtar, utan maskinverkstaden erbjöd rederierna galvanisering av fartygsdelar. Fartygsbyggnationen kom med i bilden, först när Barchmann fick David Flobeck som kompanjon. Flobeck tog senare hela företaget i sin ägo. Det första fartyget, bogserbåten Aktiv levererades 1873. Under följande år byggdes olika ångfartyg, bland annat Adlercreutz och Karjala till Finland.

År 1876 omvandlades Eriksberg till aktiebolag, Eriksbergs mekaniska verkstad AB, och i slutet av 1800-talet befäste företaget sin ställning som ett betydande industriföretag. År 1915 köpte skeppsredare Dan Broström Eriksbergs aktiestock med målsättningen att göra Eriksberg till ett storvarv. Varvet vidgades genom att bygga två stora stapelbäddar i betong, och senare två nya flytande dockor, som hade en lyftkraft på 8000 ton var. 1924 slöt man ett avtal med danska Burmeister & Wain om att tillverka dieselmotorer på licens. Eriksbergs kännemärke var ett förstklassigt arbete och hög kvalitet. I de internationella sjöfartskretsarna bildades en uppfattning om att Eriksbergs fartyg var oceanernas Rolls Royce.

Under andra världskriget utvidgades återigen varvsområdet. Då byggdes bland annat tre nya stapelbäddar, en ny plåthall och svetshall samt skaffades nya kranar, så att varvets kapacitet var "i slag" direkt efter andra världskriget. Under kriget var det inte mycket export, inhemska order fanns det bl.a. åt flottan. Medan många europeiska länder var med i kriget, fylldes orderböckerna hos svenska varv och mycket riktigt var tiden efter kriget en gyllene ålder för fartygsbyggnation. 1947 färdigställdes sjöfartens stolthet, kryssaren Göta Leijon. Det fanns gott om order och 1964 var Eriksberg det största varvet i världen, direkt efter sex japanska varv.

Jobben var säkrade och orderböckerna fyllda ända fram till 1960-talet, men osäkerhetstecken kunde det emellanåt dyka upp. Den japanska industrin hade återhämtat sig från krigets härjningar och de japanska varven blev ett riktigt hot på grund av statens subventioner, det amerikanska kapitalet och innovationerna.

Tre storvarv

Även England hade börjat stödja sin fartygsindustri och Sverige måste inse läget. Eriksbergs verkställande direktör Sven Häggkvist höll ett uppmärksammat tal på Metals årsmöte 1966. Han betonade, att om man vill bevara en framgångsrik varvsindustri i landet, så måste staten gå in för att stödja den antingen med förmånliga lån eller subventioner. Sveriges finansminister Gunnar Sträng hade också konstaterat hur konkurrensen mellan internationella varv hade hårdnat, men finansieringsproblemet förblev fortfarande olöst (Hedin 1995, 123–127).

Det var återigen ett krig som vände på konjunkturerna. Kriget som utbröt mellan Israel och Egypten 1967, ett krig som berodde på avstängningen av Suez kanal, betydde nya fartygsorder och större båtar. Detta berodde på att fartyg som transporterade olja från Persiska viken tvingades att runda Afrikas södra udde och det fick ju mera plats med olja på större fartyg. Eftersom det var mycket svetsning i tillverkningen av stora båtar, behövdes det nya svetsare och dem utbildade man med ilfart för jobbet. Omsättning på arbetskraft var också stor. Det gjordes rationaliseringar inom tekniken och administrationen, men det behövdes hela tiden flera arbetare (Sjölin 1991, 183–184). Slutet av 1960-talet var en tid av högkonjunktur, då även många finska ynglingar var med om att bygga fartyg på Eriksberg.

Som mest hade Eriksberg sex stapelbäddar 1963. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg



4. Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

”Jag hamnade i monteringshallen där man tillverkade sektioner. Dom flyttades sen i sin helhet till bädden på dockan. Det var en inomhushall, men visst tillverkades det sektioner även utomhus. En sån sektion kunde ju väga hundratals ton, dom var gjorda av ett speciellt fartygsstål. Dom flyttades i sin helhet upp på fartyget. På femmans och sexans bäddar kunde det samtidigt ligga två fartyg.

Det var i princip likadana sektioner som man tillverkade för olika fartyg, jag hade akterdelarna. Oftast var vi två plåtslagare och 3–4 svetsare i samma lag. Jobbet kunde ta en månad, beroende på storleken. I huvudsak var vi Eriksbergs eget folk, men utanför, uppe på fartyget var det mer folk från hyrfirmor, inne i fartyget var det mest husets eget folk. Övertid fanns det var och varannan helg för den som ville jobba över.” (Risto Hukkamäki).

1969 utökades Eriksbergs varv och då kunde man där bygga fartyg som till och med var på 500 000 ton. Jättekranen, som fortfarande står kvar, hade monterats på sin plats. Eriksberg hade 3 100 arbetare, 1 000 tjänstemän och arbetsledare samt 400–500 entreprenadarbetare.

I oktober 1973 utbröt kriget där Egyptens och Syriens trupper attackerade Israel vid Suez kanal och på Golans höjder. Återigen fylldes varvens orderböcker av nya fartygsbeställningar. Bristen på arbetskraft var skriande och återigen erbjöds många finländare en arbetsplats på varvet. Eriksbergs ekonomi var dock instabil och statsmakterna kopplades in.

Efter många utredningar föreslog Sveriges regering att man skulle grunda ett statligt varvsbolag. På det sättet var det staten som blev huvudägare i Götaverken och Eriksberg blev ett dotterbolag åt Götaverken den 1 juli 1976. Lindholmen var redan en del av Eriksberg sedan 1970.

Vid sidan av Göteborg berörde varvskrisen även andra svenska fartygsvarv. Riksdagen beslutade den 3 juni 1977 grunda ett moderbolag, där alla Sveriges storvarv ingick. Detta var inledningen till den slutgiltiga avvecklingen av nybyggnationsvarv. För Eriksberg betydde detta att som sista storfartyg förblev de två supertankers som var beställda till Italien, Nai Genova och Nai Superba. Eriksbergs sista tanker var Atland, som avslutade en fartygsbyggnation som hade pågått i 106 år. Totalt byggde man på Eriksberg 626 fartyg, av dessa 201 tankers, 196 bulkfartyg och 12 krigsfartyg (Hellstrand, Eriksberg 2008, 13). Hur detta påverkade tusentals arbetare, om detta berättar lite senare de personer som jag har intervjuat.

Götaverken

Till en början låg företaget i Göteborgs centrum på Skeppsbron vid Göta älvs strand. Där startade en ung industriingenjör Alexander Keiller, som hade emigrerat från Skottland, en verksamhet för metallförädling. Året var 1861. De maskiner som behövdes hade han tagit med sig från sitt hemland. Ganska snart blev platsen för trång. Stadens tjänstemän gav inte tillstånd till expansion, så att Keiller skaffade ett större markområde på andra sidan av Göta älven, på Hisingen år 1864. En fördel var att Hisingen ännu inte på den tiden tillhörde Göteborg, så att kostnaderna var betydligt lägre.

På samma ställe byggdes Kare, som var en bogserbåt åt svenska marinkåren. Den användes även som ett nöjesfartyg åt kungafamiljen. Första fartyget som byggdes på Hisingen, Uddeholm, levererades till Karlstad (Hedin 1995, 90).

Släkten Keiller ledde företaget fram till 1906, då varvet blev ett aktiebolag. Av telegrafnamnet Götaverken bildades företagets offentliga namn 1916. Det

Nai Genova, den ena av två oljetankers som ett italienskt rederi hade beställt. Tillsammans med sitt systerfartyg förblev Nai Genova Eriksbergs största fartyg. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg



4. Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

var då som även ledningen hade bytts och dess nya direktörer Sven Almqvist och Hugo Hammar satsade målmedvetet på fartygsbyggnation. Båda hade en gedigen utbildning från branschen både i hemlandet och utomlands. De förnyade radikalt tekniken för fartygsbyggnation, skaffade nya maskiner och moderniserade hamnområdet. De nya direktörerna lyckade även med att få order från andra länder, så att varvet blev känt hos utländska rederier. 1912 levererades isbrytaren Pijotr Weliki – Peter sen Store – till Riga. Isbrytaren var konstruerad av Hammar. Industriella konststycken var även pansarbåten Sverige och det första tankfartyget Hamlet. Det senaste kallades även för "tankfartygens moder".

Den göteborgske redaren Dan Broström köpte företagets aktiemajoritet 1917, detta säkrade möjligheten till ekonomisk tillväxt. På varven byggdes allt större fartyg, vilket ställde nya krav på varvens storlek och prestationskrav. Svetsningen hade redan tagits i bruk på många varv, bland annat på Kockums i Malmö. På Götaverken fortsatte man med den traditionella nitningen. Hugo Hammar var ordförande i svetsföreningen och han kände väl till Kjellberg som hade utvecklat den elektriska svetsningen. Det verkade dock fortfarande vara så att Hammar ännu inte var säker på fördelarna med svetsningen. När det visade sig att man med svetsning kunde minska vikten på de allt större fartygen, tog man metoden i bruk även på Götaverken. Den första helt svetsade motorn installerades på Götaverken 1949. Fartyget hette Ranja. Tankfartygen blev varvets varumärke och Götaverken ett storvarv som var känt över hela världen. (Sjölin 2003, 147–148; Härneman 1966, 62–100).

Cityvarvet i Lundby hade utvecklats och förnyats i flera omgångar. Varvet hade också totalförstörts i en brand, men byggdes upp på nytt, enligt den senaste tekniken. 1915 kom man med danska Burmeister & Wain överens om att på licens börja tillverka dieselmotorer. Den första flytande dockan skaffades 1917. Efter första världskriget kom det tätt med order och Norge blev en viktig beställare.

Under andra världskriget tillverkades krigsmateriel och direkt efter kriget beställdes det fartyg både till hemlandet och utomlands. Så småningom blev det klart att varvet inte kunde motsvara beställarnas krav, och inte heller hänga med i den allt hårdare konkurrensen om man inte expanderade.

1957 skaffade Götaverken mark på Arendal vid Göta älvs mynning, för att bygga ett nytt modernt varvsområde. Områdets yta var 1,6 miljoner kvadratmeter, vilket var sju gånger mer än det förra området i Lundby. Arendal var den dittills största engångsinvesteringen i Sverige. Idémakaren till Arendalsvarvet var dess dåvarande tekniska direktör Nils Svensson. Han utvecklade ett helt nytt sätt för fartygsbyggnation och testade dess funktion med en modell som han hade byggt i källaren på sin villa. Fartyget skulle byggas med löpande band-principen och helt inomhus, vilket skulle betyda en märkbar förbättring i arbetsmiljön för arbetarna. Varvet skulle även kunna producera betydligt större fartyg än hittills.



Som nytt var Arendalsvarvet även internationellt sett unikt på grund av sin moderna tillverkningsprincip. Bild: Göteborgs Stadsmuseum.

Målsättningen var ett fartyg på 100 000 ton, men snart konstaterades det att man på varvet skulle kunna bygga större än så (Härneman 1966, 102–111).

Nils Svenssons skapelse den så kallade Arendalsprincipen beskrivs på följande sätt i Nationalencyklopedin:

"Arendalsprincipen bestod av rationellt sektionisbygge inomhus. Fartygssektionerna fogades till varandra, hanterade av traverser med upp till 300 tons lyftkraft, medan den sammanbyggda delen av skrovet på glidbanor med hydraulers hjälp trycktes ut i byggdockan." (Nationalencyklopedin, Arendalspricipen; Hedin 1995,108–109).

Arendalsvarvet blev färdigt 1963 och det var dåvarande statsministern Tage Erlander som ståtligt invigde varvet. Efter några år kunde man konstatera att Arendalsvarvet överträffade även de vildaste förväntningarna. Byggtiden för fartyget halverades jämfört med ett traditionellt varv, driftskostnaderna minskade och leveranserna sköttes punktligt. Detta uppmärksammades vid världens sjöfartskretsar. 1965 var Götaverken det fjärde största varvet i hela världen, det fanns 7 000 arbetare. Året 1967 var ett rekordår i många avseenden. Då levererades bland annat det dittills största fartyget och från utlandet regnade det in order på fartyg, det ena större än det andra, från 100 000 ton till 200 000 ton. 1968 byggdes "gamla" Götaverkens sista fartyg, bulkfartyget Greta Thulin. Ci-

4. Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

tyvarvet blev reparations- och underhållsvarv och de nya fartygen byggdes på Arendal. Under dessa år var det även många finländare som fick jobb:

"I slutet av 1969 kom jag till Göteborg och fick jobb på Arendal. Jag hade inte jobbat på varvet tidigare. Jobbet fick jag via arbetsförmedlingen. Det var stor brist på arbetskraft då och på arbetsförmedlingen sa dom att jobb finns det, om man inte är rädd för höjder.

Jag höll på med skärbränning, slipning och målning. För skärbränning fick jag några dagars utbildning för att lära mig att använda skärbrännare. Det lärde man sig fort och jobbet kändes spännande. Väldigt fort lärde man sig också att man fick jobba på ackord och på helgerna." (Mauno Päämaa)

I början av 1970-talet delades Götaverken in i olika resultatenheter, vilka var reparation, motor- och ångteknik. Gamla Götaverken, Cityvarvet förnyades till reparationsvarv och dit byggdes två flytdockor, vars lyftkraft som mest var 55 000 ton. På Arendal fortsatte man att tillverka tankfartyg. Under åren 1963–1988 byggdes totalt 66 tankers samt flera andra fartyg och flytande konstruktioner, som oljeplattformar. Totalt var det 141 enheter (Hellstrand, Götaverken 2008, 16)

Oljekrisen som bröt ut 1973 förändrade allt. Oljekrisen följdes av varvskrisen. Göteborgs varv hade för ensidigt satsat på att bygga tankers. Nu minskade oljetransporterna avsevärt och några nya oljetankers behövdes inte. Det var även många andra faktorer som påverkade varvskrisen. Götaverken var i ett brytningsskede redan 1971, då Sahléns rederi köpte varvet och utvecklingen ledde till en återvändsgränd (Sjölin 2003, 205). Efter en flerårig upp- och nedförsbacke och efter flera utredningar tog staten varven i sin ägo 1977. Då grundades Svenska Varv AB. Eriksberg hade sammanfogats med Götaverken redan 1975. Folk fick sluta, men de tunga neddragningarna låg fortfarande framåt i tiden. I augusti 1978 arbetade det vid Svenska Varvs företag i Göteborg 2 894 tjänstemän och 7 452 arbetare. Ett riksdagsbeslut från samma höst krävde att Götaverken måste göra sig av med uppskattningsvis 3 000 arbetare. Samtidigt skulle det från varven försvinna ett par tusen arbetare hos underleverantörerna.

En så kraftig nedskärning på arbetskraften förutsatte ett samarbete mellan Arbetsmarknadsverket AMV, varvsledningen och de fackliga organisationerna. Det bildades en särskild organisation Projekt 80 eller P80 som det i praktiken kallades. Projektet bidrog till att skaffa ett nytt arbete eller utbildning. I uppdraget ingick även att titta på pensioneringsmöjligheter. Alla garanterades en arbetsplats på varvet fram till slutet av 1980 (Sjölin 1991, 85–86).

Vad var då detta arbete i praktiken?

"Och det där jobbet var, vad det nu var. Tiden gick. I det skedet när jag kom hade det redan gått ett halvår av projektet och dom utvecklingsbara hade

Tre storvarv

redan fått jobb, så att det fanns kvar ett hundratal personer, bland dem några finländare.

Det där P80, det var en lekstuga, där fanns en slägga och en mejsel på tie gubbar. Sen skulle du försöka jobba med dom där. När den där mejseln ramlade i den höstkalla älven, så fanns det inga medel till att skaffa en ny, utan där fick vi stå med armarna utsträcka i flera dagar.” (Jouko Karttunen)

Metalls verkstadsklubb konstaterade i årsberättelsen för 1981 att resultatet var acceptabelt eftersom ingen tvingades hamna i arbetslösheten efter varvet (Sjölin 1991, 88).

Antalet arbetare på Arendal hade krympt och fartygsordrarna sinat. Man ansåg det vara behövt att satsa på specialfartyg och på den vägen hitta nya marknader. Det sista fartyget som byggdes på Arendals hypermoderna varv var Oden, isbrytaren och fartyget för polarforskning i Arktis. Oden levererades i januari 1989. Fartygets produktionsnummer var 953.

Det sista fartyget som byggts på Göteborgska varv, en isbrytare och fartyg för polarforskning i Arktis vars tillverkning tog lång tid. Bild: Sjöfartsverket



4. Fartygsbyggnationens historia i Göteborg

På varvet höll man parallellt på med annan tung sjöindustri, bland annat levererades världens största flytdocka Nb 910 nummer 50 till Murmansk.

Denna flytdocka är ett kapitel för sig, Arendal hade vunnit en stor internationell budgivning i mars 1978 och Sovjet Unionen beställde jättedockan att levereras till Murmansk under nästa höst. Dockan var unik till sitt omfång, 330 meter lång, 90 meter bred och 30 meter hög. Byggtiden var 18 månader. Provkörningen skulle göras i augusti och prominenta ryska sakkunniga skulle närvara för att i detalj granska att allting gick rätt till. Därefter skulle dockan bogseras till Murmansk längs norska kusten. Förberedelserna för provturen var minutiösa, det var ju frågan om en oerhört stor och svårmanövrerad konstruktion.

Man hade granskat rutten för provturen. Likaså hade man säkrat tidpunkten och väderleksförhållandena. När man sedan gav sig ut på provturen i augusti 1979, visade det sig att väderleksrapporten inte alls stämde. Även sjövägen visade sig vara ett olyckligt val. Det värsta var dock att när man började med att testa dockans funktioner, så blev det oklarheter mellan de ansvariga representanterna för tillverkaren och det ryska sakkunniga om vem det var som skulle ansvara för rodret, och dockan skadades. Det påstods att den ryska vorkulturen skulle ha med saken att göra. Konstruktionen bogserades tillbaka till Arendal och eftersom det var bråttom med leveransen, samlade man alla krafter så att reparationen skulle kunna göras i tid. Det var tre veckor kvar. Reparationsarbetet blev till och med klart i förtid, så att man kunde leverera dockan inom avtalad tid.

Det var ett holländskt företag som började bogsera jättedockan mot Murmansk. Det var under höststormsperioden och bogseringsarbetet visade sig vara svårt. Till slut kom dockan fram, men i hamnen slängde stormen dockan mot stranden så kraftfullt att den fick svåra skador. Därefter bogserades den till Kirkenes i Norge för reparation. Nästan på dagen ett år försenat fick man återigen dockan till Murmansk i september 1980. Efter denna olyckliga resa fick dockan det flertydiga namnet Ryssdocka eller Trasdocka och den har blivit så gott som en legend (Sahlin 2014).

Av Götaverkens enheter är det några som fortfarande är verksamma (2014). Företaget startade som maskinverkstad och har sedermera i olika ägarsammansättningar fortsatt med tungmetallsproduktion. På 1980-talet byggdes flera oljeplattformer till Norge, på Nordsjön. På Arendal tillverkades även Globen-hallens stålkonstruktioner, som transporterades som specialtransport via landsvägar till Stockholm. 1987 beslöt sig Svenska varv för ett namnbyte. Det nya namnet var Celsius Industrier. Namnbytet var ett tydligt tecken för slutet av epoken för fartygsbyggnation. (Sjölin 2003, 207). Därefter fungerade Cityvarvet som reparations- och underhållsvarv. Nya fartyg har det inte byggts på varvet sedan 1989.

5.

Om varvsarbetets förutsättningar

Från ackord till månadslön

På arbetstagsarsidan genomfördes fast lön i Sverige på 1970-talet. Reformen gällde inte bara varven, men varven gick i bräschen när man började förändra avlöningssystemet. Inom verkstadsindustrin var det bara cirka 2,5 procent av arbetarna som hade en fast månadslön 1964. Tio år senare var det var tionde industriarbetare som hade månadslön. Metall hade för första gången tagit upp frågan i avtalsförhandlingarna 1964. Först med att införa månadslön var LKAB i Norrbotten, till följd av den stora gruvstrejken i malmfälten 1969–1970. Det första privata storföretag som införde månadslön för sina arbetare var Götaverken 1972 (Svensson 1983, 333–334).

Eero Virtanen satt på den tiden i Metalls klubbstyrelse på Arendal. Fast han inte själv var med i processen, fick Eero i uppdrag att informera finländarna på varvet:

”Jag var inte med i själva processen, men en utgångspunkt var, att ackordslistorna inte stämde med verkligheten. Från arbetsgivarsidan ville dom ha listor som stämde överens, för att kunna planera jobben. Arbetarna ville bli av med ackordslönen å få en såpass fast lön, att man på förhand visste, det är detta jag får varje månad.

När man började diskutera om dessa två saker, slöt man ett avtal, så att man gör en ny arbetsvärdering, som sedan används som grund för lönesättning. Sedan bildades det arbetsgrupper med representanter både från arbetsgivaren och fackföreningen. Arbetsgruppen gick igenom varenda

5. Om varvsarbetets förutsättningar

arbetsmoment som fanns på Arendal. Först när detta var gjort började man planera hur månadslönen skulle genomföras. Sedan kom meritvärderingsmetoden. Det var en ganska komplicerad uppgift att utforma den. Det uppstod fem lönegrupper och fyra löneklasser. Lönegrupperna baserades på arbetsvärderingen och löneklasserna baserades på löntagarens personliga meriter. Man kom överens om att arbetsledarna gjorde den här meritvärderingen på varje avdelning. Förhandlingarna avslutades 1972. Ett villkor var att ingen skulle få sämre lön. Alla skulle få en liten löneförhöjning när man gick över från ett system till ett annat. Varenda en informerades om detta.”

Fackföreningsrörelsen, speciellt Metall, ansåg att övergången till månadslön var en facklig seger. Visst hade man även på arbetsgivarsidan mognat för den här lösningen. I ett ganska stormigt möte hos Verkstadsföreningen i april 1972 motiverade Åke Norlander Götaverkens övergång till månadslön genom att konstatera att det rådande ackordssystemet hade lidit ett totalt skeppsbrott. Ackordssystemet hade blivit så komplicerat, att det var omöjligt för arbetsgivaren att kontrollera det, bland annat för att produktionssystemet hade anpassats till ett tonnage av ett helt annat slag än vad man på den tiden tillverkade på varvet. Företagsledningen ville framhäva att man avstod från ackordslönen på grund av företagsekonomiska skäl.

Det var alltså uppenbart att en övergång till månadslön låg både i arbetsgivar- och arbetstagsidans intresse. Ur arbetsgivarens synvinkel var det närmast två saker som var betydelsefulla. För det första den accelererande löneglidningen, vilket var en omedelbar följd av ackordsarbetet, när konjunkturerna var goda och det var brist på arbetskraft. För det andra var ackordslönen relaterad till tidmätningar, men systemet fungerade inte längre, eftersom det inte med tidmätningar detaljerat gick att mäta priset på arbetet. Ackordstilläggen var ett ständigt föremål för bråk och schism. Arbetsprestationen hade inte längre en omedelbar verkan på lönen. Det var lättare att påverka om man var listig eller fuskade. Arbetsmoralen sjönk, frånvaron ökade och likaså personalomsättningen. Varven var alltmer beroende av dyr arbetskraft. Arbetstagsidans hade un-

Tabell2. Månadslönen på Arendal 1972.

| Lönegrupp | Löneklass | | | |
|-----------|-----------|----------|----------|----------|
| | A | B | C | d |
| 1 | 2 550 kr | 2 675 kr | 2 800 kr | 2 925 kr |
| 2 | 2 700 kr | 2 850 kr | 3 000 kr | 3 150 kr |
| 3 | 2 900 kr | 3 050 kr | 3 200 kr | 3 350 kr |
| 4 | 3 100 kr | 3 250 kr | 3 400 kr | 3 550 kr |
| 5 | 3 275 kr | 3 450 kr | 3 625 kr | 3 800 kr |

Källa: Sten Östlund, Götaverken 2014, s. 39.

der efterkrigstidens goda konjunkturer lyckats med att kapa åt sig en allt större del av överskottet och fått ett förhandlingsutrymme som översteg de generella lönehöjningarna. Arbetstagarorganisationerna hade ännu på 1960-talet stöttat ackordssystemet bland annat på grund av att de ansåg att löntagarna på den tiden hade en större möjlighet att lokalt påverka lönerna.

På Götaverken hade man lyckats särskilt väl med lönehöjningarna. Det gick bra för företaget och löntagarna hade lärt sig att effektivt utnyttja ackordssystemet. Speciellt var det skickliga yrkesmän och de som var verbalt begåvade som kunde höja sina löner betydligt. (Svensson 1983, 340). I detta hamnade man som invandrare lätt i underläge på grund av bristande kunskaper i svenska. Följden blev ökade löneskillnader.

Varför började då fackföreningsrörelsen kräva månadslön? För det första påverkades förändringsbehovet av att ackordssystemet hade sparat ur, det fungerade inte längre och arbetstagarnas missnöje med ackordssystemet växte under 1960-talet. Ett annat skäl var att Metalls och LO:s ledning började driva andra slags krav. Man ansåg att det var viktigare med att förbättra arbetsmiljön och att öka arbetstagarnas möjligheter till påverkan i företaget, man hade en ekonomisk demokrati i sikte. Dessutom visade utredningen, att merparten av Metalls medlemmar ville ha månadslön. Samtidigt konstaterades det att på grund av den tekniska utvecklingen hade prestationslönen förlorat sin funktion. Månadslönen var ett sätt att uppmuntra arbetstagarna till mera självständiga och flexibla arbetsprestationer. Detta stämde bra överens med varvsarbetet (Svensson 1983, 368–371).

Göteborgsvarven gick över till det nya avlöningssystemet enligt följande:

| | | |
|-------------|----------------|------|
| Arendal | fast månadslön | 1972 |
| Citytelakka | fast timlön | 1973 |
| Citytelakka | fast månadslön | 1975 |
| Eriksberg | fast månadslön | 1976 |

(Svensson 1983, 333)

Det intervjuade berättar om sina egna erfarenheter lite senare.

”Skriven på huset eller på resefirma”

En faktor som satte fart på övergången till månadslön var det rikliga bruket av inhyrd arbetskraft. Varven var beroende av denna inhyrda arbetskraft vars förmedlande firmor kallades för många olika namn: entreprenads-, hyres-, låne-, gäst-, rese-, eller gråfirma. Arbetskraft behövdes på grund av efterkrigstidens överhettning.

5. Om varvsarbetets förutsättningar

Även tidigare hade varven använt sig av tillfällig arbetskraft för tillfällighetsjobb. Till exempel vid el-, målnings-, eller övriga arbeten krävdes det specialkunskaper eller så var dessa jobb kortvariga. Arbetsgivaren erbjöd åt dessa, ofta specialister, även högre lön samt övriga förmåner. Senare från 1950-talet och framåt började den inhyrda arbetskraften göra allt, det fanns svetsning, att bränna plåt och rörarbete. De så kallade firmamännen behövdes till att jämka topparna. Firmornas ställning på arbetsplatsen stärktes och på varven började det dyka upp uthyrningsfirmor som bland annat var registrerade i Finland och Norge. Dessa å sin sida rekryterade arbetare direkt på varven. Firmorna lyckades bättre med detta, eftersom de kunde erbjuda större fördelar. Firmorna tillhörde inte alltid branschorganisationerna, så det var svårt att övervaka om de följde lagstiftningen. Vissa firmor hade en egen verkstad, några hade kontoret på fickan. Några stämdes inför rätta för otillåten arbetsförmedling. Enligt Metalls undersökning fanns det år 1960 minst 39 firmor som var verksamma vid varven i Göteborg och Skåne. Endast sex av dessa tillhörde SAF (Svenska Arbetsgivarförbundet) och Verkstadsförbundet. Tio år senare hade enbart Eriksberg 40 firmor och var fjärde arbetare var "grå" (Svensson 1983, 344).

För fackförbundet var den inhyrda arbetskraften ett problem. De tillhörde inte facket, följde inte arbetslagstiftningen och roffade åt sig en stor del av lönen. På arbetsplatsen orsakade hyresfolket problem.

"Man kan säga att varven var beroende av lånefirmorna, trots att dom var mycket dyrare. Sedan fanns ju den där konflikten, att när ett lånegång kom till jobbet så hade dom inte tillräckligt med egna verktyg, utan dom "lånade" utav husets män utan att fråga. Så folk blev ju av med både munstycken, släggor och svetspinnar." (Jouko Karttunen)

Grå arbetskraft var på tapeten vid LO:s kongress flera gånger under 1960-talet. Eriksbergs klubbordförande Reinhold Stolt konstaterade att firmorna snart raserar allt det som arbetarrörelsen under årtionden har byggt upp. Kongressen ansåg att fackförbundet hittills hade varit alldeles för slapphänt. Från arbetsgivar sidan betonades att varven var beroende av lånefirmorna, eftersom bristen på arbetskraft bara växte i slutet av 1960-talet. Detta i sin tur påskyndade införandet av månadslönen (Svensson 1983, 345).

År 1971 kom det ett domstolsbeslut, enligt vilket en lånefirma dömdes för olaglig arbetsförmedling. År 1971 kom lagen om olaglig arbetsförmedling, vilket betydde hårdare straff. Detta i sin tur bromsade användningen av lånefirmor, men helt försvann de inte. Senare försökte man kontrollera de firmor där man hyrde arbetskraft (Beckholmen 1979,63).

6.

Materialet och metoden eller så här har jag arbetat

Jag har intervjuat 25 finländare som alla har varit med om att bygga fartyg vid Göteborgs storvarv. Den äldsta av dem började år 1955. Vid intervjutillfället arbetade några fortfarande vid reparationsvarvet.

Min målsättning var att intervjua finländare från alla tre storvarv, Lindholmen, Eriksberg och Götaverken. I praktiken blev Lindholmens andel liten, eftersom varvet fogades samman med Eriksberg år 1970 och lades ner år 1976. Eftersom merparten av finländarna kom till varven först under 1960- och 1970-talen, och när det i slutskedet inte anställdes arbetare, är det inte särskilt många från Lindholmen som är med i materialet. Min målsättning var att hitta representanter från olika yrkesgrupper, både män och kvinnor. Största delen av de intervjuade har dock huvudsakligen arbetat som svetsare eller plåtslagare, några som brännare eller ställningsbyggare. En kranförare finns det också med. En person har senare arbetat som ritare på kontoret och några tidvis med arbetsledande uppdrag. Några har senare på heltid även haft fackliga uppdrag. Det flesta började dock som svetsare eller plåtslagare, som det framgår av tabellen (3) intill.

Majoriteten av de intervjuade var varvens egna arbetare, fastanställda. Några var inhyrd arbetskraft alltså så kallade resefirmornas arbetare. Några hade erfarenhet av båda. Det fanns även de som hade rört på sig ännu mer, hunnit med flera arbetsplatser, bland annat i övriga nordiska länder. Många hade stadigt stannat kvar vid samma uppgifter. Vid intervjutillfället arbetade några av de intervjuade hos Cityvarvet, förra Götaverkens stadsvarv, som fungerade som reparationsvarv. Jag har koncentrerat mig på att intervjua personer som fortfarande bor i Göteborgstrakten.

När jag inledde arbetet var jag osäker på om jag överhuvudtaget skulle hitta några före detta varvsarbetare, eftersom det hade gått 25 år (år 1989) sedan det sista fartyget färdigställdes vid Götaverken Arendal. Visserligen hade jag under

6. Materialet och metoden eller så här har jag arbetat

Tabell 3. Första arbete på varvet.

| Varv/arbetsuppgift | Lindholmen | Eriksberg | Götaverken | Annat |
|--------------------|------------|-----------|------------|-------|
| Svetsare | | 4 | 3 | 1 |
| Plåtslagare | 1 | 5 | 3 | 1 |
| Brännare | | 2 | | |
| Slipare | | | 2 | |
| Kranförare | | 1 | | |
| Övrig | | | 1 | 1 |
| Sammanlagt 25 | 1 | 12 | 9 | 3 |

mina yrkesverksamma år träffat många varvsarbetare, men jag hade inte bevarat några intervjuer eller kontaktuppgifter.

För att hitta intervjupersoner fick jag hjälp via min gamla arbetsplats SR Sisuradio, där Jukka Tuominen efterlyste före detta varvsarbetare att ta kontakt. Mycket riktigt hittades det några intervjupersoner via den vägen. Till stor hjälp har den före detta varvsarbetaren Jouko Karttunen varit, även aktiv i kommunalpolitiken samt i föreningslivet. Med hjälp av hans tips har jag hittat många före detta varvsarbetare från Eriksberg och Götaverken.

När de första intervjupersonerna hade hittats, gick budet som en kedjereaktion. Genom dem som jag intervjuade fick jag ytterligare tips och på det sättet fortkred mitt arbete. Det låg dock en risk i detta genom att jag på det här sättet huvudsakligen som intervjupersoner skulle få sådana som sedan gammalt kände varandra och som hade arbetat vid samma arbetsenheter. Men eftersom det kom fram personer även via andra källor, anser jag inte att detta på ett betydande sätt påverkade slutresultatet. Många inom samma bransch och på samma ort känner eller känner till varandra i alla fall. Jag är medveten om att det har funnits finländare på varven vid många andra uppgifter än de som mina intervjupersoner representerar. Den stora majoriteten av varvens finländare arbetade med samma uppgifter och under samma omständigheter som mina intervjupersoner, således är deras berättelser representativa i det avseendet.

I initialskedet av mitt arbete gick jag med i Varvshistoriska föreningen i Göteborg. Föreningen har gett ut en bok "Kvinna på varvet". När jag bläddrade i boken, upptäckte jag till min förvåning att nästan hälften av de kvinnor som presenterades i boken var finskor. Av dem har jag intervjuat tre stycken. Av de totalt 25 intervjuade var fyra kvinnor.

I mitt arbete har jag uppmuntrats av intervjupersonernas positiva inställning till mitt projekt. Några har själva tagit kontakt och velat berätta om sina erfarenheter. Bara en person vägrade att ställa upp för en intervju. En bidragande orsak till den positiva inställningen har nog varit att många kände till mitt

namn och kände igen min röst efter att jag i årtionden har arbetat som Sveriges Radios finskspråkiga reporter i Göteborgsregionen. Detta har underlättat mitt arbete. Några av dem som jag har intervjuat har jag tidigare träffat i rollen som journalist, två av dem har jag känt personligen.

Jag träffade varje intervjuperson för sig. Ett undantag var Olavi Siitonen och Unto Moilanen, som tillsammans ville minnas varvstider. Oftast gjorde jag intervjuerna hemma hos mig eller hemma hos den intervjuade. I några fall träffade jag personerna på offentliga lokaler, som på ett café eller på biblioteket.

Jag gjorde på förhand en delvis strukturerad uppställning med frågor, som jag sedan fritt har följt. Samtalen var lediga och som en före detta radioreporter spelade jag in dem. När jag sedan redigerade intervjuerna ville jag bevara varje intervjupersonens egen röst och sätt att berätta. Alla intervjuade har läst sina egna berättelser och vid behov har de gjort rättelser eller preciseringar samt godkänt sina berättelser. I det här formatet bevaras intervjuerna hos Migrationsinstitutet i Åbo, där de finns – dock anonyma – till användning för andra forskare. För boken har jag redigerat och koncentrerat intervjuerna något för att undvika upprepning och för att öka läsbarheten. För autenticiteten har jag i berättelserna bevarat generellt använda svenskspråkiga varvsuttryck eller termer i sverigefinsk form, så som de intervjuade använder dem (tokka, plaani etc.). I slutet av boken finns ett lexikon, där dessa ord är översatta till finska och rikssvenska.

Min målsättning har varit att dokumentera arbetet på varvet, därför har jag inte frågat speciellt mycket om de intervjuades privatliv, endast ankomståret till Sverige och hemorten i Finland. Många har dock självmant berättat även mer om sina liv. Var och en har också gett ett skriftligt tillstånd till att publicera sin berättelse under sitt riktiga namn. Minnesberättelserna är i kronologisk ordning allteftersom personen har börjat vid varvet.

7.

Varvsarbetarna minns

Jaakko Vihavainen

”En svensk arbetsledare är som en bra kompis med sina medarbetare”

Jaakko Vihavainen visar upp ett betyg från Wärtsilä-Koncernens svetskola i Hietalahti. Betyget visar att han har gått en sex månader lång utbildning för elsvetsare och därmed i februari 1955 nått kompetensen som yngre svetsare. Den våren arbetade han på Hietalahti-varvet, men när arbetet tog slut gick han till arbetsförmedlingen för att söka varvsarbete i Göteborg. Arbetsförmedlaren ansåg att kraven i Sverige var hårda, men att det nog fanns jobb på Götaverken. Det var inte särskilt mycket som Jaakko kände till Göteborg. I lexikon kunde man hitta följande beskrivning om Göteborg: ”Jöötepori (sv. Göteborg), Sveriges näst största stad vid Göta älvs mynning, landets största handels- och hamnstad. Vidare ett centrum för storindustrier, stora fartygsrederier. Högskola, Chalmers tekn. högskola, handelshögskola, 230 000 inv.” Sedermera har Jaakko utöver Göteborg bekantat sig med Malmö och Uddevalla och ytterligare arbetserfarenhet har han skaffat i övriga nordiska länder.

”Vi reste under ett veckoslut för att inte förlora några arbetsdagar. Jag reste tillsammans med en kompis som kunde lite svenska. Vi gick in på Götaverkens anställningskontor där en tjänsteman med sträng uppsyn konstaterade våra svetskunskaper utifrån en pappersark för att sedan skicka oss till ett riktigt svetsprov. Jag började på Götaverken den andra juni 1955. Jag fick en bostad på ett ungarshotell som låg vid varvsområdet. Det var Götaverkens före detta ritkontor som delvis hade förvandlats till ungarshotell, Hotell Gothia. Där fanns det rum för två personer i tre våningar. Ordningsreglerna var skarpa, tystnad



En utav Götaverkens bostadsbaracker på 1950-talet. Foto: Jaakko Vihavainen/
Privatarkiv

klockan 22.00, några besök, speciellt kvinnobesök, var inte tillåtna. I närheten låg även fem baracker. Samma regler gällde där, men övervakningen var inte lika noggrann. Jag fick bo i en av barackerna. Det var tur det, för på ungarlshottellet fanns det även ett kontor, och man var tvungen att passera vaktmästarens vakande öga varje gång man gick ut eller in."

"Arbetet började redan nästa dag. Min arbetsplats var på gallerplan 13, där man tillverkade sido- och däcksektioner till ett tankfartyg som färdigställdes i närheten. Där i min grupp var det väldigt många som var döva. Götaverken hade utbildat dom. Svetsarbete lämpade sig bra för döva, fast jag själv tycker att nog kräver det lite hörsel också. Tack vare att jag hade hörseln kunde jag börja som svetsbiträde hos plåtslagarna.

Finländare fanns det inte så många av då, jag kände inte till en enda där i närheten. På gjuteriet fanns det däremot många finländare. Om du inte hade något speciellt yrke, hamnade du på gjuteriet, eftersom det där fanns enkla arbetsuppgifter, att kärra sand, mejsla skärmar och sådant. Någon läkarundersökning hade man inte i början, den kom lite senare. Då gick dom igenom hörseln, synen och lyssnade på lungorna. Men jag blev ju bekant med läkarstationen redan tidigare när jag råkade ut för en olycka där jag fick svetslagg i ögat när

7. Varvsarbetarna minns

jag höll på å svetsade. Jag gick dit och sköterskan plockade bort det med en gång. Jag kom också ganska snart in hos doktorn.

På den tiden var inte skyddsglasögon obligatoriska, och dom användes inte heller ofta, eftersom dom var obekväma. Sedan dess har dom ju utvecklats mycket. Det blev inte några bestående men i ögat. Även lungorna var i gott skick, som tur var höll jag inte särskilt länge på med svetsarbete. Nog fick man andas in en massa dålig luft, rök och färgos. Speciellt illa osade det om de galvade räcken, du blev sjuk i två dagar om du tvingades andas in det där.

På Götaverken förvånades jag över hur stort varvsområdet var. Det var betydligt större än Hietalahti-varvet i Helsingfors. Där i området fanns en truck som körde runt dragandes efter sig några vagnar som var försedda med gummihjul. Den åkte på en bestämd rutt och gjorde uppehåll på bestämda platser. Man kunde åka med för att komma från en plats till en annan, till exempel till matsalen, så att man slapp å gå. Den interna trafiken på varvet var välordnad.

På matsalen kunde man träffa fler finländare, som oftast åt vid samma bord. Vissa hade tilldelats öknamn. En kille kallades för "Rousku" (Knäcket) för att han beslagtogs knäckebröd och stoppade dom i fickan för att senare ätas upp. En annan kallades för "Hauska-Matti" (Roar-Matti). Han kunde ta sig en sup ibland. På den tiden i Göteborg var det praxis att om polisen grep en berusad, fördes han till nykterhetsnämnden för att förhöras. Den där Matti hamnade dit tillsammans med en tolk. När tjänstemannen försökte underrätta honom om att "det var farligt på Avenyn på kvällarna, man borde hålla sig därifrån", då hade Matti sagt åt tolken: "Säg till den där kvinnan, att där är det inte tillnärmelsevis så farligt som i vinterkriget." Matti var en veteran från vinterkriget.

"Bara några dagar efter det att jag hade börjat, var det dags att sjösätta en båt. I Finland var det alltid enormt stora festligheter då. Om det var ett ryskt fartyg, var det Rysslands utrikeshandelsminister som var på plats för att döpa fartyget. Allting i Finland var enormt högtidligt, kören uppträdde och alla arbetare fick nya overaller på den dagen. Här var sjösättningen märkligt enkel. Det fanns bara några höga gäster på plats, men ingenting speciellt för arbetare. Det konstaterades bara att nu sjösätter man det där fartyget. Klockan 12 när gästerna anlände var det nog så att dom bara slängde ett litet öga på hur vägorna drog sig tillbaka och kättingen knarrade. I Helsingfors var sjösättningen nånting för hela varvet".

"Då när jag började, fanns det alltid mycket jobb när man satte igång med ett nytt fartyg. Sedan hamnade jag på ett fartyg som hette Jaragua. Det var en stor tanker på 250 meter. Åt Norge var det många båtar som byggdes. Då fanns det även två krigsbåtar under byggnad. Jag stannade på Götaverken fram till följande vår. Sedan var det havet som kallade, eftersom man hela tiden såg båtar och sjömän som berättade om sina erfarenheter. Denna nybyggda båt var ju riktigt fin invändigt, tänk om man kunde segla med den här, funderade jag då. Det var



Finska grabbar i söndagsskrud, såsom brukligt var att klä sig på fritiden på 1950-talet. Från vänster i bild: Aaro Laitinen, Teuvo Kiiski, Matti Erkkilä och Pentti Gelaschi. Foto: Jaakko Vihavainen/Privatarkiv

inte så lätt att ta värv på ett fartyg utan tidigare sjöerfarenhet. Jag kom med på ett litet träfartyg där jag jobbade som jungman i ett års tid. Den båten seglade mestadels mellan Sverige och Lübeck. Detta jobb tog slut när båten bytte ägare.

Strax före jul 1956 började jag på Uddevallavarvet. Där var det mycket mer finländare, dess direktör (Thordén) hade ju bott länge i Finland. På ritkontoret fanns även en finsk arbetsledare. Jag stannade där i 3,5 år.

Där råkade jag träffa en bekant, som hade gått på teknisk skola i Finland. Jag frågade honom om hur det hade varit och beslutade mig för att söka till den där skolan. Antagningsproven var på våren och på hösten fick jag börja på fartygsbyggarlinjen på Tekniska skolan i Åbo. Studierna tog tre år (1961–1964). På somrarna mellan studierna var jag på praktik, först hos Valmet i Finland, sedan hos Burmeister & Wain i Danmark.”

Erfarenheter från Kockums varv

”Min första arbetsplats efter den Tekniska skolan var i Malmö år 1964, på Kockums varvs ritkontor. Kontoret låg på 11. våningen på en nybyggd kontorsbyggnad på

7. Varvsarbetarna minns

14 våningar. Där hade man en fin utsikt över hela varvsområdet. Arbetet började klockan 8.00 och slutade 16.30, däremellan fanns en en halvtimmes frukostrast. Frukosten serverades på lunchrestaurangen som låg på fjärde våningen i samma byggnad. Där åt vi i flera skift, eftersom alla hade inte fått plats där samtidigt. På hela kontoret arbetade 550 personer. Jag jobbade på planeringsavdelningen för handelsfartyg. Den fördelades i två huvuddelar, skrovbyggnad och utrustningssida. Skrovbyggnadsdelen å sin sida hade fördelats i fyra sektioner, som bestod av fören och förankringen, lastdelen och däckdelen. Till aktersektionen hörde maskinrummet, bränsle- och sötvattentankar. Vid varje sektion arbetade chefen för sektionen, ritningsgranskaren och ett behövligt antal ritare. Själv jobbade jag som ritare hos akter- och maskinrumssektionen. Där var vi åtta ritare. Vi samarbetade med maskinavdelningen, där man gjorde en preliminär placeringsplan för maskinerna. Vi konstruerade de bäddar eller fundament som behövdes för att sätta fast maskinerna.

När jag började, ritade man fortfarande fartygets alla delar med tusch på duk. Det blev en till ytan stor ritning, flera meter lång och 80 cm hög. Ritningen rullade man ihop. Det gjordes även stålritningar på en speciell plastyta. Sedan fotograferades ritningen på en glasskiva för att den skulle hålla sig rak. Glasbilden projicerades på en stålplåt som var placerad inne i ett mörk torn. Plåtslagarna eller "utslagare" markerade hörnpunkterna med hjälp av en körnare, liksom korsningarna och övriga behövliga punkter. Därefter togs plåten ut i dagsljuset för att skärbrännas. Den här metoden besparade en hel del noggrann markeringsarbete på varvet.

På den tiden fanns det ännu inte någon elektrisk räkneapparat, inte heller någon dator. Brev och rapporter skrevs för hand eller med skrivmaskin. Kommunikationen sköttes brevlades eller med telegrafer. Som telefon hade man bara en trådtelefon och sitt samtal fick man beställa via centralen växeln. Under min tid tog den tekniska utvecklingen stora kliv framåt.

Hos Kockums stannade jag i sex år. Arbetet tog slut när företaget fick en order på en lång serie med likadana fartyg, vilket gjorde att det på ritkontoret inte längre fanns så mycket att göra.

Jag återvände sedan till Uddevalla och fick anställning på ritkontoret där. Det var en visstidsanställning, så att år 1969 återvände jag till Göteborg och fick jobb på Volvo Lastvagnar. Det var då jag träffade min blivande fru, som bodde i Mölndal. Sedan dess har jag bott i Göteborgsregionen. En sommar var jag i Finland då min far var sjuklig. Samtidigt målade jag om vårt gamla hus vid Staffans i Helsingfors."

En annan syn via entreprenad

”Sedan återvände jag till varven, men nu via en entreprenörsfirma. Först var jag på en firma som hette Sandegårds Svets och Smide. Där fanns det cirka 150 anställda och jag jobbade bland annat på Eriksberg. Jag upptäckte att varvsarbete hade förändrats kraftigt och att arbetsmoralen hade sjunkit. Egentligen ville Eriksberg bli av med entreprenadfirmorna, men dom fanns där till och från. Entreprenadfirmornas anställda ville man urskilja med bland annat färgen på hjälmarna och dörrarna. Entreprenadanställda hade blåa hjälmar och blåa dörrar, när motsvarande om jag minns rätt för husets anställda var bruna hjälmar och bruna dörrar. Det kunde försvinna verktyg, trots att dom var numrerade. Jag var arbetsledare på den tiden och entreprenadanställda hade sina egna jobb, men det var ändå Eriksbergs arbetsledare som alltid visade vad det var som skulle göras. Mellan husets anställda och firmornas män var det ofta schism. Firmorna betalade bättre. Några ville retas på det sättet att när man fick sitt lönekuvert lämnade man med avsikt lönespecifikationen synlig så att husets gubbar skulle se hur mycket mer firman betalade.”

Jaakko drar även till minnes en händelse från 1974 då han var arbetsledare på Sandegårds Svets och Smide. Det aktuella uppdraget var på Eriksberg.

”En morgon när jag hade fördelat arbetet åt gubbarna återvände jag till baracken som låg ganska avsides på varvsområdet. Där fanns klädsåpen och tvättutrymmen, stämpelklockorna och ett litet kontor. Jag satte mig på kontoret och började skriva föregående veckans arbetsrapporter. In kom en man med Ernias hjälm på huvudet, därav kunde jag gissa var han jobbade.

Följande samtal utspelade sig mellan oss:

- Jag har hört att ni behöver duktiga svetsare här, stämmer det?
- Rätt, vad var det ni hette och vad har ni för yrkeserfarenhet?
- Olli Mattila. Jag har varit svetsare i Helsingfors i ungefär fyra års tid. Några papper har jag inte med mig, men jag kan skaffa dom senare.
- Var du på Valmet eller Hietalahti, frågade jag, eftersom det bara fanns två varv där.
- Hietalahti, fick jag som svar.
- På den gamla eller på den nya delen, frågade jag. Min nyfikenhet hade väckts, vi kanske hade gemensamma bekanta.
- På den gamla, svarade han.
- Vad var det för fartyg som tillverkades eller reparerades där?

7. Varvsarbetarna minns

- Jag minns inte vad dom alla hette.
- Vem var som arbetsledare där, frågade jag eftersom jag kände dom alla. Jag var intresserad av ifall det hade blivit nya arbetsledare utav mina gamla kompisar. Olli kunde inte komma på ett enda namn vilket fick honom att utbrista:
- Det var som fan vad petigt det frågas om allting här.
- Inte är jag så nyfiken av mig, men jag ville bara höra om min gamla arbetsplats, hur det går för dom.
- Jag har aldrig jobbat där och inte heller är jag svetsare, min kusin är bra på att svetsa. Inte heller heter jag Olli Mattila utan Matti Ollila. Ajöss då bara.”

Jaakko förklarade att de arbetssökande försökte ibland få anställning under falskt namn och personnummer. På detta sätt skulle inte kronofogden komma åt lönen för att täcka obetalda böter och underhållsavgifter. Det fanns många andra fördelar med att jobba svart. Det skulle aldrig bli någon kvarskatt. Jaakkos erfarenhet var att alla som jobbade åt entreprenadfirmer var finländare.

”När fartygsbygget började visa tecken på att svalna av började jag jobba med isolering. Jag var bland annat med om ventilationsisoleringarna på Femmans köpcentrum. Senare på bygg- och servicearbeten vid Ringhals och Oskarshamns kärnkraftsverk, samt på oljeraffinaderier i Lysekil och Stavanger. Senare var jag även med om att bygga oljeplattformar i Stavanger och Bergen. Där fanns det många finska isoleringsplåtslagare. Vi gjorde ett arbetspass på två veckor med 12 timmars skift. Sedan hade man en veckas ledighet hemma. Det var min sista arbetsplats. Jag pensionerade mig vid 66-ålder och bor fortfarande i Göteborg. Min dotter med sin familj bor i Finland. Jag och min fru besöker henne varje sommar. Dom obligatoriska språkkurserna kom i gång först på senare år, så jag lärde mig svenska genom jobbet. Jag var inte med i facket i Sverige, vilket jag hade gjort i Finland. Det gick ju inte att få jobb där annars.

Jag kommer också ihåg, hur det fanns skillnader mellan en finsk och svensk arbetsledare. Den finska arbetsledaren brukade bara befalla och ge arbetsorder. Den svenska arbetsledaren försökte vara bästa kompis med sina underordnade. Han la handen om din axel och sa ”Hördu du, skulle du kunna göra det där jobbet först. Det börjar bli ganska bråttom med det. Det är meningen att det där sektion skulle lyftas på bädden i morgon och det vore väldigt bra om det var färdigsvetsat. Så kan du lägga på ett kol, vi alla jobbar ju gemensamt åt samma håll.”

Eller så kunde han säga; ”Jag satte dig på det här svetsjobbet för att du är finländare. Jag vet att du är ytterst skicklig och snabb jämfört med dom där danskarna som bara dricker öl eller tyskarna som bara pratar med varandra.”

Jaakko betonar att detta var en typ av jargong som arbetsledarna använde för att plocka fram effektivare arbetsinsatser. Det fungerade ju bra. Det märktes även på lönen. "De flesta jobben var baserade på ackord, varje svetsfog hade sitt eget meterspris. Lönerna kunde stiga med 80–90 procent över timpriset. Vi var nöjda!"

Jaakko Vihavainen

- Jaakko Vihavainen, född 1931, från Helsingfors
- Till Sverige som 24-åring, år 1955
- Götaverken i Göteborg 1955–1956
Till sjöss och på Uddevalla varvet 1956–1961
Fartygsbyggarlinje vid Tekniska skolan i Åbo 1961–1964.
Kockums ritavdelning 16.3. 1964–31.8.1968
Uddevallavarvet 2.9.1968–30.5.1969
Volvo Lastvagnar i Göteborg från 1969
Senare arbetsledare i firmor som hade jobb bl.a på Eriksberg och i Norge
- Gick i pension som 66-åring, 1997
- Bor i Göteborg

Pentti Vartiainen

”Tiden på Götaverken Motor var en idealtid, jag gjorde allt”

Olyckorna har överskuggat arbetslivet för Pentti Vartiainen. Men trots detta är han nöjd med att ha fått prova på många olika slags arbeten. I början var arbetsförhållandena på varvet usla, men så småningom började det komma förbättringar. Men ett var säkert, att stanna kvar som skogsarbetare i Ilomants ville han inte.

”Till Sverige kom jag den 7.7.1961. Jag kom till Östersund och så sakteliga tog jag mig neråt. Till slut vid juletiden hade jag kommit ända till Borås. Där besökte jag en textilfabrik, men det var inte riktigt min stil, så jag fortsatte till Göteborg. Jag var runt på alla varv och frågade om jobb. Till slut hamnade jag på Eriksberg. Det var den 22.3. 1962. På Götaverken skulle jag hamnat på gjuteriet, men det tillhör ju inte dom allra renaste jobben.

På Eriksberg hamnade jag först på en kurs där jag blev brännare. Inte var det heller något rent arbete, det var dammigt. Men annars trivdes jag. Men, om man tänker på den tidens arbetsförhållandena, så var det kallt i hallen. På vintern stod dörrarna öppna på båda sidorna om hallen och järnet frös till inomhus. Det kunde vara töväder utomhus, men inne var det minusgrader, eftersom det iskalla järnet andades kyla. Där inne fanns det tiotusentals kilo med järn och det smälte först när våren och sommaren kom. Ingen som helst uppvärmning fanns det. Senare dök det upp såna där oljekaminer och kring dom kunde man värma sina händer. Ingenting annat. Någon skyddsutrustning fanns inte. Det enda som fanns var den där förstärkta hjälmen. Allting, såsom arbetsskorna, fick man skaffa själv. Alla dessa skyddsutrustningar kom först efter 1970. Då började vi få såna där värmedräkter, underställ. Jag höll på med det där jobbet fram till 1970, tills jag skadade mig.

Den olyckan gick till på det sättet att jag stod där framför mitt arbetsbord och man höll på med att med två kranar lyfta samma skiva, en skiva på minst 10 ton. Den ena av dom där kranarna började köra och lyfta samtidigt, men den



Viimeistely, sähköhitsaus

Lainataan työkaluvarastosta

Hiilipuikonpidin
Hitsaskoppa
Hitsauskaapelit
KuoKnameislauskone
Lasi (musta lasi ja suojalasi hitsauskop-
paa ja yhdistelmäkypäätä varten)
Yhdistelmäkypäätä

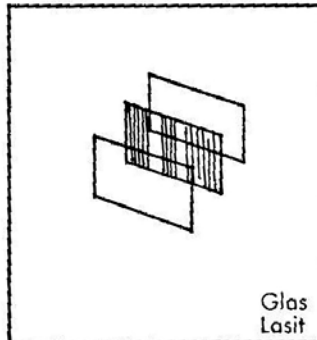
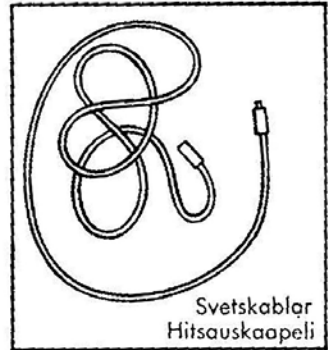
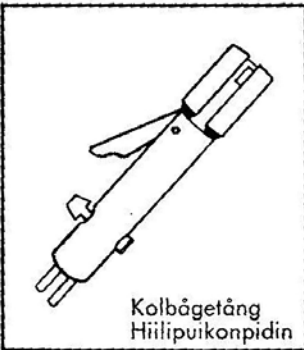
Utrustning, el-svetsning

Lånas på verktygsförrådet

Kolbågetång
Svetskärm (spegel)
Svetskablar
Slaggknackningsmaskin
Glas (mörka glas och skyddsglas för
svetskärm och kombinationshjälm)
Kombinationshjälm

Har du verktygsbrickor?
Onko sinulla työkalupikat?

Vilket arbetsnummer har du?
Mikä työnumero sinulla on?



andra kranen hade inte lyft och den där skivan lossnade från den ena kranens krokar. På den tiden fanns det inget spärrlock på krokarna. Kättingarna kom farandes mot mig, jag väjde och samtidigt högg det till i ryggen. Dom fick aldrig reda på vad det var med ryggen. Det tog fem år innan jag kunde gå en längre sträcka ordentligt. Ett år var jag sjukskriven, och kunde inte längre återvända till mitt förra jobb.

På den tiden konstaterades det inte några arbetsskador, för lagen kom till först senare (den nuvarande lagen om arbetsskador är från 1977). Någon ersättning fick jag heller inte. Eriksberg betalade endast 28 besök hos en kiropraktor.

Till hjälp för finländare

”Sedan ville dom att jag skulle komma dit för att börja hjälpa finländare, eftersom det hade kommit så många nya och dom behövde hjälp. Jag var arbetsplatsstöd eller tolk eller vad man nu vill kalla det för. Inte var min svenska särskilt bra på den tiden, men ändå kunde jag reda ut det som gällde arbetet. I det jobbet stannade jag till 1974. Allra svårast var lönefrågorna.

Första uppgiften var alltid lönen. Vi fick ett datasystem där då, men man kunde inte använda det. Dom påstod alltid att det var fel på maskinen, men jag sa att det är inte maskinen som gör fel, felet är att det har matats in på fel sätt. Det var ett svårt problem då i början. Ett annat, kanske det största problemet var, när grabbarna hade kommit till huset, gått en kurs och sedan hamnat i par med en äldre plåtslagare. Dom nya hade en låg grundtimlön och den där gamle plåtslagaren hade full lön. För ackorden fick båda samma procent. Så dom för-lorade flera kronor i timmen jämfört den äldre.

Jag var lite medhjälpare åt båda, både arbetsgivaren och fackföreningen. I skolan hade jag varit som medhjälpare, men när dom var klara med kursen och började jobba, då fick hjälpa till även där. Jag hade ju varit med i facket som funktionär, redan innan jag skadade mig, satt i vår gruppstyrelse. Sedan valdes jag in i studiekommittén och vi startade en kontaktmannanät för finländare. Vi var nog en sju åtta stycken. Jag inledde en diskussion om detta i studiekommittén, varifrån frågan sedan fördes vidare till verkstadsklubben och där antogs förslaget om nätverket.

Ett annat behov som fanns, var finskspråkiga namn på verktygen. Om detta lämnade jag också en motion i gruppstyrelsen och även det gick igenom. Det gjordes även en liten bok om detta. Man samlade in det viktigaste verktygen med namn och bild. Den var till stor hjälp, så att man inte varje gång behövde fråga efter en medhjälpare.”

”Vi var tre stycken tolkar då. Jag kunde vara inne i fartyget, i lastutrymmet för att med arbetsledaren prata om grabbarnas arbete. Men under tiden kunde

grabbarna ha larmat, men inte hördes det ju där inne och dom började undra varför du inte svarar. Nå, sedan fick jag ett sånt där larm där det blinkade ett ljus vid larmet. Det funkade bra inne i fartyget. På den tiden fanns det inte några mobiltelefoner, så det var larmet som började pipa istället. Då fick vi ringa ett bestämt nummer där man fick ett besked om var det behövdes hjälp.

Jag höll på med dessa jobb i några år. 1974 flyttade dom mig till elverkstaden och där var jag tills även det tog slut.

Sedan bildades det en grupp på 300 man av dom som blev kvar när varvet tog slut. Vi höll på med att tillverka bostadscontainrar. Och där var jag ända fram till 1980. Den låg där vid Eriksbergsområdet. Tanken var att var och en skulle försöka skaffa ett annat jobb och ifall du lyckades med det, fick du gå redan samma dag. Men för mig blev det inte så.

På sommaren 1980 var det väldans bråda tider på Götaverken Motor och dom ville hyra folk från oss, så jag fick gå dit. Detta var före semestrar. Sedan kom dom å frågade mig om jag kunde jobba under semestern. Jag svarade att visst kunde jag, men det måste ni prata med Eriksberg om. Nåväl, sen kom verkmästaren en dag och jag frågade hur det var, han svarade att jo, det skulle passa. Jag jobbade där under hela semestern och efter semestern gick jag tillbaka till min egen arbetsplats, men nu ville dom värva mig till Götaverken Motor. Dom betalade mycket bättre. Jag sa att jag går nu, jag har fått ett jobb. Men då sa dom att det inte gick eftersom jag ändå måste ha en månads uppsägningstid. Nå, jag ringde till Götaverken och berättade att jag inte kunde komma nu, men då sa dom att kom sen när du kan. På mig verkade det hela som om dom ville jävlas från Eriksbergs sida.

Då när vi gick över till månadslön hade jag inte längre kvar fackliga sysslor. Jag hade redan gått över till elverkstaden. Månadslönen var en bra sak, men jobben klassades fel så att grunden för övergången till månadslön var i många fall fel.

Jag kom inte med på språkkursen, jag var med och samlade folk dit och gjorde även själv det där testet, men den där personen på ABF som testade, sa att jag inte hade någon chans att komma med. Så den kursen blev jag utan. Men om någon ville fortsätta vidare, så hade vi på facket en rak förbindelse med ABF så att det var möjligt att läsa svenska där. Alltid fanns det några som efter arbetsplatskursen fortsatte på sin fritid.

I studieverksamheten var jag sedan aktiv. Jag försökte få finländare till fackföreningskurser. På min lott var även att informera dom som var nya om förmånerna med facket, om anledningarna till att tillhöra fackföreningen.

När en ny arbetare började så var ju det första man gjorde att gå i svetsarskola. Där fanns en finsk lärare, Saarela. Plåtslagarna lärde man upp så att det var en gammal plåtslagare som var instruktör och som tog under sina vingar en 5–6 grabbar åt gången och visade hur man gjorde. Innan dess hade dom

gått i svetsarskola. Svetsare och plåtslagare hade samma lön, men plåtslagarna måste även lära sig att läsa ritningar..

På den tiden var du en metalls yrkesman om du hade arbetat i sex år. Därför förblev ingångslönen ganska låg. När dom kom hit från Finland trodde många att dom skulle tälja guld, men så var det inte. Några gick över till firmor när dom hade lärt sig att svetsa lite.”

Svåra olyckor

”Jag har fortfarande två grabbar i minnet. Dom hade väl varit lite i supartagen och kom arga till jobbet och sa att dom skulle sluta på stubinen. Jag försökte få dom att komma till sans, men dom sa att dom hade vetskap om bättre löner. Båda hade familjer, åtminstone den ena. Dom gick till en entreprenadfirma på Arendal, in på en kofferdamm och brändes till döds där. Familjen fick ingenting eftersom det inte fanns några försäkringar. Men grabbarna ville inte tro på mig. Om dom hade fortsatt att vara skrivna på huset istället, så hade försäkringarna varit giltiga och familjen hade fått sin ersättning. Det var ju det som var, att dessa entreprenadfirmor inte hade några som helst försäkringar. Dessa var mycket tråkiga händelser.”

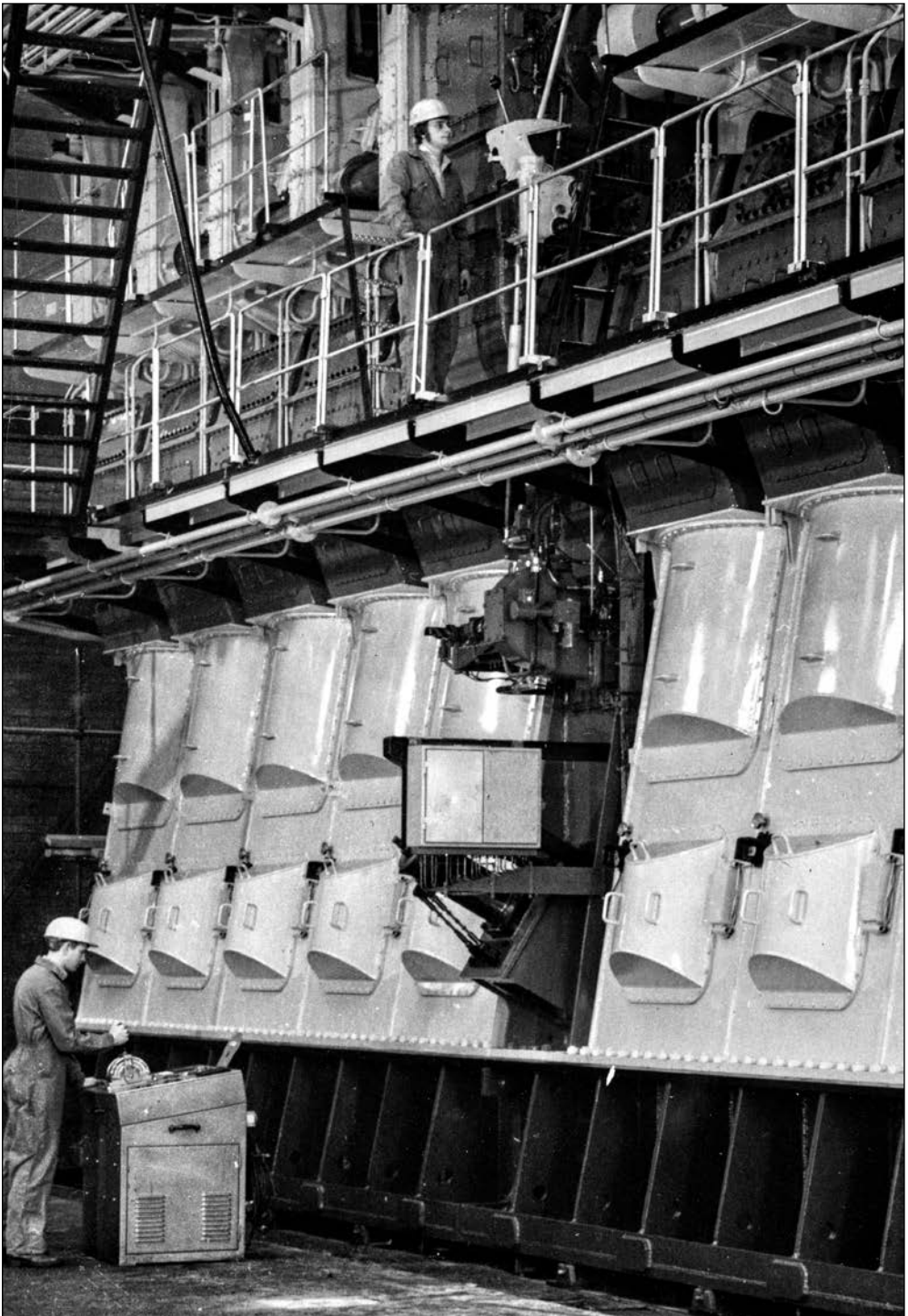
– Var du vittne till andra svåra olyckor?

”Det var jag. Jag har sett ett sånt fall där en svetsare håller på o svetsar, när det blir dags för kaffepaus och plåtslagarna har rest upp en sån där stor vägg, lagt rören, men inte kommit ihåg att fästa dom. Denna svetsare sa att han bara ska svetsa slut på den här pinnen. Men så föll den där plåten över honom och huvudet var som en vante. Övriga kroppen klarade sig.”

Sen var det där ett annat fall ett par dagar innan midsommaren. Det var en riktigt het dag, och det var en storvuxen finsk man som hade kommit dit från Lindholmen som höll på å svetsade inne i kofferdammen. Hett var det naturligtvis. Han släppte ut syre ur den där gaspipan och brändes till döds där inne. Han var helt uttorkad när han lyftes ut därifrån. Varje fartyg krävde människoliv,” suckar Pentti.

”Sen fanns det ju en till där i hallen som höll på med att tillverka såna där luckor till fartyget. Han hade gjort ett hål i det, det kallades för manhål. Men nån hade troligen glömt att stänga av en gaspipa och när han började svetsa, då exploderade den där luckan och flög minst tio meter upp i luften och mannen ännu högre, sen ner med huvudet före, träffade en balk och halva huvudet borta.

Sen var det ju den där stora olyckan, det där reparationsfartyget Samnager 1971. Jag var sjukskriven då, men just den där dagen kom det nytt folk, så att jag gick dit. Och jag såg den där röken. Inte visste jag vad det var, men när jag



Fartygens motorer tillverkades inomhus, Götaverken Motor hade som mest 800 anställda. Bild: Varvshistoriska föreningen

sen kom hem hörde jag i nyheterna. Jaså, var det den där rökmolnen tänkte jag! Så mycket mer informerades det inte heller senare om dessa saker. Om några hade sett nånting så pratade dom sinsemellan om det som hänt. På fackmötet hölls det en tyst stund.

Olyckorna var en stor anledning till att man mera började ta hänsyn till säkerheten, man fick skyddsmedel och informerades mera om riskerna.

Till exempel fick dom som arbetade på fartyget stämpla ut när dom skulle ta rast, så att man såg att dom hade kommit ut. Där inne kunde det ju vara en ensam man som jobbade, så det var viktigt att det fanns en till i närheten. Maskinrummen på reparationsfartyg är allra värst. Där finns det alltid olja. Om man håller på och svetsar där, kan det utvecklas gaser. Gasmätningarna kom först senare. Förändringarna gjordes tillsammans med facket och företagen. Facket hade sina skyddsombud och dom var utbildade så att det inte var vem som helst som kunde åta sig det där jobbet. Så att det inte skulle gå till så att någon bara tog på sig skyddsombudets plakat för att gå omkring utan att veta ett smack om någonting.”

Språket ett hinder för avancemang

”På den där tiden var ju mentaliteten; en gång svetsare, alltid svetsare. Jag minns följande fall: Vi hade där en kurator som brukade kalla till sig sådana som inte riktigt alltid regelbundet var på jobbet. Där var en finsk grabb som jag fick tolka för. Den där grabben frågades om varför han var borta från jobbet. Han sa att han inte tyckte om plåtslagarens göromål. Obbarius, den här kuratorn sa då att det inte fanns någon möjlighet att fortsätta. Jag frågade den där grabben vad det var han skulle vilja göra. Han ville svetsa. Så sa jag till den där tjänstemannen att denne man nog skulle vilja arbeta som svetsare, ge grabben en chans. Han såg upp, sa sedan, okej, vi gör väl ett försök då, en stor tjock karl. Grabben blev svetsare, även hans bror var svetsare och man kan säga att någon noggrannare svetsare har det inte funnits sen dess. Detta är ett exempel på att inte borde man binda fast folk på ett enda jobb, utan man måste ge en valmöjlighet. Kanske hittar man sedan det där rätta jobbet. Det var många som slutade där, för att dom inte fick ett jobb som dom tyckte om.

På arbetsledarsidan var språket ett hinder. Om du kunde språket väl och var yrkesplåtslagare, så kunde du åtminstone bli instruktör, du skulle alltså ha en fem sex grabbar som du instruerade. Nog var det ändå möjligt och sen var det ju många av dessa äldre som blev arbetsledare” minns Pentti.

”Nog var det det att jag hade egna ackord och att jag inte var i någon lönegrop, som gjorde att jag höll mig kvar på det där jobbet. Visst hördes det mummel om att jag fick en för stor procent. Men jag hänvisade till att jag inte hade full

timlön, det fattades 5 öre och det var procenten som skulle kompensera detta. Och det gick igenom. Min närmsta arbetskamrat, en svensk, svor åt att om han krävde 110 procent så fick han det inte, men däremot tog jag emot 140 procent. Man måste vara lite listig ibland”, Pentti ler fortfarande när han tänker tillbaka på händelsen.

”Det var en intressant period när jag gick över till den där bostadscontainerdelen. Ibland fick man åka iväg på resejobb. Jag låg ute fyra veckor på Nordsjön för att reparera containrar, det gav ju lite omväxling samtidigt. Intressant var det också när man fick komma iväg för att laga motorer ombord på båtar. Oftast var det passagerarfärjor. Då handlade det om treveckors pass. När till exempel en kolv på en båtmotor har varit igång en viss tid, tar man upp den, lägger dit en annan, och sen gör man underhållet på plats. Det är möjligt att genomföra, om båten ligger till exempel i Danmark, så att den är startklar på kvällen. Baktill ombord fanns det en liten verkstad, där man under resan kunde göra underhåll på dessa och sedan lägga dom på plats igen.”

”Jag tvingades sedan sluta i förtid. På Götaverken råkade jag ut för min andra olycka. Det var en fläkt som var installerad på väggen där och draget var åt fel håll. Jag kollade med arbetsledaren hur man skulle kunna komma åt och hittade ett lämpligt ställe. Jag gick ner efter verktyg. Det låg bara några tvåtum fyror där på taket och skivorna var fastspikade underifrån. Jag hade min ena fot på tvåfyrorna och var precis på väg att föra över min andra fot intill väggen då den där foten slant igenom taket. Mellanrummet var så smalt där, att jag förstörde den här axeln.

Det var nog i december. Jag var hemma över julen och jag kände ingenting, men när jag sedan gick till jobbet och lyfte på en stege, då började det värka något fruktansvärt. Jag gick till doktorn och dom skötte om axeln och försökte med sjukgymnastik, men värken bara ökade. Jag sa till läkaren att skulle man inte kunna ta ultrabilder på axeln eftersom axeln redan var röntgad och det inte hade synts nånting på dom bilderna. Då frågade han: ”Va är det för något?”. Jag var så förbannad att jag sa att ”du var då mej en läkare, du”. Sen skickade han mig till en sån där nerv- och muskelundersökning. Den tog tre månader och dom konstaterade att här var det en huvudnerv som var skadad. Det tog över ett år när den där läkaren sen själv sa att nu ska vi ta ultra! Dom tog ultra och efter tre veckor gick jag tillbaka till samma läkare. Han tog fram en stol, satte sig framför mig och sa att vi ingenting kan göra åt detta. Om axeln opereras kan värken antingen minska eller öka, men någon arbetsarm blir det aldrig av detta. Detta hade man behövt operera då skadan hade inträffat. Om man alltså hade tagit den där ultra då när jag föreslog, hade det gått att reparera skadan. Nåväl, jag har skött om den själv nu och fått den i ett sådant skick att jag klarar mig. Men i arbetet har jag inte kunnat använda den. Det är en sena som har gått av, men man vet inte riktigt var.”



Norge beställde flera fartyg från Eriksberg på 60-talet, då fartygen fortfarande var vackra. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg

”Till råga på allt hade det kommit ett brev från jobbet där dom bad mig komma dit. Jag gick och lämnade tillbaka alla verktyg och sådant som jag fortfarande hade. Det kom fram att det var försäkringsbolaget som hade sagt upp mig. Detta behandlades sedan som en olycka, eftersom det var arbetsledarens fel att han inte hade sett till att där hade funnits en ordentlig landgång. Alla tre domare ansåg att felet var arbetsgivarens. Det hela gick genom fackföreningen. Fram till dess att jag fyllde 65 fick jag livränta så att jag fick samma lön som jag hade fått om jag hade arbetat, plus 100 000 kronor i skadestånd.”

– Tänkte du någon gång på om det hade varit mödan värt? Om du borde gjort nånting annat istället?

Pentti summerar: ”Dom första 10 åren på Eriksberg hade kunnat vara nånting annat. Tiden på Götaverken Motor var en idealtid, jag gjorde allt. Och det visade sig också att när man minskade på folk och när vi inte längre tillverkade några nya motorer, och det blev en underhållsavdelning istället och när vi inte var fler än 37 gubbar kvar, så hängde ändå jag med i gänget. Till en början hade vi ju

varit 1 100 män. Jobbet tog alltså inte slut för mig ens då. Men nu har ju arbetet tagit slut helt och hållet.”

”Redan hemma i Ilomants hade jag beslutat mig för att skogsarbete ska jag inte hålla på med resten av livet. Efter lumpen tillbringade jag en vinter i Södra Finland och där hade jag som alternativ att antingen stanna där eller flytta till Sverige. Jag träffade sedan ett par goda kompisar, som var på semester från Sverige och dom sa att åk dit. Nå, jag packade min väska och gav mig iväg. På den vägen är det.”

Till slut funderar Pentti länge och konstaterar, ”Det är ett tufft läge att höra, att du nu har arbetat färdigt, när du tvingas sluta på grund av en sjukdom. Det tog hårt. Det borde åtminstone finnas en möjlighet att fortsätta på deltid. Så att allt inte bara helt plötsligt tar slut.”

Pentti Vartiainen

- född 1940 i Ilomants
- Till Sverige 1961
- Till Göteborg och Eriksberg 1962
- Götaverken Motor 1980 – 1997
- Olycksfalls pension och sedan den egentliga pensionen 2000
- Livränta och sedan pension 2000
- Bor i Göteborg och Portugal

Dan Weissenberg

”Vi i vårt gäng var något av akrobater, ville visa hur det hela ska gå till”

Dan Weissenberg hade som befäl i årtal hunnit segla på de sju haven innan han strandade i Göteborg 1963. Anledningen var den gamla bekanta, kärleken.

”Man skulle imponera på svärfar och på varvet fanns det jobb så att man kunde börja redan nästa morgon om man ville. Jag hade ju en plåtslagarutbildning med mig från Åbo och här på Eriksbergs varv var den fullt gångbar. Det var på Eriksberg jag gjorde mina första arbetspass. Det var vinter, snöblandat och vågrätt Göteborgskt regn – typiskt för vintern här.

Arbetsbeteckningen var ”nästare”. Min uppgift var att fästa lyftöron på halv-färdiga fartygsdelar. Med hjälp av dessa öglor skulle man sedan med millimeterprecision flytta dessa flera tusen ton tunga sektioner till rätt position. Jag höll på med att nästa dessa lyftöron. Jag kan än idag inte förstå hur dom vågade sätta mig på det jobbet. Oss nästare fanns det inte så många av, desto fler plåtslagare och ännu flera svetsare.

Arbetsledaren kom före klockan fyra på eftermiddagen för att med krita markera, där ska den sitta. Och där passade jag in dom där öronen. Arbetet gjordes utomhus, dom där blocken var ju så pass stora att dom inte heller hade fått plats inomhus. Prick halv åtta på morgonen kom det fyra stora kranar och greppade tag i varje öron och dom började dra och flytta för att passa in den där sektionen. Kranarna på varvet kunde tillsammans lyfta hundra ton, alltså 25 ton per kran. Med hjälp av fyra kranar kunde man sedan göra spännande geometri, tills man konstaterade att så här går det ju inte. Sektionen har fastnat nånstans, den sitter i kläm nu. Då kommer det nånstans ifrån nån gubbe i 60-årsåldern som sparkar till lite och hela sektionen ledsagad av nån svordom ramlar på plats. Det hela verkade lite trolleriaktigt.”

”På den tiden kallade man Eriksberg för Rolls Royce-varvet. Det var inte några andra fartyg än Rolls Royce som vi tillverkade. Såna här snabba eller halv snabba bulkfartyg på tio tusen ton gick till Norge och göteborgska rederier. Dom var 100 meter långa, med en besättning på 35 och de flesta av dessa båtar hade även en sträng som var lika lång som själva båten.

Dan minns vemodigt: ”Dom bulkfartyg som tillverkades vid Eriksberg och varvet i Åbo var dom sista vackra båtarna. Men just då uppfann man det där containerfartyget, och på det går det inte att bygga så här vacker däckspant, en båge. Därefter var alla fartyg fyrkantiga, förutom kanske dom sista kyltransportfartygen som byggdes på Arendalsvarvet; Winter Water, Winter Snow och Winter Sun. Totalt sju stycken.

Min första Eriksberg-period var 1963. Efter ett år sökte jag på svärfars uppmaning till dåvarande journalistutbildning. Därefter fick jag några trevliga uppdrag bland annat på Handelstidningen, tills det gick som det gick med den tidningen. Sådana sånger sjöngs det inte länge när man började lägga ner tidningar. Då är vi framme vid 1972."

På entreprenadfirma

"1972 återvände jag till varven som ställningsbyggare och jobbade där till och från fram till 1990-talet. Anledningen var att vi ställningsbyggare och elektrikererna på varven var bäst betalda i Europa. Till en början hade jag fast anställning på Eriksberg, men sedan kom den här firmaperioden. Arbetsgivaren hette Walters. Han hyrde flitigt ut oss till alla göteborgska varv och naturligtvis även åt annat håll. Odense-varvet i Danmark var ett som behövde folk för att plocka ner ställningar. Vi kördes dit på en minibuss. Vi reste ett tält i någon park och jobbade 12–15 timmar per dag. Det ansågs helt normalt och vi konstaterade att arbetsplatsdrickandet såväl i Sverige som i Danmark fortfarande gick i sina barnskor. Det behärskade dom inte än.

Det var ju så att när sista dagen, eller den första bötesdagen, närmade sig, så fick man med våldans fart skrapa ihop folk varsomhelst ifrån – och det bums!

Egentligen var jag med i det gänget som tolk, männen var finländare. Walter tyckte mycket om vårt finska gäng. Som mest var vi ett tjugotal. Nikoverken, Lundby och Walters, och visst fanns det även andra såna där som ville komma in från sidan, eller hur man nu vill beskriva det. Av en händelse kunde det råka sig så att det på morgonen fattades en eller två gubbar. Och jag råkade veta var dom satt. På eftermiddagen gick jag dit för att förebrå och be dom komma tillbaka. Stället hette Sven Duva, nånstans i Hagatrakten. – Det var en hel del som man byggde ställningar och svetsade där kvällarna i ända", skrattar Dan till vid minnet.

"Sven Duva var en, Lotta Svärd en annan och Japan den tredje. Där träffades man och kom överens om nästa dags program. Arbetarnas namn fick man skriva upp dagen innan. Den bästa namnlistan innefattade enbart medlemmar från den finska regeringen, med den där namnlistan kvitterade jag ut lönerna för tio man. Det fanns nog ganska många Kekkonen med också. Eller så var Ivalos hela kommunfullmäktige på plats. Man såg ner på hyrd arbetskraft. Vi jobbade på ackord, fick traktamente och lönen var dubbel jämfört med vad som betalades för dom som var fast anställda.

Dagen började klockan 7 och slutade exakt 13.36. På varven förutsatte man närvaro, i slutskedet fick man betalt för närvaro. Både tim- och ackordlön, under stillsammare perioder timlön, under bråda tider ackordlön. Inte heller skrev man på några speciella papper för det där.

7. Varvsarbetarna minns

Anställningen gick till så att klockan halv åtta, varje morgon, var det dags för löneförskott. Firmans ägare direktör Walter kom med en bunt, där det nog fanns hundra stycken släta femtiokronorssedlar. Varje man fick en femtiolapp. Med den klarade man sig den dagen. Slutlönen fick man på fredag. På torsdagen lämnade jag lönelistorna på kontoret där man stoppade in pengarna i ett kuvert. Att betala någon skatt var det inte tu tal om. Några personnummer kände man nog inte till. Jag kommer inte ens ihåg om det någonsin kom på tal. Det visste man att dom som hade fast anställning beskattades ganska hårt på lönen. Arbetsgivaravgifter och allehanda onödiga penninghål, tyckte vi. Detta bestraffade sig naturligtvis senare, men då var tiden en annan.”

- Fanns det meningsskiljaktigheter mellan entreprenadfirmors arbetare och de fastanställda på varvet?

”I själva arbetet var det aldrig några problem, men i förhållningssättet, visst. Själva sättet att genomföra arbetet och yrkeskompetensen, det kritiserades vi aldrig för, inte heller för arbetslusten, på det sättet var omständigheterna i sin ordning. Men vår relation till fackföreningen var dålig. Vi ville inte gå med i facket eftersom vi då hade behövt betala till arbetslöshetskassan. Av denna anledning ansågs vi vara typ, svartfötter.

Verkstadsklubben på Eriksberg var helt igenom socialdemokratisk och att jaga kommunister ingick i fackets huvuduppdrag. Arbetsgivarens beställningar hade aldrig blivit färdiga om man inte hade fått hjälp utifrån, från Jugoslavien, Finland och lite från andra håll också. Solidariteten var riktad inåt: vi och dom.

Att varven skulle ha värvat, det kommer jag inte ihåg, att det skulle förekommit ett sådant fenomen. Man fick tillräckligt med arbetskraft ändå.”

Om ställningsbygge berättar Dan: ”I vanliga fall byggdes ställningarna av husets fast anställda. Men att bygga ett sånt här stort fartyg av sektioner kräver helt plötsligt ställningar till en viss nivå. I slutskedet av ett fartygsbygge är alla ställningar fulla med skrot, kilar, svetspinnar, stålskivor, förkolnade plankor och annat som en skulle akta sig för. Om det hade varit husets gubbar som hade fått riva dessa, så hade det nog gått åt en och annan vecka. Dom var så ohjälpligt långsamma och försiktiga. Vi i vårt gäng var något av akrobater, ville visa hur det hela ska gå till. Detta upprepade sig på alla varv. Vi fick komma med i det där allra sista, bråda skedet. Fartyget skulle hastigt färdigställas.

Det hände sig även som så att man spolade fartygets sidor med sött vatten och vattnet rann utefter sidorna och vattnet frös till is. Därefter kom sprutmålarna och målade i flera timmar innan isen lossnade där. Men om man tittade på håll så såg resultatet bra ut.

I vanliga fall stod det ställningar utefter båda utsidorna och på motsvarande sätt inne i lastrummet. På utsidan fanns det inte särskilt höga arbetspunkter. Det var inne i lastrummet som dom allra högsta höjdskillnaderna och dom all-



Fartygsbygge på Göta älvs norra strand. Bild: Artur Nilssons samlingar

ra svåraste rivningsmomenten fanns. Enorma katedralvalv där en ensam man verkade mycket liten. Några olyckor hände inte i min närhet, visserligen gjorde jag mig en gång skyldig till att tappa en planka på axeln på min arbetskamrat, men han brydde sig inte mer än att han skakade lite på sina axlar. Olyckorna var bränder, explosioner, felberäkningar, fartyg som föll omkull. Arbetsmiljöskyddet utvecklades steg för steg och förbättrades ganska mycket i slutet av 1970-talet."

Dan beskrev även firmans arbetskläder: "Walther ville att vi skulle använda ett blåställ där det i ryggen stod "Walther & Co". Detta som ett kännetecken som urskiljde oss från andra.

Detaljerna i klädseln var ganska intressanta. Filarna som jobbade inomhus använde sig av ett Mauser-skjutmått. När det sedan skymtade till genom knapphållet på bröstfickan, betydde det att här var det en som tillhörde varvets adel. Vi ställningsbyggare använde en ganska tung hylsnyckel som gungade på det högra låret. Den var vårt adelssignum. Med den kunde man öppna alla de tusentals ställningsmuttrarna.

Och den där hjälmen sen. Några före detta eriksbergare ville inte bli av med sin gamla hjälm som dom hade fått på Eriksberg. Den var lätt, gjord av pressat papper, svart till färgen. Denna lätta svarta hjälm från Eriksberg syntes på långt håll. På den kunde man se att där var det en före detta eriksbergare som var här mot sin vilja. Vi andra hämtade från Eriksbergs lager en gul glasfiberhjälm. På

7. Varvsarbetarna minns

den var det en massa saker, hörselskydd och Gais-märke eller IFK:s märke, alla såna här effekter. Alla små, små yttringar var mikroskopiska delar av helheten. Inga stora, men ganska tydliga kännetecken: vi och ni.”

”Ganska ofta fick vi ackord och under dom mest brådslande tiderna handlade det om nattackord. Andra gick hem klockan fyra och vi stannade kvar för att jobba under natten. För detta fick vi betalt för hela dygnet och ibland även helgersättning så att totalt blev en tredubbel lön. Det kunde hända att vi var klara med ackordet före klockan tolv och kunde ta sista bussen. Det var dock ganska sällan som man fick den här typen av nattackord.

Det handlade om dessa sluttryck, dessa välbetalda nattpass. De var passande sysselsättning för en studerande”, skrattar Dan till.

Ett tiotal år gick det sen åt med varvsjobb, tills situationen återigen förändrades. Plötsligt, radikalt fick man skaffa sig en ny inkomstkälla. Då gick jag ett halvår på lärarutbildningen på Linköpings universitet. På helgerna höll jag på med ställningsjobb och började fundera, hur skall detta gå? Senare var jag även med på Arendal när dom där kyltransportfartygen byggdes 1979. Rent fartygsbyggtekniskt var dom svåra att tillverka.

Varven hade hög status så länge de var verksamma, betonar Dan, men plötsligt hände det sig; hoppsan, vad var det och var var alla varv? Och i så fall, vad gjorde man där?

”Inställningen till varvsresterna var lite i stil med att, hur dum kan man vara, fattade ni inte i tid vad det handlade om? Min far å sin sida påstod att jag slösar mina år på varvet. Vi var trots allt 6 500 kollektivanställda på Eriksbergs varv. Samhörigheten med sin egen grupp var viktig, likaså självkänslan, att känna sitt eget värde. Vi finländare var som mest kanske tusen män och ett dussintalet flickor. De svetsade finare svetsfog än män. Arbetarna hade en viss yrkesstolt-het över att fartygen var vackra, det var en yrkesmans handlag som dom flesta ville lämna efter sig.

”Totalt var jag 15 år på varven. I slutändan var det inte någon merit att jobba på varven, det var en belastning. Jag studerade samtidigt, bland annat idéhistoria, vetenskapshistoria och annat, så att jag fick filosofie kandidats grundpapper och kunde börja som lärare åt finländare i Bergsjön.

Till slut måste jag betona att kamratandan var enorm på varvet. På Eriksberg brukade man vid tiotiden på förmiddagen samlas på en gemensam kaffepaus. Några fikarum fanns inte, så att svetsarna satt i ring på sina verktyglådor och svetspipans låga värmden som den bästa lägerelden.

Det var kamratandan som kom till undsättning även då när jobben började tvina,” summerar Dan.

Dan Weissenberg

- Född 1936, från Kimito
- Har varit till sjöss med både militära och civila uppdrag
- Från 1963 i Göteborg, arbetat på varven samt som journalist
Från 1980 folkhögskolelärare
- Författare, gett ut bl.a. flera faktaböcker med sjöfartsmotiv
- Bor i Göteborg

Unto Moilanen och Olavi Siitonen

”Jaa-a, jag vet inte, men nog bygger jag fortfarande båtar i sömnen...”

Unto Moilanen och Olavi Siitonen har båda haft en lång yrkesbana på Göta-
verken. De började och slutade på olika tider, men träffades flera gånger under
årtionden. Så ville de även tillsammans minnas sina arbetsår. På varvet var det
vanligt att jobbkompisarna hade öknamn. Vad det rätta namnet var, visste
eller kände man inte ens alltid till. Unto var Utti och Olavi var Olli. Med dessa
namn framträder de i intervjun. Olavi föddes mellan krigen år 1940 i Sordavala
i Karelen. Till Sverige flyttade han 1963. Unto är från Uleåborg och född 1944.
Till Sverige kom han 1961.

Utti: Till en början var jag hos en bonde för att lära mig språket, jag kun-
de ju ingenting. Då var jag 16 år. Jag kunde såpass som trr...traktor. Det tyckte
bonden var bra och gav mig jobb. Jag hade en liten ordbok och den visade jag
upp varje gång när man skulle säga nånting. Så slog dom upp en ny sida och
visade för mig, på det här sättet studerade jag svenska, jag var där en sommar.

På hösten fick jag anställning på sågverket på Degerfors järnbruk, biträdan-
de sågare och sedan sågare när den ordinarie sågaren slutade. Då var jag 17
år och jag fick skaffa fram en bekant som kunde ansvara för mig om det skulle
hända en olycka, jag var ju minderårig. Jag fick mina egna nya ackord, och jag
ordnade arbete även åt brorsan. Jag jobbade där i ett år och vi sågade så mycket
att arbetet tog slut på sågverket. Eftersom sågverket tillhörde järnbruket fick vi
anställning där istället.

Där var en före detta svetsare från Göteborg som brände skrotjärn och jag
blev intresserad av att börja svetsa. Jag började som falsare, jag gjorde all slags
jobb, så fort det var nån gubbe som tröttnade så hoppade jag in. Vi tillverka-
de allt möjligt, rälskenor, taggtråd, till och med järnplåtar för båtar så att jag
möttes av Degerfors-plåt när jag senare jobbade på varvet. Denna svetsare från
Göteborg berättade om arbetsplatserna där, så jag beslutade tillsammans med
killen som jag delade bostad med att vi skulle åka till Göteborg. Det var en så
pass stor stad att vi parkerade på Olskroken. Eftersom vi upptäckte SKF:s skylt,
gick vi dit först och lämnade våra tillfälliga arbetsintyg på anställningskontoret.
Där var det ungefär 40 gubbar i kö, så vi fortsatte till Götaverken. Där var en finsk
arbetsledare och vi sa att tåget till Degerfors avgår snart och vi måste komma
hem. Det här var på en torsdag eller fredag. Han sa att välkomna till jobbet på
måndag, dom ska ordna en bostad.

Allra först gick jag på svetsarskola, den var Götaverkens egen. Vi var en 10
–15 män, 4 kronor i timmen. Sedan började jag svetsa på planen. Då var det

höst och det började regna snöblandat så att masken fylldes med snö och snöblandat regn. Plåtslagarna där intill värmdes upp järn och jag tänkte att svetsa inte är mitt jobb, jag vill bli plåtslagare. Jag kom in på plåtslagarkursen och där lärde jag även att läsa ritningar. När jag sedan började som plåtslagare fick jag som arbetskamrat en yngre kille från kursen. Han försökte chefa över mig och jag märkte snart att vi inte riktigt passade ihop. När han till exempel visade för mig att nästa nånstans, så pekade han alltid med sitt finger på det ställe och jag ville med avsikt bränna honom på fingrarna. Han blev sedan chef över hela Cityvarvet.

När jag började på gamla Götaverken och jobbade på planen där, då fanns det ju inga som helst rastbodar där. Det fanns toaletter och någon produktionshall, men dom var kalla hallar. Där stod någon liten fotogenkamin, så att man fick lite värme. Utomhus fanns några tunnor där man fick elda med plankor, men det var ju inte mer än några gubbar som fick plats där för att värma sig runt tunnan.

Olli: Jag hade redan i Finland gått i en svetsarskola i tre månader och jobbat som svetsare i ett och ett halvt år. Det fartygsindustriföretag där jag jobbade gick i konkurs och jag tänkte att det vore kul att åka till Sverige. Jag gick in på arbetsförmedlingen och där sa dom att på Volvo kan man börja direkt. Det var redan ett tjugotal män som hade åkt, så dom sa att åk till din hemort så får du beskedet dit. Det gick en och en halv vecka när beskedet kom om att jag fick åka. Jag reste till Åbo och fick resebiljetterna, men det fanns ett problem: jag kunde ju inte svenska. Hur ska detta gå, tänkte jag. Nå, inte brydde jag mig så mycket om det utan hoppade ombord. Där fanns en man som jag kände, också han hade varit på varvet. Jag frågade vart han var på väg. Han svarade att till Göteborg, som jag. Han var sjöman och skulle jobba till sjöss. Jag frågade om jag kunde hänga med eftersom jag inte kunde svenska. Han sa ja, men också att jag inte skulle lita på honom eller någon. Han söp ombord så jag tog en hytt. Nåväl, vi åkte tåg till Göteborg. Det var höst, det regnade och var grått när vi anlände till stationen. Kompisen sa att han kände till Frälsningsarmens härbärke som låg på Postgatan, låt oss gå dit. Det gjorde vi och tog in på ett rum. På kvällen satt vi på något ställe på Järntorget. Där satt några mörka pojkar och kompisen varnade mig; om dom tar dig om halsen så kan det vara aningen farligt, men dom menar inget illa.

På morgonen gick vi till stationen och spårvagnshållplatsen där. Kompisen visade att Volvo ligger åt det där hållet och sa till chauffören att den här grabben ska till Volvo, som låg i Lundby på den tiden. Och snart syntes ju Volvos port och jag steg av. Jag gick fram och hittade anställningskontoret. Sen slängde jag bara fram lappen. Så gick det till när jag började och där stannade jag i två år.

Sen skulle jag hamnat på Torslanda, men jag sa att det var lite för lång väg. Jag söker till Götaverken istället. En tolk fick jag fortfarande ha med mig, kunde inte tillräckligt mycket svenska än. Vi var fem stycken där och jag sa att visst

7. Varvsarbetarna minns

har jag gått i svetsarskola, men jag vet inte om jag kan längre, jag har inte gjort det på två år. Jag ville börja som plåtslagare eller medhjälpare till plåtslagare. Tolken sa att för det jobbet borde man kunna språket lite. Jag sa att det spelar ingen roll. När man arbetar då pratar man inte något språk.

Nåväl, jag kom in på den där skolan för att först visa om jag kunde svetsa. I tre dagar svetsade jag olika prover och sedan brände jag i två dagar och dom godkände mig. Sen var det bara att börja jobba. Där var det en ung man som jag fick börja som medhjälpare åt. Så började det flyta på. Ett år gick och jag fick mina egna jobb. Verkmästaren tyckte bra om mig. – Pojk, du får egna jobb, lova-
de han. Därifrån hamnade jag sedan vidare till Arendal, där hade dom ett annat avtal. Det var väl ingen större skillnad annars än att där hade man månadslön och lördagarna var lediga.

På Cityvarvet, där vi började, fanns bara den där lilla kiosken, kvinnorna kokade kaffe, men det fanns inte ens nån bulle till. Rasten var 15 minuter och du fick ta den där koppen och bara svepa i dig den nånstans. Kaffet drack man utomhus eller gick in på något skjul. Men det blev bättre sen, ännu bättre blev det när vi kom till Arendal.

Utti: Då när jag gick över från gamla Götaverken till Arendal 1967, var jag först i svetshallen. Där tillverkade vi mindre sektioner, däcksektioner, kofferdammar och allt vad man nu stoppar i ett fartyg. Jag var där i tre, fyra år fram till dess att månadslönen kom. Eftersom jag inte var nöjd med lönen gick jag över till dockan. Jag visste att jag skulle få egna jobb där.

På skrovhallen sammanfogades sektionerna vid fartygets botten. Fartyget förflyttade sig sakta inifrån hallen mot stranden, allteftersom arbetet framskred.

En bottensektion på ett tankfartyg kunde väga 300–400 ton. För att enbart lyfta denna sektion krävdes tre traverser med två krokar i varje. Vid sidan fanns en hydraulisk ram och båda sidorna hade sitt gäng som riktade sektionen i rätt läge. På min lott var att på ena sidan se till att sektionen hamnade exakt i rätt läge. Först hade plåtslagarna dragit fram den nersänkta sektionen. Sektionens bakdel var rak, så att först fick man på föret bränna bort det som var överflödigt.

På spanten fick man kontrollmäta så att den satt i rätt position, 900 millimeter var distansen mellan spanten, väggarna skulle gå ända upp, och bredden och längden måste också kontrollmätas. Detta gjordes först när sektionen hade lyfts på plats. Detta var oerhört viktigt för mig som tog emot sektionen. Först hängde jag ett lod utefter centrumlinjen som gick nere vid fartygets botten, där ligger ju dom där strängarna som fartyget vilar på, alltså dom där skjutpallarna, Det var den linjen man skulle träffa. Lodlinan skulle hänga 10 millimeter ifrån den där linjen, så att man lätt kunde mäta när fartyget stod i lod. Sen när man hade bränt bort en viss mängd och lagt på låsbitarna var det plåtslagarnas tur å nästa dom och lägga dit låsbitarna på nytt. Först då kom svetsarna. Där hade plåtslagarna att göra i timmar.



En sektion håller på att lyftas på Arendals skrovhall. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg

Olli: Där hade vi plåtslagare ett noggrant jobb. Upp med väggar och mellanväggar. Det fanns massor med å göra, nog fick man bära både klippor och kilar o ojjojjoj...

Utti: Och emellanåt fick du gå under fartyget för att se att allting var på plats. Där hade vi stora domkrafter som vi kunde höja sektionen med. Visst var det ett och annat å ta hänsyn till.

Olli: Visst var det tufft. Det är nog något av ett under att Unto och jag fortfarande är i så gott skick. Speciellt för svetsarna var tufft, när dom hela tiden fick svetsa i olika ställningar. Där gick det åt en hel kväll innan vi var färdiga. Dagen efter fortsatte vi med att nästa och efter två dagar kom det ännu en sektion, som man återigen fick passa in. Och fartyget flyttades framåt på dockan allteftersom vi installerade nya sektioner på plats.

Utti: Ett tankfartyg låg på dockan i tre månader, alltså 90 dagar. Sedan låg den i sjön, och där gjordes det allra sista innan det var helt färdigt. Det var tiotals tankfartyg som gjordes efter samma ritningar, så det hela blev ju till rutin. Men eftersom det var samma ritningar som användes, blev även felen dom samma.

7. Varvsarbetarna minns

Sen fick man rapportera att här och där fattas det 30 millimeter, något som borde rättas till. Det gick inte att få dom där beslutsfattarna att fatta att det hade varit bättre att ta hänsyn till dom där förändringarna redan när man började å bygga ett nytt fartyg”, skakar Unto på huvudet.

”Arbetstimmar gick det åt tusentals färre för varje båt, att bygga ett efterkommande fartyg tog bara hälften av tiden. Där hade var och en sin egen uppgift. Det hela fortsatte som något av ett seriearbete. Alla visste ju redan va som skulle göras.

Olli: Det hela upprepade sig, så att du visste ju hur det skulle gå till.”

– Fanns det några svåra arbetsställningar?

Utti: Nog fanns det många gånger såna jobb, att du egentligen inte hade någon lust att gå dit, men du var ju tvungen. Alla tankfartyg hade ett dubbelbotten, en och en halvmeter på höjden och där måste du vara. Några fläktar fanns det ju inte på den tiden. Det var inte länge man kunde vistas där inne, eftersom det var fullt med rök. Men där inne fick man hålla på å nästa den där fogen varje gång när en ny sektion skulle fogas dit.

Tungt och farligt arbete

Arbetet var tungt och även farligt. Det hände ofta olyckor.

Utti: Små olyckor råkade även jag ut för, två gånger jag personligen. En händelse var när, handsken exploderade. Det gick in gas från fingertopparna när jag höll på med att rensa handtaget på gasslangarna. Genom handsken fick jag alltså in gas på fingrarna, vi hade såna där stora skyddshandskar. När man får in gas där och det kommer in en gnista från ett annat håll, då åker handsken. Handsken flög sin kos, ja den exploderade, så det var inget annat att göra än rusa in på toaletten och på med kallt vatten så att du kunde rädda fingret. Den här handen var det, men nu ser den ju bra ut.

Olli: För mig har det gått ganska bra, det har inte varit några större olyckor, som för så många andra.

Jag jobbade hela tiden som plåtslagare ombord. Jag hade en sån där kantsektion, vi sa kantskivor. Jag hade alltid finska pojkar som hjälpte till att slipa. Verkmästaren gav tillstånd åt oss att prata finska. Det hela gick bra, men trötta var vi ju, som fick släpa på stora domkrafter. Jag gjorde dagskift men svetsarna jobbade på kvällen och även på nattpass.

Utti: En gång hände det att det kom ett gäng från Algots i Borås för att jobba på ett tankfartyg. Dom skulle svetsa kofferdammar. Det är ett fruktansvärt smalt ställe. Någon av våra förmän visade att det var där dom skulle svetsa. Dom tyckte att det var så dålig luft där inne så att dom släppte in syre via slangen för att det

skulle vara lättare å andas. Men om det då dyker upp en gnista, så blir det ju all världens smäll av det där. Och det var ju det som hände med dom här, när dom sen började bränna. Det var tre grabbar som brändes till döds där inne och ett par till som blev allvarligt skadade.

Olli: Det var ju det att när vi tidigare själva gjorde alla kofferdammar och annat, så visste vi ju att vara försiktiga. Men det där jobbet hade man gett åt en utomstående firma. Dom hade fått en grundutbildning i hur man svetsar, men dom visste inte att vara tillräckligt försiktiga.

Utti: Entreprenadsgubbarna fick inte vara med då, när vi skulle sätta en sektion på plats. Det lämnades ofta så, att jag jobbade på torsdag kväll om jag hade morgonpasset, jag stannade kvar och körde även ett kvällspass för att ta emot den där sektionen. Sen var fredagen en ledig dag. Du fick bara se till att låsa fast sektionen. Sen kom det ett annat gäng som fick fortsätta där. För det mesta gjorde firmorna olika extrasysslor där på planet, byggjobb och annat.

Olli: Egna jobb körde vi alltid färdigt, inte gav vi dom till firmagubbarna. Vi som var unga killar jobbade ju gärna över, även på lördagar. En kompis sa att när vi gör sisådär 12–13 lördagar, så kan vi ta en sex veckors semester, när vi åker till Finland på sommaren. Vi var ju på jobbet nästan varje lördag och pengar fick du ju ihop lite extra på det där sättet. Visst gjorde vi dom där jobben under en och samma dag, det var nästan ingenting som vi lämnade åt firmorna.

– Fanns det nån schism mellan dem som var skrivna på huset och firmorna?

Olli: – Nej, ingen schism, aldrig.

Utti och Olli: Nog fanns det en del grått folk där och dom fick lite bättre betalt, dom hade ju traktamente och annat. Ofta saknade dom verktyg, ville ju inte bära. Så visst kunde dom ta kablar så att en fick undra, vart har mina kablar tagit vägen nu då? Men allt var ju markerat så att det gick att se vem kablarna tillhörde.”

På 1960-talet när det var brist på arbetskraft började man utbilda även kvinnor till svetsare. Många blev riktigt duktiga svetsare.

Utti: Det fanns ett tiotal finska kvinnor där.

Olli: Det kom flera stycken från Eriksberg. Det var där dom hade lärt sig jobbet och kom sedan till Arendal.

Utti: Dom fick oftast lite lättare jobb. Dom behövde inte klättra på samma sätt. Vi var lite avundsjuka på dom när förmannen drog svetskablar och allt färdigt till deras arbetsplats. Vi däremot fick dra våra tunga kablar själva. När vi trots allt hade månadslön och lönen i princip var densamma så undrade vi ibland om det inte kom någon och drog kablarna för mig också.

Olli: Jo, när det var vackra flickor så var dom ju lite av förmannens gunstlingar.

Utti: Vi fick regelbundet göra alla dessa tester, vi fick markera med ett nummer så att det syntes vem det var. Det var viktigt att ha heta pinnar, det hela

7. Varvsarbetarna minns

skulle göras så noggrant. Om du hade en kall pinne kunde du göra misstag. Kontrollen blev allt hårdare.

Olli: Visst gick även vi på såna kurser. Vi fick inte nästa. Man fick skriva ner ett arbetsnummer så att det syntes vem det var som hade gjort jobbet. Dom krävde även av oss plåtslagare att vi måste svetsa lika bra och i slutändan fick ju vi svetsa merparten. Hela systemet förändrades så att även plåtslagaren måste kunna svetsa.

– Det fanns gott om finska arbetare och de behandlades väl, försäkrar båda:

Utti: Bemötandet på Arendal var hemskt bra, i alla fall i varje hall där jag var. Och jag har gått igenom dom alla.

Olli: Finländarna var väldigt omtyckta, alla var duktiga arbetare. Visst kom den där förmannen dit nån gång när han såg att en svetsare kom för sent till jobbet. Han pekade på sin klocka åt grabben, som låtsades att inte förstå svenska. Killen sa på finska: "Oj, vilken fin klocka du har". Förmannen frågade vad det var killen hade sagt. Han sa att du har en fin klocka, svarade vi.

Stämpelklocka fanns det, vi stämplade på morgon och kväll. På gamla Göta-erken fanns det en bricka som man fick flytta ut och in. Men på Arendal fanns det en klocka, där stämplade vi klockan sju på morgonen, även för matrasten fick vi stämpla, men senare slutade man med den seden.

Dom sa att stämplingen hade man haft av säkerhetsskäl, att om det skulle hända nån olycka, då skulle man veta om det var nån som saknades. Det var detta dom poängterade.

Utti: Men visst fanns det även några svenskar där, som var såna där flitiga grabbar, minns du? Han som förmannen visade åt vad som skulle göras, och när dagspasset slutade klockan fyra så stannade han kvar. Han hade ett halvtimme-jobb kvar och han tänkte att det är väl lika bra att göra det färdigt. Förmannen väntade vid stämpelklockan och visste att grabben skulle göra klart jobbet. Inte skulle han komma ut tidigare. Men till slut kom han, förmannen konstaterade att för din skull fick även jag jobba över. Förmannen kunde inte gå innan alla gubbar hade kommit ut. När den där grabben kom utanför porten, stannade han för att koka kaffe. Han hade en egen liten termos med vatten och en sån där liten kokare. Cykla brukade han göra, inte hade han bråttom hem heller, ungarl som han var.

– Unto och Olavi drar till minnes sina erfarenheter från svenskundervisningen

Utti: Sen på slutet av 70-talet när den där obligatoriska svenskundervisningen på 240 timmar kom, så tyckte jag själv att jag kunde så pass bra svenska att jag klarade mig på allt. Men förmannen sa att gå nu ändå den där kursen. Olavi o jag var där samtidigt. Vi sa att ok vi kan väl gå dom där 40 timmarna, men det blev ju 240 timmar till slut..

Olli: Det var alltid en halvdag. Du jobbade halva dagen och halva dagen var du på kurs.

Utti: Det var på barackerna utanför arbetsplatsen som kurserna ordnades, Arken fanns inte än.

Fritidsaktiviteter

Både Unto och Olavi kunde öka trivseln i arbetet genom att aktivt delta i fritidsaktiviteter både på och utanför arbetsplatsen:

Utti: Det fanns ganska mycket ordnade aktiviteter, egna sportklubbar, som bågskytte, schack, fotboll, handboll, volleyboll, och hockey-bockey.

Varje hall hade sitt eget hockey-bockey-gäng. På Frölundaborg spelades varje år Arendals mästerskap. Träning hade vi på onsdagar. Om jag jobbade morgon så hann jag sluta i tid och åka till Tuve eller Frölundaborg. Men när vi hade kvällsskift så sa jag till min jobbkompis att samla alla tillbehör på plats, för att jag blir borta i en och en halvtimme för att spela hockey-bockey, Nåväl, allt var förberett när jag kom tillbaks och inte var det mer med det. Ibland skratade vi att jag var det enda proffset i det här gänget. Förmännen jobbade ju bara på dagtid. Kompisarna retade mig ibland, "du var en konstig en som låter din arbetskamrat släpa på dina prylar och själv sticker du iväg för att lira."

I schackklubben spelade vi mot Malmö och Uddevalla, vi var ett gäng på tiotalet grabbar när vi åkte iväg. Götaverkens schackklubb är fortfarande igång, än finns det 30 spelare kvar. Jag är inte med längre, nu spelar jag bara på datorn.

Olli: Jag spelade volleyboll. 1964 började jag i estländarnas förening. Sen startade Finlandia-klubben och under åren 1966–1969 blev vi trea i högsta divisionen i Sverige. Man fick träna på kvällarna och då kunde man inte stanna kvar för att jobba över.

Sedan öppnades Arkens rekreations- och sporthall. Där var det massor med aktiviteter för oss och i början var det en hel del folk. Dom bad mig vara med som målvakt i inomhusfotboll eftersom jag hade hållit på med den där volleybollen. Där behövde vi bara betala några enstaka kronor. Där fanns det både bastu o simhall, det var en fin anläggning.

Utti: På arken fanns det mycket kursverksamhet, kurser om att läsa ritningar. Den kallades ju också för docka 3, Där var det ju nästan samma gäng som på dockan.

Olli: Jag hade oturen att inte komma med på den där ritningsskolan som Unto. Jag fick aldrig tillfälle att på riktigt lära mig läsa ritningar, trots att dom försökte visa mig. Eftersom jag redan hade gått igenom kurserna, så var det bara å börja jobba å hjälpa andra plåtslagare. På så sätt hamnade jag lite i underläge. Jag hade hemskt gärna velat lära mig mer om ritningar. Men när jag senare på

7. Varvsarbetarna minns

planen höll på med dom där sektionerna, kunde jag redan läsa ritningar ganska bra. Det var ju Unto som alltid sa, kolla Olli, vi ställer ritningarna där, för dom där ritningarna var alltid liksom omvända.

Utti: På sätt och vis var ritningarna upp och nervända, när man såg på dom, det var liksom fartygets tak hade varit på golvet. I början kändes det svårt.

Finlandshemmet

På den tiden var det en mängd finländare som jobbade på varvet, minst 1 500, uppskattar Unto. Och på Arendal fanns det även ett eget Finlandshem, en rastplats där man fick kaffe och till och med munkgrisar (en finsk variant av sockermunkar).

Vi tar tillsammans en titt på ett luftfoto på varvet och männen visar: Här har vi mittvall och här två dockor. Här inne finns det långa korridorer och sociala utrymmen.

Olli: Det var bara nån som hade kommit på, eftersom det inte fanns nåt annat ställe, att där toaletterna och lite annat fanns, där skulle man kunna hålla till. Vi skaffade dit bord och stolar. Vi upptäckte att här skulle man ju kunna samlas å koka kaffe, för att det fanns ju inga kaffestugor där på varvet. Senare dök det ju upp såna, men vårt gäng stannade kvar där på Finlandshemmet. Nog var vi där ett tjugotal åt gången. Jag kommer inte ihåg vem det var som startade det hela.

Utti: Det var nog Saarinens Matti som var först. Mellan dockorna på mittvall fanns det en avlång korridor. Där mellan dockorna hade man alla verktygslager och ellager.

Där fanns även toaletterna och pissoarerna och där under pissoaren kunde det få plats med två grabbar. När du skulle upp och kasta vatten så fick du förvarna så att dom skulle maka på sig lite, och då svarade dom att låt bli att stänka sen...

Olli: När det var kallt, så tyckte dom att sitta på toan, där var det lite varmare.

Senare fanns det alltid en grupp som hade hand om kaffekokningen. Kaffet köpte vi gemensamt. Sen blev de ju så att det var en som tog huvudansvaret, köpte kaffet och vi andra fick betala. Mestadels var det samma gäng, dom kunde komma från olika arbetsställen, dom hade hört att där samlades det finländare, så att dom visste komma dit.

Utti: Sen hade vi ju dom där munkgrissäljarna. Jag kände en som hette Pentti, han kom med stora färska munkar med sylt. Han hade sina papperskassar och han behövde bara promenera igenom mittvallen en gång, när munkarna hade tagit slut. Han åkte buss till jobbet, han sa att han inte ville släpa med sig fler än två papperskassar.



Unto Moilanen och Dick Ahlgren i mätningstagen på borrhplattform 940 på Arendal på 1970-talet, Bild: privatsamling

Olli: Men sen när svenskarna märkte detta, så sa dom till honom att sluta med det där. Dom varnade honom för att dom skulle göra en anmälan för att han sysslar med extraknäck på arbetsplatsen. Jag har efteråt träffat killen och han sa att det var orsaken till att han slutade med munkarna. Visst tyckte även svenskarna om att köpa, men tyckte inte om att det såldes munkar just där. Dom var riktigt goda i smaken och stora var dom. Han kallades för Munkki-Pentti. Det är roliga minnen. Vi brukade sitta där ett tag, sen var det dags att återvända till jobbet. Där satt vi å snackade, på matrasten spelade vi kort. Matrasten var en halvtimme lång och det var öppen poker med små låtsas insatser som vi spelade.

Utti: Finlandshemmet hade en viktig social funktion. Där debatterades det aktuella frågor, va det var du hade sett på TV kvällen innan. Där fick man även svar på många praktiska frågor, som att hur skrotar man en bil. Om det inte var någon som kunde ge ett svar just då, så tog man reda på det och dan därpå fick du ditt svar. Alltid hittade man en expert. Det var ett lika viktigt centrum för att sprida information som Bryssel är idag.

Olli: Provisoriskt hade senare rastutrymmen även i det där gamla elektrod-förrådet. Jag brukade sitta där å lyssna vad det var för något som dom där stora grabbarna hade att berätta. Där fanns det så duktiga män att dom visste precis allt.

7. Varvsarbetarna minns

Utti: Ja just det, och där fanns det ju en egen kaffekokare. Men då när jag började på skrovhallen, så fixade dom kokkaffe. Det fanns en aluminiumpanna som fylldes med vatten och värmdes upp med en svetslåga, sen slängde man i kaffemjölet och kokade upp. Om man med lågan kommer åt aluminiumbotten, så smälter det igenom, det blir ett hål, så känsligt är det, och den gången blir det inget kaffe. Vi var dock så uppfinningsrika så att alltid fick man tag i någon bult och så gjorde man bara hålet lite större så att bulten passade på den där enliterspannan. Sen såg den ju ut som en mina. Grabbarna sa att inte går det att koka kaffe med den där, den är ju full med bultar.

Utti: Inte blev det av att man slutade där, fast det var många som sa att börja på en firma istället. Där skulle du tjäna bättre. De var ju många som slutade för att gå över till en firma, fick traktamentsjobb och så. När dom gick så sa dom att inte ville man ju jobba för såna här smålöner. Ungkarlar var dom ju, så det var inte så noga vart dom skulle åka. Det var nån som sa att jag tjänar si och så mycket. Så fort dom lärt sig att svetsa, började dom på firma.

Jag hade ett par kompisar och när jag köpte en villa så sa dom att köp inte hus innan du har så pass med pengar att du kan betala kontant. Men inte har dom nån villa än idag. Lönen betalades på torsdagar. Förmannen gav lönekuvertet i näven på var och en. Det var fastlimmad och med namnet på. En gång hände det sig att en kille var på väg att slänga hela kuvertet i soporna för att han trodde att han inte skulle få nåt den gången. Men förmannen uppmanade att om du nu ändå skulle öppna. Där fanns det en hel del pengar, killen hade retroaktivt fått nån form ersättning.

Det sista fartyget

ODEN – ett forskningsfartyg för arktiska områden och isbrytare var sista fartyget som byggdes på Arendal och i Göteborg. Fartyget var 107 meter långt, 31 meter brett och unikt redan i byggfasen.

Utti: Det var i två år som vi höll på med det där fartyget. Hela tiden kom dom på en bättre maskin och vi plockade bort den gamla. Alla maskiner fick bytas om.

Olli: Jag fick hjälpa till med att lägga såna där klämmor på rören. Det fanns massor av dom, och allt fick man göra dubbelt. Man fick ha ett reservrör i fall någonting gick sönder. Och som sagt, det fanns gott om rör. Alla skulle fästas ordentligt och alltid dubbla mängder. Om ett gick sönder så hade du ett reservrör att ta till.

Dom var ju såna där krypjobb, där var det så trångt att du fick vara som en orm, när du gick där mellan rören och försökte fästa dom. Dom fick inte röra på sig. Först var det en firma som började, men firmorna fuskade, så att dom lämnade bort den ena klämman. Vi fick sen gå där å göra om jobbet.

Utti: Med dessa kylfartyg gick det till så att motorerna frös till, så det var inte annat än att öppna sidan och ut med motorn. Motorn fick man plocka isär, det gick ju inte lyfta den hel. Dom där motorerna var ju stora som en trevåningsvilla.

Olli: Jag fick sluta redan tidigare ,då när fartygsbygget tog slut. 1989 var det dom flesta av oss som fick gå. Jag beordrades tillbaka till Cityvarvet, på Eness. Jag var där å kollade, men jag sa att inte tar jag emot ett sånt jobb. Sen gick vi till SJ för att fråga efter jobb. Vi var sådär tjugo trettio stycken som fick börja där med en gång. Det var godsvagnar som vi började reparera. När jag slutade hade jag varit 24 år och 3 månader på Götaverken. Unto fick stanna längre.

Utti: I det här läget ändrade Arendal namnet till GVMekano. Då hade vi en hel del andra jobb också. Vi byggde inte bara oljeplattformar. Vi byggde Valhallas simhall, alla stombalkar till Globen, en järnvägsbro till Umeå, den var 300 meter lång. Sedan gick jag över till en mindre plåthall. Och nu har jag varit pensionär sen sommaren 2010.

– Skulle ni börja om från början, om ni hade möjlighet?

Utti funderar länge innan han svarar: Jaa-a, jag vet inte, men nog bygger jag fortfarande båtar i sömnen. Det är under många nätter som jag har hållit på med å byggt nånting.

Olli: Jo, nog skulle jag kunna börja igen. Så illa var det inte, vi orkade med att genomföra det där jobbet, sammanhållningen var bra. Men för mig har det inte spökat längre, jag fick ju senare hålla på med järnvägsvagnar.

Utti: Det var ett omväxlande arbete och intressant, man lessnade aldrig. Även om du höll på med en grej i en vecka, så visste du att nästa vecka blir det nånting annat. Man visste lite på förhand, så att man kunde förbereda sig för det som komma skulle.

Arbetstiden var mycket flexibel för min del. Ibland var jag på dagskift, ibland jobbade jag tvåskift , ibland även nattsift, om det behövdes så kunde jag hela tiden byta. Jag hade inga problem med det alltså.

Och så lärde man sig ju teknik där på teknikhallen. En gång när jag höll på med att sätta en bricka kom vår verkmästare dit. Han kom å frågade, var har du vinkeljärnet nånstans. Då svarade jag att där borta i verktygslådan. Han sa att du måste ha den här. Då pekade jag på mitt öga, här har jag min vinkel. För jag kunde se med blotta ögat att den var i vinkel. Om den här hallen är i vinkel så är brickan i vinkel. Man lärde sig det, ifall dom uppåtgående balkarna var i vinkel, det kunde du se.

Visst var det en ganska trevlig tid och nog trivdes jag där. Jag hade kanske tur att jag höll på med den där hockey-bockeyn, så jag lärde känna ganska många förmän som också spelade. Dom var entusiastiska idrottare och vi var med i samma gäng. Jag hade liksom lite kontakter, så att alltid om jag ville börja nånstans, så fick jag göra det med en gång.

7. Varvsarbetarna minns

Olli: Unto var riktigt skicklig på hockey-bockey och en duktig skridskoåkare. Det var ju som smör på mackan. En skicklig idrottsman kommer alltid när det behövs. Kan ställa upp på vilket jobb som helst.

Utti: Varje gång när det började en ny kille brukade jag fråga: kan du åka skridskor, eller spelar du schack.

Olli: Det var likadant med volleyboll, jag hade ju den här volleybollen. När det kom nya killar brukade dom fråga om det finns några fritidsaktiviteter, då sa jag, häng med på volleyboll, och det gjorde dom. En gång hade vi en kille som var med å spelade med oss ett par år. Sen började han på en firma. Senare hade han startat eget i Malmö. Efter några år kom han tillbaka för att hälsa på. På dansen hade han frågat någon om Olli fortfarande var kvar och hur det var med volleybollen. När han hörde att Olli var kvar å hade hand om volleybollen, hade han skrivit 2 000 kronor på Ollis volleyboll. Det kändes bra, när någon tackade, och när du kände att det var något gott som du hade gjort för en fin-

Olli var med när Bergsjöns Finska Förening på 70-talet blev svenska mästare för Finska Föreningar. Olli Siitonen längst till vänster i nedersta raden. Bild: Jukka Tuominen



ländare. Jag försökte ju alltid lyfta fram att det är ju varenda kotte i Finland som har hållit på med volleyboll.

Olavi håller fortfarande på med volleyboll. Han är även med i Ukkokerho (Gubbklubben), där en grupp före detta finska varvsarbetare träffas varje fredagsmorgon.

När Unto och jag senare åkte runt med bilen i Arendalsområdet, fick jag en uppfattning om distanserna. Unto berättade också att under de sista åren brukade han cykla till jobbet, totalt blev det 20 km om dagen.

”Parkeringsplatsen var så stor, att om du i all hast parkerade på morgonen, kom du på kvällen inte ihåg var du hade lämnat bilen. För mig hände det en gång att jag inte hittade min bil, för att det stod så många andra bilar där”. drar Unto till minnes. Och än idag håller han på med cyklandet.

Unto Moilanen

- Född 1944
- Från Uleåborg
- Till Sverige, Degerfors 1961
- På Götaverken 1965–2010
- Bor i Göteborg

Olavi Siitonen

- Född 1940, Sordavala
- Till Sverige, Göteborg 1963
- På Götaverken 1965–1989
- Bor i Göteborg

Tapio Mäkelä

”Det är inte många som vet vad det är en har tvingats att gå igenom”

Tapio Mäkelä är född i Vimpeli (Vindala). Till Sverige kom han tillsammans med sin farbror som redan hade ett arbete i Borås. Tapio började på Algots textilfabrik år 1963, men ett par år senare var det Göteborgs varv som lockade tack vare bättre lön.

”Då fanns det jobb vart man än ville gå. Jag började på Eriksberg 1965. Jag kunde inte svetsa innan, så allra först gick jag varvets svetskurs som tog några veckor. Sen fick jag börja jobba på planen. Det var det jag sen höll på med, både inne och ute. Om arbetsmiljön kan man kort säga att på sommaren var det hett och på vintern var det kallt. Invändigt kunde det vara väldigt trångt, mellanbottnar och bulben vid fören, som var fulla med rök när man höll på å svetsade. Till en början fanns det inte någon riktig belysning,. En fick leta sig fram inne i dom där mörka tankutrymmen. Den lilla karbidlampan belyste inte mer än ett ljus. Belysningen förbättrades först senare. Bullret var helt enormt. Du kunde inte höra din egen röst. Ibland hängde jag i en korg och svetsade utefter fartygets bordläggningar. Jag svetsade fast så kallade klipps som användes till att fästa ställningskonsoler i. Korgen hängde i en krok som satt fast i lyftkranens vajrar. Kranen flyttade på korgen vid behov. Där gick det inte att vistas om du hade höjdskräck. Inte heller hade man någon större lust att titta ner,” Tapio skakar på huvudet vid minnet.

”Olycksfall och olyckor inträffade ofta. Inte för mig personligen, men det var en som dog. Han brändes till döds i kofferdammen där han höll på å svetsade när det exploderade. Jag vill minnas att han var på någon entreprenadfirma. Nånting skumt var det med det där. Det kan ha varit att gasslangen läckte, eller att man hade glömt kranen öppen. Detta var på 70-talet. Jag var på samma fartyg. Först när ambulansen kom kunde man se att det var något som hade inträffat. Inget ögonvittne fanns det. Inte visste man hur det hade gått till, det var där i kofferdammen svetsaren hittades.

”Då när jag började på Eriksberg fick jag bo på den mindre båten, som var förankrad vid Eriksbergs strand. Det fanns en större på Färjenäs.

På den här båten bodde det nästan enbart finländare. En hytt kunde rymma fyra personer, men jag bodde tillsammans med en kompis. Också han hade kommit från Borås. Några bekvämligheter fanns det inte så mycket av, någon dusch och toalett. Några kokmöjligheter fanns inte, men på morgonen kom det nästan ifrån en kastrull med gröt så att vi fick nånting att äta innan vi gick till jobbet. Det kostade 1 krona. Mjölks och socker ingick. Inte heller fanns det några kylskåp där man kunde bevara mat. På vintern hängde vi en plastpåse på hyttens ventil. Där hade vi bröd och lite mellanmål.



Sektionssvetsning i svetshallen 1965. Bild: Göteborgs Stadsmuseum

Lakan fick man från "kaptenen" och hyran drog dom på lönen, inte var det särskilt mycket.

Därifrån flyttade jag till stan. På Övre Husargatan, men där var det såpass oroligt att jag flyttade tillbaka till båten."

"Det är inte många som vet vad det är, en har tvingats att gå igenom!" Tapio suckar vid minnet.

"På arbetsplatsen var jag sen fackligt aktiv och kontaktman. Under den första tiden var det så, att när man måste gå å förhandla för facket, fick man ta ledigt utan lön. Vi hade en sådan där grupp-kassa, dit var och en fick betala en bestämd summa, så att förhandlarna kunde få en ersättning. Jag informerade finländare om studiecirkel och språkkurser. Själv gick jag inte nån språkkurs eftersom jag redan kunde svenska. Under Boråstiden lärde jag mig på det sättet att jag hade en sådan där liten röd ordbok i bakfickan. Där slog jag alltid upp det som skulle sägas."

"Finländarna behandlades väl, alla var goda arbetare.

På Eriksberg stannade jag så länge som man byggde fartyg där. Jag var med om att svetsa bogar på det sista jättefartyget, som byggdes färdigt 1978. Det fanns två stycken såna italienska fartyg.

Förmännen var väldigt olika, några var som småpåvar, men det fanns även dom som var av annan sort. På senare år fanns det även några finska förmän. I fritidsaktiviteter deltog jag så pass att jag var med i Eriksbergs bowlingklubb. Från Eriksberg gick jag sen över till Cityvarvet och Arendal.

7. Varvsarbetarna minns

Lönen betalades med två veckors mellanrum. Lönekuvertet fick man i näven, det var nog på torsdagar. Ett storgräl blev det för månadslönen, eftersom vi inte fick lika mycket som tidigare. Månadslönen kom 1976. Kommunisterna motsatte sig månadslönen, vi hade ett maratonmöte på Folkets Hus.

Många finländare jobbade även på entreprenadfirmor. Visst kändes det ibland lite lockande att börja på nån firma, men dom förstörde ackorden, det blev bråk om deras ackord.”

”När man inte längre byggde några fartyg, började jag som svetsare hos AGA, detta var 1981. Där var det noggrannhet som gällde, på varvet kunde man kanske ibland fuska. Till exempel hade det en gång råkat uppstå hål på lite fel ställe på fartygets väggar. Nåväl, under veckoslutet höll vi sen på med att svetsa igen dom, slipa å måla så att kontrollanten inte skulle upptäcka något. På AGA hade inte detta gått för sig, där röntgades alla fogar, utom på rör vars diameter var under 10 millimeter. På varje tank testade man en provbit. Emellanåt kom det en kontrollant från Tyskland och det hände att vi fick öppna fogarna. Visst tog man röntgen lite här och var även på varvet, men noggrannheten var inte densamma.

– Hurdan är en bra svetsfog?

”Det får inte finnas några porer eller något slagg emellan.”

”Från AGA gick jag sen till Volvo, året var 1988 och därifrån gick jag på avtalspension 2006. För mig var det den bästa arbetsplatsen. Jag hade ett självständigt arbete. I slutfasen reparerade jag paletter som cirkulerade på en bestämd bana.

Nu bor vi, jag och min fru i det här radhuset. Vi har en kolonilott här i närheten och där kan vi hämta rotfrukter när vi vill.” Tapio håller även på med att cykla.

Tapio Mäkelä

- Född 1945 i Vimpeli (Vindala)
- Till Sverige 1963
- På Algots i Borås 1963–64
- Svensk konstsilke, Borås 1964–65
- På Eriksberg i Göteborg 1965–78
- Götaverken: Cityvarvet och Arendal 1978–80
- AGA 1981–88
- På Volvo under åren 1988–2006, sedan i pension
- Bor i Göteborg

Risto Hukkamäki

”Nog är det på en hel del fartyg där jag genom åren har lämnat mina fingeravtryck.”

”Det var under semestertider 1965 när jag kom till Sverige. Då var jag 18 år gammal. Inte hade jag några speciella funderingar kring va det var jag skulle börja jobba med. Det var slumpens gärning, inget hade jag planerat. Min frus bror bodde i Göteborg. En realskola hade jag i botten, men inga fasta jobb efter det. Jag gick in på varvets anställningskontor och fick med en gång komma till en anställningsintervju. Det var en äldre anställare som satt där och han sa att här är vi alla du med varandra, här säger vi inte ni till varandra. Det var på det sättet vårt samtal började. Han frågade vad jag hade jobbat med. Men det var ju inte så mycket jag hade hunnit med efter skolan, lite ströjobb bara. Nåväl, allra först hamnade jag i skolan där jag fick lära mig att svetsa. Detta var den nionde augusti 1965.

Min första arbetsplats var Eriksberg. Det var där på fyrans bädd, skott och spannt var det va som svetsades där. Vi skolpojkar gick där för att lära oss grunderna. Så småningom fick jag gå i lag med en äldre plåtslagare. Jag var där i ett par år, sen var det dags för lumpen i Finland. Efter militärtjänsten kom jag tillbaka och sen dess har jag hållit på med plåtslageri i alla dessa år. Jag hamnade i monteringshallen där man tillverkade sektioner. Dom flyttades sen i sin helhet till bädden på dockan. Det var en inomhushall, men visst tillverkades det sektioner även utomhus. En sån sektion kunde ju väga hundratals ton, dom var gjorda av ett speciellt fartygsstål. Dom flyttades i sin helhet upp på fartyget. På femmans och sexans bäddar kunde det samtidigt ligga två fartyg. Det var i princip likadana sektioner som man tillverkade för olika fartyg, jag hade akterdelarna. Oftast var vi två plåtslagare och 3–4 svetsare i samma lag. Jobbet kunde ta en månad, beroende på storleken. I huvudsak var vi Eriksbergs eget folk, men utanför, uppe på fartyget var det mer folk från hyrfirmor, inne i fartyget var det mest husets eget folk. Övertid fanns det var och varannan helg för den som ville jobba över.”

– Sin arbetsmiljö beskriver Risto kortfattat:

”Kallt, smutsigt och bullrigt var det på alla det sätt. I princip skulle jag inte rekommendera ett sånt jobb åt någon. När man bränner målat järn, uppstår det färgos. I trånga utrymmen fick man krypa, när vi tillverkade bottensektioner. Nån klaustrofobi gick det inte att lida av där. Det var ju inte så länge som plåt-

7. Varvsarbetarna minns

slagarna behövde vistas där, värre var det för svetsare och målare. Dagens skyddsutrustning är bra jämfört med 60-talet.”

– Vad var det bästa med jobbet?

”Med själva jobbet var det ingenting som var bäst, men vi hade en god kamratanda, det var trivsamt att arbeta där. Inte deltog jag särskilt mycket i jobbet fritidsaktiviteter. Några kurser gick jag, men ganska få. Inte var jag så intresserad. Inte ens deltog jag i den betalda svenskundervisningen som man kunde göra på arbetstid. När dom testade mina språkkunskaper, kom dom fram till att jag kan såpass att jag inte behöver någon undervisning. Jag hade lärt mig genom praktiken. Visst hade en väl kunnat gå å sätta sig där, nog hade man lärt sig nånting och samtidigt fått lite omväxling.”

Finländarna bemöttes väl enligt Risto: ”Nog fick finländarna ett bra bemötande, aldrig var det någon som hade något att anmärka på, inte andra invandrare eller svenskar. Där fanns det många portugiser och jugoslaver, då i slutet av 60-talet gick värvningen till så att det kom 100 gubbar samtidigt.

Några finländare fanns det även i min grupp, åtminstone några svetsare. Jag skulle gissa att 3–4 av hallens svetsare var finska.

I facket var jag med hela tiden. Det var nästan ett frivilligt tvång på den tiden. Det kanske fanns några enstaka som inte ville gå med i facket, som fick anställning, men oftast inte. Så vitt jag vet var det inte så många fall som inte tillhörde facket.

Lönerna var kanske något högre än på Volvo på den tiden. Ackordlönen var ännu högre, men då var även jobbet tyngre. På ackord jobbade man fram till mitten av 70-talet. 1976 gick man över till månadslön i samband med att staten tog Eriksberg i sin ägo. Visst minskades lönerna något i början, men inte var det någon större skillnad och jobbet kunde man ta lite lugnare. Med detta jobb höll jag i princip på med fram till 1978. På våren 1978 flyttades vi till Arendal. Eriksbergs varv stängdes och en del av arbetarna fick fortsätta på Arendalsvarvet. Visst kändes det naturligtvis svårt att flytta, men vi var ganska många som tillhörde samma lag så att det var med laget man flyttade. Förmannen var bekant sen gammalt, även verkmästaren var från Eriksberg. I början gör det ganska mycket att det finns folk som du känner, när du flyttar till ett nytt ställe.”

– När Arendalsvarvet startade 1963 var det världens modernaste varv. Far-tygsbygget grundade sig på löpande band-tekniken. Vad var skillnaden ur arbetarens synvinkel?

”I slutändan var det inte några större skillnader. Det var samma sektioner som vi tillverkade. Hallen låg intill dockan så att man kunde direkt lyfta sektionerna på rätt plats. Men det var inget du la märke till speciellt, jobbet var detsamma ändå. På Arendal stannade jag sedan fram till sommaren 1989.



Initialskedet på ett fartygsbygge på Götaverken, Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg

7. Varvsarbetarna minns

Sen fick jag jobb på OD-verken och där var jag fram till dess dom gjorde konkurs på vintern 1992. Den firman höll på med stålbyggnationer. Därefter höll jag ett tag på med att leta jobb. Ägaren till Öckerövarvet ringde på vårkanten å frågade om jag ville börja hos honom. Det var någon kompis som hade tipsat om mig.

Jag sa att nog kan jag komma å pröva på, men att jag ska snart åka på semester, så jag hinner inte stanna så länge. Han tyckte inte att det gjorde nånting, jobbet skulle ånda ta bara några veckor.

Når jag sen på hösten återvände från semestern å ringde till honom för att få ett intyg till arbetsförmedlingen, så sa han att han inte skulle ge något eftersom det fanns jobb i sikte. Troligen på torsdag skulle jobbet börja igen. Och på den vägen fortsatte det, där stannade jag fram till 2006 då jag gick i sjukpension.

Visst hade man kunnat tänka sig att stanna där lite längre, men det fanns inte några lättare jobb där och sjukdomen hade man konstaterat redan tidigare. På sätt och vis var jag nöjd med den lösningen."

Når Risto minns tillbaka på sina arbetsår, tänker han: "Visst trivdes jag med jobbet, kanske skulle jag kunna återvända till samma jobb, om jag idag skulle börja om från början."

Men det dyker upp åven tragiska minnen. Den explosionsartade branden på Eriksberg 1971, då 10 arbetare satte livet till under reparationsarbetet på ett fartyg. Olyckan har fastnat i minnet hos var och en som arbetade där då.

"Jag var på jobbet då, men vi visste ingenting förrån på eftermiddagen, når vi satt å fikade å märkte ambulanserna börja komma. Vi hörde vad som hade hänt. Det var nio män som brann inne i fartyget.

Mindre olyckor hände det hela tiden, det är ofattbart att man trots allt kom så lindrigt undan om man tänker på den arbetsmiljön. Det ramlade ner föremål som du kunde få i nacken, mycket mer kunde det ha inträffat. Jag bröt min lilltå, men den läktes på ett par veckor. Jag har inte varit sjukskriven på grund av olycksfall på jobbet, inte heller sjukskriven över huvud taget."

– Vad är det som har fastnat kvar i minnet av alla gjorda arbeten?

"Stålbalkarna till Globen gjordes på Arendal, 48 stycken stående balkar. Det tog en vinter. Så att de har man varit med om, att bygga Globen", minns Risto med stolthet i rösten.

"I början av 1980-talet byggdes Sessans sista passagerarfartyg på Arendal. Sedan var det Stena som tog över dom. Det sista fartyget blev färdigt 1989. Det var Oden, en isbrytare till dom arktiska områden. Fartyget hade mycket ny teknik, men inte var det så där speciellt märkvärdigt.

Sedan höll vi på med att tillverka å reparera oljeplattformar. Det var inte så mycket en tänkte på, vad det var för fartyg det skulle bli, det man höll på med.

Visst visste man i allmänhet om det till exempel skulle bli ett fraktfartyg eller oljefartyg. Av likadana fartyg kunde det vara flera stycken i en serie.

Ibland tänker man på att visst är det på många fartyg som en har lämnat sina fingeravtryck. Och visst, när jag kör ombord på en Finlandsfärja så kollar jag på lastutrymmet i fall det är gjort på samma sätt som jag själv en gång i tiden har gjort.”

Under sommaren tillbringar Risto flera månader i Finland, där han har ett sommarställe. Därifrån tar man med sig bär och svamp till vintern.

Risto Hukkamäki

- Född 1947
- Från Liperi (Libelits)
- Till Sverige 1965
- Eriksbergs varv 1965–1978 (militärtjänst i Finland däremellan)
Arendalsvarvet 1978–89
OD-verken
Ö-varvet 2006
- Bor i Göteborg

Eero Virtanen

”Det är ett väldigt privilegium att kunna representera sina arbetskamrater”

Eero Virtanen har nästan på läktarplats följt slutfasen av varvsindustrin. Som finskspråkig fick han informera sina finska arbetskamrater om förändringarna i lönesystemet. Som kunnig i svenska satt han i verkstadsklubbens styrelse på Götaverken Arendal under de år man började avveckla varvsindustrin. Han fick även själv uppleva, vad det betydde när arbetet på varvet tog slut.

”Jag åkte från Åbo 1965, som 21-åring. Meningen var att komma till Sverige, tjäna lite pengar och sedan fortsätta med universitetsstudier i Finland. Men av det där blev det ju inget, det var här man fastnade.

När jag åkte från Åbo hade jag en enkel båtbiljett och 200 mark i pengar. Om jag inte skulle få jobb så skulle jag i alla fall kunna åka tillbaka. Via arbetsförmedlingen gick jag till Scania Vabis i Södertälje. Sedan någon gång på eftermiddagen började klockan närma sig sextiden och båten skulle avgå klockan åtta, så jag skulle ju behöva ge mig iväg om jag ville hinna med. Jag hade ännu inte fått veta ifall jag hade fått jobb eller inte. Jag öppnade dörren till den där personalchefen å frågade i fall jag skulle få nåt jobb här. Om inte, åker jag direkt tillbaka till Stockholm. Så han svarade att visst får du jobb. Det enda jag hade i pengar var ju den där resepengen, så det första man fick göra efter anställningen var att fråga om förskott. Det var i baracker vi bodde.

När vi kom från Åbo till Stockholm, hoppade vi av i Södertälje å fortsatte sen därifrån. Det var den tidens studsmatta. En fyra-fem månader stannade jag där i Södertälje och därifrån fortsatte jag sen till Uddevalla. Fartygs Entreprenad AB hette firman och arbetsplatsen var på Arendalsvarvet i Göteborg. Någon yrkesutbildning hade jag inte. Men det var inget man behövde på den tiden, om du hade friska händer och fötter och nånting mellan öronen i huvudet. Jobb fick man, det fanns inga krav. Oftast frågade dom om en kunde börja direkt.”

Nåväl, sen stannade vi hos det där Uddevallaföretaget fram till december 1967. Slipning kallades det som vi gjorde, slipade svetsrester och en fick också bränna bort å lyfta skivor på plats. Så småningom fick man sen börja gå tillsammans med en plåtslagare å lära sig yrket genom praktiken. Sen fick man sina egna jobb å fick lära sig det där ackordssystemet. Du fick försöka hitta på så mycket extrajobb som möjligt, jobb som inte var med på ackordslappen.

Denna var ju en så kallad grå firma, någon utbildning gav dom inte. På firman fick man göra det man kunde och sen genom praktiken lära sig mer. Ett par tre år stannade jag där. Det var så det gick till när jag blev plåtslagare. 1968

gjorde jag militärtjänsten i Finland och i februari 1969 återvände jag för att börja på Arendal. Där jobbade jag sen som plåtslagare i ett, ett och ett halvt år.

Sedan var jag arbetsledare i ett par år, men slutade. Tre år senare gick jag tillbaka och var sen på Arendal under alla dessa strukturomvandlingar fram till 1989. Och senare från januari 1990 på Cityvarvet.”

Genom språkkunskaperna till förtroendeuppdrag

”Med i fackföreningsarbete kom jag på det sättet att dom hade ganska mycket problem med finländare. Problemen berodde inte på att finländarna skulle ha varit dåliga arbetare, utan på språksvårigheterna. Jag hade ju det svenska språket med mig redan då jag kom. Jag kunde både läsa, skriva å tala svenska. När jag sprang där som tolk åt andra, upptäckte dom detta ganska snart å värvade med i verkstadsklubben, till en början som kontaktman i sektionshallen. 1972 valdes jag som suppleant i verkstadsklubbens styrelse. På samma höst fick jag jobbet som arbetsledare på Arendal, så jag lämnade det fackliga uppdraget och var arbetsledare fram till 1975. I januari 1975 slutade jag och höll på med annat i några månader, men gick tillbaka i maj.

Sen blev jag återigen vald som suppleant i verkstadsklubbens styrelse och 1982 som ordinarie medlem. Där stannade jag fram till dess då jag slutade på Arendal 1989. Så småningom blev det där ett heltidsarbete, för jag var även grupppordförande för en grupp på 600 medlemmar. Jag var också med i studiekommittén, försäkringsrådgivare, samt kursledare och utbildare. Det var ganska intressant när arbetsgivaren tyckte att dom där fackföreningsgubbarna borde sättas i arbete. Vi sa att visst passar det, det är inget mer med det. Det gick inte mer än 3–4 timmar när dom kom å sa att det är bara att gå tillbaka till kontoret. Hela produktionen stannade upp, när alla kom å frågade vad det var som hade hänt.”

– Fackföreningsarbetet var en utsiktsplats

”På Arendal var det 3 500–4 000 anställda och som mest var en fjärdedel finländare. Mestadels var dom svetsare och plåtslagare. Inte fanns det några finska tjänstemän där. Finländarna var trofasta. Visst var det till en början så att dom gick runt från det ena varvet till det andra, trots att det på den tiden fanns någon form av karenstid. Arbetsgivarna, storvarven Lindholmen, Eriksberg och Göta-verken ville bromsa på övergångarna, hoppandet fram och tillbaka. I teorin fanns det en karenstid, men vad det var i praktiken vet jag inte. Det fanns många firmor.

Jag hade ju själv den bakgrunden att jag hade börjat på firma. Jag kanske såg det hela på ett annat sätt. Inte var förtroendemän sådär helt emot firmorna heller, när dom såg att firmorna behövdes. Dom fattade ju också att det inte gick

7. Varvsarbetarna minns

att helt gränslöst fastanställa folk, eftersom man hade varit tvungen att kasta ut folk, när produktionen minskade och orderböckerna blev kortare, Inte var det någon trevlig sysselsättning för fackföreningen. Däremot dom som jobbade där i hallarna, på golvet, såg lite snett på firmajobbare. Många kände dom som jobbade på firmorna.

Det var även ganska många finländare som jobbade på firmor, och många finländare hade en egen firma.

Varven åkte inte direkt till Finland för att värva, men från Jugoslavien hämtade man. I Finland fanns en så stor arbetslöshet att strömmen vände sig hitåt. Visst anmäldes dom där platserna till arbetsförmedlingen i Finland och därifrån kunde man hänvisas vidare till Sverige.

Riktningen i Finland var norrifrån till söder och söderifrån till Sverige. Men det fanns avvikelser också. Volvo hade bussar på den finska sidan för att hämta folk.”

Arbetsmiljön förbättrades undan för undan. Arbetarnas egen aktivitet var viktig.” Eero betonar:

”Jag skulle nog säga att rent generellt kom missförhållandena direkt från arbetarna till fackföreningen. Ibland genom att berätta, ibland genom utskällning. Till exempel försvann asbesten helt och hållet från Arendal.. Alltid när något renoverades så revs asbesten bort och ersattes med nytt. När det gällde röken så ordnades det fram olika fläktar och röksug för att den vägen förbättra miljön. I början var dom så klumpiga, stora och tunga att man inte alltid brydde sig om att släpa med sig dom när man höll på med ackord. Då användes dom något mindre.

Det var först år 1977, när arbetsmiljölagen kom, som arbetarna fick ett vapen i sina händer, eftersom arbetaren då fick en möjlighet att säga ifrån, detta arbete är såpass farligt att jag inte fortsätter med det. Lagen gav även fackföreningen ett vapen på det sättet att arbetsmiljöombudet kunde stoppa arbetet. Jag vet att vi en gång stoppade arbetet i sektionshallen. Där fanns ett sandbläster som rykte i hela hallen. Vi visste att dom även hade en riktig sandbläster, men den var utlånat till Uddevallavarvet. Skyddsombudet stoppade arbetet. Det var ett väldans liv när männen för hand fick börja slipa dom där långa bjälkarna. Det tog lite mer än ett dygn när den där nya blästern var hemma igen och vi fick den där saken ur världen. Såna här fall fanns det. Man kan säga att oftast kom tipsen direkt från golvet. Vi var en så liten grupp i den stora människomassan, så att vi ombudsmän inte kunde vaka överallt, men god hjälp fick vi från arbetarna. Sen fanns det några enstaka som var riktigt hetsiga med dessa saker. Det var väl dom som höll ”en het gaffel” intill ens bak. Den satte lite fart på oss.”

– Svenskundervisningen. Var det svårt att få finländarna på språkkurs?

Eero funderar en stund och skrattar till: "Nå, visst var det väl lite tudelat det där, nog gick dom gärna med, men frågan var om dom deltog för att lära sig eller för att vila sig. Visst fanns det även sådana som inte gjorde nånting för att lära sig, utan bara satt där. Visst skickades dom ganska snabbt tillbaka. Till en början var det ju studieförbunden som ansvarade för utbildningen. ABF hade nästan ensamrätt, eftersom fackföreningsrörelsen hade ett direkt inflytande på det sättet att ABF fick ta hand om utbildningen. Lagen var också formad så att fackföreningen hade mandatet att bestämma. Nog kunde man få grunderna under dom där 240 timmarna, 4 timmar i veckan, inte heller var det mer än vad som vi fick svenskundervisning i skolan i Finland. Men det handlade om viljan att lära sig. Eftersom det trots allt gick att klara sig med finskan."

Jag påpekar att finländarna hade ju ett eget fikaställe på Arendal, Finlandshemmet. Eero skrattar till: "Inte gjorde man i ordning nåt fikaställe åt finländarna, utan dom bara bemannade en viss plats så att några andra inte fick plats. – Lite var det väl så också, att det normala arbetet riskerade bli ogjort när man satt för länge på fikapausen."

Det handlade ju om samma sak, finländarna ville vara för sig och svenskar-
na för sig. Svenskarna var förbannade över att man pratade finska och finlän-
darna var förbannade när svenskarna kom dit mumlandes att man borde prata
svenska. Men om språket kan man säga att en så dum människa finns det inte,
att det inte gick att lära sig nånting. Och visst lärde dom sig alla i slutändan att
i alla fall förstå va förmannen sa. Men arga och förbannade var dom ibland."

Några officiella tolkar fanns inte. Ingen var anställd som tolk, men generellt
visste arbetsledaren, vilka som kunde svenska, det var de som anlätades vid be-
hov. Även Eero fick tolka mycket i början.

Hårda diskussioner om månadslön

"Jag var inte med i själva processen, men en utgångspunkt var, att ackordslis-
torna inte stämde med verkligheten. Från arbetsgivarsidan ville dom ha listor
som stämde överens, för att kunna planera jobben. Arbetarna ville bli av med
ackordslönen å få en såpass fast lön, att man på förhand visste, det är detta jag
får varje månad.

När man började diskutera om dessa två saker, slöt man ett avtal, så att man
gör en ny arbetsvärdering, som sedan används som grund för lönesättning.
Sedan bildades det arbetsgrupper med representanter både från arbetsgivaren
och fackföreningen. Arbetsgruppen gick igenom varenda arbetsmoment som
fanns på Arendal. Först när detta var gjort började man planera hur månadslö-
nen skulle genomföras. Sedan kom meritvärderingsmetoden. Det var en ganska
komplicerad uppgift att utforma den. Det uppstod fem lönegrupper och fyra

7. Varvsarbetarna minns

löneklasser. Lönegrupperna baserades på arbetsvärderingen och löneklasserna baserades på löntagarens personliga meriter. Man kom överens om att arbetsledarna gjorde den här meritvärderingen på varje avdelning. Förhandlingarna avslutades 1972. Ett villkor var att ingen skulle få sämre lön. Alla skulle få en liten löneförhöjning när man gick över från ett system till ett annat. Varenda en informerades om detta.

Sen hade man ju det där problemet med tusentalet finländare. Arbetsgivaren hade inte en enda tjänsteman som kunde finska. Fackföreningen hade en och det var jag. Sedan slöts det ett avtal om att jag skulle informera alla finländare. Det tog ju en så där 2–3 veckor när alla gick igenom.

Sedan skulle verkstadsklubben fatta ett officiellt beslut om att gå över till detta nya lönesystem. För detta behövdes en välsignelse från medlemmarna. Om det sen var på våren eller hösten, det där mötet på verkstadsklubben, så var det mötet med mer folk än någonsin och om det nu var på den där skolan mitt emot Lundbybadet eller om det var på Burgårdsgymnasiet. Skolan var så fullproppad med folk, att det nästan inte gick att genomföra mötet. Alla skrek i munnen på varandra.

Man fick ändå till ett beslut om övergången till månadslön. Detta orsakade naturligtvis en viss typ av schism. Det uppstod en vild strejk som pågick i ett par dagar. Och sen fanns ju där till exempel ställningsbyggarna. Dom tjänade ju enormt på ackord när dom rev ställningarna på tanken. Dom gjorde helt enkelt så att dom rev å slängde ner ställningarna på tankbotten för att sen plocka upp skrotet. Därefter kvarstod ett enormt reparationsjobb där nere i tanken, på röret. Detta orsakade naturligtvis kostnader åt företaget och fartyget blev dyrare att bygga än vad man hade tänkt sig. Dom tjänade åtminstone tre gånger mer i timmen än vanligt. Och nu kom det fram då, att dom skulle få mindre med månadslönen. Jag vet att detta retade några finska män. Jag sa att, grabbar, ta hit era årslöner från förra året, så kan vi se vad det är för lön ni nu får tolv gånger tolv per år. Men det var ingen som gjorde det. Det var nämligen så att alla tjänade på övergången. Sedan tog det närmare tio år innan hela systemet hade körts igenom å satt sig. Alla som hade legat i botten hade kommit upp. En fördel var också att man fick bort ackordshetsen. Arbetstakten blev lugnare, men det blev ändå billigare för arbetsgivaren på det här sättet. Nu fick man så småningom fram dom rätta tiderna som behövdes för arbetsplanering. För arbetstagaren betydde detta att man alltid visste vad man får i handen. Även om du inte hade haft nånting att göra.

Även för arbetsmiljön var fördelen stor. Vi var den första arbetsplatsen efter gruvorna där man drev igenom månadslönen. Visst fungerade det sedan när alla lärde sig att ta vara på dom förmåner som detta gav.”

Tankers och dockor

”Tankers gjordes det många av. I slutfasen tillverkades det nästan vad som helst, tre frysfartyg åt Sahléns och två passagerarfartyg samt en isbrytare. Och så tillverkade vi även en trasdocka! En flytande docka av jätteformat som hade beställts till Murmansk i Sovjetunionen, fick öknamnet Trasdocka, eftersom den fick sina smällar flera gånger om.”

– Eero berättar om Trasdockans byggfaser:

”Visst tillverkades den i sin helhet på Arendal, men det blev lite bråttom i slutskedet. Man brukar alltid ta en provtur innan man levererar ett fartyg. Med denna tog man sig sedan en provtur utanför Hakefjorden. På dockan satt det pontoner, som man kunde ta av för att tömmas eller återfyllas så att dockan kunde lyfta sig själv. Pontonerna placerades under dockan. Dom och sidovallarna fylldes med vatten så att man kunde sänka ner dockan.

Men dom här herrarna sedan. Det finns naturligtvis alltid stora herrar med när man är på provtur. I något skede sedan, om det nu var så att dom hade druckit lite för mycket, gjorde man en test, så att man först sänkte dom där vallarna, som var en 3–4 meter breda. Dom fylldes med vatten så att dockan sjönk. Men sedan när man hade fått ner dom i det djup som avsikten var, skulle dom tömmas. Båda vallarna skulle tömmas samtidigt. Men det hände sig så att den ena sidan tömdes lite fortare och detta gjorde att trycket utifrån pressade ihop vallens väggar.

Och läget var ju sådant, att det inte fanns mer än tre eller fyra veckor kvar till leveransen. Det var en väldans uppståndelse kring det hela, hur ska vi lösa detta nu då? Dom konstaterade ganska snart, arbetsgivarsidan, att dom inte kan planera detta så snabbt, dom måste prata med representanterna för facket. Jag råkade sitta i styrelsen för verkstadsklubben, som mest berördes av detta. Vi satte oss ner för att tänka till. Vi hade ju inom koncernen yrkesmän som var specialister på att riva båtar som hade gått sönder. Nå, vi hämtade killar från Cityvarvet för att göra rivningsjobbet. Dom kom och all annan produktion stoppades eller sattes på sparlåga, detta hade högsta prioritet. Och det arbetades dygnet runt. Men dessförinnan förhandlade vi”. Eero gör ett uppehåll och minns vidare. ”Vi hade ju där på verkstadsklubben trumfen i vår hand: vi förhandlade så att dom som deltog i detta, dom som hade dygnet runt servat företaget i det där jobbet, hämtades med taxi hemifrån mitt i natten å kördes till jobbet och dom fick betalt för hela den tiden, även för matrasterna och allt. Verkstadsklubbens ordförande kom sen å sa att nu får ni nog ge er pojkar, driv inte mer, annars blir dom helt tokiga.

Sedan skrevs det även en punkt i avtalet, att ifall man blir klar inom tre dygn, skulle dom få normallön. Alla var helt säkra på att det skulle ta minst en vecka – en och en halv. Sen när detta avtalet var klart gick vi in på kaffestugan, hämtade hela gänget å sa att så och så var villkoren. Då var det en arbetare där

7. Varvsarbetarna minns

som skrek att inte hjälper vi nån kapitalistarbetsgivare. Då reste sig en gammal finsk gubbe, som sa att nu får du grabben hålla käften. Dom kommer hit å ber om vår hjälp, då ställer vi upp.

Det gick två och halvt dygn och jobbet var klart." Eero gör ett uppehåll innan han fortsätter: "Sedan kom den översta ledningen å frågade, vad var det ni gjorde? Inte gjorde vi annat än pratade med dom å sa va det var frågan om. Även ni borde lära er detta. Nåväl, vi berättade detta sen för grabbarna. Dom sa, det var väl inget, vi bara visade för dom att visst kan vi också!"

Fartygsbyggnationen började stagnera och istället kom diverse annat, som t ex Projekt 80.

"Det ansåg vi vara ett helt ointressant jobb, helt meningslöst. Enda syftet var att vinna tid, lönen fick man ju ändå. Och många arbetare hade en uppfattning om att det är ju inte jag som har orsakat detta, så visst får dom fixa ett nytt jobb åt mig, dom som har orsakat detta. Någon egen initiativförmåga fanns det inte då. Och man trodde att det fortfarande skulle vara lika enkelt att få jobb som det

En av många flytande dockor på Götaverken som byggdes till Sovjetunionen. I bakgrunden en vy mot stans centrum. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg



en gång i tiden hade varit, att bara gå ut genom porten å promenera till ett annat ställe. Men nu fick vi lära oss att något sådant system fanns det inte längre.

Nästa fas var sedan, att två personer på verkstadsklubben fick i uppgift att gå igenom hela lagstiftningen, pensionslagstiftningen, försäkringar å hitta ett system där man garanterar åtminstone någon form av trygghet för äldre personer. Och sedan kom detta med 58,3 år. Det hela startade på Götaverken. Vi kallades för tillverkare ar svarta pensioner, t ex arbetarna på Uddevallavarvet skällde ut oss efter noter. Men sen när det var dags att lägga ner Uddevallavarvet, kom det ett telefonsamtal därifrån och en fråga: hur var det nu igen ni gjorde? Därefter hade vi personalminskningar ända fram till 1989. Till slut blev den här modellen så populär att dom som var äldre än 58–59 kom å påminde oss om att inte glömma bort dom! Till en början hade dom en ersättning över 100%. Sedan minskade den i slutskedet. Men i princip hade dom en 100-procentig ersättning ända fram till pensionen. Och på den tiden kunde man även få gå i pension av arbetsmarknadspolitiska skäl.

Sedan började ju dessa storföretag använda modellen i sina strukturomvandlingar. När dom föryngrade sin personal, använde dom den här. Senare förbjöds den och det gjordes en lagändring.”

Början till slutet

- Var det många som flyttade till Finland?

”Snarare var det så att det värvades härifrån till Finland,” påpekar Eero.

”Det kom hit personalfolk från finska varv. Även jag snackade med några. Det, som vi betonade var att om företag fick folk härifrån, ville vi försäkra oss om att det för dom som flyttade fanns bostad, samt skolor för barn. Tidigare hade vi hört att folk hade flyttat, men några löften hade det inte uppfyllts. Vi sa rakt ut att inte får ni några härifrån om ni inte håller era löften. Det hade redan varit här såna som ljugit. Så det är inte längre så lätt att få folk å flytta på sig. Men visst gjorde dom nog allvarliga försök att värva tillbaka finländare härifrån.”

- När konstaterade du själv att nu var det dags att göra någonting annat?

”I något skede i slutet av 80-talet började jag fundera på att man måste göra nånting annat. Svenskarna brukar säga ”det finns trygghet i det bestående”, men jag formulerade det så här: ”det finns ingen trygghet i det bestående, det finns trygghet i förändringen, det gäller att styra den”, alltså att det är du själv som måste agera. I det läget började jag sen kolla va jag hade i kappsäcken. Jag upptäckte att det var ganska mycket jag hade i kappsäcken: jag hade politisk verksamhet, jag hade ett yrke, jag hade i princip allt som krävdes för att t ex bli tjänsteman på försäkringskassan eller arbetsförmedlingen. Sedan hade jag ju



Fartygsbyggnation på Arendalsvarvet, två fartyg under byggnation. Bild: Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg

haft möjlighet att söka jobb på LO:s rättsskydd. Och jag blev också tillfrågad om jag var beredd att flytta till Stockholm. Jag hade kunnat börja som handläggare för ärenden som via LO:s rättsskydd gick till domstolar och dylikt. Men min fru hade sitt jobb här, barnen var i skolåldern och allt hade vi här, så jag ville inte flytta. Sedan sökte jag till arbetsförmedlingen. På första försöket gick det inte, men på andra försöket fick jag anställning. Däremellan var jag på Cityvarvet från januari till maj 1990. Sedan började jag som arbetsförmedlare, först på Kville-torget i Backa, sedan i Angered 2003. I pension gick jag 2009.”

– Eero summerar varvstiden:

”Enligt min uppfattning var det ju en riktigt bra tid. Men visst var jobben tunga och smutsiga. På vintern var det 10–15 minusgrader. Om det började bli kallare än så, då gick man inte till arbetsplatsen. På sommaren å sin sida var det 40–50 plusgrader i trånga utrymmen. Om du tvingades å jobba där 5–10 minuter, var det nog inget ackordsarbete du kunde åstadkomma.

Speciellt för varven var att det var ett väldigt fritt arbete. Det var ju ingen som frågade vad det var du sysslade med, bara själva jobbet blev färdigt. Det var

nog ingen större förändring kring det där. Och det är många som skulle säga att inte går det att jobba på ett sånt ställe. Men visst kunde vi. Det var ändå så pass bra som vi tjänade.

Visst var det ett bollande hit och dit, men du hade den där friheten, du kunde röra dig där i hela området. Om du råkade vara sysslolös så kunde du ta å promenera en kilometer till andra änden å kolla när det där fartyget kom ut. Men till exempel i den där hallen där jag mestadels jobbade tillverkade vi sektioner. Men den där sektionen sa ju egentligen ingenting innan den hade kopplats ihop med andra sektioner. Vi fick den där korvskivan, som vi sa, 10–15 meter lång. Så nog var det, inte skulle jag byta bort den där tiden, visst gav den såpass mycket. Speciellt sen när en började få dessa fackföreningsuppdrag, så började man ju förstå hur samhället fungerar. Det är ett stort privilegium att få representera sina arbetskamrater, det är inte många som förstår detta. Visst finns där ett stort ansvar också, men du kan ju alltid fråga om råd. Visst har jag ibland sagt att inte har dom rätt varje gång, men då får dom ju sparka en i baken, om jag har fel. Och visst, en annan femma är ju den, som inte ofta nämns, den där kommunala rösträtten, egentligen hade den sin utgångspunkt på varven. Det hade runt om i landet bildats finskspråkiga socialdemokratiska föreningar, och man kom överens, nu kör vi. Det hade aldrig gått igenom via finska föreningar eller Sverigefinska Riksförbundet. Detta skulle köras via den politiska vägen. Sen var det ju en enorm besvikelse att röstningsprocenten blev så låg.

Inte har jag nånsin ångrat mig att jag började sköta såna här fackförenings-sysslor. Vi gjorde ganska mycket för finländare, till exempel översatte vi nästan hela Metalls utbildningsmaterial till finska. Vi fick även finskspråkiga kurser till varvsarbetare. Sen var det ju också detta, att när du var i händelsernas centrum, så fick du veta vad som var på gång.

Eero Virtanen

- Född 1944, från Åbo
- Till Sverige 1965,
- Scania Vabis i Södertälje
Uddevalla–Göteborgs Arendal 1965– 1967
- Militärtjänstgöring i Finland 1968
- Götaverken Arendal och Cityvarvet, nästan oavbrutet 1969–
1990
Arbetsförmedling (statlig) 1990–2009 fram till pensionsåldern
- Bor i Göteborg

Salme Paasonen

”Alltid har jag skött mitt arbete och inte har dom behövt säga till”

Salme Paasonen var en professionell kranförare redan innan hon började på Eriksberg 1965. Dessförinnan hade hon i tio år arbetat med liknande uppgifter vid Wärtsilä-varvet i Åbo. När Salme med sin familj flyttade till Sverige, började hon först på Volvo tillsammans med sin make, men det var varvsarbete som lockade.

”På första arbetsdagen var jag nervös över hur jag skulle klara mig. Jag var inne i maskinhallen där man byggde stora motorer. Jag hade ju en fördel av att det var ett exakt likadant jobb som jag hade haft i Finland. Jag kände till arbetsmomenten så att det inte var några svårigheter trots att jag inte kunde språket. Men ändå var jag nervös. Att köra lyftkran är ett precisionsarbete. Föraren måste med millimeterprecision flytta ett lass på flera tusen ton från den ena punkten till den andra. Man måste även hela tiden ta hänsyn till sina arbetskamrater som är där nedanför. Det är ett riktigt samarbete.

Och jag satt ensam där i kranhytten på 25 meters höjd. Så att när jag började på morgonskiftet klockan sex, kom jag inte ner ens för toalettbesök, utan jag stannade där uppe fram tills när vi slutade efter klockan tre. Jag höll på med samma arbete hela tiden. Jobbet i sig var inte tungt, men psykiskt var det det, eftersom jag inte kunde språket. Där inträffade ett par sådana fall, där lyftet misslyckades, eftersom man hade lastat fel. Och inte alls var det mitt fel, men eftersom jag inte kunde språket, kunde jag inte heller försvara mig. Men inte var det någon som skyllde på mig heller.

Bullret var högt och jag förlorade min syn där, eftersom lamporna bländade rätt in i ögonen. I Finland hade man skärmar på lamporna så att dom inte bländade. Men här träffade dom där bländande strålkastarna rätt in i ögonen på mig, så att jag inte såg nånting. Det var då jag fick skaffa glasögon. Visst hade jag kunnat säga till om det där, men en ville ju inte heller besvara tolken hela tiden. Där fanns en riktigt bra finsk tolk i början. Men han fick sluta eftersom han gick för mycket i finländarnas ärenden, sa man. Annars var jag väldigt nöjd med mitt jobb och dom tog väldigt väl hand om mig.

När jag satt där upp i kranhytten, kunde jag lätt följa vad som hände där nere. Jag måste nog säga att det inte fanns någon arbetsmoral här. Där fanns det två grabbar, till råga på allt var dom finländare. Dom skulle jobba utomhus på fartyget, men varje morgon satt dom kvar där nere och först när verkmästaren var på en meters avstånd reste dom sig för att gå till sin arbetsplats. På samma sätt var det med kafferasterna. Många satt kvar i långa stunder och det

var ju husets tid! I Finland var det inte så. Där gick man nog nästan för långt i ögontjäneri, men där hade det inte gått för sig att göra som här. Där var respekten större.

Här är hallarna mycket smutsigare. I Finland kunde jag även hålla på med handarbete där uppe, men här hade det inte gått för sig, så smutsigt var det. Där var en finsk förman, som ibland stannade till för att prata lite. Jag frågade honom hur det var möjligt att godkänna såna maskiner, som är så smutsiga och oljiga. Och sen när man provkör dom är hela hallen full med rök och när oljan brinner och smutsen brinner är dom rostiga. Då svarade han lite på skoj att det var därför finländarna var så fattiga eftersom dom gör så precist arbete. Det var huvudsakligen Norge som köpte dom där fartygen och dom körde inte mer än två år med dom innan dom såldes vidare till u-länder. I Finland var köparna ryssar: dom var där varje dag å följde med i varje arbetsmoment. Där tvättades varje maskindel och det var kvinnogöra.

Också kranarna var det så å så med. Här fick jag en kran som före mig hade körts av en alkoholist. Jag fick bära ut hinkvis med kisspåsar för att få lite ordning. En riktig trappstege med räcke fick vi visst senare, men i början fick jag klättra upp med steg som var fästa i väggen. Men dom där järnstegen kunde ibland vara hala, när det hade runnit ner olja. Men nog trivdes jag där.

– Och det bästa av allt – arbetet flöt på, dom var så tacksamma mot mig och uppskattande!

Jag har alltid varit noga med att man är rättvis. Jag minns hur förmannen gick runt å varnade folk för å inte sluta jobbet för tidigt för att komma i kön för stämpelkortet. Och att man hade för långa kafferaster. Då hade Rock-Olga, som var min arbetskompis, sagt till den där förmannen att gå inte å säg till den där Salme, för i så fall kommer hon aldrig ner. Men han kom och jag tyckte inte om det. Men eftersom jag inte kunde språket kunde jag inte säga nåt. Men jag var närapå att explodera och jag grät. Men då får man bara höra att lagen är sådan att man måste säga till alla. Men jag har alltid skött mitt arbete, och inte har dom behövt säga till,” Salme är fortfarande upprörd när hon minns händelsen.

”Men sen, allra sist, fick jag köra en sån där jättekran, en norsk 135 tonnare. Den kranen var en katastrof! Jag tänkte stilla hos mig själv, inget sa jag till någon annan, att om man gör nånting som är perfekt är det bra, men för att tillverka något fullständigt defekt, då krävs det en mästare. Och den där kranen var en total pannkaka?,” Salme slår ihop sina händer vid minnet.

”Herregud, den var ju livsfarlig den där kranen. – In i det sista körde jag den, men den var fruktansvärd! Den var felkonstruerad, ingen som helst arbetsmiljötanke bakom. På den fanns det döda vinklar som kunde vara livsfarliga. Föraren kunde inte se se vad som pågick där nere, utan man fick styra den med hjälp av backspeglar.”

Ett välbetalt arbete

”Lönen var bra och det fick dom höra även i Finland. Det hände sig nämligen en gång när jag satt ensam där uppe, att jag såg att där nere stod det en man som såg bekant ut. Då var det en lönedag, och lönen fick vi i kontanter. Jag klättrade ner när mitt arbetspass var slut och då kom det fram att det var vår förra högsta chef från Åbo, som var där på besök, en finlandssvensk. Jag fick mitt lönekuvert och just då hade jag hemskt mycket övertid. Och så fick jag visa för honom. Det var två och halv gånger mer än i Finland. – På den tiden uppskattade man inte kvinnoarbete i Finland. Lönen var mycket lägre än vad männen fick.

Jag gjorde massor med övertid, helger som var 13 timmar per dag. Mina arbetskamrater frågade ibland om jag bodde på min arbetsplats. På den tiden tjänade jag bättre än min man på Volvo. Det var då när vi köpte det där huset.

Till en början bodde vi med två barn på ett rum och kök. Men efter ett tag ville vi köpa ett eget hus. Sen hittade jag det här huset å fattade tycke med en gång. Detta var inte för stort å låg nära jobbet. På Eriksberg fanns det på den tiden en riktigt trevlig tolk och han hade tidigare sagt till mig att om ni tänkte skaffa ett hus, så kan du få ett förmånligt lån via Eriksberg. Kom bara till mig när det är dags.

Nå, jag gick redan dan därpå innan mitt kvällspass började. Då när du behövde tolk fick du gå till anställningskontoret. Den förra tolken hade fått sparken eftersom han hade varit för ”finsksinnad” och nu fanns det en ny tolk där. Denna nya tolk sa, att han hade aldrig hört talas om att Eriksberg skulle ge lån åt någon, men låt oss direkt gå till högre ort. Vi gick till socialchefen. När vi gick dit så berättade tolken att jag var där för att söka lån eftersom vi ska köpa ett hus. Den där herren brast i skratt. Han sa att här i Sverige brukar det nog vara männen som sökte om lån, inte kvinnorna. Och för det andra får inte en utlänning köpa fastigheter här. Tolken översatte sen till mig och jag sa att okej. Den där tolken var elak efteråt, eftersom han hade ju själv varit av samma åsikt. Nå, detta skulle inte hindra vårt fastighetsköp, tänkte jag å gick därifrån. Sedan kom ändå gråten, eftersom jag tidigare nästan hade blivit lovad detta. Så arg var jag. Sedan gick jag in i hallen o berättade för kompisar. Min chef hade sedan frågat vad det var Salme grät över när hon kom till jobbet. Chefen hade varit harmsen å sagt att varför gick hon dit. Om hon hade kommit till honom, hade hon utan vidare fått låna. Men hur skulle jag vetat detta!

Alpo, min make, gick å frågade om lån på Volvo. Först hade han sagt att vi söker en lägenhet inte ett hus. Men dom hade ändå frågat om vi själva hade sparat något? Alpo svarade ja det har vi. Å då beviljade dom lånet.

Samma typ av mobbning hade det varit då jag började på Eriksberg. Allting var redan överenskommet, när den där herren sen visade upp en blankett för mig. Där hade man en sån praxis att när man hade fått anställning på Eriksberg, fick man där ett kort som gav rabatter i vissa butiker. Den där herren visade upp

en lista där det bara var namn på finska män som hade köpt kläder, det ena å det andra å sen försvunnit sin kos. Han ville varna mig för att inte göra så. Visst har jag känt mig förorättad i såna lägen. Men allt gick genom tolken så att jag inte kunde svara på det. Jag var aldrig i dom där butikerna, eftersom de var så dyra. Allt möjligt har det varit. Viss lät man mig förstå att jag inte skulle missbruka nåt när jag började på Eriksberg,” suckar Salme.

”I facket var jag alltid med. Även i Finland var jag den första kvinnan som var med, men sen efter strejken var det många andra som gick med. Jag tänkte även på familjen med det där.”

Svenska språket tog emot

”Svenska lärde jag mig aldrig, och det besvärade hela tiden. När lagen om språkkurserna kom, hade vi ett språktest på varvet och jag skulle fått 160 timmar. Nå, jag var väldigt positiv till att jag skulle lära mig språket. Jag gick med på kursen, vill minnas att det var två gånger. Där var en finsk lärare som lät dom där gubbarna hela tiden prata finska å berätta vitsar. Jag sa att ursäkta mig då, men det verkar som om jag har hamnat på fel ställe. Nog kan jag finska, men det är svenska jag skulle vilja lära mig. Så att inte gick jag dit en tredje gång.

Jag besvärades fortfarande av att jag inte kunde riktig svenska. Efter elva år tog jag ledigt från varvet å började en kurs i svenska på Kursverksamheten. Den där läraren uppmuntrade mig att studera. Men inte kunde jag ju vara helt borta från jobbet, så arbetsförmedlingen föreslog att jag under några månader skulle jobba som sjukvårdsbiträde på Å-hemmet. Å så blev det. Jag trivdes där så pass bra att jag sa upp mig från varvet. Lönen blev ju betydligt mindre, men jag trivdes med det där jobbet. Och där stannade jag fram till pensionsåldern. Bara några månader innan jag skulle gå i pension fick jag hjärtinfarkt och tvingades vara sjukskriven i några månader innan jag pensionerade mig. Visst höll jag sen länge på å hoppade in som vikarie när det behövdes. Och sen blev det ju så att strax efter det att jag hade lämnat Eriksberg, stängdes hela varvet. Men inte pratades det om det när jag var där. Sen en gång, flera år senare, råkade det sig så att en gammal arbetskamrat hamnade på samma spårvagn. Arbetet på Eriksberg var redan slut, men dom hade flyttats till Götaverken. Då sa han att kom tillbaka, vi skulle behöva en duktig kranförare. Och jag, min toka, gick dit, till anställningskontoret. Och jag hade fått börja där, men dom hade anställningsstopp. Som tur var! Annars hade jag ju fått börja köra dom där gamla kranarna. Visst har jag nog ibland varit ganska lättnarrad,” skrattar Salme.

Salme har arbetat i en typisk mansdominerad arbetsplats, på varvet och i en typisk kvinnodominerad arbetsmiljö, på äldrevården. Hon har trivts med båda. På vilket sätt skiljer sig arbetet när man jobbar med män eller kvinnor?

7. Varvsarbetarna minns

”I 20 år arbetade jag som kranförare och jobbade med män, och aldrig var det något. Men när jag jobbade ihop med kvinnor, kom avundsjukan, eftersom jag var omtyckt. Det bästa med jobbet var att arbetet flöt på, dom var så tack-samma mot mig å uppskattade!

Min bästa vän på varvet var Rock-Olga, också hon var kranförare. Trots att hon inte kunde finska och jag inte svenska, så tolkade hon ofta för mig å hjälpte även på andra sätt.”

Efter att ha gått i pension har Salme bott i sin trivsamma villa och sköter sin trädgård. Hon har även haft en egen hund fram till senare år. Nu tar hon hand om grannens hund på dagtid. Nyligen fick hon göra sig av med bilen av hälsoskäl, men hon har rätt till kommunal Färdtjänst. Det är inte lätt att vänja sig vid att bli transporterad när man alltid har kört själv. Barnbarnen kommer och hjälper Salme med olika praktiska göromål.

Salme Paasonen

- Född i Perniö (Bjärnä) 1930
- 10 år på Wärtsilä-varvet i Åbo innan flytten till Sverige.
- Till Sverige 1964
- På Eriksbergs varv 1965–1976
- Å-hemmet 1977–1994
- Pensionär, bor i Göteborg

Jukka Tamminen

”Färgen på hjälmen ändrades inte genom åren”

”Jag kom till Sverige 1967 och började direkt på Götaverken i januari. Jag hade gift mig med en svenska och hon ville flytta tillbaka till Sverige. Från början var det meningen att vi skulle bo i Finland, men hon ville tillbaka hit. Jag hade jobbat på en skofabrik i ett tiotal år, ända sen jag var 15 år gammal. Man kunde jobba hemma, men sen fick jag allergi och var tvungen att sluta. Det fanns inte så mycket att välja på när läkaren sa att det inte fanns annat göra än att byta yrke.

Till en början hade jag inte tänkt på varvet, men på arbetsförmedlingen sa dom att på varven fanns det hur mycket som helst att göra. Jag tog mig till Götaverkens anställningskontor, sen vidare till två veckors utbildning på Cityvarvet och slutligen till jobbet på Arendal. Det var ganska nytt då. Meningen var att jag skulle börja bränna med maskiner, men det fanns inte några lediga platser så jag flyttade till skrovhallen. Där jobbade jag först som slipare i åtta månader, sedan som plåtslagare, först som medhjälpare och sen som självständig plåtslagare. Där i skrovhallen tillverkades dom där stora sektionerna som sen lyftes ut på dockan.

I början tillverkade vi enbart tankers. Och först när försäljningen på dom tog slut, kom Stena-båtarna, övriga passagerarfartyg och oljeplattformar. Det gick snabbt att sätta sig in i jobbet, trots att det var totalt annorlunda en tidigare arbetet med skorna i Finland. Arbetet gjordes i en hall inomhus och där fanns det nog allehanda grejor till att rena luften med, men det var ingen som använde dom. Eftersom dom äldre gubbarna inte använde dom, gjorde inte vi det heller. Det var det som var orsaken. När det gäller skyddsprylar så handlar det alltid om vänja sig,” betonar Jukka.

”På min avdelning var merparten finländare. Nästan alla svetsare var finländare och bland plåtslagarna var det många finländare. Vi hade fyramanna-ackord. Sen när månadslönen kom, tog det tre år innan jag fick samma lön. Men ändå tycker jag att systemet med månadslön är mycket bättre. Vi fick riktiga verktyg och även stressen försvann. Det var lättare att planera sina utgifter när du visste va du fick. Tidigare visste man inte vad du fick och när du fick. Alla tjänade på det där, såvitt jag förstår. Och det var rättvist även i den meningen, speciellt när det gällde svetsare, att det hade ju varit finländare som gjorde jobben och svenskarna som fick ut dom bästa ackorden.”

Några arbetsolyckor råkade inte Jukka personligen särskilt ut för, men nog såg han många allvarliga fall.”Ett par gånger har jag bränt mig själv lite, men några bestående men har jag inte fått. Men visst inträffade det sådant där. Det

7. Varvsarbetarna minns



En svetsare i sitt arbete på Eriksberg på 70-talet. Bild: Varvshistoriska föreningen i Göteborg

var en man två meter ifrån mig som föll ner, men han klarade sig med livet i behåll. Jag fick gå ner till lagret å be dom ringa efter en ambulans för att komma å hämta honom. Det var en ställningsbyggare som föll från åtta meter ner till golvet. Därnere låg det en massa bråte, men han hade tur som klarade sig. Innan det här fallet var det en svetsare som gick åt på det sättet, att när vi var på väg till rasten, började vi undra var han var någonstans. Och det var så att han hade ramlat genom luckan, bara två meter ner, men slagit huvudet så illa på en balk, att han miste livet. En man med familj. Båda dessa var finländare.”

”Firmor fanns det hela tiden. Det var samma jobb som vi höll på med, inte heller hörde jag att det skulle varit nån form av schism. På Arendal var jag ända fram till slutet. Eller dom två sista åren var jag utlånad till Saabs flygplansfabrik i Linköping. Sedan började jag på Cityvarvet.

Jag var även med om att bygga Oden, jag gick där ihop med rörmokarna å lärde även det där jobbet. Det fanns massor med rör och till råga på allt gjordes dom om flera gånger om. Där fanns många firmor och dom höll på å koppla-

de fel, och du fick göra om. Det blev ett kostsamt fartyg. Jag har några gånger efteråt varit å kollat när det har legat i hamnen här. Jag minns hur jag stod på däck och kände igen det jobb som jag hade gjort.

Jag kunde inte svenska när jag kom hit eftersom det var Monika som först lärde sig finska. Men jag deltog en del i dom där kurserna på arbetsplatsen. Där gick jag inte så länge, inte behövde jag den där kursen så mycket, jag hade ju svenska här hemma. Sedan gick jag på några kurser för tolkar, det var på den tiden när man startade dom där kurserna. Jag hade jobbat där i två tre år när jag gick med, eftersom det var ett stort behov av tolkar. Först var det en tredagars kurs och senare en hel vecka. Det var nån högskola där vi var. Jag minns inte vem det var som arrangerade, men det var mycket såna där fackliga och sociala bitar som tolken måste kunna. Det var bra, där fick ju också en själv baskunskaper om samhället. Det var svårt att tolka för en utlänning som inte kunde nånting om det svenska samhället. Man måste känna till systemen lite. Jag tolkade enbart åt finländare. Det fanns gott om finländare då, men det var inte särskilt ofta som jag hade tolkuppdrag. På sin höjd var det väl att man fick tolka lite åt förmannen och det var nästan det hela. För då började det finnas även andra som kunde tolka, så att dom inte behövde komma till mig. Det var mest där på arbetsplatsen som jag tolkade. Det fanns inte några anställda tolkar så vitt jag vet. Inte heller fick vi betalt för det där, vi var ju inte officiella tolkar.

Ett tag var jag med i facklig verksamhet. Under några år tog jag emot nytt folk på måndagar, alla var inte finländare. Det kunde även vara danskar, trots att du inte fattade nånting av det dom sa. Några svenska var det också. Vi brukade tillsammans gå igenom fackliga frågor och sen äta tillsammans innan dom började jobba. Efter Linköping var jag under ett par perioder skyddsombud på Cityvarvet.”

Delägare i varvet

”Arendal stängdes medan jag var på flygplansfabriken. Jag hade kunnat få jobb där på Ångtekniken, men jag ville hellre till Cityvarvet. Och dit fick jag komma, men under villkoren att jag inte i förtid avbröt jobbet i Linköping. Sedan stängde man nästan genast av Cityvarvet. Och dom gjorde sig flitigt av med folk. Men sedan övertog dom anställda varvet. Kvar var en docka som ingen ville köpa, så vi fick fortsätta under villkoren att vi klarade oss på egen hand. Vi fick alla verktyg och allting annat gratis, men några pengar fick vi inte. Till en början var vi 85, inklusive folket på kontor, lager och annat. Det fanns folk från varje yrkesgrupp och då när jag slutade där 15 år senare var vi 135.

Till en början tänkte dom inte alls ta med arbetare, bara kontorspersonal och försäljare. Men det blev ju ingenting av det där. Jag sa till dom där på kontoret att

7. Varvsarbetarna minns

tror ni att gubbarna väntar där utanför porten? Så går det inte till, dom kommer att försvinna till andra jobb. Sedan plockade dom så många av oss, att det fanns en minimimängd ägare från varje yrkesgrupp. Och så fort det kom nån större beställning kompletterade vi med firmor. Till en början sa man upp alla och sedan plockades dom mest lämpliga. Jag minns att vi var sex plåtslagare, fyra ställningsbyggare och några svetsare. Sedan behövdes det folk på lager, rörarbetare och alla sådana. Målarna kom från firmor. Jag kommer inte ihåg ifall vi betalade nånting, det kan hända att vi betalade 1 000 kronor, men det var en så pass liten summa att jag kommer inte ihåg. Om vi hade behövt sätta in 50 000, då skulle jag nog komma ihåg," skrattar Jukka."Men inte behövde vi så mycket, när alla arbetsredskap redan fanns där. Jag snackade med en som jobbade på kontoret och han sa att fram till dess hade varvet aldrig gått med vinst. Det var först då, när det inte kom in pengar från annat håll, som varvet började gå med vinst. Också vi fick våra bonus av vinsten. Och när holländarna senare köpte varvet, kunde vi sälja våra andelar till dom, det var en snygg summa.

Sedan köptes det en docka till, så att vi hade hela tiden att göra. Ingen behövde stanna hemma. Nu verkar det gå sämre."

Huvudsakligen var Cityvarvet ett reparations- och underhållsvarv, men där har man även gjort olika ombyggnadsarbeten bl.a. på bilfärjor och åt Stena Line. Till en början arbetade Jukka som plåtslagare, men senare blev det annan typ av arbetsuppgifter.

"Under de sista åren höll jag på med att reparera dockan och tog emot fartyg. Det var bättre på det sättet att arbetsmiljön var bättre. Jag jobbade ett år extra så att jag pensionerade mig när jag var 66 år.

Jag började på varvet eftersom det på den tiden inte fanns nåt annat. Visst hade jag kunnat senare börja på Volvo, då när dom började permittera på Arendal. Det var mycket fackföreningsfolk som gick över till Volvo. Visst sa dom till mig också att dom skulle fixa ett jobb åt mig där. Att dom var 30 gubbar och att dom gjorde ingenting annat än spelade kort. Det var roboten som skötte arbetet. Bara då när det inträffade något fick man rycka in. Men jag ville jobba utomhus. Inte vill jag sitta på något kontor och spela kort. Det är bra att kunna röra på sig. Du håller dig i form om du rör på dig."

1984 inträffade det en stor explosion på Cityvarvet, när man höll på med att reparera Bonny-fartyget. Jukka hade ännu hunnit börja arbeta där. Men nog inträffade det andra olycksfall.

"Under min tid var det en rörmokare som dog. Han höll på med att montera vajer under matrasten. Men vajern var felinstallerad och den drog honom ner i dockan.

Arbetsmiljöarbetet gick bra med den egna gruppen, det var lite annat med firmagubbarna. Av dom var det ingen som krävde att dom skulle följa arbetsmiljöreglerna. Det tyckte jag ibland illa om, eftersom självklart borde samma krav

gälla för dom som för alla andra. Praktiskt taget alla hade ju familjer, det hade varit riktigt illa om det hade hänt något. Många av dom var polacker. Men om dom nu var från Polen eller varsomhelst ifrån, hade det enligt min mening ingen betydelse. Inte behövde dom ens ha hjälm på sig, eftersom dom hade lärt sig att jobba utan. Annars var dom skickliga yrkesmän som fick jobb på City. Dom var från Polen eller Rumänien, även firmorna. Visst hade dom som jobbade på svenska firmor hjälmar och annat på sig. Dom visste att försäkringarna gällde inte, om man inte brydde sig om säkerhetsreglerna.

För mig ändrades inte färgen på hjälmen under mina arbetsår. Den var alltid den samma, gul. Jag tyckte att eftersom man hade familj och lönen var bra, fanns det ingen anledning att börja med resejobb. Det märkte jag då när jag under ett par år var utkommenderad på den där flygplansfabriken. Jag hade räknat att 8 000 kronor mer var det vad man borde ha fått i näven, men allt gick åt, kanske tio procent blev det över. Nya fjädrar fick jag på bilen och lite extra, men det andra, det bara försvinner, utan att du lägger märke till det.

Jag hade en kompis som var ute på resejobb, Han ringde hem ibland och bad om pengar så att han kunde komma hem på besök. Om du har ett fast jobb är det bättre att du stannar där.”

Jukka Tamminen

- Född 1942, från Punkalaidun
- Till Sverige 1967
- Götaverken Arendal och Cityvarvet 1967–2008
- Gick i pension 2008
- Bor i Göteborg

Pertti Lehto

”Vi var två galna finländare, ville visa hur grabbarna öser på”

”Det var i juli 1969. Leif Lindberg hade en firma i Stockholm. Emellanåt hade han det lite dåligt med jobb, så det kom Raumokillar till Nystads varv. Dom frågade varför vi jobbade där med en sådan lön. Här har ni ett nummer, ring den där Leif. Han har en finsktalande arbetsledare.

Nåväl, vi åkte dit, två plåtslagare och jag, en svetsare. Sen råkade det sig så väl, att en av dessa kompisar, Arimo, hade en syster som bodde i Stockholm. Systemen var gift med en svensk. Så det var där vi bodde under första veckan. Sedan skaffade vi en bostad och där stannade vi fram till december.

Och där var den där Vaihela, Seppo Vaihelas pappa. Han var ingenjör på Ekensbergsvarvet. Han bad oss hänga med, för att han skulle flytta till Göteborg å starta en egen firma där, Vaala AB. Firman skulle jobba åt Eriksberg. Vi var fyra killar som åkte å började jobba på Eriksberg. Detta var i december 1969.

Svetsjobbet hade jag lärt mig redan i yrkesskolan. Sen hade jag varit fyra år på Nystads varv. Det var där vi träffade dom där killarna som sa att man tjänar mycket bättre i Sverige, åk dit. Vi tänkte att vi kan väl ta en titt när vi nu ändå har semester. Vi ska bara göra en sån där liten tripp. Men, när vi en gång kommit hit, så råkade vi stanna för gott.” Pertti stannar kvar i sina tankar efter sin fartfyllda berättelse.

”Min fru träffade jag sedan, 1971. Det var det som gjorde att en stannade. Vi tänkte att unga som vi var, spelade det ingen roll var vi bodde. Tillbaka till Finland kommer man ju alltid. Men det blev bara uppskjutet å uppskjutet. Nu har jag precis varit på semester i Finland. Vi har så många bekanta där i Iisalmi-trakten, (Iidensalmi) i fruns hemtrakter. Men det är här vi har våra barnbarn! Så det är svårt. Sånär efter semestern känns det som om att man omedelbart borde åka tillbaka till Finland. Men när du blir äldre, tänker du att det nog är samma där som här.

Äldsta sonen gick fem år i finsk klass, på den tiden fanns det fortfarande sådana i Mölndal. Visst kan han finska än idag, men då kunde han skriva å allt. Det var då en borde ha packat ihop å stuckit. Men visst är det här ett bra land att leva i, aldrig har det varit några problem.

När jag sedan började på Eriksberg, så var det bara att direkt kliva ombord på fartyget å börja svetsa. Eftersom vi bara var drygt tjugo år gamla, så minns jag hur den där kontrollanten först kollade efter oss när vi höll på å svetsade dom där viktiga fogarna. Men sen såg han att visst kan dom, jäklar! Och varför inte, här har man ju gått å svetsat i många år. Han tittade bara efter, eftersom vi

var så unga. Och riktiga jäklar till å jobba finländarna sen! Och när vi sen med kolstav höll på med å bränna dom där balkarna under däck, så hade vi ju inte några som helst skydd. En sån där tygbit tvärs över ansiktet bara. Många gånger var ögonen så övermålad att det kunde ta tre dagar att få dom rena igen. Så mycket koldamm kunde det sitta kvar. Visst har en fått sin del av gifterna. Idag är det ju bra på City. Vi har alltid friskluftsprylarna med oss.

Senare jobbade jag även på Finnboda i Stockholm, i en månad. Men på sommaren 1971 bestämde jag mig för att nu ska jag bege mig till Finland. Men inte var det till Finland jag åkte.”

Cityvarvet – en mångårig arbetsplats

”Sedan började jag på City. Egentligen var det meningen att jag skulle börjat där på pannverkstaden, det hade varit mycket renare jobb. Men en kunde ju inte språket riktigt, så jag vet inte egentligen hur det gick till där på anställningskontoret. Där var en annan kille som inte heller kunde språket, så vi båda hamnade på varvssidan.

Jag minns än som det vore igår, hur det var någon som gav oss namnet på en förman, Eliasson hette han. Nog fattade vi såpass, att vi började leta efter honom. Han var därinne någonstans vid båtens mellanbotten, där kravlade vi. Sen fick syn på en å tänkte att det måste vara den där, vi gick dit å sa att vi ska jobba hos dig.

Han hade en sån där vana att hela tiden spotta så här: ”pthy, pthy – det e bra, jobba över i kväll”. Vi tänkte att vad var det för ställe vi hade kommit till! Men på den tiden hände det ju att en jobbade över. Idag ids man inte längre.

Lönesystemet var sådant att på firma hade man timlön. På City hade vi löneutbetalning med två veckors mellanrum. Jag var så pass galen till å jobba på den tiden, att när den där månadslönen kom, fick jag med en gång ut full lön. Det var bara jag å Majava som var finländare plus fyra äldre svenska svetsare som genast fick full lön. Ändå var vi totalt 40–50 svetsare på City. Det fanns alla det slags system hur man räknade,” Pertti skakar på huvudet.

Det statliga Svenska Varv AB hade tagit över Göteborgs storvarv och på grund av olönsamhet lades de ner en efter annan i slutet av 70-talet. Även Göta- taverkens förra stadsvarv, Cityvarvet, var på väg att stängas. Arbetstagarna la dock fram ett bud på att de skulle fortsätta med verksamheten och så skedde, men personalen minskades kraftigt.

”Jo, till en början var jag ju borta ett halvår. Det var en lurig process, en plåt- slagarchef intervjuade alla och sen valde man ut dom som skulle bli anställda. Jäklar, även jag var på den där intervjun och jag kände ju Lennart väl och det var ju inga problem med intervjun. Jo, jo det ser bra ut, allt är klart sa han. Men

7. Varvsarbetarna minns

jag min tok, råkade säga att jag har ett par benskärvor på min arm och jag har en tid för operation. Att jag gick å sa att jag snart skulle opereras. Va, han rent av hoppade till. Nåväl, sen fick jag inte komma med i det gäng som började. Sen blev det inget med den där operationen heller, jag gick aldrig dit. Där gick det ett halvår, det var ju helt sanslöst. En halvdag fick jag gå där för att få lön och jag fick ändå samma lön, men var inte med i arbetslaget. Nåväl, när vi sen väl började jobba sa förmannen att självklart ska ni bli fast anställda. Det var lite si så där med allting i början. Alla sa ju att det kan aldrig gå med den gruppen, alldeles för få gubbar men mycket att göra.

Men visst har det ju gått, inte har jag velat byta heller. Det finns både bra och dåliga dagar,” funderar Pertti.

”Sen kom ju dom där flickorna från Eriksberg! Flickorna kom 1978 och det var en trevlig tid. Innan hade man bara haft kvinnor som kranförare, nu kunde du som arbetskamrat få en tjej till att svetsa. Inte var det några problem med det, bara trevligt.”

1984 inträffade en svår olycka när Bonny-fartyget exploderade under reparationsarbete. Fyra män dog och många blev skadade. Pertti minns detta väl:

”Vi hade kvällsskift den där dagen och höll på å promenera mot den där hallen. Vi såg hur två sotiga killar gick mot sjukstugan och undrade vad det var som hade hänt? Dom bara gick utan att säga nånting. Sen gick vi in i hallen och stämplade in. Förmannen var där och sa med låg röst att vi inte skulle gå på dockan, det var något som hade inträffat. Vi väntade där ett tag, men sen gick vi ändå dit till dockan för att se. Sen var det någon som sa att det hade exploderat. Exploderat där, herregud!”

– Hur informerade arbetsgivaren om olyckan?

”Det var lite hysch hysch kring det hela. Vi var på kvällsskift och vi skickades hem omedelbart. Två dagar var vi hemma, med full lön, men hysch hysch var det. Det var även en förman som dog i den olyckan. Han var på väg ner med en matkupong åt en svetsare, och där blev han kvar. Det är en enorm tryckvåg när sådant inträffar, en enda stor suck bara. Grabbarna sa att ett svettigt ansikte som tillhörde en Anselm syntes i en öppning för luftintag, såna som fanns på däcket. Så grabbarna hade gett en sån där kombimask åt honom. Inte vågade han röra sig ur fläcken när ljuset stöcknade å ställningarna hade flugit sin kos. Inte vågade han gå nånstans, han såg ju ingenting innan någon kom dit med ljus, så att Anselm kunde krypa därifrån. Där låg ställningarna i två bitar under däcket. När det var en sån smäll är det klart att dom for hit å dit. Till å med stegen hade flugit ut genom den där öppningen. En fruktansvärd kraft är det. Efteråt var vi där för att se.

Till och med precis där dom där två plåtslagarna hittades. Det var en sån där ställning på fyra meter, stegen rätt upp. Dom hade varit där för att bränna en oljig

vägg. När dom sen bars ut därifrån, en stor kraftig karl den där plåtslagaren, så sa förmannen, att nog var dom helt skrynkliga, allting var helt utbrunnet, bara en overallsremsa kvar på bröstet.”

Pertti dröjer kvar i sina tankar. ”Det känns nog helt som så, att detta var nånting som inte hade behövt inträffa.”

”Och sen gick vi dit till samma plats för att jobba, jobbet måste ju göras färdigt. Men då hade man redan bränt ett stort hål på bordläggningen. Två meter högt och en meter brett. Jag var med där, visst kändes det motbjudande att titta på det när man visste vad som hade hänt. Många gånger var det så att när man gick in i tanken, så fanns det bara en lucka som plåtslagarna kunde använda. Två tre plåtslagare drar gasslangarna dit och sen får man gå in själv. Så att om det inträffar nåt med gasslangarna, så blossar det upp med en gång. Du vet, när man trycker in syre i ett så litet utrymme, så bränner den ju ner allt.

Och sen var det ju så med detta, att det inte hade exploderat om man hade gjort på ett annat sätt med det där jobbet. Hela däckets brändes loss, lyftes med kran ut på planet, sedan svetsade man om alla balkar och lyfte tillbaka det där däckets. Det var en oljetanker med tjockt med olja. Sedan när däckets åter var på plats, fick man ju laga alla sprickor som fanns där nere på skotten. Om dom då hade lagat dom där sprickorna, när däckets var borta, hade det aldrig exploderat. Men däckets slängdes tillbaka och svetsades fast. Sedan kom målarna och drog in värmen, och sedan är det några gubbar som håller på med å reparera dom där sprickorna. Och inte fanns det några reservutgångar. Man borde ha bränt ett hål på bordläggningen, till sidan så att luften kan cirkulera och komma ut om något skulle inträffa. Men inte fanns det något där. Och det small ju till! Och där flög dom, gubbarna, det var nog fyra som dog. Det var riktigt illa.”

Arbetsmiljön förbättras

”Nu har det gått åt rätt håll. Det är bara brådskan som gör att man inte kan konkurrera om priset med någon. Är det dom där polackerna och andra som gör det mycket billigare. Det enda som City kan göra är att göra det snabbare. Rederiet å sin sida säger att det betyder pengar, om vi får fartyget snabbare ut.

Jag har jobbat på varje ställe, såväl inne i fartyget, tankar, som utomhus. Överallt. Men inte tänker man på dom där riskerna på det sättet. Det är ju den där röken, som finns när du går in i målade och oljiga tankar och när plåtslagarna kommer å börjar bränna, så kommer det ju fruktansvärt med rök. Och inte hjälper det om man tar in fläktar, den där röken cirkulerar bara runt. Men nu har det nog varit bra. Vi har haft bra grejer åtminstone dom tio senaste åren. Friskluftsutrustning och såna där fina svetsmaskar. Nu kan man justera luften så att den blåser in lagom varm. Det gör inget om det finns hur mycket som

7. Varvsarbetarna minns

helst rök. Bara du ser att ta dig fram. Trånga ställen finns det, speciellt för en så här stor man. I sin ungdom kunde en ju alltid placera sina långa ben nånstans, men det var då när en var smal. Men nu när en har blivit äldre går det inte böja sig lika lätt som förr. Du vet väl själv, om du lägger dig där för att krypa, du måste ligga på rygg och på sidan å svetsa samtidigt, allting ramlar ju på dig. Det är inget annat å göra än svära lite, så nog klarar du dig.

Undervisning i svenska hade man då på 70-talet. Visst fick vi den där grundkursen. Så att man kunde säga NEJ när dom kom och frågade om du ville jobba över. Vi hade en bra lärare som även pratade lite finska. Lärarens mamma var finska. Sedan hade vi ju där på varvet en gubbe från Åbo, Jaska Laurén. Han var allt i allo för oss, han tolkade åt oss och var som en far, en äldre svetsare. Om du behövde något så följde han alltid med för att tolka, det var ju riktigt bra.”

– Hur förhöll man sig till folk från olika länder på arbetsplatsen?

”Nå, sånt där munhuggeri har det ju alltid varit. Sen fanns det ju en del av dessa jugoslaver för vilka arbetet inte alltid var så intressant. Lönen ville man nog ha, men inte arbeta. Där uppstod det ju lite att säga till om. Sen är det ju klart att alltid finns det ju något å käftas om mellan Finland och Sverige. Men rediga kompisar var dom, aldrig hade jag några problem.

Facket har jag alltid tillhört, redan i Finland. Och då när vi kom och anställdes bjöd dom ju direkt på mat. Sen fick man omedelbart ett papper framför sig, där kan du skriva på. Det var den där representanten från fackföreningen. Du förväntades att bli medlem i facket. Detta var på City.”

– På Perttis hjälm står det med stora bokstäver TERVE!

”Jag kommer inte ihåg hur jag kom på idéen, jag skrev bara ner den på det sättet. När någon finländare ser den, säger han direkt terve, terve! Här är en finländare till. Det känns trevligt.

Jag har haft två hjälmar under dessa 40 år. Dom där bruna. På Eriksberg hade firmans män sina egna hjälmar. Nu har skyddsombudet varit tvungen att stoppa firmagubbar som kommer till jobbet med en mössa på huvudet. Det går ju inte för sig. Där måste man ha en hjälm på sig. Sen hittade dom hjälmar nånstans ifrån. Men när dom kommer till sin arbetsplats, slänger dom hjälmen tar på sig sin mössa igen. Inte har dom vant sig vid att bära hjälm.

Så är det med det, en bra arbetsplats är det. Men då när det dyker upp jobb, borde en vara där natt och dag och emellanåt finns det ingenting. Inte är det på det sättet att man går från sju till tre och tar det lugnt. Du måste jobba där då det finns jobb,” funderar Pertti.

– Har du någonsin tänkt på att göra någonting annat?

”Nej, egentligen inte. Jag kan mitt jobb, det är omväxlande och detta är ett fritt arbete. Du gör som förmannen visar, det blir gjort och alla är nöjda. Lönen är helt okej. Hälsan har jag haft. Inget fel på axeln eller ont i nacken. Volleyboll var en bra motvikt.

I början av 70-talet kom volleybollen med i bilden. Där fick man tiden att gå. Nog har frun fått många gånger vara ensam med barnen. Alla söndagar var vi ute och spelade och under veckorna var det träning. 17 år varade den ruljansen! Där var Siitonens Olli och alla dessa andra som spelade volleyboll. Vi klarade oss bra. En gång vann vi den här Kal å Ada-cupen.

Då var det ju inte mer än 60 lag, nu är det ju ett par hundra (2012 var det 215 lag). Dom hade ett sådant system, att om ett lag från division 3 spelade mot ett lag från division 1, fick man extra poäng. Visst spelade vi även mot Finlandia Klubb då när dom låg i högsta serien. Jag har spelat i många lag, senast på Bergsjöns Finska Förening, där Olli fortfarande är tränare för laget. Säkert är det inte någon annan så inbiten volleybollsgubbe i det här landet än Olli! Överallt ifrån drog han med folk. Till och med med tvång, så att det gick att ställa upp för spel.

Jag slutade röka 1990. Under ett år var vi utkommenderade till Linköpings flygplansfabrik. Där fick en så mycket etanol i blodet att det började snurra i huvudet. Om du rökte gick det ännu mera runt. Och då fick det vara. Det var en äcklig syssla.

Det var en sån där pump, som innehöll etanol, du skulle snabbt tvätta runt niten, när den ena höll emot på andra sidan. Sådär höll man på med hela dagarna, dom sa att den där etanolen går in i blodet. Visst fanns det handskar där, men dom var tjocka och klumpiga. Tunna handskar å sin sida brändes sönder på ett par minuter. Inte var dom till någon nytta. När det hade gått nästan ett år där, började det snurra i skallen så in i helsicke.

När vi kom hem under veckoslutet, vi hade jobbat kvällspass dessförinnan och klockan tolv på fredagen hoppade vi fyra killar in i bilen och körde till Göteborg och när vi sen på lördagen gick å handlade med frun, fick jag ta ett ordentligt grepp om kundvagnen, när det snurrade runt i huvudet. Frugan blev förskräckt å undrade va det var med mig. Visst besökte jag en vårdcentral. Dom tog en massa prover men sa att dom inte hittade något. Den påverkade nog det centrala nervsystemet, det tog flera år innan det försvann. Det var en besvärlig tid i många år. Men nu har den försvunnit, och det är bra det.

Men där i Linköping var vi två galna finnar som höll på med att nita där i kabinen på planet, det var ett rör med ofattbart mycket nitar. Vi ville visa att här är det två gossar som kan gasa på. Rena galningar till att jobba var vi. Och inte brydde vi om några risker heller.

Det är något av en finsk egenhet. Förr, när vi var många finska svetsare där ute på arbetsplatsen, och om vi fick ett likadant jobb, vilken tävlan! Vem skulle bli klar först!

7. Varvsarbetarna minns

Förmännen utnyttjade ju detta, när man till exempel inne i tanken svetsade, den ene på den ena sidan och den andre på andra sidan. Så har det varit.

På arbetsmiljön har det blivit förbättringar, till exempel har man tillfört lukt på gasen. Acetylen har ju alltid luktat, men nu finns den även på syret, så att det går att känna på lukten när det läcker. Och om man jobbar inne i tanken, lyfter du upp gasgrejerna på däckat när du går och fikar, det är självklart. Dom lämnar man inte kvar där inne. Inte går du heller ensam in i en tank. Förr gick man dit förmännen visade. Men numera är det alltid två som går in i en oljetank. Nu har du rätt att säga, nej jag går inte, skicka med en till. Såna här förändringar har det kommit till och allting är framåt.

Jag tänker att fortsätta ett par år till, fast jag skulle redan kunna gå i pension. Om det finns jobb alltså. Varför skulle jag sitta på soffan där hemma? Frugan har fortfarande ett par år kvar att jobba.”

Medveten om sin egen yrkesskicklighet definierar Pertti till slut egenskaperna för en bra svetsfog:

”Med över 40 års erfarenhet som svetsare kan jag säga att en bra fog är sådan, att när du svetsar med pinne, så ska den gå enda ner till botten. Men idag svetsar man ju nästan enbart med trådmaskin. Den är mycket lättare. Tyngre att hantera, men lättare att svetsa med och fint resultat blir det. Det är många licenser man får förnya per år. Det är ju inte några andra som det ställs några krav åt, bara svetsare! Plåtslagarna får ju bränna vilka skarvar dom vill, visst fyller svetsaren igen dom,” utropar Pertti till slut.

Pertti Lehto, syntnytt 1948

- Född 1948, Från Nystad
- Till Sverige, Stockholm och Göteborg 1969
- Firma Vaala AB på Eriksberg 1969–71
Götaverken Cityvarvet 1971 (senare olika ägare)
- Aktiv volleybollspelare i 17 år
- Bor i Mölndal

Jouko Karttunen

”Jag var helt säker på att jag skulle få sparken för detta, men jag fick påökt”

Jouko Karttunen är känd i Göteborgstrakten både som politiker och fackligt aktiv. Även om grunden till dessa uppdrag kom hemifrån, var det de på varvet upplevda missförhållandena som gjorde att han även i Göteborg började arbeta för det gemensamma. En central del av Joukos minnen från varvstiden handlar just om att få finska arbetare med i fackföreningsverksamheten.

”Hemma hade vi ju både smedja och plåtslageri. Redan då fick jag mycket kunskaper och erfarenheter av arbetet inom metallbranschen, det gällde svetsning, plåtslageri och framförallt tunnplåtslageri. Jag var tio år gammal när jag fick ett ultimatum från min pappa, antingen åker du till en ö över sommaren, eller så stannar du här i stan och hjälper mig med att lägga plåttak. Där väntade ett ackord, Jouhkimainens blomsteraffär behövde ett nytt plåttak. Naturligtvis stannade jag i stan eftersom jag fick välja. Det var mitt första plåtslagarjobb. Ersättningen var i form av mat och lite ”tobakspengar” – detta hade jag nog inte fått säga då. Det var ju mycket vanligt på den tiden att på fritiden fick eller måste man hjälpa till hemma.

Skolgången var på Lieksas realskola som senare blev ett lyceum. Där lyckades jag med att stanna i fem år. Detta berodde mycket på att min farfar Antti hade varit med om att grunda den där skolan. Man ansåg det tillhöra familjetraditionen, att lite skolgång måste man ju ändå presteras. Innan skolavslutningen på våren började jag arbeta med timmerflottning, avgångsbetyget fick jag mot löftet att jag inte mera skulle visa upp mig på skolan. Därefter gick jag en plåtslagarkurs i Imatra. Det var ett sätt att komma hemifrån för att se en bit av den stora världen. Men jag kan nog säga att all denna kunskap med grov- och tunnplåtslageri och svetsning fick jag via hemgården. Sen jobbade jag på uppdragsbasis med att klä broar med plåt. Men framför allt bestod mitt arbete av att lägga plåttak på sommaren och smälta vattenledningar på vintern. Även rektorn ringde och bad mig att laga lyceets plåttak. Sen var det där med bastu-ugnar, det var ju då som dom där ugnarna med kontinuerlig uppvärmning kom till, så där fanns det en ny marknadsnisch.

Det kan finnas flera anledningar till att flytta till Sverige. Men kort sagt, det råkade vara ett sånt skede i mitt liv, att jag kunde ge mig iväg. En kompis kom å sa att tåget till Haparanda ska avgå och att där lär man få en fribiljett till Göteborg. Det var känt att SKF behövde arbetskraft.

7. Varvsarbetarna minns

Under matrasten sa jag upp mig på byggarbetsplatsen. Senare på eftermiddagen åkte vi tåg från Lieksa till Nurmes och vidare via Uleåborg till Torneå och sedan till Göteborg. Ärendet var så pass mycket förberett att väl framme stod det en taxi på centralen och väntade. Med den åkte vi till SKF. Portvaken, en estländare, pratade finska med oss och spelade Säkkijärvi-polka på sin grammofon. Och så började det hela. På eftermiddagen stod vi redan vid svarven. Året var 1969, före midsommarn, på försommaren.

Först åt vi lunch. Det var SKF som bjöd och visade stället, här äter ni, i den här matsalen. Matsalen var i närheten av den där avdelningen för hållare dit jag beordrades. Svarvjobbet var ett monotont tempoarbete, på löpande band, där fick man i uppdrag ett enda moment för kullagrets yttre ring, så att jag han bli besviken redan under den första halvtimmen.

Två månader var jag på SKF, sen begav jag mig tillsammans med två kompisar till Eriksbergs varv för att fråga efter arbete. Och det gick ju ordna på en vecka.

Dessa storföretag inom metall hade ett avtal sinsemellan, att man inte direkt skulle ta arbetskraft från varandra, utan man hade en veckas karantän. Arbetsgivaren skulle få en veckas anpassningstid innan du enligt denna gentlemanna-avtal kunde börja på ett annat ställe."

Till Eriksberg

"Anställningssituationen på Eriksberg var sådan att en anställd tolk från företaget talade finska. Han förklarade utgångspunkterna och gav alternativ till arbetsuppgifter. Det fanns exakt två av dom – antingen svetsare eller plåtslagare. Han betonade också att var och en som kommer hit går först en svets- och skärbrännarkurs. Först undrade jag över detta eftersom dessa jobb var bekanta för mig. Men när dom sa att det var husets praxis, gick jag på kursen. Man fick ju ändå betalt. Där fanns en finsk svetslärare och vi lekte arbete där, jag tyckte att det hela var onödigt. Vi svetsade ihop stycken av skrotjärn. Där fanns ett tjugotal elever, dom flesta var finländare, men det fanns även andra, ett par svenskar med. Kursen varade i en vecka och sedan fick vi börja i produktionen. Det visade sig att arbetet skiljde sig ganska markant ifrån det tunnplåtslageri som jag sen tidigare var van vid. Till en början hamnade jag i lag med en svensk plåtslagare. Det tog inte särskilt lång tid innan dom upptäckte att jag klarade av de här jobben. Och så fick jag ett eget ackordslag att leda. Fartygen byggdes på en stapelbädd. Sedan fanns det även en större torrdocka som kallades för gropen. Det var på sitt sätt ett initialjobb där jag hamnade.

Det tog inte lång tid innan jag upptäckte att vissa ackordslag hade en särställning och att dom favoriserades. Vi som hade kommit efteråt och som inte hade språkkunskaperna, fick jobba med sämre ackord. Det fanns A-ackordet

och sen fanns det löpande ackord. I gropen fanns det två svenska lag, som fick dessa A-ackord med dom högsta taxorna. Och sen när man efter ett visst antal timmar räknade en lämplig timlön för detta ackord, kunde man lämna in den, men många gånger gick det till så att dom lämnade in ett halvfärdigt ackord men fick ut full betalning. Vi nyinkomna sattes dit för att gå i deras spår, men på löpande ackord och fick göra det där jobbet klart, man kan säga, med minilön. Detta kände dom till både i arbetsledningen och hos dom som prissatte ackorden. Sådan var situationen som rådde fullt ut.

Denna ojämlikhet berodde till stora delar på att man på den tiden i Sverige diskuterade om invandrarna, finländarna, fick vara med i fackföreningen. Vi var liksom ett tillfälligt gäng, som användes så länge som det behövdes. Då var det inte så noga med hur rättvist vi behandlades. Detta upptäckte jag när jag fick ett liknande ackord med min tidigare arbetskompis Olle Boxare, det ena var på styrbordssidan och det andra på babordssidan. Vi bestämde oss för att vi kör detta ackord på båda sidor med ungefärligen samma pris, så att ingen av oss skulle gå bakom ryggen på den andre. Olle och jag höll varje eftermiddag en liten palaver, där vi gick igenom vad som hade gjorts och vad som hade skrivits som extra. Trots detta kom det sedan fram att Olles lag fick mycket bättre pris för det där jobbet och vår sida av fartyget fick mindre för samma jobb.

Detta blev egentligen min första konflikt där, alltså varför blev det så som det blev, trots att vi hade gjort samma jobb i ungefär samma takt. Helt klart var det ackordsprissättaren som hade gått bakom ryggen på oss. Det var detta som fick mig att söka rättvisa via fackföreningen. I det läget hade jag varit på Eriksberg i närmare ett år.

Redan innan detta hade jag haft min egen löneförhandling på Eriksberg, för dom hade ansett att jag hade kommit till jobbet helt utan yrkeskunskaper, vilket gjorde att jag skulle få den allra lägsta ingångslönen. Detta berodde på att varvet ansåg sig ha utbildat mig till yrket med en veckas lekkurs, dit företagets tolk Bror Will hade visat mig mot min vilja. Anledningen visade sig senare vara att varvet fick utbildningsbidrag för varje ny "elev".

Faktum var dock, att enligt det gällande avtalet hade jag en yrkeserfarenhet på 5–6 år. Detta skulle berättigat mig till den högsta löneklassen. Men detta fick jag inte. I den här frågan var det fackets representant från stapelgruppen, Karl-Erik Mårtensson, som inte ställde upp, dom ville inte driva ärendet. Jag fick själv förhandla om min rätta lön och fick även igenom mina krav med hjälp av min egen "förhandlingsrunda" med John Calleson och Rolf Emanuelsson som var arbetsledare då.

Därutöver kom det här ackordsbråket, som ändå löstes på ett oväntat sätt. Om det där kan man säga att det idag skulle betraktas som olaga hot. Jag sa nämligen till den här ackordsprissättaren, att om det är på det här sättet du sköter den här saken, så kom i så fall inte till samma lastrum tillsammans med

mig. Det kan hända sig så, att ombord på detta fartyg kan det inträffa allehanda farliga saker. Han tänkte nog, att där är det finnen som bara pratar. Men sen råkade det ske ett rent olycksfall, när jag var ensam högt uppe på ett stort 300 000 dw. tons oljefartyg för att rätta till skottet. Jag var uppe på ställningen i höjd med däck, cirka 10 meter från lastrummets botten och höll på med å kila bjälklaget, men svetsningen på kilens hållare släppte när jag slog till med släggan. Det näst som jag hade gjort höll inte. Det sprack. Både kilen och klippset åkte ner mot lastrummets botten.

Där på lastrummets botten fanns en sån där genomfartsöppning i tvärskotet. När jag tittade över skyddsräcket så såg jag hur det ur den öppningen stack upp en vit hjälm. Jag hann ropa åt den, om det nu hördes i bullret: akta dig! Och samtidigt när jag sträckte ut mig hade jag fortfarande släggan i min hand. Och nu upptäckte jag att han med den vita hjälmen var ackordsprissättaren Börje. Lättad kunde jag se hur både kilen och hållaren träffade ner alldeles intill, bara en halvmeter ifrån hans huvud, för att sedan studsas bort utefter tankens botten. Börje tittade förskräckt upp och kände igen mig med släggan i handen, fortfarande böjd över räcket. Troligen trodde han, att jag även skulle kasta ner släggan mot honom. Han försvann, inte heller dök han upp ur luckan mer. Som tur var blev det ingen kroppslig skada av det hela.

Strax efter den där händelsen hade vi fikapaus. Där utanför stod en automat där man kunde köpa kaffe ifrån. Enligt reglerna måste kaffet drickas på stående fot. Och så kom den där Börje tillsammans med arbetsledaren till mig. Jag tänkte att nu är det nog ajöss. Han frågade om jag verkligen hade menat detta? – Tog du det så allvarligt? Jag tänkte att nu är det inget som hjälper längre, det är bara att försöka hålla god min. Jag påminde honom om vad jag tidigare hade sagt i samband med felaktigheterna i ackordet, att jag sa ju till dig att inte komma in i samma tank som jag. Efter ordväxlingen sa han att jo, han hade tänkt på saken och att han skulle göra nånting åt prissättningen. Han ska ta ännu en liten titt på dom där papperen. – Och så löste det sig med den där ackordsbiten. Jag trodde att jag alldeles säkert skulle få sparken, men istället fick jag påökt. – Det var en total olyckshändelse, inte skulle jag väl med avsikt genom att kasta järnskrot o ta livet av en människa.”

Förtroendeuppdrag

”Jag fick något av ett rykte som gjorde att grabbarna ansåg att jag även kunde förhandla för dom. Jag sa, att inte ska jag blanda mig i andras ärenden som förhandlare. I vilket fall så fick jag tolka och förhandla ett par gånger, när dom sa att dom inte litade på företagets tolk. Där upptäckte jag sen att det var många orättvisor som hade drabbat finländare.”

- Till exempel, vilken typ av orättvisor?

"Ackordspriserna stämde inte alla gånger, man fick sämre ackordsjobb. Och förhållningssättet var också sådant att finländare, dom gick det ju alltid att lura. Där var det sen ett par grabbar, Laaksonens Veikko och Vartiainens Pentti som hade varit i kontakt med verkstadsklubbens studiekommitté. Dom började fråga om inte jag skulle lite mera vara på den fackliga sidan för att driva dessa frågor?

Dom ordnade ett möte där Ulf Gustafsson deltog. Han var vice ordförande i verkstadsklubben och den socialdemokratiska fackklubbens ordförande. Där diskuterades finländarnas situation på varvet. Okunnig som jag var, frågade jag vad detta var för diskussion. I Finland hade jag vant mig vid att det måste vara en kommunist med. Jag frågade, vem av er är kommunisten och hur var maktförhållandet i den lokala fackklubben gentemot socialdemokraterna. Dom såg undrande på mig, vad skulle detta betyda? Sen hade Ulf efteråt frågat om den där Karttunen var kommunist. På den tiden var det ytterst känsligt, eftersom det rådde en viss konsensus i fackföreningen. På Eriksberg var det socialdemokraterna som var i majoritet i verkstadsklubben och nästan ensamma i hela den fackliga verksamheten. I stapelgruppen och matsalskommittén fanns det ett par kommunister.

När Ulf slutade på Eriksberg efter att ha blivit valt till funktionär i Metall 41, valdes jag för resten av varvstiden till ordförande i Socialdemokratiska fackklubben.

Eftersom jag personligen hade upplevt dom orättvisor som riktades mot finländare, kändes det som att jag skulle kunna göra något, så varför skulle man inte ha fackföreningens stöd bakom ryggen. Och framför allt blev det klart att man från fackföreningshåll ville börja rätta till dessa saker. Där hade facket en egen rädsla i botten, eftersom det vid den tidpunkten var aktuellt med strejkerna på Malmberget. Finländarna i Göteborg pratade om att man borde starta ett eget fackförbund för finländare. Även på Volvo fanns det viss aktivitet. Och det var finländare som var motorer i detta. Finländarna ville strejka för att via den vägen få ordning på saker och ting. Det var nog detta som skrämde Eriksbergs verkstadsklubb. Man tänkte att vi får försöka att hjälpa till och se vad finländarna egentligen behöver för att dom ska lugna ner sig. Det som först dök upp var behovet av utbildning och information. På hösten 1971 ordnade Metall 41 på Hotell Opalen en aktiveringskurs som tog sikte på detta. Där frågade man, vad är det ni egentligen vill, hur skulle fackföreningen kunna hjälpa till? Atmosfären var fortfarande ganska försiktig. Men där dök dock upp det här behovet med information på eget språk och det var ju också det största aktuella önskemålet."

Finskspråkig information

1972 var ett år som blev epokgörande. Då ordnade Metall 41 en veckolång aktiveringskurs. "Ny i Sverige". Den hölls på Gladjärns kurscentrum i närheten av Ludvika.

Där fanns det folk från olika arbetsplatser, SKF, Volvo, Götaverken och Eriksberg. Föreläsningarna var på svenska, tolkningen och grupparbetena på finska. Detta var en början, ur detta började det så sakteliga utveckla sig en kader av finska fackföreningsaktivister, folk som var intresserade av att delta i fackföreningsverksamhet.

Metallarbetarförbundet började översätta avtalskurser i studiecirkelformat. "Du och ditt avtal". Det första studiematerialet var ganska bedrövligt. Man fattade ingenting eftersom översättningen var åt skogen. Det blev bättre sen och många började gå på dessa finskspråkiga avtalskurser. Det utbildades även personer som sen kunde hålla i kurserna på finska.

På Eriksberg funderade vi på hur man skulle kunna ordna en veckolång facklig grundkurs åt finländare. Eriksbergs studiekommitté bad Metall 41 att arrangera en sådan. Metall 41 nekade genom att hänvisa till att det inte gick å hålla en sådan kurs på finska. I vilket fall som helst hade vi finländare på Eriksberg redan såpass med makt å påverka, att Eriksbergs studiekommitté bestämde sig för att på egen bekostnad arrangera en sån lång grundkurs och enbart för eriksbergare. Kursen gick riktigt bra

Under den första perioden var det Veikko Laaksonen, Pentti Vartiainen, Reino Jääskeläinen och jag som ansvarade för innehållet och föreläsningarna. I den andra perioden deltog Hjalmar Rantanen från LO och den hölls på Bohusgården i Uddevalla. Det var vissa som sa att de var supresor, dessa fackliga kurser. Vi gjorde klart att vi hade kommit hit för å arbeta och att resorna hölls på bekostnad av fackliga medlemsavgifter. Det var inga nöjesresor. Dom som inte förstod detta fick en returbiljett till Göteborg. Det var cirka 30 frivilliga deltagare på kursen. Vi frågade först alla finländare på olika avdelningar om det fanns intresserade. Fackföreningen betalade även full ersättning för förlorad arbetsinkomst och kursen var helt gratis för deltagarna.

Denna lyckade öppning ledde till att ett år senare även Metallarbetarförbundet och den lokala Metall 41 ansåg att kursen var en bra utbildningsform för finländare. Därefter lyckades vi även med å arrangera veckokurser som drog en hel del folk.

Jag var hela tiden med om att arrangera dessa kurser. Olika arbetsplatser hade även sina egna aktiva finskspråkiga och det kom gäster från Stockholm, Jorma Hautala och Pentti Sevilä från Metallförbundet, samt Hjalmar Rantanen från LO var ofta med. Lokala experter från Volvo var Eero Tikkanen, Jouni Pahikka-Aho, Håkan Friis och Jyrki Ruuskanen. Från Eriksberg kom Veikko



SAK:s (finska LO) jurist Tarja Halonen gästar finska varvsarbetare i Göteborg 1975, senare Finlands president. Från vänster i bild: Pentti Vartiainen, Arja Makkonen, Tarja Halonen, Tage Simu, Enneli Anttila och Evald Sandström. Bild: Jouko Karttunen

Laaksonen och Pentti Vartiainen. Jag var en slags kontaktperson för kurserna. Jag hade även mina egna föreläsningar. Till en början var det alltid en svensk med för att lyssna, men drog sig sedan stillsamt undan för att läsa tidningar på sitt rum.”

”Jag arbetade fortfarande delvis som plåtslagare. Arbetsituationen började långsamt förändras så att det blev mindre jobb, kompisarna var egentligen bara nöjda med att jag ännu mer höll på med det fackliga. I slutet, före nedläggningen av varvet 1979, var situationen den att jag inte längre behövde gå ombord på fartyget. I det avseendet var det ju facklig verksamhet på heltid. På verkstadsklubben fanns en så kallad arbetande suppleant. Jag fick en sådan status att om jag bara anmälde, så fick jag gå från arbetsplatsen till fackliga sysslor.

Verkstadsklubben på Eriksberg gav ut en egen tidning Mellan Varven och i den fanns det en finsk sida som jag höll i. Stapelgruppen hade tidningen Svetsblänken.

Jag vill minnas att vi under 1973–74 på Eriksberg publicerade ett eget programblad på Eriksbergs anslagstavla. Bladet var dekorerat med en finsk flagga och det hette Tiedote (Informationsbladet). Officiellt var dom facket's informationsblad och den person som ansvarade för annonstavlor hade hand om spridningen av bladen. Studiekommitténs och verkstadsklubbens verksamhetsberättelser översattes till finska, likaså en del eget informationsmaterial.

7. Varvsarbetarna minns

Det var Metallarbetarförbundet som ansvarade för att avtalstexterna översattes till finska, likaså LO:s egen information. Tidningen Demokraatti (Demokraten) kom gratis till alla LO:s medlemmar. Tidningen innehöll yrkes-politisk information om samhället och yrkesmässiga frågor.

Verkstadsklubbens utbildning för kontaktpersoner och möten som finska kontaktpersoner höll på Eriksberg likställdes med förtroendeuppdrag. En gång i veckan gick vi på finska igenom de aktuella frågorna. Vi hade en tät kommunikation och informationsspridningen hölls aktuell. Som långvariga kontaktpersoner hade vi Arja Makkonen, Tapio Mäkelä, Reino Jääskeläinen, Veikko Laaksonen, Pentti Vartiainen, Evald Sandström och Tage Simu. En kortare period bland annat Eeva Sihvonen.”

Olyckorna satte fart på arbetsmiljöarbetet

- Varven var farliga som arbetsplatser. Hur hölls frågorna med arbetsskyddet framme?

”Det värsta minnet för mig är den explosion som skedde i maskinrummet på M/S Samnanger i maj 1971. Explosionen orsakades av en olycklig kombination av ett läckage via en spricka på oljetanken och bränningsarbete. Olyckan krävde 10 dödsoffer och 28 skadade.

Den här olyckan blev till en vändpunkt för förbättringar i arbetsmiljön. Därefter var det mycket lättare å få arbetsgivaren bekosta åtgärder som ökade säkerheten i arbetet. Då togs det även fram gnisttåliga arbetskläder. Tidigare hade var och en själv efter bästa förmåga fått laga, tvätta och tejpa overaller som man själv hade köpt. Likaså fick vi 6 par arbetshandskar, skorna måste vara försedda med tåhätta.”

Jouko skrattar till när han minns hur arbetsgivaren tolkade detta så, att man skulle köpa ett löst tåskydd som sedan var och en skulle limma på sin sko. Men detta förblev bara ett försök.

”Gasmätningarna fick man göra innan man gick in i någon tank för att jobba. Man kollade med gasmätaren att det inte fanns någon explosionsrisk. Det handlade till stora delar om ett förebyggande arbete, så hade inte fallet varit tidigare. Det hände ofta att det var finländare eller utlänningar som hanterade gasutrustningar oaksamt. Likaså var det det här med lånefirmor, där kunde det finnas allehanda lycksökare. Deras arbetare hade ingen utbildning eller uppfattning om arbetsmiljöskyddet och det var ju också en riskfaktor.”

- Vilken typ av olyckor var mest förekommande?

”I sommarhettan och i trånga utrymmen fanns det inte tillräckligt med ventilation. Det kunde locka till att svalka sig med den utrustning som fanns till

hands. Ur brännmunstycket kom det ut acetylen och syre via olika kranar. Om du började med den där syresidan blåsa dig under kragen i nacken, så är det ju klart att om det kommer mycket rent syre in i ett trångt utrymme, så behövs det inte mer än en liten gnista, för att personen ska förvandlas till en kolhög. Sådant här kunde det inträffa.

På vintern var ju den isande vinden från havet något som fick dig att stelna till när du jobbade på däck. Sedan förekom det ju fall, brännskador, orsakade av både bränn- och svetsgnistan. Stora pressanordningar kunde när dom sprack orsaka studsar. Sen självklart uppstod det blåmärken och tryckskador, speciellt fingrarna var utsatta. Arbetsmiljöns damm, färgos och tidigare asbest, växlingarna mellan det varma och det kalla, snö och is, som orsakade halkningar, i botten på tanken kunde det vara en halv meter vatten. Draget, hårt bankande och buller, så nog fanns det förutsättningar att på sikt få arbetsskador. Redan 1972 hade vi två stycken finska skyddsombud som hade blivit tillsatta. Dom var Veikko Laaksonen ja Reino Jääskeläinen."

Hur var inställningen från arbetsgivarsidan? Såg man annorlunda på den finska arbetskraften?

"För det första ansåg ju dom svenska arbetskamraterna att finländarna jobbade för hårt och förstörde ackord. Du var i underläge om du inte kunde använda penna och anmäla extra jobb, som ökade ackordspriset. Detta måste man kunna göra med pennan och det var något som svenskarna kunde. Bristande språkkunskaper gjorde, att man med vissa saker var i underläge. Å andra sidan klarade sig finländarna bra om dom fick lika ackordsförutsättningar.

Inomhus vid sektionssvetsning arbetade kvinnor varav många hade finsk bakgrund. Tidigare hade det funnits kvinnor som jobbat som kran- och traversförare, men inte som svetsare. Men när kvinnorna lärde sig det där jobbet, så drog dom ju på det där ackordet till den grad att dom tjänade bättre än infödingarna. Sedan var det folk som gick å undrade hur man kunde ge så bra ackord åt dom. Men rent allmänt var det så att man fick slåss om dessa ackordsärenden. Den finska mentaliteten var ju fortfarande till stor grad den att om man kände sig ha blivit orättvist behandlad, så sa man att jag sticker nu. Många av dom som hade varit skrivna på huset gick över till firmajobb. Det kunde till och med inträffa att killen redan dagen efter kom till jobbet med en lånefirmans hjälm på sig och han hade bättre lön än dom som var skrivna på huset.

Man kan säga att varven var beroende av lånefirmorna, trots att dom var mycket dyrare. Sedan fanns ju den där motsättningen, att när ett lånegång kom till jobbet så hade dom inte tillräckligt med egna verktyg, utan dom "lånade" utav husets män utan att fråga. Så folk blev ju av med både munstycken, släggor och svetspinnar.

Om finländarna användes det här uttrycket "finnjävel" och för lånefirmornas folk användes det nedsättande uttrycket "balubas", där fanns det en viss schism."

7. Varvsarbetarna minns

- Fanns det möjligheter till avancemang?

”På Eriksberg fanns det några finsk-kunniga från norra Sverige, Estland och Ingermanland, dessa kunde få nåt lagbasjobb tack vare sina språkkunskaper. Språket gjorde att dom på finska kunde fördela jobb. Inte enbart språkförbristning var ett hinder, det var också frågan om inställning, ”en finne får bliva vid sin läst”. Inte förekom det några finländare i högre positioner. Jag träffade inte en enda finländare i dessa ”finare salar”.

På Eriksberg fanns det en ganska långt kommen hierarkisk skala. Detta framgick bland annat av att det fanns annorlunda mat i tjänstemännens matsalar än arbetarnas. Det hände ibland att jag var där å ått på dessa tjänstemännens matsalar. Där såg jag att dom hade egna pålägg och pilsner fick man ta efter eget huvud. Vita dukar på borden. Det var en tydlig gradskillnad.

Då när jag började på Eriksberg fanns det flera olika matsalar för arbetare. Där fick man varm mat mot betalning. Man kan säga att om vi ått stekt saltsill och potatis med löksås, så kunde det på annat håll vara en annan typ av menu. Men visst var även vår mat bra emellanåt, inte klagade jag på den.

Sen fanns det ju dom som hade sin egen mat med sig och dasset som låg under stapelbädden var det matställe som några valde ått sig. Visst fanns det väl även annan typ aktiviteter där på toaletten och dom som kom dit för att uträtta toalettens egentliga ärende kunde få mörka blickar riktade mot sig. Några hade egenhändigt hopsnickrade pauskojor för sina egna kort- och kaffelag.”

Representationsuppdrag

”Vi råkade få, om det nu var 1977 eller 1978, från dåvarande Leningrad, nuvarande St Petersburg, en varvsdelegation på besök. Där fanns en medlem från varvets produktionskommitté (motsvarar fackföreningen) och Metalls sekreterare från Leningrads avdelning, motsvarande ordförande i Sverige. Med fanns naturligtvis även en rysk tolk. Dom var där för att bekanta sig med varvssituationen i Göteborg eller vad det nu var dom hade för avsikter. Dom besökte olika arbetsplatser inom metallbranschen, även Eriksberg. Sen kom frågan upp, att även facket borde ha en representant där. Förhållningssättet var det ju lite si och så med från svenskarnas del på den tiden, vad är detta nu då, ska vi behöva vara dessa kommunister till lags. – Nå, eftersom du har bött i närheten av den ryska gränsen, så gå du dit då, sa dom till mig. Jag skickades ensam iväg för att representera verkstadsklubben. Jag svarade att visst går jag.

I rollen som värdar hade Eriksbergs chefer bjudit den här kommittén på lunch till Eriksbergsgårdens representationsmatsal. Jag tänkte att jag är i alla fall här med min egen status, så jag byter inte om till civila kläder. Jag hade min overall

på mig. Detta var på sitt sätt en sådan gest, att den visade min klassmedvetenhet, nu när det hade kommit sällsynta proletärgäster från klasskampens gyllene land.

Där blev man bjuden på en smakfull måltid. Visst kollade dom lite efter, vad det är för matgäst som sitter där. Alla andra i kostym och med slipsen runt halsen, jag med overall. Men ett rent sådant. Sen frågade dom mig vad jag hade för rang i fackföreningens hierarki. Jag sa att jag var verkstadsklubbens arbetande reservmedlem. På sätt och vis var ju detta en fruktansvärd förolämpning mot dom, att inte varken ordförande eller vice ordförande hade bemödat sig att komma, och jag tyckte väl också att det var oförskämt. Men det hela förflöt riktigt trevligt och tolken översatte talen. Några ord ryska slängde jag in och några fraser, inte dom allra värsta dock. Som avskedspresent fick jag en LP-skiva med Alexander Borodins kompositioner. Min present var en handskakning med varm hand.

Sedan efter den tillställningen fick jag lite feedback från två tanter som hade varit å serverat i matsalen. I vanliga fall arbetade dom på Eriksbergsgårdens kafeteria, trevliga människor och jag kände dom sen gammalt. När jag mötte dom dan efter på kafeterian, kom båda till mig och i en mun frågade: hördudu, vet du vad du gjorde? Du är den förste där på direktörernas matsal som har kommit dit i arbetskläderna. Vi har aldrig sett nåt liknande, hur vågade du? Nåväl, det var ju ingen som kastade ut mig heller. På ett sätt var det ju en demonstration av något slag", funderar Jouko.

– Jouko minns språkkurserna som ordnades i arbetsgivarens regi.

"Nog kunde jag svenska med min realskolebakgrund. Det kom till en lag om svenskundervisning på betald arbetstid. Där gjorde den utbildningsansvarige ingenjören Daneryd på det sättet att han på dessa blanketter hade själv på förhand kryssat vem som kan och vem som inte kan.

Och där fick vi redan vår första meningsskiljaktighet i förhandlingen, alltså hur hade du tagit reda på den här saken? Känner du så här många finländare, har du själv testat dom alla? Han svarade ingenting, men frågade om det fick vara en cigarr åt herrarna? Jag förhandlade tillsammans med Rolf Nööjd som var ordförande i studiekommittén och båda vi var rökare. Vi avböjde artigt cigarren. Däremot uppgav vi att det testsätt som arbetsgivaren hade tillämpat fungerade inte och att språktestet måste genomföras av ABF eller någon annan sakkunnig. Han hänvisade till att han redan hade skrivit färdigt en sån hög med papper.

– Det hjälper inte, dom måste skrivas om när testet är gjort. Daneryd lämnade snabbt över dom fortsatta åtgärderna åt sin adjutant Abrahamsson, som gärna samarbetade med studiekommittén.

Testerna kom och på basis av dom kunde man antingen få 160 eller 240 timmar undervisning. Och alla som ville fick den. Sedan fanns det ju dom som inte ville, då gjordes det en notering om att möjligheten hade erbjudits. Jag var

7. Varvsarbetarna minns

en av dom. På den tiden började även arbetsgivarna fråga efter ett intyg om en genomgången språkkurs, eftersom den var en utgift för arbetsgivaren. Om du kunde visa upp ett papper, att du hade gått kursen, var det lättare få anställning. Arbetsgivaren hade inte heller några förpliktelser om det fanns ett papper på att man hade blivit erbjuden, men vägrat. Språkkursen var en merit. Detta fick man igenom även på Eriksberg och det fanns ganska gott om kursdeltagare. Det var studieförbunden som arrangerade, i praktiken ABF.

Det fanns dom som inte ville gå på kurs på fritiden, men eftersom undervisningen delvis var på arbetstid var det många som ville. Kanske även därför att man kom ifrån dammen och röken på arbetsplatsen.”

– Lärde man sig på kurserna?

”Det gjordes ingen kartläggning efteråt, så att det finns inte någon exakt vetenskap om vem som lärde vad.”

– Arbetsgivarna hade noterat att det var nödvändigt att kunna erbjuda en bostad om man ville ha arbetskraft. Jouko berättar hur hans boende ordnades i början.

”När jag kom till Göteborg och SKF hade en arbetsplats att erbjuda, så fick jag bo i en barack, på den så kallade Italienska kolonin på von Utfallsgatan. När jag slutade med lagertillverkningen, fick jag genom min nya arbetsplats Eriksberg en bostad på en bostadsbåt, i slutet av Salterigatan. Det var ett gammalt valfångstfartyg S/S Tota, den större, officiellt hette den Husbåt 2. Fartyget var förankrat nära Älvsborgsbron, intill Bonnafröjdass kaj på Hisingssidan. Den andra andra mindre, som kallades för Husbåt 1, låg för ankar innanför Eriksbergs varvsområde. Vår Husbåt 2 var ett stenkast ifrån Eriksbergs västra port alltså vid Färjenäs.”

– När jag frågar vad för slags ställe båten var att bo på, så håller Jouko en lång paus och svarar sedan:

”Nå, det var ett ganska oroligt ställe å bo på, den där SKF:s Italienska koloni och inte blev det mycket bättre på Eriksbergs husbåt. Det var, som man säger ungarlsbetonat och mestadels finländare, ett antal normmän. Visst var det ganska oroligt, och det var inte alla som tänkte på det dagliga jobbet. Det var ganska mycket alkohol med i bilden. Hytterna var fyrabäddars hytter, men i allmänhet var det två som bodde i en hytt. Om det råkade sig så att den ene levde luckan för kraftigt, så kördes han ut. Ibland kunde det hända att någon kom för att sova över hos hyttkamraten.

Dit kom även folk som inte hörde hemma på varvet. Efter avlöningsdagen satt det kortgång där och visst hände det väl att det även kom såna där arbetande flickor dit. Vem det nu var som hade råd att betala. Jag tror inte att det

var många som fick dit kvinnosällskap frivilligt. Mången flicka tänkte säkert att detta inte var ett sådant ställe dit man skulle gå och hälsa på.

Ett gemensamt kök och gemensamma duschar hade man. Visst fungerade båtsystemet, det var varmt, nästan överdimensionerat, men oroligt. Arbete hade man må-ti-ons-to-fre, men sedan fanns det här norska gänget som oftast kom på måndagseftermiddagen och gick på torsdag.

För mig hände det så att där på Husbåt 2 var det en norрман, Haugen, som var nån form av vaktmästare. Jag brukade snacka lite med honom och hamnade på god fot. Så att han ordnade en egen hytt åt mig på där på aktersidan. Han sa, att du kan bo här, det var en kille som hade flyttat. "Jag vet att du är en lugn kille som inte väsnas heller. Kom å bo här." Jag fick en sån hytt som hade tillhört maskinmästaren, en befälshytt. Han själv bodde i kaptenshytten. Och alldeles intill bodde ju, som det verkade vid första anblicken, en äkta Sven Svensson! Det här var ju ett lyckokast, tänkte jag, får nog bekanta mig med honom. Men jag förstod ingenting av va han sa. Jag undrade om det verkligen är så svårt, det här med svenska språket. Först efteråt fick jag reda på att grannen var islänning med namnet Svein Sveinsson. Pratade isländska. En bra början för mina svenskstudier. Där bodde jag sen nästan ett år. Därefter fick jag via Eriksberg en

Eriksbergs studiekommitté 1974. Från vänster i bild: Stefan Lindelöv, Leif Larsson, Bo Kristiansson, Berth Thorsson, Rolf Nööjd, Jouko Karttunen, Veikko Laaksonen, Ove Johansson, Endrick Schubert. Bild: Privatsamling.



etta på Storgatan, Göta Lejons bostäder. Det var en bra lösning. Där var jag fram till 1971. Sen under 1971 blev det som det blev, jag förlovade mig och vi fick en större etta på Ödmansgatan, nära Lundbys nya kyrka.

Början till slutet

– I vilket skede började du se vartåt det lutade inom fartygsindustrin?

”Egentligen var det redan i mitten av 70-talet som vi inom facket märkte, att det fanns vissa tecken. Till exempel gjordes det inte några nya investeringar. Kranarnas lyftkapacitet minskades hela tiden, istället för att man skulle hålla dom i det skick som behövdes. Detta var på sitt sätt alarmerande att nu sparas det med detta här. Varvskrisen var känd samt konkurrensen från Japan. Det var Japan som var det största hotet. Och det var Korea som å sin sida hotade Japan. Ändå krävdes det från fackets sida en utredningskommission, där Metalls jurister kom för att klarlägga varvsläget i Göteborg. Där framgick det att situationen var mycket allvarlig. Tidigare hade en motsvarande utredning gjorts av Handelshögskolans professor Goldberg. Den där utredningen hade lagts undan. Den var för kritisk. Vid den tidpunkten kom också lagen om arbetstagarnas representation i företagens styrelser. Kunskapen bakom lyckta dörrar, var nu möjligt att delvis föras fram till arbetstagarna, bara man visste att fråga. Där började det väldigt smärtsamt träda fram att Eriksbergs varv och varvsindustrin i stort var på väg att kapsejsa.

Eriksbergs varv hade även tagit emot stororder, utan att det fanns någon täckning för dom. Alltså order utan att någon betalat handpenning. Det kallades för kölsträckningsavgift. I slutskedet kom dom största beställningarna från ett italienskt rederi, Alta Italia. Ordern innefattade Nai Genova och Nai Superba, som var tankers på 400 000 ton. Fartygen ville man gärna tillverka, med det var inte säkert om det fanns pengar. Fören till dessa fartyg byggdes på Lisnaves varv i Portugal och sammanfogningen med akterdelen gjordes på Eriksberg. Fartygen blev färdiga 1978. Jag vill minnas att dåvarande industriminister Rune Johansson kom även med ett förslag att göteborgsvarven skulle börja samarbeta. Men det gick ju naturligtvis inte för sig. Där fanns ju dom här rederierna Johnson, Broström och Saléns som alla konkurrerade sinsemellan. Men detta hade kanske räddat varvsindustrins nybyggnationsverksamhet i Göteborg. Man skulle koncentrerat sig på det man kunde.

Den statliga varvskommittén gjorde en utredning, där man räknade vad det hade kostat om man stängde varven. Den visade att det hade varit en betydligt större nationalekonomisk förlust att stänga varven än att temporärt hålla igång dom. Det ledde ju sen till att man grundade Svenska Varv AB där Svenska staten bestämde priset för varvet till en krona. En sådan summa gick det inte att skriva

in i informationssystemet, så att 1 kr fick man ändra till en kilokrona, som är 1 000 kronor, det var det som dåtidens datorer mäktade med att notera.

- Detta var startpunkten för produktionsminskningen.

Man kan säga att varvets mjuka avveckling inleddes. Den möjliggjorde att man hade tid till att söka jobb nån annanstans. Det var ganska mycket folk från Eriksberg som gick över till Arendal och Cityvarvet. Varvsarbetarna var även eftertraktade servicemän. Dom gick även till olika reparationsjobb där det krävdes mångsidighet och yrkesskicklighet. Resten stannade här i Projekt 80 som förmedlade arbets- och utbildningsplatser samt förtidspensioner. Även jag hamnade i denna P80 utan förvarning. Officiellt stängde Eriksberg sina portar den 31 mars 1979. Jag var bland dom sista som gick. Kvar stannade ett 40-tal, i reparations- och andra jobb hos Göta Modul.”

Jouko Karttunen satt i Göteborgs stadsfullmäktige i 18 år. (1976–1994) som socialdemokraternas representant. Han hade flera förtroendeuppdrag, bland annat i skolnämnden.

”Det var Metallavdelning 41 och Göteborgs finskspråkiga socialdemokratiska förening som föreslog mig till fullmäktige, vilket betydde att jag hade en säker plats redan då. Andra gången jag blev vald var 1979. Jag gick ju även på Göteborgs Arbetares Folkhögskola GAF, vilket var nästan en förutsättning för förtroendeuppdrag i hyresgästföreningen eller andra förtroendeuppdrag som låg nära arbetarrörelsen. Sen kom valåret 1979 och jag blev tillfrågad om jag ville delta i valarbetet som extra funktionär. Visst passade det mig. Bengt Tengroth, personalchef på Svenska Varv, samt Inge Carlsson, ordförande i verkstadsklubben på Götaverken tyckte att det var en bra idé att jag tar tjänstledigt i ett halvår med en lön som betalas av Arbetarekommunen.

På söndagen den 19/9 var det valdag och på måndagen gick jag till Götaverkens Cityvarv för att anmäla mig på jobbet. Personalsekreteraren sa att det finns lite dåliga nyheter. Jag tänkte att vad menade han med detta, var det det att valet gick så dåligt för sossarna. Det betydde dock att jag var placerad i P80 och att jag inte fick det utlovade jobbet på Cityvarvet. Hur kunde det blir så här? Jo, alla som har varit borta länge, sjuka eller för andra skäl hamnar i det där P80-systemet. Reglerna är sådana, – ja så... Han frågade också om jag vet vad P80 är? Jag sa att nog vet jag var Eriksberg ligger. Jag tänkte att jag går väl dit och slickar mina sår. Och det var ju en sorts upplevelse det med, för där hade man verkligen samlat ett gäng som på sätt och vis hade varit osynligt på varvet. Detta var inte den mest efterfrågade arbetskraften. Egentligen tyckte jag ganska bra om den här ”andningspausen” som jag hade fått, eftersom jag samtidigt hade fått gå igenom saker där arbetsplatsbekymmer kändes mindre viktiga.”

- Hade den fackliga bakgrunden ingen betydelse?

”Alla dom som hade varit fackligt aktiva fick en arbetsplats utom jag.”

– Varför?

”Ja, säg det. Jag kan säga som så att det på ett sätt var en oskriven lag, att man på något sätt försökte ordna något. Till exempel fick verkstadsklubbens sekreterare Bertil Levin en anställning på Sjöfartsmuseet. Visst hade även jag med min fackliga erfarenhet kunnat vad som helst. Och jag hade olika utbildningar, men i mitt fall ordnade det sig inte. Jag var den ende som liksom lämnades ut i det tomma intet. Jag bestämde mig för att aldrig gå till facket för att be om något, att ordna nånting åt mig. Det fanns ingenting som hade fått mig å be facket ordna något åt mig, men inte heller blev jag erbjuden något, tvärtom! Som exempel kan nämnas en händelse med Sten Östlund som var fackets vice ordförande på Götaverken. Jag mötte honom på Börsen eftersom också han satt i stadsfullmäktige. När jag nämnde att jag var där på P80 så skrattade han bara å sa ja så. Han kanske tyckte att det var lite roligt. Men det gör inget tänkte jag, lön får man ju även här. Till syvende och sist var det riktigt utvecklande att vara med i det där projektet. Gänget var vad det var, ett par hade tagit en, två eller tre starköl redan innan morgonkaffet. Men tiden gick det att få å gå. I det skedet när jag kom hade det redan gått ett halvår av projektet och dom utvecklingsbara hade redan fått jobb, så att kvar fanns det ett hundratal personer, bland dem några finländare.

Det där P80, det var en lekstuga, där fanns en slägga och en mejsel på tie gubbar. Sen skulle du försöka jobba med dom där. När den där mejseln ramlade i den höstkalla älven, så fanns det inga medel till att skaffa en ny, utan där fick vi stå med armarna utsträcka i flera dagar.”

Aktivitet, till nackdel?

Jag sökte sedan andra jobb och det var ett par firmor i metallbranschen som var intresserade, men när dom hörde att jag hade politiska förtroendeuppdrag (skolnämnden och fullmäktige) och att jag tvingades ibland ta ledigt, så kunde du rentav se hur dom hoppade till.

Jag fick sedan prova på att jobba på Renhållningsverket eller ”Skitverket” som den kallades. Det var en aningen rå arbetsplats, där du måste kunna ge igen. Du måste säga i stil med ”Håll käften, era jävla plattfotade hängtaskar”. Det var lite den stilen. Jag fick en fast anställning där. Det var bra i och för sig, eftersom Renhållningsverket på den tiden var en kommunal inrättning, så därigenom var det mycket lättare att sköta dessa kommunala politiska uppdrag, gå på möten och det var arbetsgivaren som under den första tiden betalade detta. I det avseendet var detta en lyckospark. Ett tungt, men fritt arbete. Allt detta var



Metallförbundet började arrangera egna fackliga kurser åt finländare. På bilden finländare från göteborgska storföretag, deltagare på en grundkurs i Viskadalen i juni 1976. Bild: Privatsamling.

bekant sen gammalt. Redan som ung hade jag ju kört lastbil hos Lieksas frivilliga brandkår i Finland.

Vid Renhållningsverket stannade jag fram till pensionen. I pension gick jag 2011.”

– Vad har varvstiden betytt i andra sammanhang?

”Varvstiden, det var då som finländarna kraftfullt kunde påverka, det var då det hände mycket. Under den tiden började det även ske många förbättringar i samhället för finländare. Det var många ärenden som finländarna fick igenom via fackföreningen. Dom ärenden som framlades via facket kanaliserades vidare till det politiska beslutsfattandet. Jag anser nog att det var en mycket givande tid. Jag medverkade gärna, eftersom det kändes att du kunde åstadkomma någonting.

Detta var även en tung period. Mycket spring och jag undrar idag hur min familj har stått ut med det. Det var mycket frånvaro, möten och all den irritation som uppstod. Idag skulle jag kalla det för stress. Jag prioriterade detta politiska och fackliga liv framför mycket annat. Men inte skulle jag byta bort det. Jag träffade många människor som har varit betydelsefulla och trevliga bekantskap. Ofta kunde man stöta på folk som hade nån form av anknytning till varvstiden antingen i mitt jobb eller senare i samband med den sverigefinska skolan. Likaså fick jag lära mycket om detta samhälle och det gjorde att man fick växa som människa. Men å andra sidan fanns alla dessa arbetsmiljöfrågor, besvären och slitaget som orsakades av det tunga arbetet, saker som pågår dig

när du blir äldre. Säkert välbekant för många som skaffat sin försörjning under liknande förhållanden.

Visst anser jag nog att Eriksberg var en fri arbetsplats, det var lätt att röra på sig där, det hade sin egen karaktär. På minussidan var lönen och arbetsmiljön.”

- Hade du lika aktivt kommit med i den politiska verksamheten utan Eriksberg?

”Nej.” Jouko svarar utan att tveka. Jag hade redan i Finland beslutat mig att inte gå med i det där. Min familj, min farfar och mor hade båda aktivt deltagit i både politiken och fackföreningsverksamheten. Och jag hade bestämt mig för att den där plågan ska inte jag befatta mig med. Å andra sidan var det ju viktigt med den fackliga verksamheten, och samtidigt ansåg man att egentligen borde du delta i politisk verksamhet, som till exempel i fullmäktige och skolnämnden. Det var fortfarande möjligt att påverka på den tiden. Ur finländarnas perspektiv hade man hellre sett mig i socialnämnden eller fritidsnämnden. Det var fritidsnämnden som anvisade medel just till fritidsverksamheten, dit bland annat finska föreningarna tillhörde. Socialnämnden å sin sida kan påverka livet hos sådana som redan är lite på väg utför. Här kände man ju till en hemlighet som det tegs om, det höga antalet självmord bland finländarna, som till stora delar berodde på tunga arbetsförhållanden och en tung social miljö.

I skolnämnden kunde jag påverka därigenom, så att finska barn fick en enhetlig linje och gemensamma klasser, vilket förtydligade situationen. Vi krävde också att man måste ha kompetenta lärare. Delvis pratade jag ju i egen sak, när ens egna barn närmade sig skolåldern.”

Man kan lägga till att Jouko Karttunen har varit med om att grunda den första finska kooperativa skolan i Göteborg. Han var verksam som första ordförande i skolans styrelse under åren 1991–1996.

Han har även varit med om att starta Göteborgs finskspråkiga socialdemokratiska förening som grundades 1971. Han var föreningens ordförande under 1976–2006.

Jouko Karttunen

- Född 1946 i Uleåborg, hemort Lieksa
- Till Sverige, Göteborg 1969
- SKF 1969
Eriksberg 1969–1979
Göteborgs Stad, Renhållningsverket, senare Renova 1980–2011.
- Bor i Göteborg

Mauno Päämaa

”Det var bra att man la ner varven, det var många som förlorade sin hälsa där”

Mauno Päämaa som är född i Sodankylä kom som skogsarbetare till Norra Sverige och vidare till Mellan-Sverige, år 1966. Efter ett par år började han med vägarbeten och senare på ett järnbruk i Kalling. Därifrån flyttade han till Göteborg i slutet av 1969.

”Jag hade inte jobbat på varvet tidigare, men jag fick jobb på Arendal i Göteborg. Jobbet fick jag via arbetsförmedlingen. Då var det stor brist på arbetskraft och på arbetsförmedlingen sa dom att jobb finns det, om man inte är rädd för höjder.

Jag höll på med skärbränning, slipning och målning. För skärbränning fick jag några dagars utbildning för att lära mig att använda skärbrännare. Det lärde man sig fort och jobbet kändes spännande. Veldiggt fort lärde jag mig att det gick å jobba på ackord och även på helgerna. Visst gjorde det här med pengarna så pass mycket att du glömde hur farligt arbete det var. Jag jobbade mestadels ensam, ibland fick jag ett större område som jag fick göra själv. Det var inte speciellt svårt, men noggrann måste man vara, eftersom det inte gick å tända eld var som helst. Det fanns alla slags gaser som var lättantändliga. Under veckosluten fanns det ställningsbyggeri och rivning, där var vi ett större gäng.

Jag tillhörde inte dom allra bästa på att jobba på höga höjder, från fartygets bulb i fören kunde det vara ett fall på 39 meter ner. Där stod en ställning och där skulle du stå å slipa nånting. Nog var jag såpass rädd att jag kopplade på säkerhetskättingen, trots att det inte var ett tvång. Förmännen sa att det behövs inte, visst håller det, men jag tillhörde dom som använde hjärnan.

Det inträffade ganska många dödsolyckor och även lindrigare, där någon fick en bruten arm eller ett brutet ben. Jag hade fördelen av att ha jobbat i skogen och där lärt mig en viss försiktighet, inte heller drabbades jag av några större olyckor.

En gång var det en ställningsgavel som träffade mig i armen. Jag sa att nog går jag själv till sjukstugan, dom hade ju en läkare där vid porten, men dom körde mig till Sahlgrenska. Där röntgades armen. Men det var ingenting som var brutet, bara muskeln var skadad så att jag var sjukskriven i en vecka.”

– Uppmärksammade arbetsgivaren säkerheten?

”Reglerna kunde vara noggranna, men eftersom det hela tiden var bråttom, så visst försökte dom komma undan reglerna. Eftersom jag jobbade med tidslön,

7. Varvsarbetarna minns

sa förmannen en gång åt mig att gå upp till djuptanken för att slipa väggar. När jag väl var där, märkte jag att det inte fanns något räcke på ställningen å halt var det också. När förmannen dan efter frågade om jobbet var gjort så sa jag att jag inte ens hade börjat än, eftersom ställningen inte var klar. Det var ett fall på trettio meter, ett sånt ställe var det, att om du föll ner där, så var det en säker död. Många var dom som riskerade. Nog märkte jag att svenska arbetsledare skiljde sig från dom finska på det sättet att dom som lydde lätt å jobbade, fick göra mycket mer. Dom fick hela tiden göra mer. Men dom som inte tog jobbet på allvar kom lättare undan. Det fanns många sådana, sjömän och andra som hade sett lite av varje och som inte brydde sig så mycket.

På rastplatsen hade finländarna en egen avdelning. Där fanns det 50 män å dom sa, att jobba inte på en dålig lön. På kaffepausen och matrasten kunde folk bli så entusiastiska till å berätta historier, så att pausen kunde dra ut på tiden. Där fanns en slags diskussionskultur. På en bilfabrik hade det inte gått för sig. Arbetet var tydligare än på löpande bandet, eftersom du visste var det började å var det slutade. Det fanns en viss förtjusning, en känsla av att det är jag som fixar detta, du kunde se resultatet av ditt arbete.

– Visste arbetaren vilken typ av fartyg det skulle bli?

”Dom som hade varit till sjöss kunde berätta vad för slags fartyg och hur långt det skulle bli. Vi byggde till exempel ett fartyg till Nya Zeeland, det var ett fartyg å transportera levande får med.

Först var jag drygt ett år på Arendal, sedan närmare ett år vid tillfälliga jobb på Eriksberg och Lindholmen. Därefter 1972 åkte jag till Finland och var där ett tag på Valmets varv. Det var under semestern när jag var där och dom svarade att dom inte anställer under semesterperioden. Jag var redan på väg ut när jag hörde att någon ropade på mitt namn. Det var en ingenjör som hade jobbat här som kände igen mig. Jag märkte att lönen spelade en ganska liten roll, för arbetsledaren sa bara att där vid porten finns det ett häfte, där du kan skriva antalet timmar som du har jobbat under dagen. Här i Sverige sa man alltid att ni får si och så många timmar, men i Finland sa man hur mycket pengar du får för ett visst arbete. En annan skillnad var att svenskarna krävde bättre arbetsmiljöskydd även när det gällde tillfälliga arbeten.

Jag återvände sedan och höll ett tag på med diverse jobb, detta var 1975. Året därpå började jag i yrkesskola. I slutet av 1976 hade jag en bra arbetsperiod. Jag minns hur jag jobbade 20 dagar på båda sidorna om julen. För detta betalades dubbellön. Det gick till så att du jobbade åtta timmar per dag, men förmannen kom å sa att om du kommer en timme innan och slutar en timme senare får du fyra dagar. Jag har aldrig fått så mycket betalt, fartyget måste bli klart och dom ville få det gjort till vilket pris som helst. I en lånefirma satt pengarna lösare. En tredje variant var sporadiskt arbete, där sparade firman



En vy över Götaälven på ett fartyg under byggnation. Artur Nilssons samlingar/
Regionarkivet

7. Varvsarbetarna minns

eftersom man inte tog hänsyn till arbetsskyddet. Det viktigaste var bara att få jobbet gjort till ett bestämt datum. När jag gick i yrkesskola, hade jag en bekant arbetsledare, som sa att du kan komma på lördag och söndag. För det där fick jag betalt för 3,5 dagar.

När jag sedan frågade om jobb på Saab, berättade jag där vad dom betalade på varvet. Dom sa med en gång att här får du vänja dig vid en lägre lön. Skillnaden var stor. Först trodde jag att dom hade missat något i löneberäkningen, lönen var en tredjedel mindre. Jag började på Saab i maj 1978 och var där fram till augusti 1993. När dom började permittera var mitt namn sist på listan. Det var svårt för dom att avskeda mig eftersom jag hade skött mitt jobb så bra. Men det slutade ändå med att jag fick gå därifrån. Arbetet var mera personligt där än på Volvo. Jag hade kunnat gå i pension då, det var på grund av ryggen som jag blev föreslagen sjukpension. Men jag ville inte, och inte har jag ångrat det. Dom tio sista åren fick jag arbeta på finska föreningarna, det var omväxlande på sitt sätt, även om jag förlorade ekonomiskt på det. Jag var hos Finngötar och Skrivarföreningen fram tills jag fyllde 65, under tiden fick jag a-kassa.

Jag har alltid tillhört facket, även då när jag var på tillfälliga jobb. Jag gick alltid med av principskäl. I Finland var jag även ombudsman. Visst märkte jag att arbetsgivaren hade ett annat förhållningssätt. Till och med semesterdagarna räknades mera noggrant när man var med i facket. Även dom där tillfälliga firmorna var noggranna med detta. Ofta var det så att vi jobbade torsdag-fredag-lördag och söndag och man kunde få betalt för mer än en vecka. Firmorna var oftast svenska men arbetsledarna kunde vara finska.

1976 var ett bra år. Vi hade ett norskt fartyg på en öppen docka. Det regnade kraftigt. På fartyget var det en del skärbränning, men mera slipning. Vi tillverkade även fartygsdelar som sedan flyttades ombord. Då var jag inte längre skriven på huset, utan hos lånefirmor. Som mest var det 50 män i arbete, av dom var 4–5 sådana som jag, lånefirmornas fasta. Arbetsledarna var fasta på lånefirmorna. Under veckosluten var det ofta ställningsrivning, då när fartyget var färdigt. Helgarbetena var populära, man fick bra betalt.

Vissa var så otroligt modiga, fick snabba pengar, men det hände också olyckor.

Visst hade vi en ganska god kollektiv anda där. Till exempel var det en norsk passagerarfärja, på dess mellanbotten, om jag minns rätt, satt 15 000 tjärplattor. Något hade gått fel, så att alla dom skulle tas bort och botten skulle rengöras. Plattorna vägde sådär 10–15 kilo styck. Vi var 10 män. Dom sa att om vi gör detta på timlön, så tar det minst två veckor att lossna och föra bort dom. Vi sa att det blir inget med tidslön, jobbet skulle ju vara snabbt gjort. Dom sa att ni får en veckas lön om ni gör det på ackord. Det var ett trångt ställe, inte gick det stå upprätt där och hårt fick man slå för att få loss dom där bitarna. I det där trånga utrymmet var ventilationen dålig och luften kunde vara helt fruktansvärd. Ar-

betet framskred så att en lossade med kniven och gav sen plattan till nästa och denne till nästa och så vidare. En man fick hela tiden vila och vara ute i den friska luften. Sedan bytte man igen och det var nio man som i rad skickade plattor vidare. Jag var först och det kändes emellanåt som om jag skulle förlora medvetandet. Men man orkade när man visste att belöningen var en veckas lön. Det gick inte å låtsas heller, eftersom stycket hela tiden flyttades från den ena till den andra. Alla måste hinna med. Sånär efteråt funderar man ju att inte var det mycket man tänkte på hälsan då. Det var tur att det tog slut, det var många som förlorade sin hälsa där.

Jag minns en gång, när lånefirmans svenska ägare sa till oss att rensa och måla ett maskinrum. Det var en ganska stor yta som skulle vara färdigt till midnatt. Hans son kom dit och sa att den som inte vill jobba kan gå. Jag sa att kom gode vän och titta, det är så att om du får 10 gubbar till, så kan detta bli färdigt till i morgon bitti. Och mat måste det också finnas. Det var ungefär vid fem sex tiden. Det var väl någon som stack, men han fick ändå ihop drygt tiotalet man-
nar. Dom lånade även från andra firmor när det var bråttom. Det där arbetet gick ju att göra på många olika sätt. Men om du gjorde det på riktigt, tog det också tid. För det jobbet fick vi bra betalt.

En gång skulle vi måla under maskinrummet, maskinerna var igång och målaren målade, eller sprutmålade därunder. Det fanns en sån där tråd därinne, om man skulle förlora medvetandet, så kunde man dra i den. Det var en finsk målare och han hade varit över tio timmar där och målat i ett sträck, bara lite dricka hade han med sig. Jag la märke till att nu drog han, han orkade inte röra på sig längre och då sa jag att här måste det ordnas en bättre luftcirkulation, där inne var det ju en fruktansvärd thinnerluk. – Jag minns att det från thinner blir annorlunda rus än från alkohol, man kan inte kontrollera sina handlingar.

Hälsan tänkte man nog inte på. Och nog var det finländare som var dom mest galna på att jobba vad det än gällde. Det var några av mina bekanta som dog sen efteråt.”

– Hur var förhållningssättet till finländare?

”Det var tudelat. Det märktes på dom, va det nu var för vakter, att dom kände nån form av skräck eller rädsla, men ändå uppskattning, när finländarna gjorde jobbet så fort. Dom där vakterna kunde komma till matsalen för å kolla om kaffepausen hade dragit ut på tiden. Då sa dom till dom som var skrivna på huset, att återgå till jobbet.

Det syntes på hjälmen vem som var skriven på huset, för dom hade en siffra på hjälmen. Om du inte åt på matsalen, så fanns det ju möjlighet att köpa, det fanns ju butiker i närheten. Porten stod öppen under matrasten. Det fanns även automater och till helger var det arbetsgivaren som ordnade mat.

7. Varvsarbetarna minns

I Finland var sättet å leda arbetet tydligare: dom sa direkt att det där jobbet behöver du inte göra, det tillhör en annan. Det var klart, här fick en själv stå på sig och själv kräva lön. Det beror på finländarens egen aktivitet hur mycket han får i lön. I Finland sa dom att jobba inte så hårt med timlön, men här lät dom dig göra det.”

Mauno Päämaa

- Född 1938 i Sodankylä
- Till Sverige 1966
- Arendalsvarvet 1969
- I Finland bl.a på Valmets varv 1972
- Tillfälliga jobb på Eriksbergs och Lindholmens varv 1975–77
- Saabs växellådefabrik 1978–1993
- Därefter i Finska föreningar
- Har skrivit 4 böcker, den första publicerades 2006

Jukka Mäkelä

”Å så var det att alla på stående fot lät sina handskar falla”

Jukka Mäkelä är från Åbo. På julafton 1968 hälsade han på hos sin mamma i Göteborg. I tankarna fanns även möjligheten att söka arbete, men på grund av sin unga ålder fick han inget jobb just då. Med hjälp av en manlig släkting fann han arbete i Skene. Under ett års tid cirkulerade Jukka på olika mindre industriföretag i Väst-Sverige innan han återvände till Göteborg.

”Jag gick direkt till anställningskontoret på Götaverken där dom hade en finsk tolk. Han hjälpte till med alla praktiska saker. Jag började i motorhallen, där jag borrade hål med en stor bormaskin. När den som var ordinarie på det här jobbet kom tillbaka efter sjukskrivningen, hamnade jag i en annan motorhall där man tillverkade dessa stora motorer. Där fick jag ta hand om bormaskinen. Utbildning för jobbet gavs på platsen. Där stannade jag ett tag, tills jag åkte till Finland för att göra militärtjänsten. Efter lumpen återvände jag tillsammans med min fru som jag redan innan hade träffat här.

Ett litet tag stannade jag på samma borjobb som jag hade haft före militärtjänsten. Men sen blev det meningsskiljaktigheter om lönen. Det handlade om att vi fick en tvåveckorslön, där dom betalade 17 kronor för den ena veckan och för den andra veckan fick vi inte ens det som var med facket avtalad minimilön. När årsbeskedet sen kom, så stod det att timlönen i snitt hade varit 14,55 per år. Vi var sex finländare där. Med hjälp av tolken frågade vi chefen om vad detta betydde. Och vi sa att om vi får 15,05 kr så jobbar vi, men inte gick dom med på det.

Å så var det att alla på stående fot lät sina handskar falla, utan att någon sa att nu släpper vi handskarna. Så handskarna föll ner på golvet och vi gick ut genom porten, men vakterna släppte inte ut oss. Sedan kom den där tolken till undsättning. Han pratade nånting med vakterna och vi släpptes ut. Sen kom han till oss och bad oss att komma till kontoret för att diskutera. Han tog kontakt med den där avdelningen å fick höra vad det nu var han fick höra från verkmästarna. Sen behövde vi inte gå dit mer. I stället frågade han om det var några som ville börja på Arendal, där fanns det slipning, skrotbränning, städning och sådant. Jag och två andra gick med på det. Resten gick nån annanstans.

Vi tyckte att vi hade blivit felbehandlade. Där fanns några arbetskamrater som tyckte likadant. Vi hade inte ens fått den minimilön som var avtalad med facket. Inte hade vi nånsin några meningsskiljaktigheter med chefen, men vi fick alltid göra dom sämsta jobben, såna som svenskarna inte ville göra. På den tiden jobbade man fortfarande med ackord.

Sen kom jag till Arendal. Där gick jag svetsarskolan och senare även brändelen. Jag kom till samma avdelning som Olli (Olavi Siitonen, se ovan). När jag gick i plåtslagarskola så sa jag till verkmästaren att inte kan jag räkna på det sättet som man lär ut där. Den där läraren var polack, men han pratade bra svenska. Jag sa att jag hade räknat rätt den där räkneuppgiften, men läraren tyckte att jag måste räkna på samma sätt som studenterna gjorde. Jag förklarade detta för den där verkmästaren och även tolken var där. Så fick jag börja gå och lära hos en plåtslagare. Det var Olli som jag hade som lärare. Senare kom verkmästaren och frågade Olli om Jukka klarade av att börja jobba på egen hand. Då kunde jag redan lite svenska och Olli svarade, att visst går det. Sen höll jag på med dom där jobben tillsammans med en annan finländare. Och Olli fick en ny lärling. Visst var det många finländare som Olli var lärare åt, en bra lärare och lugn kille.

Hackigt med svenskundervisningen

Från språkkursen har Jukka många slags erfarenheter, men inte var det mycket svenska man lärde sig där.

”Språkkursen gick jag och meningen var att den skulle vara på 240 timmar. Där var vi en turk, en italienare, finländare och andra, totalt 20 personer. Kursen startade men egentligen kom den aldrig igång på riktigt eftersom arbetsgivaren kom och hämtade oss till jobbet. ”Vi behöver dig, du måste komma ut och jobba.” Och varje gång jag frågade förmannen om det där kortet så att jag kommer ut genom porten var det ett väldans mummel och babbel. Nåväl, vi gick där på kursen och sen sa vi till den där kursledaren att vi kan väl ha kursen nån annanstans. Sen kom dom på att vi skulle göra studiebesök hos andra arbetsplatser, museer besökte vi också, men sen blev det stopp. Vi fick aldrig gå dom där 240 timmarna, undrar om det ens blev 100 timmar totalt. Det var inte så mycket svenska jag lärde mig, men visst lärde jag mig turkiska och serbokroatiska,” skrattar Jukka.

”Och turkarna och jugoslaverna lärde sig finska. Jag hade naturligtvis velat lära mig svenska, men där fanns tydligen någon punkt där arbetsgivaren kunde mitt i kursen kräva att man måste iväg för å jobba. Jag var med i ett lag, där vi med kranen lyfte ett stycke in i dockan, sen passades det ihop och gjordes fast. Sen kom svetsarna och svetsade. Visst fanns det alltid även lite fritid, men visst lärde vi oss att jobba på det sätter att det hela tiden såg ut som om vi hade att göra, du hade en balk eller nånting annat på axeln, så att det såg ut som att här jobbas det,” ler Jukka.

”Om man säger att du var där inne i fartyget och du sen måste hämta alla verktyg och material. Om det nånstans kvarstod det minsta håll, måste det alltid

täckas med någon bit. Och materialet låg utanför, utspritt på planet, men visst trivdes vi där. Visst var det en hel del hyss folk hade för sig. Så om man hade roligt, så hände det väl att man ibland fick ont mellan öronen, alltså fanns det saker som retade en. Synd att man inte fick fotografera där! Men sen när kineserna kom på besök, hade dom sina små kameror och plåtade precis där man inte fick fotografera. Arbetsgivaren hade gett dom tillstånd. Sen sa jag till verkmästaren att snart är vi arbetslösa här. Dom bara skrattade åt mig. Men det var ju precis det som hände. Dom började tillverka tankers både i Kina och Korea."

Arbetsmiljön förbättras efterhand

"Alla dessa trånga ställen var krångliga och även farliga, men vi hade ganska bra grejor och plåtslagarna jobbade alltid parvis. Om vi var i ett trångt utrymme fick vi alltid såna där luftmaskar. Men visst var det alltid ett visst riskmoment när man höll på med gasgrejor. Syret luktar ju ingenting, men exploderar lätt. Det kunde hända att när man höll på med bränning så slog det där munstycket tillbaka. Senare fick vi grejer med stöddämpare emellan, då kunde det inte läcka gas från det där handtaget till slangen. Men visst hände det ibland att nån skadade sig riktigt allvarligt. När du var på ställningen och satt på slangen samtidigt som du höll på med å bränna så kunde ju slangen bara spricka under dig. Sen fick vi en attiralj som gjorde att du kunde fästa den där slangen på den. Så nog var det ett farligt arbete.

Jag råkade ut för en situation, det var på ett stort fartyg med många gånger utesidor. Jag hade kommit tillbaka från kafferasten och höll på med att slipa en svetsskarv. Jag hade tänkt att, kom ihåg nu var den där balken slutar. Men inte kom jag ihåg. Ena foten hamnade under balken och jag föll. Men man hade satt dit såna där skyddsplankor och det var på dom jag ramlade. Annars hade det varit ytterligare många meter ner, och värre hade det nog gått. Nåväl, det var ett annat tillbud också, det var när vi tillsammans med min kompis Pentti höll på, då var det en hydraulisk domkraft som studsade mot mitt lår och därav blev ju ett ordentligt blåmärke. Jag höll sen om benet och kompisen konstaterade att tänkt om domkraften hade träffat det stället... Då hade det nog varit ajöss med livhanken, svarade jag. Visst skrek vi ibland till varandra, men inte var det så att vi åkte i luven på varandra. Men säg att du har hörlurar på dig och över 100 decibel. Svenskarna sa alltid att ni är så jävla arga på varandra när ni skriker så högt.

Det där arbetet var tungt och även i sömnen fick du jobba. Det hände ibland att jag i sömnen hoppade på knä ur sängen och höll fast i väggen. Frugan frågade, vad är det du håller på med? Jag svarade att skivan går omkull. En sak som inträffade ofta var att du kände hur du gungar där uppe å ramlar. Sen vaknar

7. Varvsarbetarna minns

du kallsvettig. Ändå visste man att dom där ställningarna var ordentligt byggda, eftersom det var finländarna som hade byggt dom.

Vi hade alltid en sådan praxis, att plåtslagarna gick före och svetsarna kom efter. Men sedan kom skyddsombuden och sa att dom inte får hålla på och svetsa där nere innan jobbet är klart och verkmästarna har varit där för att ta en titt. Alltid kunde det ju falla något, kilar eller släggor, vad som helst. Sådana här risker fanns det, men i min närhet hände det inga värre saker.”

– Hur var inställningen mot finländarna?

”Vi och även jugoslaverna accepterades ganska bra, vi var duktiga arbetare och gjorde rätt för oss.

Med tiden började jag få besvär med ögonen. Ett skarpt ljus och mycket skräp gjorde att jag fick katarr i ögonen. Det hjälpte inte, att jag hade skyddsglasögon. På dom satt till å med en sån där tätningssremsa som man har till fönster, men det hjälpte inte. Det blev inte av att jag bytte den, vilket gjorde att det alltid kunde tränga in något i ögonen. Läkaren skickade mig till vidareundersökningar. Efter detta hamnade jag på serviceavdelningen. Där fanns såna där stora värmeaggregat som jag tog hand om. Dom behövde även svetsas, men det var så lite svetsning att det inte ansträngde ögonen. Men det var över 30 grader varmt där. Och i den där hytten var det ju över 50 grader. Ett stort värmeaggregat med en presenning framför. Det var dom arbetsuppgifterna jag sen hade, att gå igenom och undersöka kablar, vattenslangar, luftslangar. Ett ambulering jobb var det. Men visst var det ganska många år som jag hann med plåtslageriet också. Totalt blev det 16 år och 7 månader som jag höll på med varvsarbete.

Där på servicedelen var det annorlunda. En gång när dom höll på med att måla tankers, var det en man som blev hängandes. Jag vet inte om han var från Götaverken eller om det var en firmaman. Han hade på något sätt ramlat därifrån, när han höll på med att samla ihop slangar. Han hade fastnat vid foten och hängde där inne i tanken. Det var ett sånt svårt läge. Jag var inte där själv, men hörde när ambulanserna kom och dom lyckades få mannen levande därifrån. Det hade lämnats kvar slangar och annat där inne i tanken, så att det här gästgänget fick plocka bort dom.

Det hände sig också, att en finländare, som numera bor i Finland, höll på med att svetsa luckor där. I nån låda ovanför honom låg järnskrot som föll ner och träffade honom i huvudet. Han hade hjälm på sig, men järnet var såpass tungt att det åkte rätt igenom hjälmen. Jag stod där uppe och såg och försökte ropa ”akta Laaksonen”, men det gick ju inte å höra nånting där. Han skadade sig ganska illa där, så att allt sånt här hände det. Det är sånt som har stannat kvar i minnet.

Så småningom började det ju minska med jobb. Ibland hotades det med att varvet går omkull. När statsminister Palme var där, frågade man honom om det

här med varven, om det fortsätter. Han svarade att några mer bidrag kommer det inte från staten. Då meddelade Christer Erixon kallt till oss, att eftersom det inte blir några bidrag, kan inte han fortsätta. Det var ju redan då Consafes business och dom jobben tog han senare till Norge.

Visst hade jag nog fortsatt om det hade funnits jobb. Med dom där servicejobben hade jag kunnat stanna längre. Sen kom verkmästaren och uppgav att detta tar slut så sakteliga. Visst hade jag redan tidigare varit ute efter andra jobb, det var då när det där nya lönesystemet kom. Månadslönen kom 1974. Jag var redan på väg att söka till Volvo. Vi förlorade ju ganska mycket på det där. Men när verkmästaren fick veta att jag sökte jobb nån annanstans, så sa han att du Jukka går ingenstans. Han ordnar detta. Och han höjde min lön, men ändå steg det inte såpass att det skulle varit samma som innan. Sedan hade det ju alltid varit väldigt noga med att ackorden stämde. Noga räknade vi alltid tillsammans, men det var inget man pratade högt om. När vi fyllde i dom där ackordskorten så hjälptes vi åt.

Sen var det ju detta med att när vi ett tag hade lite att göra och förmannen jagade oss. Vi kom på att varje gång ett jobb var klart, skyndade vi halvspringandes till förmannens bod och frågade vad vi skulle göra därefter. Till slut höll vi på med ställningsbygge där," skrattar Jukka.

"Men det tog slut, det var verkmästaren som satte stopp på det. Du måste sluta jaga Jukka och Pentti. Om dom sticker, vem är det då som gör dina jobb.

Så nog hände det väl en del roliga saker också, men mestadels var det ju ett sånt slitgöra. Och nu känner ju en på sig att det har jobbat med tunga saker. Till slut fick jag via en bekant jobb på Volvo och där stannade jag fram till för-tidspensionen 2010."

Jukka har hela tiden tillhört fackföreningen och är fortfarande med som seniormedlem. I varvets fritidsaktiviteter deltog han inte. Den finska Karhu-föreningen var verksam nära hemmet, så det hände att han var där en hel del. Där spelade man både boboll och innebandy. Då när Finlandia spelade i högsta serien, satt han i publiken.

– Kafét Finlandshemmet

"Första gången, när dom sa till mig att nu går vi till Finlandshemmet, kom vi till en toalett med tre tunnor. Gänget satt utanför. Sen lovade företaget att placera lite bord och stolar där. Eftersom "annars blockerar ni ju vägen för dom som vill gå på toa". Så det fick vi, och även tillstånd att koka kaffe. Alla hade sina egna sittplatser.

Det är många som har hunnit att somna in från det gänget, men en del finns kvar, vissa av dom riktigt aktiva. Men det finns dom som har fått sina smällar i livet."

7. Varvsarbetarna minns

- Hur mycket träffar du dina gamla varvskamrater?

”Mestadels är det telefonledes som vi håller kontakten nuförtiden. Förr brukade jag ringa när folk fyllde år. Nu håller jag bara kontakt med dom närmaste, eftersom pensionen inte räcker till mer. Så länge jag var på Volvo kunde jag ringa därifrån. Ibland, när man träffar någon i butiken så snackar vi. Men inte har jag gått i den där gubbklubben på fredagar. Vi bor ju utanför stan. Men inte har jag glömt mina goda vänner.”

Jukka Mäkelä

- Född 1950 i Åbo
- Till Sverige 1968
- Götaverken 1970–
Senare Arendal, fram till 1986
Volvo 1986, avtalspension 2010
- Bor i närheten av Göteborg

Matti Harju

”Från skolan hade jag fått ett stipendium och det var med dom där pengarna jag kom hit”

”Jag är från Kauhajoki, till Sverige kom jag som 17-åring, direkt efter skolan. I Finland hade jag gått tre år i yrkesskola och utbildat mig till filare-metallbearbetare. Jag gick till arbetsförmedlingen för att fråga efter jobb och dom föreslog höbärgning i ett par veckor. Då tackade jag för mig. Jag hade fått ett stipendium från skolan och med dom där pengarna kom jag hit. Det andra fick vara. Kände inte riktigt för höbärgning” skrattar Matti. Jag kom raka vägen till Hisingen i Göteborg.

Först gick jag till Volvo å frågade, men jag var för ung. Sen gick jag till SKF men även där var jag för ung. Sedan kom jag till Eriksberg och där sa dom att du får börja i skolan. Och i skolan gick jag. Ett år gick jag där i plåtslagar- och svetsarskola.

När skolan tog slut sa jag upp mig och gick till Cityvarvet, där fick jag bättre betalt. Jag fortsatte med samma jobb. Det var med bulben i fören som vi jobbade med under det halvår som jag var där. Sen flyttade dom mig till Arendal. Lönen blev högre undan för undan. Vad kunde den ha varit i början, 7 kronor och 30 öre. Inte särskilt mycket, men nog kunde en ungarl leva på den.”

I början var det svårt att hitta bostad. Jag kom hit med min bror och först bodde vi några veckor som inneboende hos Kaskis familj på Solstrålegatan. Därefter var inneboende i ett års tid hos en man som hette Gustaf. Bostaden låg nära varvet, bara hundra meter från porten. Det var lätt att komma till jobbet. Sedan fick vi en bostad på Järntorget, Östra Skansgatan. Den finns fortfarande kvar där. Den fick vi via arbetsplatsen och hyran var låg. Vi var där, jag och mina två bröder, en kusin och en grannpojke, på ett rum å kök. Vi var ju vana vi varandra så vi hade det riktigt trevligt. Vi bodde där i två år. Sen när en del gick i lumpen och en del flyttade tillbaka till Finland, flyttade jag till Redbergsplatsen. Där fick vi en likadan bostad och där stannade jag sen i 5–6 år.

Jag hade tur, att det ordnade sig så lätt med boendet. Behövde aldrig bo på Eriksbergs beryktade husbåt. Där var det ju allt möjligt, dryckesgång och sånt. Jag var aldrig där.

På arbetsplatsen fick jag den där 240 timmars undervisningen i svenska. Eriksberg hade just då fått en studio, allt sånt var nytt på den tiden. Sedan på fritiden gick jag på Finlands-kyrkan, där Pekka Yläjä var lärare, han höll i dom där kurserna 1972–73. Vi var ett tiotal finländare. Jag tror att det var ABF som arrangerade kurserna. Jag kunde ingen svenska när jag kom hit. Inte läste man

svenska i yrkesskolan. Under sista året skulle vi haft, men dum som jag var, inte läste jag. Engelska hade jag istället, för att lära mig lite.”

Med om sista fartyget på Arendal

”Jag var på Arendal så länge som man höll på med fartygsbygge. Jag var fortfarande med när Oden byggdes. Jag har gjort den där datamasten på Oden. Den har varit på vårt varv några gånger nu, så nog känner jag igen den. Sen tillverkades det ju kryssningsfartyg också.”

– Matti var även med om att bygga den berömda Trasdockan.

”Den var ju väldigt speciell. Vi byggde först en sån där tunnel dit, sen ihop med sektionerna, sen gjorde vi skarvarna och balkarna, sen vidare till nästa ställe, totalt var den 240 meter lång. Den är ju fortfarande i bruk i Murmansk. Jag var även med om att reparera den sen när den hade drabbats av det där undertrycket. När dom provkörde den, hade dom glömt öppna ventilerna när dom släppte ut vattnet. Och när vattnet försvann trycktes den ihop.

Sedan lagades den i ilfart. Leveransdagen närmade sig ju. Vi jobbade dag å natt. Men då orkade man ju när man var ung och vacker. Jag var där som plåt-slagare, fogade ihop dom där skarvarna.”

”Några arbetsskador har jag inte drabbats av, men jag var ju där 1971 när den där stora explosionen inträffade på ett fartyg på Eriksberg. Då gick jag i skolan och den där skolan låg alldeles intill. När vi fick veta om olyckan slutade vi jobba och gick hem. Dom sa att nu får ni gå därifrån. Visst informerade dom väl nåt om det, men jag förstod ingenting av det, eftersom jag inte kunde så bra svenska. Min svenska var så dålig, så att hela den där tiden känns lite svart så där.

Jag har en kvinnlig bekant vars make brände sig illa där, men klarade sig i livet. Trots att hans händer och allt hade brunnit, klättrade han nedför stegen ner till däck, en seg gubbe, klarade livhanken. En finländare.

Arbetsförhållandena var ganska primitiva till en början. Inte hade vi några kaffestugor eller liknande där. Kaffet drack man på plats, där vi jobbade och sen var det bara att fortsätta. Kaffet kokades med svetslågan i en panna. Aluminiumkannor som var fulla med muttrar, eftersom dom hade brunnit igenom. Det var med muttrar dom lagades. Först ett par tre år senare började det komma såna där pausrum och kaffestugor. Detta var redan på Arendalstiden. På Eriksberg fanns det automater, där man fick köpa varma pölsaburkar å annat.”

”På Arendals ”Finland-hemmet” var jag kaffekokare i ett tjugotal år. Först var det nån annan, men när han slutade, började jag. Jag fick pengarna från andra, köpte kaffet å kokade. Vi hade en plåtlåda där vi hade kaffekokarna. Jag var inte med från allra första början, jag var ju på den andra dockan i ett par år. Men



Matti Harju tillsammans med sin arbetskamrat i färd med att svetsa en fog på ett fartygsdäck i Arendal på 80-talet.

när jag började på den här dockan så gick jag till "Finlands-hemmet". Vi hade två bord och långa bänkar. Hur många kunde vi ha varit där som mest, kanske femton gubbar. Satt där å tjtade. Ibland när det fanns mindre att göra, kunde kaffepausen dra ut på tiden. Då kom förmännen för att köra iväg oss.

Munk-Pentti kom dit med munkar i många år. Frun bakade munkar hemma och Pentti kom med dom till arbetsplatsen och sålde dom där. Dom var populära. Han var ställningsbyggare, han som kom med munkarna. Alla visste var han var och man gick till honom för att köpa.

I mitt arbetslag var nästan alla finländare. Det är inte så bra, att när det är svenskar och finländare, så går dom till sina egna grupper.

I mitt lag fanns bland annat Laihia. Alla hade sina öknamn, som användes. Jag kallades för Karvarinta (Hårbröst) i 18 år, trots att jag inte hade så mycket hår. En gång gick det nämligen till så att det var en som hette Degerman och en gubbe till som fångade fast mig å sa att nu tar vi å räknar hur många brösthår pojken har. Då var jag nog 18–19 år. Det var väl en slags humoristisk mobbning."

7. Varvsarbetarna minns

- Matti är en aktiv medlem i facket. Just nu är han försäkringsrådgivare och skyddsombud.

”Tillsammans med huvudskyddsombudet går vi runt och tittar vad det är för förbättringar arbetsmiljön kräver. När det gäller försäkringsfrågorna är det mest aktuella att informera dom som är föräldralediga om vilka rättigheter dom har, samt hjälpa till med att fylla i blanketter om någon till exempel har skadat sig i arbetet. Det är ju att hjälpa till sina arbetskamrater, för detta betalar facket en liten årlig ersättning.

Jag protesterade till en början ganska kraftfullt när man gick över från ackordlön till timlön. Men nu när man tänker så här efteråt, så nog var det bra. Det är bättre å veta vad det är du får. Det var ju så att dom som kunde prata fick bättre betalt. Speciellt svenskarna som hade talets gåva. Annars var ju relationerna goda mellan finländarna och svenskarna. Men när det blev sämre tider, så var det ju rasism och utskällning som lyfte på sina huvuden. Så är det alltid när det blir sämre tider. Man måste hitta en fiende nånstans från.

Man strejkade ju också på den tiden. Men många av dom som gick i spetsen för att strejka, fick nog lämna arbetsplatsen. Jag var fortfarande så ung på den tiden så att jag var nästan inte alls intresserad av fackföreningen. Först i början av 80-talet gick jag aktivt med på Arendal. Jag var bland annat med om att ordna fackliga kurser åt ungdomar.

”1989 gick jag tillbaka till Cityvarvet.

Jobbat har jag gjort hela tiden, så att nu blir det närmare 43 år på varven.”

Matti var med när arbetstagarna tog över Cityvarvet 1993. Den dåvarande ägaren var statliga Celsius. Redan då var varvet enbart ett reparationsvarv, några nya fartyg byggdes inte mer.

”Även under osäkra tider har jag alltid haft jobb, jag har bara flyttat mig från en plats till en annan. Då, när vi arbetstagare tog över detta Cityvarv gick jag en två veckors svetsarkurs på Lindholmen. Efter ett par veckor ringde dom att nu kan du börja jobba igen.

Vi försökte ta 80 procent, men vi fick bara 20 procent. Personalen minskades från 450 till 75. Ett varv som man hade tänkt att lägga ner, började genast gå med vinst.

Det gick ju flera år så att vi fick riktigt goda bonusar. Men nu, dom senaste fyra-fem åren har det gått neråt så, att det inte har kommit ut nånting. Det var en riktigt bra lösning att vi tog över varvet. Vi fick riktigt stora fartyg till oss, vad det nu var, bilfärjor. Vi tog bort däcken på fartygen, och sen fraktade man bilar med dom, runt om i världen, Volvo å allt. Fyra eller fem såna fartyg. Det var ett väldans arbetande då, natt å dag. Du fick en känsla, som om du jobbade åt dig själv. Du kände att det här jobbet måste bli klart. Och inte betalade vi mer än tusen kronor per skalle, när vi köpte det.”



I ett tjugotal år hade Matti hand om kaffekokningen på Arendals Finland-hemmet. Här med en kaffeburk i handen. Intill den låda där man bevarade attiraljerna för kaffekokning. Bild: Privat

Sedan kom ju den här holländska DAMEN som tvingade oss sälja aktierna, men bonusen fick vi behålla. Om det blir vinst, får vi 20 procent av vinsten. För tillfället är vi 93 arbetare och totalt är vi 130–135. Till kontoret har det kommit mycket folk under den senaste tiden, men arbetsgänget är ungefär lika stort som det har varit, utom dom som har gått i pension.

På senaste tiden har det varit dåligt med jobb, nästan ingenting, men just nu fick vi ett större jobb. Scanrail. Vi håller på med att göra ett helt nytt motorsystem på det. Det är under utveckling. Meningen är att det inte skulle bli några avgaser alls. Det borde vara färdigt senast sommaren 2013, men knappast blir det så. Det finns så mycket att ändra å förbättra. Hela tiden får man ändra när det märks att något inte fungerar och då får man börja om.

7. Varvsarbetarna minns

Jag har fyra arbetsår kvar före pensionsåldern, och om det fortfarande finns jobb, så blir det närmare 50 år totalt. Ibland känns nog att man skulle vilja stanna hemma. Också min egen son jobbar på varvet.”

När jag frågar hur han kommer att få tiden att gå, när arbetet tar slut, skyndar sig Matti att svara: ”Visst har jag mina hobbies, som dom där till exempel.” Matti pekar på målningarna som hänger på väggen.

”Jag har i årtal hållit i ABF:s målarkurser, ett tjugotal år. För tillfället målar jag inte. Det kan hända att när jag går i pension, att jag tänker som så att ”jag kan väl börja klottra igen.”

Kontakterna med Finland finns kvar. Där bor flera syskon.”I år har jag varit där två gånger, men annars brukar jag ha så där 12–13 år emellan. Visst har jag en hel hög med systrar och bröder. En av bröderna bor på den här sidan. Det var ju inte mer än tre av oss som kom hit och en har åkt tillbaka.

Varvsarbetet har varit bra, egentligen har jag inte tänkt på att jag borde pröva på nånting annat. Visst hade jag på 70-talet en sån tanke att jag skulle åka till Australien, jag skaffade papper å sånt färdigt. Men sen bestämde jag mig, nej inte ids jag ge mig iväg. Det fanns lite såna tankar oss bröder emellan och visst har vi även släktingar där, dom hade åkt dit redan efter kriget. Så nu skulle en prata engelska istället för svenska”, skrattar Matti till slut.

Matti Harju

- Född 1953, Kauhajoki
- Till Sverige 1970
- Eriksberg 1970–71 svetsare-plåtslagarutbildning
Götaverken–Arendal–Cityvarvet 1971 – tills vidare

Veikko Hukka:

”Den här varvsolyckan har visst påverkat mitt liv”

Veikko åkte från Kitee som 20-åring år 1969. Han hade fått en styckmästarutbildning i Finland. Första arbetsplatsen i Sverige var på Volvo i Skövde. Där började han i augusti, men i januari flyttade han till Torslanda i Göteborg. Han var där nästan i ett år innan han gick till Eriksberg. Året var 1971.

”Volvos jobb passade inte mig och eftersom jag inte kunde språket, så fanns det inte så mycket å välja på. På den tiden var det varvet som var stället dit finländarna gick. Det var väldigt lätt å börja där. Jag gick till Eriksbergs anställningskontor och fick direkt gå på en utbildning. Eriksberg utbildade mig till plåtslagare, de tog tre veckor. Redan under utbildningen praktiserade vi på plåthallen, där man tillverkade fartygsdelar. På våren gick jag vidare till Bölsebo och där jobbade vi utomhus. Det var inte mer än 4–5 månader som jag hann vara där, när jag skadade mig allvarligt.

Det gick till på det här sättet: det var ju med hjälp av en kran som det lyftes upp spant och allt annat behövt när man tillverkade fartygsdelar, skott å så. Det var ungefär ett tre meter högt och sex meter långt skott, det vägde 2500–3000 kilo. Kroken på den där kranen hade inget som helst säkerhetslås. Kranföraren sänkte ner skottet lite för snabbt, så att det lossnade från kättingen och jag fick skottet över mig. Jag hamnade helt å hållet under det, men där låg såna där höga spant (bågar), och jag föll emellan dom, som tur var, men min ena fot blev kvar på spantet och gick av vid vristen. Den andra foten klämdes fast, där emellan, där spanten satt fast med klipps, så att alla muskler i det andra benet skars av i höjs med låret. Jag har kvar i minnet, att när det kom folk från Eriksbergs sjukstuga för att ta mig dit, så såg att detta mitt högra ben var vridet åt sidan, men jag kände ingenting utan pekade bara på den andra foten där vristen var skadad. Jag sa att titta va som har hänt. Först efteråt blev det klart att detta med vänstra benet var livsfarligt, eftersom alla muskler var skadade.”

– Jag frågar, om du var vid medvetande och Veikko svarar:

”Troligen, men jag vet inte. I ambulans kördes jag först till Eriksbergs sjukstuga och därifrån till Sahlgrenska, där jag opererades. Efter tre, fyra månader var det meningen att jag skulle opereras på nytt. Den där första operationen misslyckades så, att benen inte träffade rätt utan hamnade åt sidan. Därför fick jag en ny tid på Sahlgrenska och det var meningen att det skulle öppnas och det skulle göras en ny operation där man rättar till benen. Men när jag gick dit å det kom fram att jag under tiden hade flyttat till Mölndal, så sa dom att jag inte hörde hit

7. Varvsarbetarna minns

längre, utan jag måste åka till sjukhuset i Uddevalla. Där gick det återigen tre månader innan jag fick en tid där. Då hade det hunnit läkas såpass att det inte öppnades längre.

Den där olyckan inträffade i maj och under det där första besöket på sjukhuset stannade jag till midsommarn, ungefär fem veckor var det. Först på sjukhuset fick jag veta hur allvarligt det hade varit.”

– Hur sköttes det här från arbetsgivarens sida?

”Från arbetsgivarens sida sköttes det här ganska dåligt. Arbetsgivaren hade en tolk som översatte ganska bristfälligt. Men sen skaffade facket LO:s jurist att bistå mig. Jag vet inte riktigt i vilket skede det var när arbetsgivaren kom med i bilden där, men man sa bara till mig att, prata nu inte bredvid din mun bara! Det var detta som var arbetsgivarens sätt att förhålla sig.

Facket sa med en gång att det var arbetsgivarens fel, att det fattades ett säkerhetslås på den där kranen. I två år fördes det brevväxling kring detta. I det skedet hade jag hjälp av Pentti Vartiainen och sen kom Bert Levin. Jag var borta från jobbet i nästan två år efter olyckan. Jag gick ganska länge hos sjukgymnasten på Eriksberg. Sedan började jag på halvtid. Dom ordnade sedan ett ganska lätt arbete.

Hela tiden var det klart att jag skulle återvända till varvet. Jag har drabbats av andra olyckor med. Redan som ung grabb blev jag sparkad av en häst, 20 meter. I vindstrappan råkade jag ramla ner en gång, och när jag som 16-åring fick körkort för motorcykel, körde jag av vägen. Men det är den här varvsolyckan som visst har påverkat mitt liv och nu har jag haft sjukpension redan i tio år. Jag var i bra kondition under 90-talet, och egentligen 80-talet också, men sedan började jag få problem med mina knän.

Senare jobbade jag hela tiden på servicedelen, först på Eriksberg fram till dess att det tog slut och sedan med likadana jobb på Arendal. Det gick smidigt att flytta över, facket var med hela tiden. Jag hade kunnat stanna kvar på Arendal även efter det att fartygsbygget tog slut, på lagret. Dom erbjöd mig ett jobb där, men jag råkade ha en svåger som jobbade på Stena Line, så att jag flyttade dit 1981. Till en början jobbade jag på lagret och senare körde jag bilkran.”

Storolyckan på Eriksberg (14.5 1971 i maskinrummet på fartyget Samnanger som låg för reparation) inträffade alldeles innan Veikko själv skadades. Han minns:

”Jag var på jobbet då, men på ett annat ställe. Det var på förmiddagen vill jag minnas, vi gick hem när vi hörde va som hade hänt. Det var frivilligt, ingen tvingades, men man fick gå om man ville. Jag kommer inte ihåg om dom drog frånvaron på lönen, eller hur det nu var. Det var en utav dom största olyckorna som skedde.

Tydiligen var det ett läckage på gasslangarna som orsakade explosionen. Det var nog 11–12 människor som dog där. Den svetsare som höll på med att svetsa där, brändes i den ställning där han satt.”

– Hur meddelades det till arbetstagarna?

”Från arbetsgivarsidan informerades ingenting, det var via varandra, som vi fick veta. Sen gick det inte mer än en månad, när jag drabbades av en stor olycka. Arbetskyddet var inte mycket att ha på.

På den tiden fick vi en omgång med arbetskläder, det fick man inte tidigare. Till vintern fick vi en värmeoverall. Förr i tiden var det ju så att alla fick skaffa sina egna arbetskläder. Jag minns hur det var en man, som var i smedjan, hur hans overall stod av sig själv, han hade nog haft samma overall i fem år. Han tyckte väl att det inte var lönt att tvätta den, den skulle ju ändå smutsas ner. Det gick framåt på klädselsidan och även med arbetsmiljöskyddet. Efter olyckorna kunde facket kräva mer. Det fanns fakta att hänvisa till.

När jag råkade ut för den där olyckan, var jag tillsammans med en annan finländare, men visst fanns det även andra där. Med kranförarna var jag inte i kontakt på något sätt. Arbetsledarna var svenska. Finska arbetare var uppskattade, eftersom dom gjorde ett så bra jobb. Sedan kom det även kvinnor som svetsare på Eriksberg, bland dem fanns det många finskor.”

– Svenskundervisningen:

”Visst fick jag dom där 240 timmarna. Först var dom väg att putta ut mig, eftersom dom tyckte efter det där provet att jag kunde så pass att jag inte behövde något. Men sen kom även facket med så att jag fick gå kursen. Men nog var min svenska fortfarande på den tiden ganska dålig. Men sen när jag gick med i politiken, jag hade förtroendeuppdrag, bland annat i taxeringsnämnden, och jag blev intresserad av samhällsfrågor, då kom även intresset för språket.

Från början var tanken att stanna i två år, sen helgonraketen! Helgonet har jag ännu inte fått (Helgonet, Simon Temple körde en Volvo p1800), det var den en skulle skaffa,” skrattar Veikko.

”På servicesidan hade man som uppgift att bland annat reparera lampor och svetskablar. I det där jobbet såg jag hur man skulle kunna utveckla verktyg.” Veikko visar upp två stycken med vattenstämpel försedda brev som har kommit från företagsledningen. I båda anger företagsledningen att Veikko ska belönas för sin uppfinning som utvecklar verktyg. Veikko kommenterar det erkännande han har fått: ”Eriksberg uppmuntrade sina arbetare till att förbättra arbetsförhållandena och kvaliteten. Dom betalade en belöning för olika uppfinningar. Jag var med om att utveckla ett par uppfinningar och för det fick jag en liten ekonomisk ersättning. Visst sträckte en på sig lite extra när en fick den!”

7. Varvsarbetarna minns



Veikko Hukka belönades två gånger på sin arbetsplats för att ha gjort en uppfinning som utvecklade verktyg. Bild: Eriksbergs arkiv

Veikko Hukka:

I din varvstid ryms dramatiska upplevelser. Hur ser du på tiden på varvet så här i efterhand?

”En givande tid var det ju. Arbetet i sig var fritt. Det var ingen som blåste dig i nacken.”

Veikko Hukka

- Född 1949, från Kitee (Kides)
- Till Sverige 1969,
- På Volvo i Skövde och Göteborg
Eriksberg 1971
Arendal1978
Stena Line 1980, varifrån på delpension 2000 och
heltidspension 2002

Esa Kultti

”I 42 år var jag med i arbetslivet, men aldrig arbetslös”

Esa Kultti hade ännu inte fyllt 18 år, när han kom till Sverige 1966. Därefter har det funnits tillräckligt med arbete. Även om militärtjänsten var en avstickare till Finland, var det inte där han ville stanna, eftersom arbetsplatsen fanns i Sverige.

”Man var tvungen att åka, antingen söderut eller till Sverige, eftersom det inte fanns några jobb. Först kom jag till Halmstad och stannade där i fem år, sedan Göteborg och där till Eriksberg 1971. Jag hade hört att det fanns jobb där, liksom på Götaverken. Man anställde mycket nytt folk, sen fanns det ju även dom där firmorna. Först gick jag i svetsarskola och det var riktigt bra. Där fanns även två finska lärare, bland annat Alpo Rautiainen. Undervisningen var både på finska och svenska. Vi fick gå den där kursen på kvällstid eftersom dom på dagen hade en annan kurs. Då fanns det så många som skulle utbildas att man fick gå i tvåskift. På dagkursen fanns det mer kvinnor. Det var då som det började komma kvinnor till svetsare.

I början kändes det ju helt underbart när man lärde sig den där svetsningen. Till en början hamnade jag på dubbelbotten, som var impregnerad med ett sånt där tjärliknande ämne, med det hade man strukit alla väggar. Det var ingenting som var rengjort, det var bara att sätta igång å pröva sin lycka. Röken var så tjock att det inte gick att se nånting där inne. Firmornas män rökte även själva på köpet och jag vet inte vilken rök dom fick i sig. Förmannen sa på kvällen att om ni känner att ni mår dåligt, så drick mjölk, så går det över. Det där första intrycket var alltså inte särskilt godartat. Men senare, fick jag ju även annan typ av jobb. När du tar sats från botten, så har du möjlighet att komma uppåt.” skrattar Esa.

Till en början jobbade vi på timlön, men sen fick vi ackord. Vi var ett par tre gubbar som höll på med å svetsa en sektion. Det skulle göras fort. Alla gjorde sitt bästa. Visst tjänade man bättre en i Halmstad. Jag höll på med svetsning i ett par år. Sen började jag tröttna på det och fick börja gå i plåtslagarelära hos en äldre plåtslagare. Det var bra undervisning, jag lärde mig ritningarna å allt. Sen var jag svetsare-plåtslagare.”

”Plåtslagarjobbet är friare, där får du själv grunna å kolla på dom där ritningarna och placera dom där brickorna å annat på rätt ställe. Det känns som om att du bygger liksom. Det är enformigt att bara svetsa i något hörn,” funderar Esa på skillnader mellan svetsar- och plåtslagararbeten.

” Även arbetsmiljön var lite renare, eftersom vi var där först när sektionen placerades på plats. Sen när svetsarna kom, uppstod det ju mera rök när dom

svetsade ihop fogarna. Sektionerna sattes ihop i hallen eller på planet. Med en kran lyftes dom upp och fogades samman.”

Med detta jobb höll jag på med i sju år på Eriksberg, men sen fick jag lämna. Jag var fortfarande med om att bygga dom där italienska tankers och nog gjorde vi även delar till den där jättedockan som skulle till Ryssland.

Sedan var det dags för Arendal. Det gick till så att dom som ville till Cityvarvet hamnade på Arendal och tvärtom. Jag har för mig att jag sökte till Cityvarvet, men hamnade på Arendal. Jag hade varit utlånad till Cityvarvet under ett par veckor, så att det kändes mera bekant. Dom sa att Arendal var strängare. Var det en sån där orsak som låg bakom? City var redan då ett reparationsvarv. Vi förlängde där den där dockan, om det nu var 20–30 meter, så att det skulle få plats med större fartyg. Det gjordes på Eriksberg, men flyttades sen över till Cityvarvet. Jag tror att dockan står där än idag.”

”Arendal var nyare och lite modernare, men jag hamnade i så kallade Sibirien, alltså hallen där man tillverkade sektioner. Den låg en bit bort. Jag hade flera uppgifter, jag höll på med tillverka såna där sektioner och körde ut dom med travers. Jag gjorde även bakfogar. Sektionerna placerades på bockar och sen kom det en truck som lyfte dom på släpkärran för att transporteras vidare till dockan. Det var långa avstånd. Till matsalen fick man åka med buss. På något sätt kändes det att det var renare där, det där jobbet, och modernare. Även arbetsmiljön var det mera ordning på.

Jag vill minnas att det var 1988 när jag började på Volvo. På varvet fanns en intern arbetsförmedling och dom försökte ivrigt med å få oss till dom där småfirmorna. Men jag tänkte att jag håller nog inte på med dessa jobb längre. En borde hitta nånting annat. Volvo var för oss, som inte hade varit där, något av ett skräckens ställe. Men dom sa att inte hamnar ni på löpande bandet där. Jag åkte dit å tog en titt på Volvo, det var på reservdelssidan. Jag började där som truckförare. Jag stannade där i 22 år.”

Varvsarbetet var bra men farligt

”På varven var arbetarna mycket trevligare. Trots att det var lättare jobb på Volvo, så av nån konstig anledning, var det ändå så att man saknade tillbaka till varvet. På varvet var det rökigt, ibland kallt, ibland varmt och även farligt.

För mig personligen hände det inget, men det var en grabb som brändes inne i kofferdammen. Han var på väg att flytta till Finland och egentligen hade han redan slutat å jobba. Vi andra gick på matrasten, men han sa att han svetsar lite till där i kofferdammen, ett par timmar, för att sen plocka undan verktygen å sluta. När vi sen kom tillbaka från matrasten, var han död. Nånstans ifrån hade det kommit in gas in i kofferdammen, som antändes. När han togs ut därifrån

7. Varvsarbetarna minns

var han helt bränd. Det var hans öde. Meningen var att han skulle tagit över gården från sina föräldrar, men istället gick det så där. Visst var det många gånger en tänkte att han borde ha gått direkt från matrasten och inte stanna kvar för det där jobbet. Det är ingen trevlig känsla när man ser sådant.

En annan kille föll ner åtta meter från en ställning. Också han var från Ivalo och jag kände honom väl. Men han klarade sig. Nästan alla ben krossades, men han klarade sig. Sen jobbade han som ställningsbyggare därefter. Han ville tillbaka till jobbet.”

”Språkkursen gick jag sen på Eriksberg, 240 timmar. Nog kunde jag redan ganska mycket då, jag hade ju bott sex år i Halmstad. Det var svårt att förstå den där halländska å skånska dialekten, men genast när det kom någon från Stockholm eller norrifrån, var det lättare att förstå dom på ett helt annat sätt.

Finländarna var väl ansedda, finländarna jobbade ju hårt, så att åtminstone arbetsgivarens inställning var bra. Arbetarna kunde vara lite misstänksamma, eftersom dom var rädda för att finländarna förstör ackordet. Sedan kom ju månadslönen, och jag hade väl inte några synpunkter på det. Det kändes bara som att arbetstakten sjönk lite därefter.

Firmor fanns det flera av under Eriksbergstiden, och inte var det några problem med det, likadana arbetare var vi allihopa. Gjorde samma jobb. Du kunde ha nån firmagubbe som du jobbade ihop med, finländare naturligtvis. Visst var även jag emellanåt på firmajobb. Övertid fick du göra så mycket du orkade. Vi jobbade in timmar och du kunde ha inne en hel månad innan du tog ut dom. Vi började på firma och fick lön från två ställen samtidigt. På firmajobb kunde du få krångliga uppdrag, husets män ville ju inte ta dom svåraste ställena.

Jag kommer ihåg när vi var utkommenderade till Väröbacka. Jag jobbade ihop med en som var anställd på huset. Där skulle vi gå upp på taket, där stod ett stort rör i rostfritt stål. Från detta stack det ut ett mindre rör, en meter långt. Den där killen visade mig på avstånd att gå dit å svetsa vid roten, det kan läcka lite där, men andas inte in något. Det är ingen brådska, ta hela dan på dig om du vill. Jag gick upp å svetsade där i lugn å ro. Nästa vår, när vi gick dit, så sa han, att det var bra svetsat av dig, det har inte läckt nånstans. Jag frågade vad det är som kommer ut ur röret, eftersom man inte fick andas in det, så sa han, farligt, en sån där gas, vad det nu var, att om du en gång drar in den i lungorna, så är det nästan hejdå. Först efteråt berättade han detta,” minns Esa.

”Med i facket var jag och på Arendal var jag studieansvarig. Det var fackliga kurser, olika. Visst var det lite omväxling till jobbet också.

Fritidsaktiviteter fanns det, vi brukade bada å basta på Arken.

Bostadssituationen var ganska bra då, vi fick en bostad med en gång i ett nytt hus på Hammarkullen.

42 år var jag i arbetslivet, och aldrig var jag arbetslös, det fanns alltid jobb. Nu är jag på avtalspension.



En sektion håller på att flyttas utanför svetshallen. Bild: Göteborgs stadsmuseum

7. Varvsarbetarna minns

Man vänjer sig ganska fort, hobbies har jag haft hela tiden, nu håller jag på med jakt och karaoke.

Tankar att flytta tillbaka till Finland, fanns med i början, först skulle vi tjäna lite pengar och den där Volvon. Men när familjen började växa, så blev det inget av det där med å flytta. Och när vi är där på semester så är dom gamla borta och dom nya känner man inte längre. Du känner dig som invandrare på nytt när du är i Finland. En visste det ju inte då, när man åkte med den där Volvon till Finland, att dom med en gång skulle säga, jävla svensk! Kommer du hit å skryter med din skuldvolvo. Åk tillbaka! Och när du kom hit, så sa dom, jävla finne, vad har du här att göra, åk tillbaka! Så emellanåt visste du inte riktigt, vad du var för en.”

När jag ringde den 2.4 2014, så berättade Esa att det hade varit en riktigt lyckosam jaktvinter. Det hade fångats både älg, vildgris och rådjur. Och även i sångkarriären hade det varit framgångar. Esa kom på andra plats i Sisuradios Musalista den 29.3 2014.

Esa Kultti

- Född i Ivalo 1948
- Till Sverige, Halmstad 1966
- Till Göteborg, Eriksberg 1971–78
På Arendal 1978–88
Till Volvo 1988, varifrån till avtalspension 2010.
- Bor i Göteborg, håller bland annat på med jakt och karaoke.

Jouko Pajala

”Jag tänkte pröva på detta med, ifall jag skulle hitta min specialgren”

Jouko Pajala arbetade på varven i ett tiotal år, men sin specialgren hittade han först, när varven började stänga sina portar. Jouko, som har arbetat som skogsarbetare för Göteborgs stad och nu senast som förman för ett skogslag, börjar närma sig pensionsåldern.

Sin första arbetsplats i Sverige fann han dock på Volvo, som även betalade resan hit. ”Jag hade gjort lumpen och därifrån kom jag direkt ut i arbetslösheten, eftersom det inte fanns några jobb. Och på den tiden cirkulerade det ju värvarer från Volvo i trakten. Dom annonserade i tidningen, kom å hälsa på om ni vill jobba i Sverige. Vi var fem killar från samma by och vi kom till Göteborg den femte maj 1969. Volvos man mötte oss på stationen.

”Hur kunde han gissa att vi var finländare”, flinar Jouko. ”Volvo betalade resorna och vi arbetade där i drygt ett år. Sen hade jag ett annat ettårsjobb, men sen fick jag höra att dom ordnade svetskurser på varvet. Man kunde börja på varvet om man bara vågade gå dit å fråga. Då fanns det arbete, det var såna tider. Jag började på hösten, direkt efter semestrarna.

Det var på Eriksberg kurserna ordnades. Först var det svetsning i två veckor. Sen kunde du välja om du ville gå över till plåtsidan eller fortsätta att svetsa. Jag valde plåtsidan. Plåtslagarjobbet är lite mångsidigare en svetsning, det finns klasskillnader även för arbetare”, ler Jouko.

”Utbildningen tog nog några månader och där ingick praktik. Sedan började jag gå i lag med en äldre plåtslagare och samtidigt gå på kurs för att lära mig läsa ritningar. Lite grann är det så att det är plåtslagaren som sätter ihop fartyget och svetsaren som fogar ihop skarvarna. Och man bygger enligt ritningarna.

Det var en sån där stor hall, där man lägger ihop komponenterna och gör färdigt sektionen, som sen flyttas ut och fogas ihop till en större sektion, som i sin tur flyttas till fartyget. Och såna fanns det ju gott om, stora plåthallar, där det tillverkades sektioner, även till flera fartyg samtidigt.

Ibland var jag på fartyget också. Där fick du pröva på mycket, så att du fick en uppfattning om hela biten. Hur ett fartyg kommer till.

Finländare fanns det många av, om man uppskattar att det som mest var 16 000 gubbar, så hur många av dom var finländare, flera tusen. Det fanns även jugoslaver, danskar och norrmän.

Språkkursen gick jag redan på Volvo, och jag kommer inte ihåg om det redan då fanns kurser på Eriksberg. Det började flyta på ganska bra sen, när man på Volvo hade fått lära sig grunderna och sen kunde studera med naturmetoden,

7. Varvsarbetarna minns

eftersom jag hade en svensk flickvän på den tiden. Jag var skriven på huset i fyra år. Under dom senaste åren var vi en större grupp, som fick eget ackord.

Sedan började jag jobba åt en firma. Självklart var det pengarna som lockade. Visst betalade dom bra även på Erikberg, men när man fick veta vad firmagubbarna tjänade, så var det ju hälften du fick lägga till. Dom kunde reta en ibland, varför ids du jobba med en sådan lön. Men om du jämför med finska lön, så kunde skillnaden vara femdubbel på den tiden.

Firmorna gjorde ungefär samma jobb, kanske var det mera reparationsarbete på resejobb. Dom där firmorna gjorde ju så, att dom tog vissa ackord, vi gör det å det jobbet å sen är det slut, det var engångsjobb. Senare var jag på många olika firmor, det blev så att du åkte runt. Både Norge och Syd-Sverige. Varvsarbete var det dock hela tiden.

Visst var resejobben i sig ganska ansträngande och jag lämnade dom ju, när jag träffade min flickvän och blivande fru. Man hade ju sett, äktenskapen höll inte, om du hela tiden var på resande fot. Men visst kändes det spännande, att komma till Norge till exempel."

Jouko var på Eriksberg när den så kallade Trasdockan byggdes åt Ryssland 1979."Den byggdes också på Arendal, och den höll ju på att gå sönder innan den ens kommit fram. Hela härligheten var det ju meningen att föras till Ryssland, Murmansk, utefter den norska kusten. Sen hade det kommit en riktig storm och den slog sig mot strandstenarna. Men till sist hade den ändå kommit fram, men det var därför den fick namnet Trasdocka.

Arbetsmiljöskyddet var inte mycket att ha till en början. Där hände det inte så mycket olyckor, men det var en ung flicka som dog, finsk. Dit kom det ju många unga flickor, finska och svenska, som svetsare. Det var så att det var en stor kran där, som lyfte en hög med rör över flickornas huvuden och då hade vajern gett efter, och högen föll på den där flickan. Jag var i en annan hall då, men jag hörde om det. För mig hände det inte någon större olycka."

Nytta av militärpasset

"Där var det mycket folk och många slags firmor på samma arbetsplats. Jag vet inte om det är sant, men det har berättats för mig, att det fanns dom som kunde vara på två firmor samtidigt.

Och nog tror jag på det egentligen. På morgonen delades jobben ut och du var där och anmälde dig, sen skyndsamt till en annan bod för att anmäla dig. Du skulle bara säga att du var lite sen. Inte var dessa firmor så officiella alltid. Det var vanligt att du var där med taget namn. Då frågade man inte efter personnummer och lönen betalades kontant."

”Viss var även jag en gång med taget namn”, skrattar Jouko till. ”Det var i slutet av min resejobbstid, när vi var, jag kommer inte ihåg vilken firma det var, men dom gissade att grabbarna var där under falska namn. Men sen gjorde dom en sån sak att dom satte slutlönen på banken. Och det skulle hämtas ut med det namn som du hade uppgett. Jag var då under Rajalas namn. Eftersom det stod Pajala på militärpasset, så var det lätt att göra om P:t till ett R, och så fick jag ut mina pengar. Det är den enda nytta jag har haft av militärpasset.”

”Det märktes nog, att dom där resegrabbarna gjorde jobbet mycket smidigare. Dom hade i årtal kört på det sättet, ofta på ackord. Dom kunde sin sak. Husets män är liksom något av praktikanter, det var även jag i början. Det var många som gick över till firmor när dom hade lärt sig jobben. Dom egna arbetarna och firmornas män skiljdes åt bland annat med olika färger på hjälmarna. Varje firma hade sin egen färg.” Jouko minns att han har haft flera olika färger på sina hjälmar.

”Om jag minns rätt så bar husets män en röd hjälm. Det fanns finländare även som firmaägare. Sen var det en som åkte fast för skatt, när dom började jagas. Staten la sig inte i på något sätt under 60- och 70-talen, bara jobbet blev gjort. Facket spred senare även flygblad där det stod ”arbetare, vet du var du jobbar imorgon?” Självt var jag med i facket, då när jag var skriven på huset. Av resegrabbarna var det ingen som var med, eftersom dom hade viss tids arbete. Ofta även skattefritt, så att det hade ju inte gått, eftersom då hade man fått ange sina inkomster till facket. Nu tänker man ju, när pensionsåldern närmar sig, att en del av inkomsterna har hamnat utanför pensionen, men inte tänkte man på sådant då. När du var skriven på huset fick du timlön och på sätt å vis var det för timmarna även resefirmorna betalade. Men det var inte alltid man räknade timmarna på det sättet och på sätt å vis var det ju ackordsarbete.”

– Hur blev man anställd på en resefirma?

”Beskedet kom oftast via kamrater. Men på den tiden fanns det ju i stans centrum, intill centralstationen den där kyckling-baren, på sätt å vis fungerade den ju som arbetsförmedling. Där satt dom, finländarna. Den fanns där redan på 60-talet, och fortfarande på 70-talet. Sen fanns det en till, Smörgåsbuffé, där Femman står idag. Det var där varvsmännen satt. Och man brukade säga att där inne var det så mycket svetsos, att det inte gick å se framför sig. Där satt även firmaägarna på eftermiddagarna, så att man fick veta om kommande jobb. Ibland fick man vänta ett tag på jobb som skulle börja. Men så var det ju med nästan varje restaurang som finländare besökte, det var jobbet man började prata om. Sen fanns det ju även ett tiotal dansställen på olika håll.

Jag lärde mig dock att dansa först senare och nu är jag med i den där dansföreningen Saanko luvan (Får jag lov). Jag gick med i finska föreningens verksamhet

Två plåtslagare i färd med att installera en sektion.



på 80-talet när min sambo dog. Då kom det från Finland den där kampanjen "Tanssitaito tavaksi" (Danskonsten till vana). Tur att jag gick med.

Med varvsjobb höll jag på med i ett tiotal år totalt, därefter har jag jobbat med annat. Från 1979 har jag jobbat med skogsarbete åt stan. Jag hörde från någon att det fanns skogsarbete till buds. Sånt hade jag ju jobbat med även i Finland, jag tänkte att jag kunde pröva detta med, ifall jag skulle hitta min specialgren. Och så gjorde jag ju.

Det verkar bara finnas två skogslag kvar i stan, och jag är något av en förman på den ena. Nu när pensionsåldern närmar sig, så kan jag nog fortsätta med dessa skogssysslor privat, och min danshobby kommer jag att fortsätta med. Det är inte heller omöjligt att jag flyttar till Finland," funderar Jouko kring sin framtid.

Jouko Pajala

- Född 1948, Keuruu (Keuru)
- Till Sverige och Volvo 1969
- Eriksberg 1971–1975
På olika resefirmor fram till 1979
Göteborgs stad från 1979 tills vidare

Arja Pasanen–Gustafsson

”Det är den där tiden som allra mest har påverkat mig och min utveckling”

”Jag kom till Sverige som 19-åring tillsammans med två kusintöser. Meningen var att jag bara skulle stanna här i ett år. Jag hoppade av gymnasiet för att tjäna pengar och lära mig svenska.

Via arbetsförmedlingen kom jag till Algots i Borås. Det var ett halvårskontrakt och då betalade arbetsförmedlingen resan. Jag var där i ett år, tills jag träffade min första man, han jobbade på SKF och jag flyttade till Göteborg. Jag sökte jobb här och fick höra att Original Odhner i Gamlestaden sökte arbetskraft. Där stannade jag i några år.

Min son föddes 1968 och jag brukade bland annat städa på kvällarna när Anders var liten. 1971 fick jag sen jobb på Eriksberg när Anders började på dagis. Det var när Eriksberg började värva flickor.

Jag minns när jag var på anställningsintervju, hur anställaren sa att visst är du ganska liten, men kom å titta här i hallen, det finns några flickor här. När jag gick in i svetshallen, såg jag ett antal flickor bland all rök och tänkte, varför inte, det är väl bara att göra ett försök. Sen gick jag några veckors svetskurs. Där var vi finska pojkar och flickor och som lärare hade vi Alpo Rautiainen, en som var riktigt duktig på att svetsa. När kursen var slut, började vi antingen i svetshallen eller på planet, utomhus. Men in i fartyget togs det inga flickor. Inte på Eriksberg. Om det sen var för farligt eller vad, inte vet jag. Men till en början kunde jag till å med i sömnen hoppa till för dom där svetsgnistorna.

Finländare fanns det gott om. Facket upptäckte detta och började ordna egen kursverksamhet åt oss. Jag minns att jag började med tolkning, det var då när det hade varit något som hade gått fel i löneberäkningen. Flickorna bad mig att rätta till, och det var nog där mitt intresse för löner och semesterersättningar började.”

Arja minns, att det fanns tolkar som var anställda av arbetsgivaren. De var från Norra Sverige och pratade Meän kieli (tornedalsfinska), men ibland bad man en arbetskamrat hjälpa till med tolkning. Finländarna hade även egna kontaktmän.

”Några år senare fick även svenska flickor en egen kontaktman. Han hjälpte till med olika sociala ärenden. Du kom ju inte därifrån på dagtid, det fanns ju inte heller några telefoner, så att man hade kunnat ringa.

Jag jobbade hela tiden i svetshallen. Det var ett smutsigt och kallt arbete. När vintern kom fick du ta på dig ordentligt med kläder. Jag minns hur man fick hosta och när du var hemma under veckoslutet så kunde det fortfarande rinna

svart slem ur näsan. Arbetskläderna fick du tvätta själv, overallen varje vecka, så smutsigt var det. Efter några år började vi få värmeunderställ. Så klädseln förbättrades så småningom. Det fanns fläktar och skydd som du kunde använda när du svetsade. Det var flickorna som började använda dom först och även om killarna i början hånade lite, så upptäckte även dom att det var bra och började använda. Männen förklarade att det tog tid att använda skyddsutrustning, som till exempel röksug. Medvetenheten om arbetsmiljöskydd ökade och skyddsombuden fäste uppmärksamhet vid missförhållanden.

Jag råkade aldrig ut för något speciellt, svets fick jag i ögonen ibland, det var besvärligt. Men jag var lyckligt lottad, eftersom det inte ens i min nära arbetsmiljö inträffade något värre.

I hallen svetsade man stora sektioner. Hela tiden fick man akta sig för att inte hamna under. Men du kunde vänja dig om du var försiktig. Vi jobbade på ackord, ihop, inte bara kvinnor utan tillsammans med män. Vi var ett tiotal i varje ackordslag. Ju bättre ackordslag du var med i, desto bättre betalt fick du, så det var ju i ett sådant du alltid ville ingå i. Jag minns att det var några portugisiska killar som var riktigt snabba, flitiga och duktiga på att svetsa. Jag hoppades alltid att kunna komma med i det gänget. Jag minns inte hur dom här grupperna fördelades, men då var du lycklig om du fick vara med i dom portugisiska killarnas lag. Då tjänade du bra också.

Firmamän jobbade där parallellt med varvets eget folk. Jag har inte så goda erfarenheter av dom. Dom var lite elaka å skrek alltid "va har ni här å göra, gå hem å laga mat åt din gubbe!" Kanske kände dom att när kvinnorna kom till varvet, så var deras jobb hotade. Nån gång var det så att facket fick lägga sig i. Det hade hänt att firmapojkarna hade fimpat en brinnande cigarett i fickan på en tjej, så att det brändes ett hål igenom. Lite sånt här sattyg. Kanske var dom på sätt å vis rädda för sina arbetsplatser.," funderar Arja.

Sammanhållingen var stark

Positivt var det med en sån stark känsla för samhörighet. Aldrig har det funnits något liknande på någon annan arbetsplats. Kanske berodde delvis på det att arbetsmiljön var så dålig, det förenade. Samtidigt var det ett fritt arbete. När ackordet gick bra, var det ingen som var där för att säga, nu ska du göra det å det, utan det var du själv som kände att nu går det bra här. Alla hade ett ansvar.

Många trivdes. Jag minns att den där svetskursen ordnade nån form av gemensamma aftnar, vi var på Danmarks färjan och även på fritiden träffades man flitigt, speciellt var finländarna tillsammans. På Eriksberg var det verkstadsklubben som anordnade julfester åt barn å sånt. Även där var vi finländare tillsammans, på Eriksberggården. Det fanns familjetillställningar, studiecirklar,

för det mesta fackliga kurser, även separat för finländare. Även jag höll i ABF:s språkkurser, när den där lagen om obligatoriska språkkurser kom.”

Eriksberg började värva kvinnor till fartygsbyggare i början av 70-talet, när arbetsbristen var stor. Arbetskamraterna tog det generellt sett positivt, men utomstående kunde undra, om det här var nånting som var passande för kvinnor. Arja berättar att hennes make nästan skändes, och ville inte att andra skulle veta att frun jobbade som svetsare på varvet.

”Jag minns att min egen make var emot att jag skulle börja på varvet. Han hade det svårt att berätta för någon att jag var på varvet. När vi var på semester i Finland, så undrade min dåvarande svärmor vad det var jag gjorde där på varvet. Jag sa att jag svetsade. Det var lite skamligt, att jag var på varvet. Det var nånting nytt som man inte var van vid.”

Kvinnor hade redan tidigare jobbat som traversförare, men före 1965 hade det kvinnorna inte varit med i det egentliga fartygsbygget.

Arja arbetade fem år på Eriksberg och i slutskedet började det synas att det går dåligt för varvet. Redan då började det pratas om att Eriksberg förs samman med Götaverken. 1976 flyttade Arja till Metall 41:s kontor. Fackföreningen gav en utsiktsplats över såväl varvens utveckling som andra företag inom metallbranschen.

”På Metall började jag träffa mina före detta arbetskamrater. Ganska få av dom hamnade i a-kassa. Många gick på kurs och utbildning, många gick över till den offentliga sektorn, jobbade hos kommunen. Dom bytte fackförening och hämtade därför ett intyg hos Metall. Och sedan kom ju P80, så att bekanta namn såg man ju hela tiden.

Det var även många som flyttade till Finland och hämtade ett flyttintyg eller frågade om råd. Min bästa kompis som var bra på att svetsa, flyttade till Finland och fick jobb i Åbo, på Åbos varv. Många ringde även från Finland när dom visste att jag satt där, så skaffade dom flyttintyget i efterhand. På 80-talet fanns det mycket översättningsjobb. När jag började hos Metall så märkte jag att det inte fanns så mycket översatt information på finska, så jag började med det. I decennieskiftet mellan 1970 och 80-talen hade vi ett strejksvarsel och det orsakade mycket jobb.”

Kvinnorna satte fart på arbetsmiljöskyddet

”Det som har fastnat i minnet från varvet, är arbetsmiljön. Kvinnorna låg ju ganska mycket före i det där. Dom förstod att arbetsmiljöskyddet måste förbättras. Det var kvinnorna som satte fart på att arbetsmiljöskyddet utvecklades. Vi fick bland annat overaller som var anpassade för kvinnor. Till en början var overallerna så stora att du själv fick ta in med symaskinen, förminska dom, klippa av



Ministerbesök på Eriksberg 1973. Från vänster fackligt aktiva Ulf Gustavsson, Arja Pasanen-Gustafsson, Sjunne Johansson, Reinhold Stolt, Bertil Levin, minister Carl Lidbom, och bakom honom verkställande direktör Bengt Eneroth. Bild: Varvshistoriska föreningen

en halvmeter på byxbenen. Suvantos Aune och en annan flicka som var riktigt små, långt ljust hår och stor overall, så dom hade sin rumpa nästan nere vid stövlarna. Det såg ganska häftigt ut,” skrattar Arja.

”Folk har ibland frågat mig hur det var med jämställdheten, när vi gjorde samma jobb med männen. Det var ingenting man pratade om då. Man tog bara för givet att här jobbar vi tillsammans. Någon av dessa resefirma-jobbare kunde säga nåt, men det var inte generellt. Kvinnorna accepterades som jämlika arbetskamrater.”

”Finländarna hade ett så gott rykte, att det var helt underbart”, minns Arja. Om verkstadsklubben och arbetsgivaren har det stannat kvar en positiv bild på det sättet att eftersom dagiset öppnade vid halvsju, fick vi lämna Anders där vid den tiden. Vi bodde på Kviberg och med bilen skulle du på en halvtimme hinna till Hisingsidan, det lyckades inte alltid. Jag fick en parkeringsplats i närheten av

7. Varvsarbetarna minns

porten så att jag han till jobbet till klockan sju. På något sätt, ville dom komma emot å hjälpa dig, redan då i början av 70-talet, det var mäktigt. När man tänker hur stor arbetsplats Eriksberg var, och ändå tog dom hänsyn till detta. Hela tiden har jag en sån där positiv bild därifrån, en var ju ung själv och det är den där tiden som allra mest har påverkat mig och min utveckling. Jag blev intresserad av samhällsliga frågor och gick kurser som sedan formade mig till den jag är. Det var arbetsplatsen som gav mig den möjligheten. Jag var även själv villig att lära mig, det var inte bara ett arbete, utan den gav också så mycket annat.

Då när jag var på Metalls kontor, lärde jag mig veta vilka arbetsplatser det var som betalade fackföreningsavgifterna i tid. Man sa alltid att Götaverken och Eriksberg var punktliga. Varven var traditionella arbetsplatser, där det var bra ordning. Volvo var så stort att det var svårt att få grepp om det. Varven var viktiga arbetsplatser även på det sättet att, nästan alla hade någon bekant som jobbade där. Kanske är det Volvo som har samma ställning i dagens industri", resonerar Arja.

Metalls första fackföreningar grundades på varven, så att även de hade en lång historia.

Arja Pasanen–Gustafsson

- Född 1945, Muhos
- Till Sverige, Borås Algots 1964
- Till Göteborg 1965
- Original Odhners 1965–68
Eriksberg 1971–76
Fackförbundet Metall 41, 1976– 2006, då i pension
- Aktiv i kommunalpolitiken
- Bor i Göteborg

Väinö Vattulainen

”Jag kunde inte ett ord svenska, kaffeanna var nog det enda”

Väinö ”Väiski” Vattulainen kom till Sverige 1964, när hans syster i Borlänge tipsade om, att det finns jobb. Och jobb har det funnits. Hos Volvo hade det gått att börja redan på samma dag. Så här minns Väiski sin ankomst till Göteborg:

”Efter klockan tio på förmiddagen gick vi till anställningskontoret. Där bakom bordet satt en äldre svensk man, som nästan rann ner från stolen inunder bordet. Han tittade på oss å sa: ”Grabbar, skulle ni kunna tänka er att börja klockan halv tre i eftermiddag?” Så här fartfyllt hade Väiskis arbetsbana kunnat börja i Göteborg och Volvo, men hans kompis hade tröttnat på skiftarbete. Detta var år 1970. Väiski hade redan hunnit bo flera år i Sverige, bland annat i Borlänge och Kinna. Från Norra-Karelen hade han åkt som 16-åring.

”Där var det skogsarbete som gällde, jag hade jobbat ihop med min far sen jag var 12-år gammal. Sen blev det lite bråk om att jag inte längre ville jobba med bågsågen, utan ville ha en motorsåg. Far gick inte med på detta. Sedan skrev min syster från Borlänge, att här finns det jobb, så att jag gav mig iväg, 16 år gammal. Där stannade jag i drygt fyra år och därifrån flyttade vi till Kinna i november 1969.

Till Göteborg kom jag i mars 1970. Vi var unga grabbar och nyfikna var vi. Vi hörde att på Volvo var det lätt att få jobb. Å så var det ju också, på eftermiddagen under samma dag, hade vi kunnat börja, som jag berättade där i början. Dagen därpå gick vi till SKF. Där stannade jag i två år. Men där tjänade man så dåligt så att jag gick till varvet för å fråga. Naturligtvis gick det att börja direkt där med. Språkkunskaper hade jag skaffat mig så pass, att det inte längre gick å sälja mig på torget.

Året var 1972, när jag började på Arendal. Där hade vi först en treveckors, eller om det nu var tremånaders svets- och plåtslagarutbildning. Jag utbildade mig till plåtslagare.

Från skolan minns jag att vi hade en lärare som var från Skåne. Det var en finsk grabb som försökte förklara för honom, att ”nog förstår jag svenska, men inte skånska”. Först blev den där läraren vit och sedan röd, och sa sedan att så lite som det finns skånska kvar i mitt tal, det måste man kunna förstå, för det går aldrig bort. Vi var drygt 20 där på kursen, som alla var nybörjare.

Efter kursen fick vi direkt börja jobba på fartyget. Jag minns första gången när förmannen kom för att hämta mig, Ström hette han. Vi gick upp på däck och han visade, dit ner ska vi. Jag såg mig omkring, å tänkte, oj vad stort. De var ett av dom stora tankfartygen. Hur ska man klara sig här, hur hittar man

7. Varvsarbetarna minns

ut härifrån? Jag hade en finsk, som man säger, förste plåtslagare, det var han som slutgiltigt utbildade mig. Jag hamnade på reparationsdelen. På den tiden jobbade männen på ackord, men vi hade timlön. Dom kunde inte alltid göra rätt, så att det fanns inte annat å göra än skära upp skarvarna och göra om. I början var man ju rädd, när en såg va det var för ställningar där du skulle klättra. Det kändes som att du skulle ramla ner med en gång. I slutskedet så klättrade vi med fart på utsidan av ställningen, en hann vänja sig.

Jag hade varit där ett tag, när vi en gång stod där som flugor och väntade på att dom skulle bli klara med ställningen, så att vi kunde börja jobba. Där fanns en lucka som man kunde ta sig igenom, och det var någon som höll på med att dra fram gasslangar. Men den där slangen fastnade nånstans på andra sidan. Jag gick till öppningen för att se var den hade fastnat nånstans. Då hördes det en kraftig smäll bakom mig. Jag vände mig om, och det kom folk även nerifrån för att titta va det var som hade hänt. Det var en sån där balkstump på en meter som hade fallit ner precis på det ställe där jag hade stått alldeles nyss. Det var som ett slags försyn att den där slangen fastnade, å jag gick för att se efter, annars hade jag fått den där balken rätt över mig. Det är en sådan händelse, som jag minns från dom första åren. Senare fanns det ju ett antal såna händelser," minns Väiski fundersamt.

"Jag hade som arbetskamrat en ung svensk kille, som efter sin solsemester, eller supsemester var det nog, återvände till jobbet. Han gjorde en sån grej, det var ganska kallt, vinter var det. Vi var på ställningen och händerna var blöta. Den där pojken höll på med att nästa ett klipps, så han tog och stack den där pinnen i ryggen på mig. Den gav en ordentlig elstöt. Som tur var, så var det likström, om det hade varit växelström, så kaputt med livhanken. Det gjorde han helt å hållet med avsikt.

Ett tag jobbade jag enormt mycket. En gång var det ett utav dom där större tankfartygen där jag i princip själv brände alla bakfogar. Svetsarna svor åt mig, att varför hade jag gått å bränt bakfog. Där måste man ju kunna hitta ett rent järn, så att det går att svetsa över. Där fuskade man ju så mycket man bara hann med, det var ju ackordsjobb. Där fick man bara lägga på ny svets, inte tog man bort slagget där emellan. Slagget hade dom lämnat kvar där emellan så att det skulle gå fortare att svetsa. Jag svarade till dom, att om ni gjorde ett ordentligt jobb, så slapp man ju å rensa.

Där fanns det både husets män och resfirmor. Det fanns ju en hel hög av dom, FinnSvets, FEAB och andra. På mig verkade det som om det var husets män som fuskade mer än resfirmorna, firman fick ju gå med en gång, om den fuskade. Och aldrig har jag sett en så bra svetsning, som en finländare på FinnSvets gjorde. Jag kommer inte ihåg var han hette, men han kallades för Juurakko (Trädrotten), eftersom han var lika lång som tjock. Breda axlar. När han



Götaverkens "nattgång" fotograferat i skrovhallen innan skiftet börjar klockan tio på kvällen. Ett lag på 15 man jobbade med ständiga nattpass. Väinö Vattulainen andra från höger i främre raden. Bild: Skeppsbyggaren/Götaverken.

svetsade, så var det lika slätt som ytan på plåten. Han kunde sitt jobb," minns Väinö, fortfarande med beundran i rösten.

"Arbetet växlade ganska mycket, eftersom jag mest var på reparationssidan, gick där i andras spår å lagade. Den tank där färskvattnet förvaras, kallas för djuptank och jag räknade att där fanns det minst 17 eller 18 balkar, där jag fick öppna svetsningarna innan det blev bra. Genom att värma lyckades jag öppna dom. Det var ett antal år som jag höll på med reparationerna.

Arbetsplatserna var kalla till en början. Det var rök å os, men sen kom värmefläktarna och röksuget å sånt. Såna hade vi inte i början. Med dagens mått mätt var nog arbetsmiljöskyddet ganska svagt. Med tanke på det, var det förvånansvärt lite som det hände värre saker. Tillbud fanns det, men arbetarna var kanske så pass försiktiga, mer erfarna och kunde tänka själv.

Sedan höll jag på med fartygsbygge så länge som det varade, jag var även med om att bygga det sista fartyget. Därefter kom ju dom där flytande dockorna, en av dom var ju riktigt stor. Det sas att den var som tre fotbollsplan. Den fördes till Norge och vidare till Murmansk. Sedan kom dom där oljeplattformarna. Och det var då jag tröttnade, i och med att det var så mycket reparationsjobb. Då gick jag redan på dagskift."

Väiski jobbade i tre och ett halvt år på ständig nattskift, där det fanns folk från flera länder. Han visar upp en bild och räknar upp: "den här var från Polen,

7. Varvsarbetarna minns

denna från Sverige, Tyskland, Finland. Här är en svensk som jag räddade från att drunkna. dom där tre är finländare, det fattas en svensk från bilden.”

”En svensk grabb räddade jag. Det var en natt då vi höll på med att lossa stora fartygsdelar från pråmen. Jag är där och håller på med att bränna loss dom när jag hör ett fruktansvärt skrik. Jag skrek tillbaka att va är det du väsnas för, å gick runt sektionen å såg hur denne plaskade där nere i vattnet. Han hade snubblat och ramlat i. Han höll fast i dom där slangarna och jag bogserade honom till andra sidan å fick upp honom. Detta var på hösten, så att det var ganska kyligt i vattnet då.

Men den där andre, värmlandskillen var nog närapå å drunkna.

Vi hade redan kopplat sektionen och brände loss. Det var bara meningen att vi hade stigit ur den där pråmen ut på kajen. Så börjar denne klättra uppåt å vi håller stegen uppe, jag och förmannen. Dessa två hade walkie-talkies så att dom kunde kommunicera. Det var en uppe i kranen som såg hur stegen gick av och pojken ramlade ner mellan kajen och pråmen. Det var kallt, januari-februari. Kompisen fick ett grepp om vristen när killen redan var på väg att sjunka, jag slet loss mitt bälte som jag hade utanpå overallen å lyckades ge det till grabben. Sedan började vinden trycka pråmen mot kajen, men kranföraren som såg det hela uppifrån, började trycka pråmen utåt.

Den där killen höll fast i mitt bälte och jag lyckades dra honom till en tom ficka å hoppade på några stockar som fanns där nere å lyckades dra upp honom. Han hade tur som hade stora stövlar på sig, så att han lyckades sparka sig fri därifrån. Han hade redan två gånger varit under ytan å han sa att om det hade blivit en tredje gång, hade han inte kommit upp mer. Dessa två män drog jag upp ur havet.

Det gällde för dig att vara försiktig där, när det vara hala å isiga pråmar, vinden å stormvattnet spolade ytorna. Men i det här andra fallet var orsaken att stegen gick av.

När sånt händer, så efteråt, när situationen har klarats av, blir du helt slapp, totalt orkeslös, när händelsernas tempo stannar av. Att det lyckades. Om det hade gått värre, hade det nog varit betydligt jobbigare.

I tre och ett halvt år jobbade jag nattskift. På natten lyfte vi fartygsdelarna på plats och på morgonen kunde plåtslagarna och svetsarna börja foga samman blockens väggar å balkar. I skrovhallen lyftes dom mindre delarna in i sektionen som sedan flyttades in i fartyget.

På morgonen, efter arbetspasset, brukade vi gå tillsammans till Arken, spelade tennis eller badminton å badade bastu. Sedan gick vi hem för att sova. Jag vill minnas att arbetet började klockan tio eller halv elva på kvällen och på morgonen slutade vid klockan sex.

Det var en trevlig tid.”

Finlandshemmet

Många minns Arendals Finlandshem, som det kallades, ett kaffeställe som finländarna hade reserverat åt sig själva. Väiski tillhörde stamgänget.

”Det var ett sånt där eget rastställe som finländarna hade på mittvallen. Där hade alla sina bestämda platser. Och visst var det historier som du fick höra där. Jag minns hur det var en man som började berätta hur han så så många år hade varit på olika arbetsplatser. Nåväl, då tänkte vi att vi låter honom för en gångs skull berätta på vilka olika platser han hade varit och hur länge. En kompis gick bakom hörnet å skrev upp allt. Sen räknade han ihop å frågade, hur gammal är du. Nå, jag är 47, sa han. Du borde ju för länge sen ha gått i pension, om du har hunnit vara med så länge och på så många olika ställen, sa den andre. Han borde ha varit minst 67 eller 68 enligt dom arbetsår, som han uppgav. Det tyckte han inte om, och inte heller sågs den där mannen längre till på Finlandshemmet,” ler Väiski.

”Sen har jag en kul händelse som jag råkade ut för. Varje gång när vi gick ut på matrasten, stämplade vi kortet på mittvallen. Därifrån var det drygt 300–400 meter till matsalen. Med arbetsskorna och overallen på sprang vi alltid dit. Det var väl lite tävlan vem som skulle vara först. På den tiden sprang jag mycket även på fritiden, så att jag sprang förbi dom andra och var nästan alltid bland dom främsta i matsalen. En gång råkade jag sitta ensam vid bordet och det kom en man dit. Jag vet inte var han hade varit, sjukskriven eller nåt. Han sa att jag sitter på hans plats, att han hade suttit där i 30 år eller nåt. Nåväl, jag reste mig och han trodde att jag skulle gå, men istället tog jag stolen å vände den upp å ner och frågade va han hette. Nå, han sa sitt namn å jag svarade att inte kan jag hitta ditt namn här. Jag ställde stolen på plats å satte mig igen,” skrattar Väiski spefullt. ”Såna här små luriga minnen.”

– Hur var inställningen till finländarna?

”Arbetsledarna hade ett bra bemötande. Dom tyckte att finländarna var bra arbetare. Ett minne dyker upp. Vi höll på med att bygga djuptank. Jag var förste plåtslagare då. Arbetskamraten ja, han var nu vad han var, ibland borta långa stunder. På morgonen gick jag till jobbet å var på dåligt humör. Arbetsledaren kom å frågade varför detta inte redan var färdigt? Jag svarade att va bra att du kom, här har du handskena. Jag har ännu inte fått mitt morgonkaffe eller gröt. Från sju har jag varit här men kompiserna har inte synts till så långt ögat når. Varför tog du inte ens kaffe med dig. Nu går jag å dricker kaffe! Då gick förmannen, han frågade inte heller längre varför det inte var färdigt.

Jag var medlem i facket, men inte särskilt aktiv. Jag gick några kurser, men inte mer. Språkkursen gick jag i Borlänge, fyra timmar, det var allt. Då när jag

7. Varvsarbetarna minns

började kunde jag inte ett enda ord svenska, kaffeanna var nog det enda som jag kunde. Men på Domnarverket i Borlänge hade jag en äldre svensk kvinna som arbetskamrat och hon lärde mig svenska. Hon sa alltid att säg inte så där, säg så här istället. Och det var där det svenska språket fastnade i mitt huvud. Jag läste mycket Kalle Anka å annat, gick på bio. Kunde se tre filmer på en kväll och inte förstå nånting. men när samma ord upprepades flera gånger, kollade jag i ordboken. På detta sätt har jag lärt mig svenska.

Jag slutade på Arendal när man höll på med den första oljeplattformen. Jag började få nog när man hela tiden fick gå å reparera efter andra, krypa i trånga utrymmen. En man av den här storleken." Väiski reser sig i hela sin längd." Jag tänkte att nu får det vara bra med det här och började fråga efter andra jobb..

Lönerna var goda på varvet, men även detta var relativt. I ackordsarbete tjänade du bra, men för timarbetarna var lönen inte så bra jämfört med Volvo, men dock bättre än på SKF och dom andra."

Sedan var jag två år på Generator i Partille. Jag fick fortbildning för svetsdelen för plåtslagare, jag tog licenserna där. Där var en svensk kompis som frågade om jag skulle åka med honom på resjobb, Bröderna Verkman i Kålleröd eller om det var i Lindome. Vi åkte runt i Sverige i ett och ett halvt år. Sedan började jag på nytt hos Volvo.

Sedan kom ju det här med familjelivet och föreningslivet, boboll och livet stadgades. Visst frågade dom om jag ville jobba i Norge, men det var inte längre intressant. Fritiden var viktig när en hade familj.

Nu är jag på avtalspension från Volvo, men det finns gott om hobbies. Detta med Caravan är en ny form av umgänge. Vi är några par här i Syd- och Väst-Sverige som åker runt till olika platser i en husbil. Det kallar vi för META – alltså vi träffas, men det skulle kunna vara ME-TA-TA, alltså vi träffas å dansar. Dansen är huvudsaken. Jag har även varit aktiv i många finska föreningar, men inte längre."

– På min fråga om han någonsin har ångrat sig att ha flyttat till Sverige, svarar Väiski:

"Det kan jag inte säga, eftersom jag inte har någon arbetserfarenhet annat än lite jordbruk och skogsarbete med min far, jag var 12 år när jag började med det där skogsarbetet.

Lumpen gjorde jag i Finland 1968. Det enda som jag hade kunnat tänka mig, var att stanna i arméns tjänst. Men principerna var lite annorlunda mellan armén och det civila livet. Då hade jag redan varit fyra år i Sverige och jag hade ett körkort och en bil här.

Visst har vi även funderat på att flytta tillbaka till Finland. 1982 var vi i Lammi (Lampis) och tittade på en tomt och en plats för huset. Frugan hade fått jobb med en gång. Men då var det ju oljekris och det fick vara. Sedan började vi få

tillökning i familjen så vi stannade här. Och arbetsmarknaden är ju så annorlunda idag. Under dessa 44 år är det bara två veckor som jag har varit utan ett anställningsavtal. Sjukskriven har jag egentligen inte heller varit, räcker inte det! Det är ödet som har velat ha det så.”

Väinö Vattulainen

- Född 1948 i Kontiolahti (Kontiolax)
- Fabriksarbete i Borlänge 1964–68
- Militärtjänst 1968–69
- Kinna, i olika företag 1969–70
till Göteborg mars 1970
SKF 1970–72
Götaverken Arendal 1972–89
Generator, Partille 2 år
i resfirmor 1,5 år
Volvo Torslanda, varifrån till avtalspension 2008
- Många fritidsaktiviteter
- Bor i Göteborg

Taisto Jumisko:

”Säkert skulle jag börja studera, åtminstone något. Det ville jag göra redan när jag var ung”

Taisto Jumisko är från byn Jumisko i Posio, men ursprungligen kommer släkten från Karelen. Familjen hade en lanthandel, men hade flyttat från orten till Södra Finland redan innan flytten till Sverige. Av tio barn stannade de äldsta flickorna i Finland, resten av familjen flyttade till Sverige i omgångar. Taistos far har avlidit, men hans 88-åriga mamma bor i Alingsås. Två bröder har återvänt till Finland, resten bor i Sverige. I varvsarbete var det ett tag fem bröder samtidigt. Taisto berättar att alla är inbitna idrottssupportrar. Två bröder har spelat volleyboll i högsta serien. Släkt finns det fortfarande både i Finland och Sverige. Hemtrakterna besökte han senast för ett par år sedan. I Posios Ahola bor det fortfarande tre fastrar.

”Jag kom till Sverige den 18 december 1968, dagen då nysnön föll. När vi närmade oss Göteborg, ökade snöfallet så att till slut var det minst 30 centimeter.

Min farbror Aulis jobbade på pappersbruket i Göta, så jag började där. Då var vi två bröder och min farbror som jobbade där. Min far kom senare. Totalt är vi åtta pojkar och två flickor. Flickorna följde inte med, utan dom stannade i Finland. Två av pojkarna har återvänt.

Först jobbade jag alltså på pappersbruket, därefter på en betongfirma och sedan på SKF i cirka tre år.

På Lindholmens varv började jag i augusti 1973. Jag hade inte tidigare jobbat med varvsarbete, men varvet utbildade mig till plåtslagare.

Det tog väl inte mer än några dagar, men med tiden tog jag flera kurser och alltid lärde jag mig nånting nytt. Vi var många nybörjare, det var en erfaren arbetare som skolade in oss. Jag stannade där i ett år. Det var början till slutet redan då. Sen var det väl så, att det blossade upp vilda strejker där. Visst märkte man, och det pratades om det, att det skulle ta slut. Detta var 1974, men det hann inte läggas ner innan jag gick därifrån.

Jag sa upp mig själv, vilket var ett misstag, eftersom ett år senare kunde jag ha fått ett avgångsvederlag. Lindholmen hamnade i Eriksbergs ägo år 1970 och las ner 1976. Två andra bröder var på en resefirma och en på Eriksberg, så att vi var fyra bröder på varven.

På Arendal började jag i mitten av 1974, det var nog i augusti. Först frågade ja på Cityvarvet, men kom inte in. På Arendal gick det bra med en gång.

Det var mest tankers som man byggde där. Huvudsakligen var jag på avdelning S13. Emellanåt gjorde jag allt möjligt smått å gott även på annat håll.

Dit tog man halvfärdiga sektioner. Dom kompletterades med delar och lyftes in på fartyget. Redan från början var jag även med om att tillverka sektioner. Det var en inomhushall, men kall. I början av 80-talet hade vi hårda vintrar, 20 minusgrader.

I hallen var det rökigt, och inte heller vädrades det nämnvärt. Luftcirkulationen var dålig. Det var trångt i kofferdammen, ungefär en meter hög, du fick stå på knä när ovandelen svetsades fast. Även i det lilla utrymmet var luftcirkulationen dålig. Det var två plåtslagare som var där inne samtidigt, därefter var det svetsarna som gjorde sin del. Ibland jobbade jag skift, men oftast var det på dagtid. Ibland fick man även jobba över, om det var något jobb som skulle bli färdigt. Det kunde ta enda fram till morgonen.

På vintertid hade jag ständigt lite feber. Götaverkens läkare synade mig i halsen å sa att det berodde på allergisk irritation. För det där fick jag värmebehandling på arbetstid. Idag har jag aldrig feber!"

Svåra olyckor

Taisto har varit med om att bevittna allvarliga olyckor: "Det inträffade ytterst svåra olyckor, även dödsfall. Till exempel, när man installerar en sån här t-balk och på den ett järn på båda sidor, å om det där svetsas dåligt, så kan det lossna.

En finsk grabb hamnade där emellan, balken föll, den vägde säkert 500 kilo. En annan gång va det en grabb som föll igenom däckluckan, den är cirka 60 x 80 cm stor. Han höll på med att svetsa uppe på en plåtå på 12 meters höjd, hålet var inte täckt, killen ramlade igenom å dog. Detta inträffade på Arendal.

Det var en annan finsk kille som drog ner svetskablarna. Gick ner och började svetsa, men han råkade få gasslangarna under sig. Han brändes där inne.

Ytterligare en sak som inträffade när jag var på plats, var när en norrman ramlade i hamnbassängen. Som tur var så satt det en slags hållare där på kanten, sa att det gick å få grepp om den med händerna. Det var nån som upptäckte detta och killen kom upp. Men han skakade och var fortfarande i fullständig chock när ambulansen kom."

– Hur hanterade arbetsgivaren olyckorna?

"Alexander Kielland-olyckan gjorde att, man började lägga större uppmärksamhet vid arbetsmetoderna och kvalitetskraven förbättrades. Man började svetsa ordentligt, så att sånt här inte skulle hända.

Två finska tjejer klarade av svetestestet och fick vara med om att svetsa dom svåraste ställena. I det testet deltog totalt 600, men bara 200 klarade av det.

7. Varvsarbetarna minns

När det inte längre behövdes tankers, började vi tillverka rör till oljeplattformar. Fram till 1986 var jag på Arendal, jag bytte vid halvårsskiftet, det var nog vid semestern."

– Hur var inställningen till resefirmor?

Det var ju firman som tog jobbet och betalade sen till arbetarna. Det var en finländare som sa att han ska aldrig bli skriven på huset, lyckades bygga ett pampigt hus åt sig. Sen höll han på med å svarva nåt en gång å han fastnade med handleden i svarven. Det blev kallbrand på handen och han dog därav. Han tänkte aldrig på något annat än pengar och pampighet. Där var resultatet. På resefirmor var det många finländare, det var även flera stycken som var firmaägare.

Det var många oljetankers som byggdes, alla var likadana och det fanns massor med likadana sektioner. Kantsektionen var samma på alla fartyg."

– Visste du hur fartyget skulle se ut när det var färdigt?

"Nej, det fanns ingen information på förhand, men ritningarna fanns där, så att alla kunde se hur fartyget skulle se ut. Men när fartyget sjösattes, då såg man ju, hur det högs loss, stoppades emellan kilar å släpptes in vatten, hur fartyget började glida när vattnet steg.

På Lindholmen byggdes det lite mindre fartyg. Så här efteråt går det inte å komma ihåg, eller ens känna igen vad det var för fartyg en var med om å bygga. Dom var så många.

Vi var många finländare där. Till exempel Eero Sabell, vi jobbade tillsammans, pratade finska. Där var även en estnisk arbetskamrat som pratade finska, eftersom han var gift med en finska. Svenskundervisning fanns det ju där. Jag gick dit, men sa att jag behöver inte detta. Jag gick aldrig den där kursen, jag lärde mig på annat sätt."

– Hur var inställningen till finländare?

"Det var olika, alltid finns det någon som är direkt fientlig å någon som är vänlig. Det finns alla sorter. Men det är likadant i Finland, samma har jag upplevt där, då när jag flyttade till Södra Finland. Inte var det konstigare här."

Taisto minns även Finlandshemmet som låg på Arendal, mitt på dockan."- Där fanns det områden som folk hade som kaffeplatser. Finländarna på sitt eget ställe, så att det kallades för Finlandshemmet. Där retade å pikade man varandra, när tillfälle gavs. Någon kunde fylla korsord, man drack kaffe, jag brukade gå dit ibland."

– Påverkades arbetstakten av övergången till månadslön?

"Om lönen sjunker, säg från 14 kronor i timmen till 10 kronor i timmen, så självklart lugnar ju arbetstakten ner sig, det är garanterat att du inte jobbar lika

mycket. Den enorma hetsen försvann, men poängsystemet orsakade schism, eftersom vissa fick bättre poäng.

På varven fick man bättre betalt än på Argus, där jag senare började som vakt. Men arbetet var ju lättare med. På Arendal var jag brandvakt ett tag, men där skakade dom på huvuden å sa att du är för bra för å jobba som brandvakt.”

– Om du fick börja om, skulle du välja samma bransch?

”Säkert skulle jag börja studera, åtminstone något. Det ville jag göra redan när jag var ung, men farsgubben sa att han har inte fått göra det, så får inte du det heller. Jag föddes på fel ställe.”

Nu, när Taisto är pensionerad, är han med på den göteborgsfinska dansföreningen Saanko Luvan (Får jag lov).

”När jag dansar, måste jag ha knäskydd, det gör så ont i knäna. Det var där på varvet dom förstördes, knäna slog ju alltid mot järnet, men det var inget man la märke till då. Nu när man är äldre har dom konstaterat artros, dom är rensade och kortison får jag ibland. På vintern bär jag ständigt på en värmehalsduk. Nu har dom undersökt mina knän och övriga leder. En knäoperation väntar. Visst var det där på arbetsplatsen en fick alla dessa besvär, det var ju så kallt emellanåt. På 80-talet var det kalla vintrar och hallens portar stod alltid öppna, dragigt var det. Nu väntar jag ivrigt på sommaren, eftersom jag är en inbiten svampplockare”, säger Taisto till sist.

Taisto Jumisko

- Född i Posio 1945
- Till Sverige 1968
- Pappersbruket i Göta 1968–1972
- SKF i Göteborg 1972–73
- Lindholmens varv 1973–1974
- Götaverken Arendal 1974–1986
- Argus (senare Securitas) 1986–2001, i pension 2001

Sirpa Mäkitalo

”Dom var så tuffa, varvsfolket”

Sirpa Mäkitalo har arbetat på varven i flera omgångar, men hunnit även med att pröva på andra jobb. Sirpa är en ut av de få bland dem som jag har intervjuat som fortfarande är med i arbetslivet. Cityvarvet som tidigare ägdes av Götaverken, och idag ägs av holländska DAMEN, fungerar som reparationsvarv. Sirpa arbetar där som svetsare. Hon kommer till vårt möte direkt efter arbetsdagens slut, så att allra först frågar jag, vad det är hon har gjort idag:

”Jag har hängt i en krankorg cirka 30 meter ovanför havet. Där har jag hållit på med å svetsat klossar till kranspår, så att kranspårerna hålls på plats. Där uppe har jag varit flera gånger. Nuförtiden håller vi endast på med att reparera fartyg och det finns många slags av dom. Ibland finns det pråmar, ibland fraktbåtar och oljetankers. Sen kommer ju Stena Lines båtar alltid dit.”

Sirpa Mäkitalo har licenssvetsarens klass. Hon förklarar att det finns flera olika svetsmetoder, det svetsas med pinnar (elektroder), det svetsas med stick, och där finns Mig-tråds svetsmaskin och det finns även trådar i olika material. Tråden för sticksvetsning är rostfri och svart. Det finns pinnsvetsning för rör och trådmaskin. För alla dessa måste man göra olika prover. På proven tas röntgenbilder och provena måste vara rena, först därefter får man svetsa viktiga objekt.

”Alla har inte en sån svetsklass och alla kan inte ta dom heller. Dom kan troligen inte svetsa så bra,” skrattar Sirpa till.

Sirpa Mäkitalo har redan länge hållit på med svetsning, även på annat håll än varvet. Det var på varvet hon lärde sig svetsningens grunder. Sirpas första arbetsplats på varvet var Eriksberg, där hon började 1973. Dessförinnan arbetade hon i ett par år på en fiskfabrik i Hunnebostrand.

”Jag bodde på Lindholmen och där lärde jag mig känna många varvsarbetare. Det var en Annika och en Kyllikki som jobbade på varvet. Jag försökte flera gånger med deras hjälp få jobb där. Jag fick inget. Sen fick jag jobb på Papyrus, men då kom löftet om att jag kunde börja på varvet, så att jag slutade med en gång. Jag tyckte att dom var så tuffa, varvsfolket.

Jag fick börja på Eriksberg och började direkt i svetsarskola. Då var det ingen som kunde svetsa, utan alla placerades i svetsarskola och i den skolan gick man i två veckor. Vi lärde oss att svetsa fotskarv. Men en bra svetsare blir man först efter fem sex års erfarenhet.

Då byggdes det fartyg på stapelbädd, alltså på byggplattformar och torrdockor. Båtarna sjösattes direkt från underlaget. Där intill låg det alltid ett sånt där



På 70-talet började varven utbilda kvinnor till svetsare. Det var många finska flickor som förutsättningslöst nappade på budet. Från vänster i bild Aune Suvanto, Kirsti Heikkinen, Sirpa Mäkitalo och Anja Partanen. Bild: Varvshistoriska föreningen

plan där man tillverkade delar. Jag placerades förs där ute för att tillverka såna där delar. Jag tittade på dom andra och tänkte att oj vad dom svetsar bra. Så fort det blev lite tid över så övade jag på vertikalfog, alltså stående fog.

Då fanns det redan gott om kvinnor, åtminstone 50–60. Nästan alla dom var i hallen. Jag, Kyllikki, Jenni och en Ada var utomhus. Jag tyckte mera om att vara där ute, men jag hamnade ändå i hallen efter det att jag hade blivit mor. Där i hallen var det mest kvinnor och jag tyckte inte om den andan. Där fanns det en sån där flockkontroll och jag är inte en flockmänniska. Om jag vill arbeta, så vill jag. Jag gillar inte när man samlas för att röka och sen står där i en halvtimme. Och om du inte var med å rökte så fick du höra om det.

Tänk, jag jobbade fram till början av nionde månaden, när jag väntade barn. Men rekord var det inte. En som hette Marjatta, hon var nånstans norrifrån, jobbade fram till barnfödelsen. Hon blev arg på förmannen för att hon inte fick komma å jobba övertid på lördag. Men på lördagen där, så födde hon en bebis. Finländarna var uthålliga. Och där fanns det gott om finländare.”

Sista fartyget på Eriksberg färdigställdes 1978. Många fick sluta därefter. Sirpa fick jobb på Götaverkens Cityvarv. Emellanåt var hon på nytt på Eriksberg, när man byggde en bostadsfärja där. Till Ryssland byggdes en docka som fördes

via Norge till Murmansk. 1988 sa hon dock upp sig och utbildade sig till busschaufför. Till Cityvarvet återvände hon senare.

- Sirpa har alltid varit på typiska mansjobb. Är det skillnad att jobba med män eller kvinnor?

”Innan jag flyttade till Sverige var jag industrisömmerska på Finland trikå och Finlayson i Tammerfors. Som 18-åring åkte jag till Hunnebostrand. Inte var det jobben som tog slut för mig i Finland, det var inte därför jag behövde flytta, men jag ville pröva på. Jag tänkte att jag tar en taxikurs och kommer tillbaka senare. Visst fanns det även äventyrlusta med i detta. Jag ville hela tiden lära mig nya saker.

Hemma var vi sex flickor och tre pojkar. Jag var fjärde i ordningen. Äldsta systern gick i Handelshögskola, en syster är psykolog. Min bror och jag, vi sökte inte till realskola, fast visst hade vi fått göra det. Systemen efter mig studerade mycket, även som liten läste hon hela tiden. Jag fick muta henne för att få henne med mig till å åka skidor. Fem utav mina yngre syskon har en akademisk utbildning.

Jag och min storebror var alltid ute och åkte skidor och skridskor. Jag gick åtta år i folkskolan och det räckte för mig. Jag ville arbeta med mina händer. Om jag hade fått välja, hade jag i skolan velat lära mig tekniska ämnen och sådant som hade med metallbranschen att göra.

Inte heller har jag ångrat mig efteråt, att jag inte har gått i skolor. Det som jag grämde lite över var att jag inte läste engelska, men det är ju något som man får lära sig på jobbet, allteftersom. Inte heller svenska ville jag studera då i början, jag ville bara börja jobba direkt. På fiskfabriken lärde jag mig svenska.

I praktiken har jag lärt mig och läst mycket alla möjliga kärleksnoveller och damtidningar samt dagstidningar, det är mycket man kan lära sig där.”

”Jag ville hela tiden pröva på nånting nytt”

”Jag slutade på Eriksberg 1988 och tog busskort. Jag körde buss i ett år, men inte var det mitt jobb. Du vaknar klockan två på natten och ger dig iväg för att köra, du kör dina tre pass och är ledig därefter för att återigen börja om. Du kör antingen tidigt på morgonen eller till sent på kvällen, det var vilda tider, inte passade dom mig, jag var alltid trött.

Sedan sökte jag till Volvo Lastvagnar i Tuve. Där fick jag börja på lager. Jag packade lastbilsdelar. Jag tog emot lastpallar, med delar, som sedan packades ner och skickades runt om i världen. Jag körde även truck där. Inne och ute. Jag körde också en sån där stor kran som man använde till att lyfta ner varor från höga hyllor.

Sedan såg jag en annons, det var 1995 eller 1996, där dom sökte en lastbilschaufför till Volvo Lastvagnar. Jag har ABECDE-körkort och truckkort. Jag fick det jobbet. Sedan körde jag lastbilar till olika hamnar här i Sverige. Finlands bilar körde jag till Stockholm. Dom bilar som skulle till Sydeuropa kördes till Helsingborg, Malmö, Uddevalla och runt om i Sverige till firmor som byggde containers. En lastbil är ju bara ett chassi när den kommer ut från fabriken. Sedan körde jag en sådan där minibuss med 13 platser. Dom övriga tretton chaufförerna satt på bussen, när vi hämtade bilarna från fabriken, och körde till exempel till Stena Line. Dom körde bilarna och jag följde efter och plockade med dom igen, när dom hade lämnat bilarna ombord. Däremellan tog jag emot kunder och gav dom garantiböckerna och allt sånt. Det var meningen att vi skulle turas om med dom där jobben, men inte heller där gjorde alla allt, om dom inte ville. Men jag gjorde va som helst, jag ville pröva nånting nytt.

Senare var jag ett par år i Finland och jobbade i olika företag inom metallbranschen. Emellanåt kollade jag via internet ifall det fanns jobb i Sverige och det nappade ganska lätt. Jag fick ett telefonsamtal från Kristinehamn, en underleverantör till Stål AB. Dom ville att jag skulle börja med en gång.

Dom frågade hur stor jag var. Jag sa att jag vägde sisådär 57–58 kilo, och dom frågade vad jag hade för nummer på overallen? – Nåväl, välkommen!

När jag gick dit, började arbetet med en gång, husvagnen drogs mot Stenrös Camping i närheten av Trollhättan. Där bodde jag sedan och tillverkade nya slussportar till Göta-kanal.

När det jobbet var klart, återvände jag tillbaka till Finland och gick i skola för att göra licenserna. Härifrån hade det kommit ett besked om att om du hade vissa licenser, kunde du med en gång få mera att göra, så att jag gjorde dom. I Trollhättan fanns det jobb hela tiden. Vi jobbade åt Norges Off Shore. Emellanåt skickade firman mig till olika ställen. Jag var å svetsade på Lilla Edets pappersbruk och i Iggesund nära Gävle samt på resejobb i Norge. Det stället hette Mongstad och där fanns det ett stort oljeraffinaderi.

Tillbaka till varvet

De senaste åren har Sirpa arbetat på Cityvarvet i Göteborg. Tills vidare har det funnits tillräckligt med att göra. Sirpa är inte heller rädd att ta i smutsigare jobb.

”Varvet är nästan som mitt andra hem, jag gillar mitt arbete. Varvsarbete är smutsigare än mycket annat, ibland får du trampa i sörja och olja. Arbetsgemenskapen är fin, alla på varvet är trevliga och jag tycker om å svetsa när du lämnar en vacker fog efter dig. En vacker fog går å känna igen, den är jämn och den blänker.

7. Varvsarbetarna minns

Om dom kollar med ultra eller röntgen, så ofta är man rädd innan, oj nu kommer den där kontrollanten för att titta på mina fogar. Alltid är det så jag en tänker, fast jag vet att mina fogar alltid är bra. Ändå är det lite spännande. Andras fogar har jag ofta fått laga. Jag brukar säga till förmannen, att sätt inte mig på att laga, eftersom jag kommer att reparera för mycket.

Nu, för ett par veckor sen vi hade ett fartyg, och på detta var det ett hål med 15 meter rätt ner. Där fanns en klättervägg med bara hål i väggen. Så du får klättra ner den där sträckan utefter väggen för å komma ner till fartygets botten å svetsa där. Där är det geggigt å allt. Där fick du ha selen på dig. Den andra höll i där uppe och släppte allteftersom. På samma sätt gjorde vi när jag gick upp. Där fanns det män som sa, aldrig, aldrig skulle dom gå dit ner. Jag gjorde och klättrade. Vi har en tjej från Rumänien, som jobbar i hallen, hon var med mig. Det var hon som alltid höll i repet när jag gick upp o ner. Vi hade telefonkontakt hela tiden. Friskluftsutrustning måste du ha med dig där nere.”

”Olyckor, jo, det hände för mig också för några år sedan,” minns Sirpa. ”Jag var inne i tanken å svetsade, när en spira föll, en sån där som man har till ställningsbygge. Jag höll på med å svetsa där och dom började riva samtidigt. Den föll över mig, jag tror att det var för två år sedan. Jag tänkte att, helvete! Är det så här det hela slutar.

Och jag trodde att jag skulle svimma, men det gjorde jag inte. Den föll inte på huvudet, utan på nacken eller axeln. Så satt jag där ett tag, och det kom en kille å frågade hur det hade gått. Jag svarade att jag vet inte än. Jag gick upp och fortsatte med å svetsa. Men jag gick ändå till doktorn senare och det skrevs ett papper som skickades till försäkringsbolaget. Jag var även på röntgen för det där, man vet ju aldrig. Men på röntgenbilderna syntes det inga skador, det var riktigt bra.

Efter denna händelse kom det en order om att ställningsbyggarna aldrig samtidigt får börja riva i nån tank om det är någon som håller på å jobbar där. När dom höll på med rivningen, så ställde dom den där balken mot väggen och den gled över mig.

Jo, å så har jag ju varit på en handledsoperation för karpaltunnelsyndrom. Den här handen domnade, speciellt på natten, detta var redan 1987 eller –86. Åkomman hade orsakats av skakande verktyg. Det var en nerv som hade kommit i kläm i handleden. Karpaltunneln hade blivit för trång och den öppnades. Sen dess har handen varit riktigt bra. I två veckor var handen gipsad och det tog fyra veckor, innan den blev läkt. Totalt tog det ett år, innan jag kunde göra armhävningar. Jag vågade inte, eftersom det gjorde så ont i handleden. Det är många som har genomgått samma operation. Slipmaskiner och många andra maskiner som skakar, orsakar det här.

Och idag måste vi ju ha ett sånt där kort för att kunna jobba med arbeten som kräver eld, så att om jag exempelvis skickas till ett jobb utanför varvet. Till



Sirpa Mäkitalo på Cityvarvets port tillsammans med sin arbetskamrat Aune Suvanto på 70-talet. Bild: Varvshistoriska föreningen

7. Varvsarbetarna minns

exempel var jag på Volvo å svetsade en skorsten, under en storm, det fanns en risk att skorstenen kunde ha blåst omkull. För ett sånt jobb måste man ha ett eldarbetskort. Sen om det finns en sån där stor lift med korg i änden, så har jag ett kort, som tillåter mig köra all slags liftar. Det är många gånger som jag har kört en sån, jag står där å svetsar. Det händer att jag under en och samma dag får svetsa i fem olika klasser.

Jag har alltid haft bra lön. Även på varvet har jag samma lön som dom bästa männen har. Men jag är också bäst. Där finns det inga kvinno- eller manslöner. Om jag har dessa licenser och klasser, så har jag min lön därefter."

– Finns det något jobb, där du säger, detta gör jag inte?

Sirpa funderar en stund: "Jag vet inte, ännu har jag inte mött något sådant. Eftersom jag är så liten, så får jag jobba i trånga utrymmen. Då, när man fortfarande byggde fartyg på Eriksberg, släppte man inte kvinnor ombord. Sen när vi kom till dessa reparationsvarv, fick vi vara överallt. Varje fartyg har ju ett mellanbotten, som är väldigt lågt, dit in går man genom små manhål. Du är som en mask, när du går in där. Då är det bra att tömma dina fickor, så att du inte fastnar. I övrigt måste man alltid vara ordentligt klädd, även nu har jag på mig extra långkalsingar. Du vet aldrig när du ska vara inomhus eller utomhus. Om jag går in på maskinrummet, då kan jag ta av mig yllekoftan. Maskinrummet är som en tre- eller fyra våningsvillan. Där är det alltid hett om maskinerna har varit igång. Den är som en bastu. Svetten flödar.

Det känns dumt att säga det, men jag tycker om att vara där, eftersom den där lukten påminner mig om min barndom. Min far jobbade på en bilverkstad, vi bodde alldeles nära en ESSO-mack. På den tiden hade dom även nattbevakning, så att ibland måste min pappa vara där på natten, och jag fick sova över där ibland. Jag tror att jag fick tävla om den där platsen med min storebror.

Till Finland tänker jag aldrig mer å flytta. Det var bra att jag inte hann få barnbarn innan jag flyttade tillbaka därifrån.

Allra först gick jag in på arbetsförmedlingen där och tänkte att jag skulle kunna jobba som busschaufför, eller truckförare eller så kunde jag ju svetsa. Där sa dom att inte kan du söka alla dom där jobben, du måste bara söka en. Så inget ordnade dom åt mig, jag gjorde det själv. Sedan gick jag tillbaka om ett år, eftersom jag råkade ha ett läge då det inte fanns så mycket att göra. Då sa dom till mig på arbetsförmedlingen, att nu kan vi ju lägga in dig på en helt annan kod, eftersom du verkar klara av finska språket också. Jag tänkte att va kan det ha varit för kod dom hade lagt på mig innan? Alltså, i Finland fungerade ingenting annat bra, än metallförbundet, allting annat kändes krångligt. När Arja och jag flyttade våra papper härifrån till Finland så var allting klart och på samma sätt var det när jag flyttade tillbaka. Men i Finland fick du gå till magistraten och anmäla din ankomst och när du åker tillbaka

måste du återigen ansöka om papper från magistraten. Och sen stod det ju dubbelmedborgare i dom där papperen, jag tänkte hoppsan, eftersom jag bara var svensk medborgare. Hur som helst, det gör inget för mig. Jag tog svenskt medborgarskap när min son var liten, jag tänkte att om det nån gång skulle hända nånting. Min son pratar finska också. Som vuxen har han varit i Kosovo med den svenska fredstruppen.

På sätt och vis var det en besvikelse det där med Finland. Då jag som 18-åring flyttade till Sverige, tänkte jag alltid att finländarna håller sitt ord, ett handslag gäller. Men inte var det så längre. Under åren 1999–2000 hade människorna förändrats även där och på sätt å vis byråkratiserats och letade efter dom rätta svaren och papperen. Allt som var nytt var svårt i stil med "hos oss har vi alltid gjort så här". Det var också svårt att få egna vänner, alla tycktes ha nog med sitt, det var ingen som sa, kom hem till mig så kan vi ta en kopp kaffe. Alltså, när du åker till Finland, i å för sig har jag ju naturligtvis mina systrar där, men att få nya bekanta och vänner, det är inte det lättaste. Och att någon skulle säga, kom å hälsa på, ett sånt bud lär du få vänta på. Jag har många syskon i Finland som jag hälsar på hos och några goda vänner.

Jag var 53 år gammal när jag fick mitt fasta jobb på Cityvarvet 2005. Nu har jag fyllt 60, men tänker att fortsätta till jag är 65, om jag får vara frisk, kanske även längre, fram till 67, eftersom det bara helt enkelt är så att jag tycker om mitt arbete.

Jag har haft ganska tunga jobb. Men då när jag körde lastbil, gick jag på gymnastik fem gånger i veckan. Hemma har jag vikter och en löpmatta, min son köpte när jag fyllde 60. Jag åker skridskor, skidor och cyklar. Och visst har jag också gångstavar. När jag kommer hem från jobbet kan jag ligga på golvet och lyfta två kilos vikter, så att skulderbladen inte växer ihop, eftersom du har hela dan gått å spänt dig i trånga utrymmen. Nu går jag inte på gym längre, men hemma håller jag på med allt möjligt. Med mina barnbarn kan jag springa där ute på grusplanet. Med nioåriga Ida kan jag inte längre hålla jämna steg, men framför Filip kan jag springa, han är 6 år.

När jag är tillräckligt gammal och inte längre orkar svetsa, då börjar jag tillverka silversmycken," funderar Sirpa till slut kring sin framtid.

Jag ringer till Sirpa 12.5 2014. Det har kommit ett besked om att hela varvet stängs. Sirpa berättar att det är verkligen sorgligt. samtidigt betonar hon att hon inte alls är bekymrad över sin ekonomiska situation, hon har redan hunnit fylla 62 och det kommer att ta tid innan allting är klart. Hon har tänkt långsiktig och redan tidigare skaffat sig en privat arbetslöshetsförsäkring som garanter henne en inkomst. Sirpa betonar också att hon har många drömmar som hon vill förverkliga, när arbetet tagit slut."Svetsjobb skulle jag nog få om jag ville, men kanske vill jag göra nånting annat", lägger Sirpa till.

Sirpa Mäkitalo

- Född i Virdois 1952
- Hunnebostrand, fiskfabriken 1971–73
Göteborg, på Eriksberg 1973–88
Göteborgs spårvägen
Volvo Lastvagnar
I Finland 1999–2000
- Olika metallföretag i Sverige
Cityvarvet i Göteborg (DAMEN) fast anställd från 2005– tills vidare
- Bor i Göteborg

Kirsti Larsson

”Varvstiden var en mycket viktig tid, den har varit mitt universitet”

Kirsti vet vad hon pratar om, utöver varvserfarenheten har hon universitetsstudier bakom sig. Hon tog ett audionomexamen, när en arbetsskada tvingade henne byta bransch och arbetet på varvet tog slut.

”Jag flyttade till Sverige efter stormen 1969. Anledningen till att jag flyttade, var att jag var den tredje i syskonskaran och mina äldre syskon var flitiga i skolan. Jag hade gått realskolan, men ville inte fortsätta. Så att vi kom överens om att jag kommer hit, bara för ett år, så att jag gör ett litet uppehåll, skoltrött som jag var. Jag var 16 år gammal när jag kom, som så många andra, för att jobba som barnflicka i en finsk familj. På den tiden fanns det inte några daghem på samma sätt.

Jag märkte snart att jag trivdes och att jag ville stanna, så att jag började leta efter annat arbete. Jag hade träffat en pojkvän och fått många vänner, samt lärt mig svenska.

Sedan jobbade jag i fyra år på en restaurang, men det var enformigt och tungt. Det var ingen kvällsrestaurang, men där fick man jobba även på lördagar och det tyckte jag inte om. Jag portionerade mat i köket. Men jag ville göra nånting som var helt annorlunda, men jag visste inte alls vad jag ville.

Jag var på arbetsförmedlingen och såg en annons om varven. Dom ville anställa kvinnor. Det var bara en stundens ingivelse. Men jag har aldrig ångrat mig. Jag var så lycklig när jag började där.” betonar Kirsti. ”När jag var på väg till Eriksbergs anställningskontor, hade jag ingen som helst aning om vad som väntade bakom det där höga staketet, inte heller om jag skulle klara av att jobba med något. Jag förklarade bara att jag var intresserad. Dom svarade att just nu fanns det inget lämpligt.

Det gick inte mer än tre veckor när dom hörde av sig och erbjöd mig jobb som brännare. Jag fick gå dit för att se på först. Där fanns det två andra kvinnor som var jämngamla, då var jag 21, och två äldre. Jag fick ställa frågor om hur det där jobbet kändes. Dom var helt positiva. Varvet gav en utbildning. Jag var så lycklig, när jag fick min overall och skinnstövlarna. Jag trivdes i dom där kläderna. Det var ett sådant kollektiv. Jag kände att här hade jag det bra. Där fanns det tusentals med människor, jag var en av dom och jag trivdes.

När jag började på Eriksberg, var det i en stor hall där vi var 10–15 stycken och det var tvåskiftsjobb. Var och en hade sitt jobb, men ibland hade vi ändå tid att hjälpa varandra. En brännare använder stora maskiner och optisk utrustning. Det var med dessa jag efter en mall brände mindre stycken ur större

7. Varvsarbetarna minns

skivor, som sedan plåtslagaren installerade och svetsaren brände ihop. Det var litegrann som med syjobb. Brännaren bränner en viss modell efter ett mönster, plåtslagaren liksom tråcklar den på plats och svetsaren syr ihop. Nu var det ju inte sådär oerhört intressant, men ändå fick man lära sig hur materialet reagerade på värme och man kunde planera sina jobb. Och visst finns det mycket att lära, om du vill bli en skicklig brännare. När jag hade lärt mig grunderna och säkerhetsföreskrifterna, speciellt om hur man hanterar explosionskänslig gas, så fick jag mitt brännarmärke. Det var ett bevis på att jag fick använda brännarens verktyg. Arbetet var farligt, temperaturen på en gaslåga är 1 500 grader och det hände väl några gånger att jag brände mina nypor ordentligt.”

Jag var en del i en lång process i ett fartygsbygge. Hela tiden kunde du se, att du hade gjort nånting. Belöningen fick du direkt, det var det som var produktion. Jag fick lyfta ganska mycket där”, beskriver Kirsti sitt arbete. Hon fortsätter. ”Sedan började jag tänka att detta är tungt, men så är det ju på en restaurang också där du får bära tallrikar och annat. På varvet kunde du använda hjälpmedel, om det var för tunga lyft. Här blev man smutsig, men visst hade jag en dusch, som jag kunde ta efter jobbet. Bullret var också högt, jag hade hjälm och hörselskydd så att hörseln har bevarats. Och lönen, det kommer jag ihåg att nettolönen var lika mycket som bruttolönen på restaurangen. Och inte var det väl tyngre i sig.

Två år var jag på Eriksberg, tills jag förflyttades till Cityvarvet. Jag var bland dom sista som hade tagits dit. Jag hade tur efter flytten, jag var den enda kvinnan som fick samma jobb där på Cityvarvet. Det var inte så många kvinnor där och det märktes. Det kunde exempelvis hända, att när jag stod där vid min maskin så kom det en man som frågade, var är den där mannen som sköter det här jobbet. Jag svarade att här är det jag som bränner. Det var lite så, du fick visa att du duger.

Vissa män visste inte i början hur dom skulle förhålla sig. Jag var ung när jag började, men det var viktigt att vara rak och tydlig redan från början. Och jag tyckte nog att jag fick ett bra bemötande efter ett tag. Många gånger kom männen till mig och pratade om såna saker dom inte kunde prata sinsemellan, som om barn, speciellt var det unga män när dom hade fått barn. Dom kom och pratade med mig annars också. Det var en stor arbetsplats, så där kunde du välja vem du var närmare vän med. Där var det många som hade en bra allmänbildning. Senare, när jag gick i högskolan, var jag så besviken, för att där kunde man mycket om en sak, men allmänbildningen saknades hos många, även hos dom som var våra lärare. På varvet hade jag haft kamrater som hade en vid allmänbildning. Dom läste böcker och vi diskuterade samhällsliga frågor.”

– Hur skiljde sig de olika varven från varandra?

”På Eriksberg gjorde man kanske mera serier, eftersom det var nyproduktion av fartyg. I den där hallen, där jag jobbade, fanns det bara brännare. På Cityvarvet

fanns det flera arbetsmoment och yrken i samma hall. Men bara män – och så jag. Och jag trivdes”, nickar Kirsti.

På Cityvarvet, som är ett service- och reparationsvarv, stannade Kirsti längst, alltså under åren 1976–1988. Men sedan kom återigen ett sådant skede, vem vet för hur många gånger i ordningen, att man började dra ner på personalen.

”Då fick jag flytta till Arendal. Där träffade jag återigen gamla arbetskamrater, sådana som hade varit på Eriksberg. Men i vilket fall, så höll jag på med samma jobb på varje ställe. Och det var lite kul, när jag jobbade tillsammans med en man, och han fick höra att jag hade bättre betalt än han. För honom var det en hemsk sak. Så att varje gång när det blev lite svårare uppgifter så sa han: du som har bättre betalt, gör du dom där jobben. Jag kände att det var mycket friare på Cityvarvet. Vi höll ihop och kämpade för våra rättigheter. På Arendal liknade det mera slavmentalitet.

Till en början hade jag timlön och sedan blev det månadslön. Det gjordes en meritvärdering, där varje yrke specificerades, du fick poäng, det var ett slags klassificering. En finsk man och jag, han hade varit sjuk och jag hade fött barn, vi hade fått sämre utgångsläge. Då sa till och med facket att vi inte var berättigade till högre lön. Så vi bestämde oss för att gå till verkmästaren, och då rättades det hela till. Men han sa att ni måste vara mera flexibla, även jobba ombord på fartygen. Viktigast är att jag får en lönehöjning, tänkte jag, och inte kastades jag in i fartygen! Det var dock ganska märkligt att facket var emot en lönehöjning. Men arbetsgivaren höjde ändå, sen dess har jag inte pratat med fackets representant om detta. Facket var jag med i hela tiden, man var tvungen.

Olyckor förekom. Jag själv bröt några ben i foten, när jag tappade en tung plåtskiva på min fot. Det var kvällspass och jag fick åka med ambulans till sjukhuset. Sen hände det ju att man råkade bränna sig själv, men nu kan jag inte komma på några riktigt allvarliga fall, som skulle hänt mig. Inne i fartygen skedde det fler olyckor. På Cityvarvet inträffade det en explosion på ett fartyg som var under reparation. Där dog det många. Jag kände en av dom väl, en ung kille, som just var på väg att bli pappa. Det berörde en starkt.

I arbetsgemenskapen fanns även andra finländare. Jag upplevde aldrig att vi skulle ha behandlats annorlunda. Jag tror att det också beror mycket på dig själv. Vi hade en man som hade bott här länge, men kunde ingen svenska. Han hade det inte lätt.

Jag fick redan under restaurangtiden en möjlighet att delta i svenskundervisning, men jag kunde redan då såpass mycket svenska att jag inte behövde delta. På Eriksberg erbjöds det likaså, men jag behövde inte ens göra testet, jag bara snackade med dom, och det konstaterades att jag kan svenska.

Arbetsresorna åkte jag på morgnarna tillsammans med min man, och hem åkte jag buss. På sommaren cyklade jag. Boendet ordnade sig alltid. På 70-talet var det lätt att vara ung, det fanns jobb och bostäder. Om man jämför med idag,



Kirsti Larsson framför sin arbetsmaskin. Bild: Varvshistoriska föreningen

så var allting så enkelt. Vi pratade om detta idag på jobbet, jeans, träskor och någon tröja, sen var det bara att köra”, skrattar Kirsti.

”I Finland är jag sällan, men jag får besök från Finland. Där finns inte längre mina föräldrar eller syskon, men här har jag många vänner. Svenskt medborgarskap sökte jag 1976, för att jag vill vara en fullgod medlem här.”

– Fritidsverksamheten

Jag minns att jag gick en kurs i matematik på Cityvarvet. Det var intressant. Jag hade velat fortsätta, men det fanns inte tillräckligt med deltagare, eftersom den hölls på fritiden. Till en början var den på arbetstid, och då fanns det många deltagare.”

Via arbetsskada till ett nytt yrke

”Jag slutade på Arendal på grund av en axelskada. Den hade kommit till under åren. Ibland hade jag ont i handleden, en annan gång kunde det vara axeln eller armbågen. En dag gick den helt i lås. Armen fastnade så att jag inte kunde sträcka den rak. Då gick jag till läkaren på arbetsplatsen. Och det blev en

långdragen historia. Jag stannade hemma i nästan ett år. Sedan fick jag höra, att dom skulle börja göra sig av med folk och att jag var med på listan för dom som skulle sparkas ut. Då kom jag och läkaren överens om att jag inte skulle gå tillbaka. Armen hade man konstaterat vara en arbetsskada, men något lämpligt arbete skulle det inte ha funnits. Han skrev att jag var frisk, trots att jag inte var helt frisk. Varvet hade en egen arbetsförmedling. Vi träffade en arbetspsykolog och någon från arbetsförmedlingen. Jag var 36 år gammal, men jag kände mig som en 15-åring. Vad är det jag vill göra nu? Jag tänkte att inte kan jag hålla på med sånt jobb som kräver armstyrka. Och utbildningen sen, vad var det jag egentligen ville? På 20 år hade jag inte gått i skola och aldrig tidigare i Sverige. Ja, jag funderade på vad det var jag skulle göra.

Men sedan hade jag två alternativ: laboratorieassistent, det var lite det jag hade i tankarna. Men i det skedet behövde man ju inte bestämma sig för något, utan man skulle bara anmäla sig på KomVux och börja skolan. Jag läste in dom obligatoriska ämnen, så att jag skulle kunna göra högskoleprovet. Jag började med grundskola först, eftersom jag inte kom ihåg nånting om matematik eller biologi. Jag läste med en sådan fart att det gick bara fortare och fortare, jag fick mer poäng än vad som hade behövts. Det var helt fantastiskt! Jag märkte att jag inte var dum och att jag kan lära mig. Jag fick massor med självförtroende. Den där skolan hölls delvis på Lindholmen, så att jag kom ju till Lindholmen, fast inte längre till varvet," skrattar Kirsti till. "Där hade vi så fantastiska lärare att jag verkligen trivdes där. Jag fick vänner för livet. Kvinnor i samma ålder, som också skulle byta bana. Och att över huvud börja i skolan; för det första att jag hade jobbat på varvet, i en smutsig och bullrig miljö. Nu satt jag inne i värmen och ljuset, fick bara sitta och lyssna. Jag fick en riktig törst att lära mig mer.

Under KomVux-tiden kände jag, att jag ville fortsätta att studera. Då var fortfarande tanken att det skulle vara inom laboratoriebranschen, eller det här med audionom, vård för hörselskadade. Jag tänkte att där har jag ju jobbat ihop med hörselskadade gubbar. Jag vet vad en bullerskada betyder. Jag gjorde högskoleprovet och kom in. På den tiden var det en 2-årig, men nuförtiden en treårig högskoleutbildning. Det var svårt att hitta jobb efter utbildningen. Det tog länge innan jag fick jobb. Först var jag på såna där ALU-projekt. Den ena på Sahlgrenska och den andra på Lindholmen. Det fanns ett laboratorium för hörsselforskning där jag arbetade.

Jag har aldrig ångrat mig att jag började studera. Då när jag läste på högskolan, var det Göteborgs kommun som sa upp många kontorsanställda och många av dom studerade på KomVux i centrum. Jag var där och föreläste för dom hur det är att studera som vuxen, när man har barn och familj och så. I det avseendet var det ju lättare än då när jag var ung, att jag hade livserfarenhet så att jag visste vad som var viktigt och vad som var mindre viktigt. Jag visste var

jag skulle lägga krutet, och när det var jag skulle lära mig utantill. Och hemma o sin sida var det ju bra, för att samtidigt när jag läste, kunde jag baka och när jag stod där och bakade kunde jag samtidigt tänka på det jag hade läst, eller så satte jag igång tvättmaskinen, det var så praktiskt. Det var inte alls svårt.

Varvstiden lärde mycket

– Drömde du under varvstiden om att du skulle göra någonting annat?

”Aldrig, jag var nöjd med det som det var. Men jag har aldrig varit sådan, att jag skulle behöva förverkliga mig själv eller så. Arbetet har mestadels varit till för skaffa ett uppehälle. Gärna på ett sådant sätt att jag trivs samtidigt. Det är samma nu, det har aldrig tagit emot med själva jobbet. Du kan vara trött på morgonen, lite snuvig eller så, att det är lite segt att åka till jobbet, men aldrig själva jobbet.

Varvstiden var en mycket viktig tid, det har varit mitt universitet. Det är där jag har lärt mig mycket om samhället, människorna, arbetet. Och varvet har jag ofta jämfört med Volvo, där har man varit så fast, måste be om lov för att gå på toa. På varvet är det mycket friare. Där har man yrkesstolthet. Där kunde man även samtala med sina arbetskamrater. Dom var viktiga. Jag träffar fortfarande mina förra arbetskamrater. Jag vet inte deras namn, men dom var på varvet och dom var så positiva. Sen tänker jag ibland att samhället har blivit mycket hårdare. Men på dom här stora arbetsplatserna fanns det plats för olika sorters människor.”

Det är många som när fördomar om att alkoholbruket var rikligt, även på arbetstid. Kirsti medger att hon har träffat även sådana. Hon undrar speciellt över att det inte gjordes någonting för dem, de var ju farliga för sig själva och omgivningen.

”Jag minns till exempel, hur en kvinnlig traversförare var orolig över en man som berusad vacklade omkring där nere, hon var rädd för att skada honom. Jag hade två arbetskamrater som drack dagligen. Det vad jag har tänkt på nu i efterhand är, att när jag senare haft personliga erfarenheter av en arbetskamrat med alkoholproblem, så har jag gått till chefen och sagt att ni måste hjälpa till. Det har varit mycket viktigt för mig. Jag säger inte att det är en sämre människa, men det är en människa som behöver hjälp. Arbetsgivaren har den skyldigheten. Och den skyldigheten uppfyllde man inte på varvet. Facket försökte med något, men det lyckades inte riktigt.

Vi hade ju företagshälsovård på varvet, och det tyckte jag var bra. Det var någon som inte bara var en representant för arbetsgivaren, det var bra att gå till en sådan läkare som visste vad det var för typ av jobb som jag hade. Jag hade ju haft två graviditeter på Cityvarvet. Då fick jag inte hålla på med mitt eget arbete, eftersom det fanns mycket gaser och dom visste inte om gaserna var

farliga. Det var så enkelt när man hade en läkare som visste. Och då när jag fick den här arbetsskadan, så sa den här läkaren att han skulle stödja min anmälan, men att det vore bäst om jag med mina egna ord berättade. Och jag berättade och ritade och det gick igenom. Ofta var det svårt att få igenom sånt här, men det kanske underlättade att du var en kvinna på varvet.

I mitt nuvarande arbete bland hörselskadade har jag haft manliga patienter. Dom har fått bullerskador. Jag har försökt att fråga dom, vad det är dom har jobbat med. Har du använt hörselskydd? "Jo, på varvet, men där gick det inte att använda hörselskydd." Och jag har frågat, när var det du var på varvet? Dom har sagt när, och då har jag sagt att jag var där samtidigt och har använt hörselskydd och har klarat mig. Då förändras deras inställning, och det har varit bra för mig, eftersom det har gjort att vi då har kunnat diskutera sakligare. Jag har sagt att det kanske är besvärligt i början att använda hörselskydd, men att man vänjer sig, det är bara en vanesak. Då har dom lyssnat på mig. Eftersom jag själv har varit med om det.

Kirsti Larsson

- Född 1953 i Nokia
- till Sverige 1969
- barnsköterska och restaurangbiträde
Eriksberg 1974–1976
Cityvarvet 1976–1988
Arendal 1988–1990
- Studier 1990–
- Sahlgrenska Universitetssjukhuset, audionom, fortfarande i arbetet
- bor i Göteborg

Aarne Mankki

”Övertid hade man varje lördag och söndag, dock inte under julhelgen”

Fartyg och sjöfart har varit en del av Aarne Mankkis liv sedan unga år. Militär-tjänstgöringen gjorde han som frivillig i Finska flottan, som 20-åring gick han sig till sjöss. Till en början arbetade han på Finlands Sydamerika-linje, sedan under andra flaggor. I nio år seglade han med jättetankers runt om i världen. Aarne lämnade fartyget i Yokohama i Japan, varifrån företaget betalade en flygbiljett till Helsingfors.

”När jag återvänt till Helsingfors, träffade jag min kompis som var på semester från Volvo och han berättade att det fanns gott om jobb på Arendal. Detta var 1979. Jag flög från Helsingfors till Landvetter och gick direkt till anställningskontoret på Arendal.

”Du kan börja imorgon”, sa dom till mig där. Där fanns två andra finländare som jag inte kände innan. Jag började med att slipa metall. Jag hade gjort liknande jobb till sjöss, så att jag inte behövde nån separat utbildning. Arbetsledare Larsson sa så här: ”du är van vid ett enormt buller där på fartygets maskinrum, men det låter om varvet också”.

Det gick bra med allt. Det var ett internationellt gäng, finländare var det många av, men även svenskar, normän, danskar och jugoslaver. Jag höll sen på med samma jobb hela tiden, och å göra fanns det. Kraven var höga, skarvarna skulle vara välgjorda. Det blev tusentals kilometer med skarvar. Jobbade gjorde man både innanför och utanför fartyget. Någon morgon kunde arbetsledaren Carl Sommer säga, att ”i eftermiddag kommer kontrollanterna hit för att kolla fogarna med ultraljud. Det får inte vara några som helst fel inuti fogarna. Om det finns det minsta av slagg kvar, så måste det åtgärdas”.

Det var ett raskt arbete och övertid fanns det gott om. Varvet skulle hålla sin tidtabell, annars blev det höga böter. Därför jobbades det över varje lördag och söndag. Dock inte under julhelgen, men under nyårshelgen kunde det finnas att göra”.

”Bullrigt var det. När plåtarna har placerats på plats, då slår man med slägga så att plåten sitter helt rätt. Och det är ett väldans bullrande å bankande som kommer därifrån. Jämfört med ett fartyg i rörelse, är det den skillnaden att när fartygets motor går, så är det ett jämnt pågående ljud. Motorn mullrar varje sekund, men visst låter det om varvet också. Det är samma sak på alla varv. Under mina sjömansår år besökte jag Mitsuis varv i Japan, när fartyget låg där i åtta dagar för att grundmålas. Samma muller här som där.

Inne i fartyget fanns det såna där fack, och såna var det gott om, för att konstruktionen skulle bli stark. Där fick man vara i besvärliga ställningar, även en sån här stor karl, krökt i många krokarna, såväl svetsare som slipare. Det blir ingen rök av slipning, så som det blir av svetsning, men det blir sån där fin damm som ser ut som kol, trots att det är kvalitetsstål. Det gick inte att undvika å få slipdamm i ögonen, trots att du hade ansiktsmask.

På Arendalsvarvet var säkerheten bra. Ställningarna var så bra som möjligt, så hade det inte alltid varit. Tidigare lär folk ha haft sina egna arbetskläder, nu var det varvet som stod för dom. Facket hade drivit igenom många förbättringar i arbetsmiljön.

Finländare fanns det många av, men visst var inställningen till oss bra, åtminstone på Arendalsvarvet. Olavi S. sa en gång på kafferasten, att bland finländarna finns det dom som pratar svenska och dom som inte pratar svenska. Men dom är så duktiga arbetare, att det inte gör nånting...

I facket, Metall 41 var jag med hela tiden. Jag gick en brandsäkerhets- och gassäkerhetskurs. Vi fördes dit till porten, gubbar från många firmor. Den låg där på andra våningen, och inte tog det många timmar. På språkkursen deltog jag inte eftersom jag redan till sjöss hade lärt mig svenska. Det pratade jag med normmännen eftersom dom lättare förstod svenska än finska. I fritidsaktivisterna deltog jag inte, eftersom det var så mycket övertid, att du inte ytterligare ville delta i nån annan verksamhet.

Lönebiten hade skötts bra redan innan jag började, men beskattningen på övertiden var ju enorm. Och detta motiverades med att övertid tar jobb från andra som väntar på arbetsförmedlingen. Men vår arbetsledare Carl Sommer, han var en tysk gentleman, alla var bra arbetsledare i den där hallen, han sa att 532 gubbar ska jobba över nu. Om du till Göteborgs arbetsförmedling lägger fram en förfrågan om att nu behövs det 532 män till varvet, så inte är det många gubbar dom kan få dit. Men regeringen hade redan då, under Palmes tid, beslutat att dom som jobbar mycket över tar jobb från andra, därför var det en hård beskattning.

Då när jag kom till Sverige, var det inte svårt å få tag i en bostad. Den här kompiserna som var på Volvo, sa att jag kan flytta in i hans lägenhet när han flyttar. De var i Utby och jag bodde där i början. Därefter skaffade jag en egen bostad. Jag bodde på Lindholmen som hyresgäst. Sen flyttade jag in i min nuvarande bostad och här har jag redan bott över 20 år. Det finns goda bussförbindelser härifrån."

Isbrytaren Oden var det sista fartyget som byggdes på Arendal år1989."Då när det började bli dags att provköra, så frågade Bengt Augustson om jag hade arbete. Jag svarade att det hade jag. Sedan gick det en lång tid, när han med sin fru mötte mig på stan och frågade återigen, har du arbete? Och jag svarade, att det hade jag. Nu i år kom Leif Andersson å mötte mig på gatan. Han sa att



Isbrytaren och forskningsfartyget för arktiska områden Oden var det sista fartyget som byggdes på Arendal. I bilden provkörs Oden 1989. Bild: Sjöfartsverket

när du kom ut genom Femmans dörr där, så gick du lika raskt som förr i tiden på Arendal, och det är länge sedan. Du är en sådan som inte åldras ett dugg.

I slusket, redan innan den där isbrytaren blev färdig, jobbade jag hos en firma som hette Lundby Skepps Service. Ett tag jobbade jag även i Finland, det var året innan Oden blev färdig. På Wärtsilä var varvsarbetet exakt likadant. Då höll dom på med att bygga en jätteisbrytare till Sovjet Unionen. Fören på den var utav 500 millimeter tjock massiv stål. Det fartyget skulle hamna som isbrytare på Norra Ishavet. På Wärtsilä höll jag på med det där sliparbetet, vi var ett helt gäng där. Och ryssarna var väldigt krävande. Dom hade speciellt kommit för att övervaka den där isbrytaren, en ingenjör och tre tekniker. Men dom var beredda på varvet och visste att det krävdes ett jobb av högsta kvalitet. Ryssarna var nöjda. Ja! När vår förman sa att här har vi en ryss, så såg jag det med en gång, en stilig karl, det gick å se på dragen att han var ryss. När dom gjorde sina kontroller, så hade dom stora krav. Det måste vara exakt och inte närapå.

Senare var jag anställd hos andra firmor och vi åkte runt i Sverige med metalljobb. Där gick det 19 år. I pension har jag bara varit i några år. Jag jobbade ganska många år över pensionsåldern. Försäkringskassan här i Sverige skickade papper till mig, liksom KELA från Finland, fyll i dessa. Vi har skickat dom tidigare, men fyll i dessa. Sedan besökte jag KELAs kontor i Finland och fick pensionsutbetalningen att fungera därifrån. Jag fick pension därifrån fast jag jobbade här i Sverige, lagen är ju sådan. Nu har jag haft pension i fem år.

Tiden går inte lika bra som det gjorde när jag arbetade. Men jag brukar träffa annat varvsfolk där i cafeterian. Jag promenerar raskt och jag har bra kondition. Ut måste man bege sig. Men man måste läsa också och anstränga sitt huvud. Av världen har jag sett så mycket att jag inte behöver resa längre. Brasilien har jag visst besökt i efterhand. I den där berömda Rios hamn låg det bara två fartyg. Så jag frågade om det ofta är så här och dom svarade att så är det hela tiden.

Nog trivdes jag på metallbranschen. Jag har bott här över 30 år och har här lärt känna 43 finska sjöfarare, tre av dom är gamla arbetskamrater,”

Aarne Mankki

- Från Sippola (nu Kouvola), född 1936
- 9 år till sjöss
- Arendalsvarvet 1979 – 1989
På olika firmor inom metallbranschen
- Pensionerad sedan 2008
- Aarne Mankki avled strax efter intervjun, på hösten 2012 i Göteborg.

Tauno Haikara

”Det är nästan så att du blir gråtfärdig, när du ser att en så stor industri läggs ner”

”1970 började jag på Saab i Trollhättan som 17-åring. Äldsta brorsan tog mig med sig från Finland. Dom första tre åren var jag på Saab. Därefter utbildade jag mig till maskinreparatör och ända sen dess har jag hållit på med verkstadsjobb fram till slutet av 90-talet. På 80-talet hade jag en egen firma och gjorde då jobb åt bland annat Lambertsson & Kullenbergs maskinuthyrning. Dom hade direktkontakter med Arendal och via dom fick jag dit mina egna mennor. 1989 hade vi fortfarande jobb där, bland det sista som fanns inom branschen.

När dom sista fartygen lämnade varvet, gick man över till oljeplattformar. I Norge var det en oljeplattform som gick omkull i stormen på Nordsjön (Alexander Kielland 1980). Dess systerfartyg togs in för reparation och det installerades extra stödben på dom, så att dom blev stabilare. Vi var en grupp, som mest hade jag 4–5 anställda och även andra firmors gubbar. Vi installerade bygghissarna, jobbet gjordes som teamarbete. Det var ett dygnet runt jobb. På Arendal var jag 1–2 månader åt gången, vi gjorde klart ett installationsjobb och nåt annat där emellan, tills det var dags å driva igenom ett annat jobb.”

Tauno Haikara fortsätter: ”Jag minns när vi väntade på en oljeplattform, som var försenad en timme, vi var ungefär 3000 mennor. Vi stod där på stranden och väntade. Jag pratade med en arbetsledare och vi funderade på hur mycket förseningen kostade, när gubbarna fick stå där tomhänta. Vi uppskattade att en timmes försening landade på en räkning på mer än en miljon kronor. När oljeplattformen slutligen kom, så visste alla vad som skulle göras. Varenda en hade sitt jobb å sköta. Det krävdes ganska mycket logistik, som hade planerats på kontorssidan. Jag vet inte hur många det var som hade varit med om att planera den.”

Tauno Haikara visar upp ett stort flygfoto på sin vägg, det är ett foto över Arendal där även han själv syns, stor som en myra. ”Detta är taget från helikopter, jag stod där ute på kajen tillsammans med en arbetsledare från Arendal och när helikoptern cirkulerade runt ovanför våra huvuden, frågade arbetsledaren om håret var kammat, för att nu håller dom på å filmar oss.

Jag såg det här fotot senare på väggen hos Lambertssons gamla chef och frågade om jag fick behålla det, eftersom jag var med på bild. Här kan man se hur oljeplattformen har dragits ut, där ovanpå står våra kranar och bygghissen vid kanten, hamnkranen väntar att på att vi under natten ska flytta över till den där pråmen Neptunus. Den flyttade sig långsamt, en halv meter åt gången. Det

gjordes under natten. Bygghissarna skulle vara färdiga, så att när männen kom till jobbet på morgonen kunde dom åka upp på oljeplattformen.

Arbetsprocessen var sån, att plattformarna tillverkades i delar som sen skulle passas ihop. Två kranar lyfte samtidigt. Hela den här karusellen var sån, att ibland undrade man om alla verkligen visste vad som skulle göras. Men alla hade en arbetsuppgift och alla visste vad som skulle göras. Hela arbetet gick framåt och färdigt blev det. När din egen del var klar, gav du plats åt nästa. Ingen kunde komma undan, utan allting skulle göras då när du var på plats. Därefter planerades nästa steg tillsammans med arbetsledaren.

Det var en tydlig arbetsordning, när du satte fast nånting, eller byggde, så visste du att det där järnet ska dit å den där masten hit. Trots att det var många firmor och husets män, fanns det ingen avundsjuke, utan på arbetsplatsen var man kamrater. Alla gjorde sitt, och färdigt blev det. Det var mäktigt, det var så stort! Det var maskinerna som gjorde det tyngsta arbetet. Svetsarna kunde hamna på många dåliga ställen, men bara för en liten stund. Inte behövde du ta ut dig helt, fast ibland kändes det som att finländarna måste visa lite extra vad det än gällde. Man hade inte tålamod att vänta på maskiner till undsättning, utan det kördes vidare med mansstyrka. Arbetet var tungt, men det var ett eftertraktat arbete.

En gång, när vi höll på med att installera en bygghiss och kapade av gångbron som gick mellan två oljeplattformar, så hade Stena Line av nån anledning inte fått besked om detta, utan körde med full fart förbi Arendal. Jag var uppe på 40 meters höjd i en personkorg som hängde på en bilkran som var placerad på pråmen. Det var ingen vidare känsla du hade där uppe, när vågorna började slå, så där ett par meter höga. Jag fick trycka personkorgen mot oljeplattformen, innan Stena började sakta ner å vågorna lugna sig.”

Trevliga minnen

En gång råkade det sig så att mina mannar försvann. Jag undrade vart alla hade tagit vägen. Jag letade runt ett tag och när dom efter en halvtimme dök upp, började jag svära över att var har ni varit nånstans, vi skulle ju fortsätta med jobbet? Nåväl, gubbarna konstaterade att nu när den där tyska båten råkade komma, så var vi å handlade lite. Varför berättade ni inte för andra? Nå, nog räcker det till dig med sa dom och en flaska fick jag. Sånt hände då och då. Dom visade senare för mig, hur man hade koll på bevakningskamrerens rörelser; kolla, där uppe har du en bevakningskamera, och när den vänder sig åt andra hållet kan du gå ombord. Och när den vänder tillbaka, kan du komma ut.

Jag hade bara finländare som jobbade åt mig. Ibland kändes det som om att det inte fanns några andra där än finländare, att varför hopade sig alla alltid på



När fartygsbygget tog slut på Arendal, började man bland annat att tillverka och serva oljeplattformar. Bild: Varvshistoriska föreningen

samma ställe. Nog var det nästan helt å hållet i händerna på finländarna, det här med att hantera tung metall. Det var finska firmor även på den Norska sidan, där jag ibland hade jobb. Finländarna hade ett gott rykte som arbetare. Jag har alltid enbart fått höra beröm för finska arbetare. Om du ger en arbetsuppgift åt en finländare, så fixar han det, utan att du behöver stå där å bevaka eller visa hur det ska göras. På det sättet har finländaren varit nummer ett i dessa jobb. Lönen var därefter, vi kom överens om hur man ersätter obekväm arbetstid och långa dagar. Det hakade sig inte på antalet kronor, om du kunde sköta ditt.

Jag har varit på Arendal senare. Hela dockan är fylld med stenar. Det är nästan så att du blir gråtfärdig, när du ser att en så stor industri läggs ner. I Sverige finns det malm och i Sverige tillverkas det järn. Och sen tillverkar man ingenting av det där järnet, sorgligt, att man låter en så här stor industri ta slut. När varvet stängs, tar arbetet slut."

Tauno Haikara är född i Kuusamo. "Jag hade gått igenom yrkesskola i Finland när jag som 17-åring, minderårig jobbade på Saab, så att jag fick mindre lön än den 18-åriga killen mitt emot. Genom åren har jag lärt mig att du måste stå på dig, våga kräva. Ingen ger dig fördelar frivilligt.

Jag lämnade sen metalljobben och allt möjligt har jag sysslat med. 1997 flyttade jag från Partille till Borås. Jag studerade till fritidsledare och tänkte arbeta för sverigefinska åldringar. Jag startade ett finskt seniorboende i Borås. Men när du har tre finländare, så har du tre olika åsikter och det går inte riktigt. Efter olika turer fick jag lämna det där och började inom sjukvården. Jag transporterade patienter på Borås lasarett. Nuförtiden transporterar jag personal och läkare mellan tre sjukhus i Mölndal och Göteborg. 40 år har det gått med olika sysslor. Omväxlande har det varit och arbetet fortsätter i några år till."

Tauno Haikara

- Född 1953 i Kuusamo
- Till Sverige 1970
- På Saab i Trollhättan 1970–1973
- Utbildade sig till maskinreparatör
- Egen firma på 1980–1990 talen
Underleverantör åt Arendalsvarvet fram till 1989
- Utbildade sig till fritidsledare
- Grundade ett finskt seniorboende i Borås
- Arbetade på Borås lasarett 2002–2007
- Nuförtiden som chaufför på Sahlgrenska sjukhuset
- Bor i Borås

8.

Sammandrag

Hur många finländare

Det är omöjligt att exakt säga hur många finländare det var som gick igenom portarna på Göteborgs tre storvarv. I alla fall var det tusentals. Av dem som jag intervjuade började den första arbeta 1955, men merparten av finländarna kom med den stora flyttvågen från slutet av 1960-talet fram till 1975.

Några siffror över antalet finländare finns det att få. Fortfarande på 1960-talet pratar man om "utlänningar" i företagets statistik. I några sammanhang nämns finländarna för sig.

Till exempel på Eriksbergs varv var i slutet av 1971 totalt 4 911 arbetstagare, av dessa var 698 finländare. Hyrfirmorna hade 350 anställda. Man kan anta att majoriteten av dessa var finländare, uppskattningsvis 300. Detta bekräftas av de intervjuade, många av dem har konstaterat, att den största delen av firmornas arbetare verkligen var finländare.

På Götaverken var det minst lika många finländare. Eero Virtanen, medlem i verkstadsklubben nämnde att 1 000 finländare hade arbetat där 1972, när han informerade om övergången till månadslön. Siffran är ungefärlig, men sannolik, eftersom Götaverken var större än Eriksberg. Detta stöds även av de intervjuades minnesbilder: nästan alla berättar att de hade arbetat i en "finsk" gemenskap. När man till detta lägger hyresfirmornas arbetare, så ger även en försiktig uppskattning till resultat att det under de bästa åren på Göteborgs storvarv arbetade 2 500–3 000 finländare. Majoriteten av dem var svetsare och plåtslagare, vars genomströmning var stor. Varje år byttes det ut tusentalet arbetare. Av dessa var merparten finländare, så att tusentals finländare arbetade under de där åren en kortare eller längre period vid Göteborgs varv. Man måste dock komma ihåg, att det fanns de som under samma år arbetade på flera företag. Senare har det varit svårare att ta fram uppgifter om finländare, eftersom en del har bytt medborgarskap och inte heller särskiljer man utländska arbetare på samma sätt som tidigare.

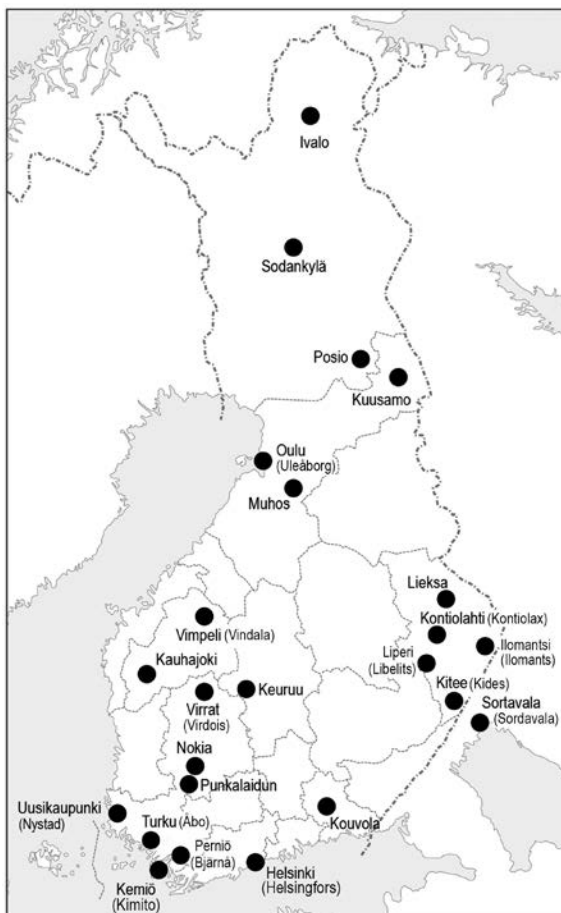
Varifrån, hur och när till Sverige

Det var två saker som överraskade mig med mina intervjuer med varvsarbetare. De kom från hela Finland och de var mycket unga när de började, till och med minderåriga, 16–17 år gamla.

En allmän uppfattning är att flytten till Sverige huvudsakligen kom från Östra och Norra Finland. De personer som jag träffade var från både Södra och Norra Finland. Från öst och väst, från stad och landsbygd. De som flyttade från städerna var något äldre, de hade en yrkesutbildning och de hade hunnit med att vara med i arbetslivet. Det var redan när de kom, yrkesmän och -kvinnor. Även de flesta andra hade först jobbat inom industrin på andra orter i Sverige, såsom textilindustrin och Volvo. Fabrikerna värvade arbetare även direkt från Finland, samt betalade resan. Några av företagen förutsatte att arbetstagaren förbinder sig att arbeta en viss tid, oftast ett halvår. Finländarna kom sällan ensamma, många kom tillsammans med en kamrat eller släkting, eller så fanns det redan en släkting i Sverige som man kom till.

I sin avhandling presenterar Jari Kuosmanen tre olika flyttare: kedjeflyttare, gruppflyttare och ensamflyttare (Kuosmanen 2001, 97). Kedjeflyttaren har sedan gammalt släktingar eller bekanta i Sverige. Gruppflyttaren kommer tillsammans med sina kamrater eller släktingar. Ensamflyttaren kommer som ordet säger ensam. En likadan fördelning går det att se även med de personer som jag har intervjuat; bara en av dem kom tillsammans med sin familj, sin man och sina två döttrar. De övriga var utan familj. En fru eller flickvän kunde man ha kvar i Finland. Några av pojkarna hittade senare en fru i Finland, på semestern, eller under militär-

Det var från dessa orter folk flyttade.



8. Sammandrag

tjänstgöringen. Men till Sverige återvände man även efter militärtjänsten. Det fanns en arbetsplats och kanske också en bil som väntade (Väinö Vattulainen).

Tyngdpunkten i min studie har vilat på arbetslivet och utgångspunkten har varit att de personer som jag intervjuat har kommit till Sverige för att arbeta. Några hade en arbetsplats i Finland, men även då var det Sveriges bättre löner som lockade. Några var på väg att bli arbetslösa, så att alla hade inte ett arbete. Några kom direkt efter skolan eller avbröt skolan och hade därmed inte hunnit med arbetslivet i Finland.

Den tidigaste flyttaren kom 1955, den senaste, så pass sent som 1979. Då byggdes det inte längre fartyg någon annanstans än på Arendal, och det var inte särskilt vanligt att anställa nya arbetstagare. Men till exempel Aarne hade en lång erfarenhet som slipare ombord, så att han fick omedelbart arbete.

Hur hamnade man på varvet?

Som det har framgått av det föregående, så var det många som började på andra industriarbeten. Till varvet sökte man sig senare. Ett undantag var de som, redan när de flyttade till Sverige var yrkesmän, hade gått i yrkesskola och arbetat på varvet eller i motsvarande uppgifter, till exempel ombord på ett fartyg.

Att man inte direkt kom till varvet, fanns det flera skäl till. Det viktigaste var väl det att varven inte värvade direkt från Finland. Varvsarbetsplatser kunde man i Finland söka via den nordiska arbetsförmedlingen, men en liknande direktvärvning som till exempel Volvo tillämpade, hade inte varven. Trots detta var behovet av arbetskraft stort. Jag har gått igenom protokollen hos Eriksbergs företagsnämnd för åren 1965–1979. Nämnden var sammansatt av varvets ledning och fackets representanter. Nämnden var en diskuterande instans, som föregick MBL-lagen (Lag 1976:580 om medbestämmande i arbetslivet). Finländarna anställdes på varvet i huvudsak som svetsare och plåtslagare. Nämnden diskuterade ständigt frågan om var man skulle kunna få tag på arbetskraft. Det föreslogs bland annat att man via arbetsförmedlingen skulle skaffa arbetare från Norrland och Gotland, eller att man skulle informera värnpliktiga. Samtidigt konstaterade man att bostadsbristen låg som ett hinder för flytten (Företagsnämnden 1969). Kvinnor började man för första gången utbilda till svetsare på Eriksberg 1965 och på Götaverken 1967. Fram till dess hade kvinnorna enbart arbetat på matsalen och med städuppgifter, ibland även som kranförare (Persson Bertheaud red.) 2005,4).

Även från Jugoslavien och Portugal värvade man aktivt arbetskraft. I Jugoslavien anordnades till och med förberedande kurser inför blivande arbetsplatser på varvet. 1970 kom det samtidigt 90 arbetare från Jugoslavien, alla hade fått en

Hur hamnade man på varvet?

förberedande utbildning i sitt hemland (Företagsnämnden 1970). Ingenstans nämns det att man skulle värva arbetskraft från Finland. Detta kan bero på att det ändå kom arbetskraft från Finland. En bidragande orsak kan vara att varven inte anställde någon som var under 18 år. Som Matti Harju berättar, kom han först in på varvets yrkesskola och den vägen i arbete efter att ha fyllt 18 år. Bland övriga industrier kunde man tänja på åldersgränsen, som till exempel Jukka Mäkelä och Unto Moilanen berättar.

Var det då till Eriksberg eller Götaverken man sökte sig? Av dem som jag intervjuade, började de flesta på Eriksberg, men det var också många som gick till Götaverken. I göteborgarnas ögon rådde det en slags hatkärleksrelation mellan dessa två varv, på liknande sätt som mellan stadens två ledande fotbollslag, GAIS och ÖIS. Finländarna var knappast medvetna om detta förhållande. Det var nog mera slumpmässigt vilket av dessa två varv vid Göta älvs strand råkade ha arbete att erbjuda. Många gick till båda varven för att fråga efter arbete. Men budskapet fördes vidare även bland finländarna själva. Eriksberg kallades för Torpet och Götaverken för Herrgården (Olsson & Svensson 1981, 116).

Många kommer ihåg det exakta datumet för sin ankomst, liksom väderleken. Även anställarens sätt att ta emot har fastnat kvar i minnet.

Arbetet kunde man i allmänhet börja omedelbart. Det fanns dock en viss marschordning på varvet. Nya arbetstagare togs emot en gång i veckan, samtidigt gavs det information, i slutskedet fick finländarna information på finska (Pentti Vartiainen, Jukka Tamminen). IF Metalls fackförbund hade en central roll i detta. Alla har berättat att då måste man även skriva på ett papper om att gå med i facket, annars fick man inget jobb. Detta var fackets krav, för att man skulle kunna anställa utlänningar (Rantanen 1992, 29). Arbetsgivaren bjöd på en måltid och därefter fick man arbetskläderna och hjälmen, blev anvisad arbetsverktygen och stället där man skulle arbeta. Dock alldeles i början hade man inte ens arbetskläder från arbetsgivaren, dessa började arbetsgivaren stå för i slutet av 60-talet.

I praktiken var det så att de flesta började med en treveckors svetskurs. Både på Eriksberg och Götaverken fanns det många finska svetslärare. Taisto Saarela undervisade i svetsning på Eriksberg under åren 1968–1977. Han berättar att på en treveckorskurs lärde man sig grunderna och att i det praktiska arbetet fick man träning på planet. Undervisningen var ganska personlig. Allteftersom han upptäckte att eleven hade lärt sig grunderna, kunde eleven under handledning av en arbetsledare börja svetsa mindre sektioner. Det hände att någon gallrades bort under kursen. Taisto betonar också att svetsning är en teknikgren. Det var inte alls alla som blev svetsare, de som inte kunde fick söka jobb någon annanstans. Elever hade han från många länder, inte bara finländare (Intervju 14.7 2014). Många finländare ville även lära sig läsa ritningar, vilket är viktigt i plåtlagarens arbete. Och mycket riktigt ordnade Eriksberg under 1972 kurser i ritningsläsning på finska (Företagsnämnden 1972).

8. Sammandrag

De flesta finländarna började som svetsare och plåtslagare. Varven hade arbete, personalomsättningen var stor och det var hela tiden brist på yrkesmän. Många slutade redan efter några månader. De som jag intervjuat har alla arbetat länge på varven. Även från deras berättelser framgår det att det var många som gick över till en underleverantörsfirma så fort man hade lärt sig jobbet, firmorna betalade ju bättre. Även ett annat skäl till att sluta hade med lönen att göra. Det var många som var missnöjda efter att ha upplevt orättvisa i löneklassificeringen. I företagsnämndens möten under 1969–73 diskuterade man om orsakerna till att arbetstagarna slutade så fort. När det gällde finländare så angavs som skäl språkproblem och viljan att återvända till hemlandet. Man antog att ytterligare en orsak till att finländare slutade var att många upplevde orättvisor i sättet att klassificera lönerna (Företagsnämnden 1970). Det nämns dock inte, att det var många som gick över till entreprenadfirmer. Firmorna var ett känsligt ämne för varven under de där åren. De behövdes, men samtidigt ville man bli av med dem.

Arbetet och arbetsmiljön

Fartygsbyggnationen hade förändrats kraftigt sedan i början av 1940-talet, då man tog i bruk den så kallade sektionbyggnadsprincipen. Fartyget byggdes på en bädd. Till exempel på Eriksberg hade man som mest sex stycken sådana stapelbäddar för fartygsbygge. Tidigare växte fartyget fram ur bädden, plåt för plåt. Enligt den nya metoden svetsades sektionerna färdigt och lyftes sedan i en bestämd ordning in i fartyget. Samtidigt växte storleken på fartygen. Detta ledde till, att det på varvet behövdes ännu större plåthallar och mängden av svetsfog bara växte. Svetsarna och plåtslagarna var i nyckelställning när man byggde skrovet på fartyget. När det nya Arendalsvarvet blev färdigt, fördes den här utvecklingen ännu längre. (Arvastson 1987, 95).

Arbetsmiljön växlade beroende på om man jobbade på planet, utomhus, i hallen eller inne i fartyget. Tidigare hade en stor del av fartygsbyggnationen varit utomhusarbete och man var helt utelämnad åt väder och vind. Kylan på vintern och Göteborgs sneda regn på hösten påverkade direkt på arbetsmiljön (Pentti Vartiainen berättar om den isiga plåthallen, Dan Weissenberg om Göteborgs sneda regn).

Det gick inte att vara rädd för höjder eller trånga utrymmen. Inne i fartyget fanns det gott om smala ställen. Många berättade att där fick man kräla sig som en orm. Den småväxta Sirpa sa att det var bäst att tömma fickorna först, så att man lättare rymdes i de trånga utrymmen (Sirpa Mäkitalo).

Under svetsning fylldes de små utrymmena snabbt med rök. Många ödesdigra olyckor inträffade, när syre tillsammans med svetslågan orsakade en explosion.

Via svetsmunstycket regleras acetylen och syre genom separata kranar. Tillsammans är de ytterst explosiva. När det kommer mycket rent syre in i ett trångt utrymme, så räcker det med en liten gnista för att det ska explodera.

Arbetsförhållandena förbättrades så småningom på 1970-talet. En stor del av arbetet gjordes inomhus. Det blev även mera allmänt att använda skyddsutrustning. Det var ofta både arbetstagarna och arbetsgivaren som motsatte sig användningen av skyddsutrustning. Gamla varvsgubbar kunde reta en som hade hjälm på sig genom att säga "e du en fågelskrämma eller". Olyckorna såg man som nödvändigt ont. Om det inträffade en olycka så var orsaken otur eller ödet, sa man. Användningen av hjälm blev allmänt först på 1960-talet (Arvastson 1987, 137). Men fortfarande på 2000-talet kunde utländska researbetare ta av sig hjälmen och använda mössa i stället, när de först hade kommit in på arbetsplatsen, som Pertti Lehto och Jukka Tamminen berättar om Cityvarvet. Varvets egna arbetare, de fast anställda, hade en viss färg på sin hjälm, och firmornas män hade sin egen färg. På det sättet kunde man redan på hjälmen urskilja, vem du jobbade åt. Hjälmen fungerade senare även som en viktig identitetsbärare, som emblem för lokala fotbollslag som GAIS och IFK eller andra tecken som gav vissa, väl genomtänkta budskap, minns Dan Weissenberg. Pertti Lehto hade med stora bokstäver på sin hjälm skrivit TERVE.

Det var ofta kvinnorna som var först med att testa ny skyddsutrustning som friskluftsmask, röksug eller hörselskydd (Kirsti Larsson och Arja Pasanen–Gustafsson). Många män ansåg att de var klumpiga och tyckte att de bromsade ackordstempot.

Från arbetsgivarens sida berodde motståndet på kostnaderna. Skyddsutrustningen kostade. Jouko Karttunen berättar hur ledningen föreslog, när stålhattan togs i bruk, att den skulle fästas utanpå skon. Det var de allvarliga olyckorna som först satte fart på arbetsskyddsfrågorna. Till exempel efter Samnanger-explosionen var man noggrannare med gasmätningar. (Mera om Samnanger-olyckan senare)

Arbetskador och olycksfall var vanliga. Det fanns halkningar, föremål som föll, samt skivor och balkar som välte. Olika arbetsuppgifter hade sina olyckor. Svetsarna fick brännskador eller krosskador efter explosioner, plåtslagarna blåmärken och ställningsbyggarna fallskador. (Arvastson 1987, 137). Många av dem som jag intervjuade hade själv skadat sig allvarligt. Många hade varit vittne till dödsfallsolyckor. En av dem konstaterade att varje fartyg krävde ett människoliv. Många hade varit med om närapå-situationer, där till exempel ett fallande eller vältande föremål hade precis träffat intill. Alla betonade att man i varje stund måste vara medveten om riskerna.

8. Sammandrag

Det gick inte att undvika farorna alltid och rädd fick man inte heller vara. Många arbetsskador är osynliga och dyker upp först senare, såsom förslitnings-skador och sjukdomar som orsakats av kemikalieämnen, skador som det är svårt att i efterhand påvisa. Asbestens risker uppmärksammades först på 1970-talet. Esa beskriver sin första arbetsmiljö vid tankens dubbelbotten:

”Det var ingenting som var rengjort, det var bara att sätta igång å pröva sin lycka. Röken var så tjock att det inte gick att se nånting där inne. Firmornas män rökte även själva på köpet och jag vet inte vilken rök dom fick i sig. Förmannen sa på kvällen att om ni känner att ni mår dåligt, så drick mjölk, så går det över.”(Esa Kultti)

Som ett exempel på vårdbehovet kan man nämna att 1972 noterades det 30 000 besök på Eriksbergs vårdcentral, mestadels på grund av sjukdomar eller olyckor (Företagsnämnden 1973). Olycksfallen klassades inte automatiskt som arbets-skada. Till exempel år 1974 krävde LO:s andre ordförande Lars Westerberg, att de olyckor som inträffade på arbetsplatser borde undersökas bättre, för 85–90 procent av alla arbetsskador beror på olyckor (Mellan varven 1974, 2). Först 1977 kom det till en lag om arbetsskadeförsäkring (lag 1976:380). Den lagen har se-nare flera gånger kompletterats.

Det är tungt att behöva se en arbetskamrat mista livet. Många hade erfaren-heter av detta. Väinö Vattulainen berättar, hur han hade varit med om att rädda en arbetskamrat från att drunkna, när denne hade ramlat i det höstkalla vattnet efter att en stege hade gått av.

Två katastrofala olyckor inträffade på 1970–80-talen- I båda fallen inträf-fade det en olycka på ett fartyg som var under reparation och båda olyckorna krävde människoliv.

Eriksberg hade det norska fartyget Samnanger inne för service. Servicear-betet började på fredagen den 14.5 1971 och under samma dag inträffade det en explosion i fartygets maskinrum, explosionen följdes av en brand. Tio arbetare omkom och 28 blev skadade. Många av de personer som jag har träffat var på jobbet då och har berättat sina minnesbilder om olycksdagen (Veikko Hukka, Matti Harju, Pentti Vartiainen). I ett sammanträde som hölls i företagsnäm-nnden i slutet av samma månad, betonades att det hade gjorts en gasmätning på samma morgon, men man konstaterade att det måste noga klargöras, vad som hade orsakat olyckan. På grund av den här olyckan blev det förbättringar i Eriksbergs arbetsmiljö.

En annan stor olycka inträffade 14.3. 1984, när fartyget Bonny, ägt av det åländska rederiet Sally, var på Cityvarvet för underhåll. I den här olyckan dog fyra personer, två svetsare, en plåtslagare och en arbetsledare. Totalt 13 personer fick brännskador. Man misstänkte att orsaken till branden var oljan som hade

runnit ner i fartygets botten och sedan sannolikt antänds av en svetsgnista. Arbetsgruppen som granskade olyckan konstaterade, att tanken borde ha rengjorts bättre och inne i tanken borde det ha funnits en reservutgång.

Pertti Lehto minns, att han var på väg till kvällsskift för att svetsa nere i tanken, när olyckan hade inträffat:

”Vi hade kvällsskift den där dagen och höll på å promenera mot den där hallen. Vi såg hur två sotiga killar gick mot sjukstugan och undrade vad det var som hade hänt? Dom bara gick utan att säga nånting. Sen gick vi in i hallen och stämplade in. Förmannen var där och sa med låg röst att vi inte skulle gå på dockan, det var något som hade inträffat. Vi väntade där ett tag, men sen gick vi ändå dit till dockan för att se. Sen var det någon som sa att det hade exploderat. Exploderat där, herregud! ... Pertti dröjer kvar i sina tankar.”Det känns nog helt som så, att detta var nånting som inte hade behövt inträffa.”

Arbetarna informerades inte i efterhand. Begreppet krishjälp var okänt.

Olyckan fick ett rättsligt efterspel. Göta hovrätt dömde reparationsingenjören samt arbetsmiljöinspektören till böter för vållande till annans död.

Cityvarvet var Götaverkens reparationsvarv. De olyckor som inträffade i underhålls- och reparationsarbetet berodde ofta på att det var för bråttom. Konkurrensen var hård mellan de olika varven. Budgivningen vanns vanligtvis av den som snabbast kunde göra jobbet.

Trivseln

Ett problem för såväl Eriksberg som Götaverken var: hur skulle man få svetsarna och plåtslagarna att stanna, när det även fanns arbete på annat håll. De flesta av dem som jag intervjuat har arbetat länge på varven, några mer än 40 år. Många av dem som slutade tidigare, tvingades att lämna arbetet antingen på grund av sjukdom eller yrkesskada. Många skulle ha fortsatt längre om man hade fortsatt med fartygsbyggnationen.

Vad var det som fick dem att stanna på varvet den farliga arbetsmiljön till trots? När jag frågade Veikko, som redan i ett tidigt skede skadade sig allvarligt och även fick bestående men på grund av skadan, ”tänkte du aldrig på att byta till en tryggare arbetsplats”, så svarade han utan att tveka: ”aldrig”. Av samma åsikt var även de andra. Många av dem som slutade att vara anställda på varvet, fortsatte med samma jobb på en resefirma.

När jag frågade varför de hade stannat kvar i varvsarbete, var svaret från det flesta detsamma: arbetet var självständigt, fritt, omväxlande och flexibelt.

8. Sammandrag

Var och en fick göra mångsidiga jobb och se resultatet av sitt arbete. Man hann aldrig tröttna på sitt jobb och hela tiden lärde man sig någonting nytt. Jag kan också känna igen en viss yrkesstolthet i mångas berättelser. Arbetskamraterna var trevliga och det rådde en god sammanhållning. Kirsti Larsson betonar att på varven accepterades även olikhet. Arbetets farlighet, även den var en förenande faktor. Man var tvungen att lita på varandra. Som Jukka Mäkelä konstaterade: *Ändå visste man att dom där ställningarna var ordentligt byggda, eftersom det var finländarna som hade byggt dom.*

Alla finländare var unga, livet låg framför. För att citera Kirsti: *Varvstiden var en mycket viktig tid, det har varit mitt universitet. Det är där jag har lärt mig mycket om samhället, människorna, arbetet, och hur viktigt arbetet är för människan, arbetsgemenskapen och att du har arbetskamrater.* Mauno Päämaa poängterade att där fanns ett gott diskussionsklimat. Sådant hade man inte på varje arbetsplats. Arja Pasanen-Gustafsson mindes gemenskapen, man träffades även på fritiden. Idrottsintresset på fritiden var en sammanhållande länk för många. Olli Siitonen, som fortfarande är en passionerad volleybollutövare, var ledare för volleybollslag och lockade med nya spelare. Arken, fritidshuset för Arendals personal, var populärt. Där höll man på med idrott och badade bastu. Den kallades även för "treans docka" som Unto Moilanen minns, eftersom en stor del av arbetarna besökte stället. Före detta varvsarbetarnas Ukko-kerho (Gubbklubben) samlas fortfarande varje fredagsmorgon på ett café i Göteborgs centrum. När jag besökte stället den 24.1 2014 fanns det 15 män på plats. Efter varvens stängning hade de arbetat på andra ställen, som t.ex. Volvo. Som pensionärer fortsatte de med sina träffar och erfarenhetsutbyten.

Finlandshemmet

Det sägs att Sveriges arbetsliv skulle stanna utan fikapauser. De är en ovillkorlig förutsättning för trivseln. Detta stämde även på varven. Många mindes att till en början var varvets kaffepauser en kvart långa. Sitt kaffe fick man köa på kantinen, något kaffebröd fanns inte. Kaffet fick man dricka på stående fot, det fanns inte några personalutrymmen. Redan tidigt organiserade finländarna sina gemensamma kaffestunder. Unto Moilanen och Matti Harju berättade, hur man med gaslågan själv kokade kaffe på en gammal aluminiumpanna. Ibland kunde lågan bränna ett hål i pannan, och man blev utan kaffe. För uppfinningsriksdomen fanns det inga gränser, utan man lödde en bult i botten på pannan. Nu läckte inte pannan längre och kaffe kunde man återigen få på nästa kaffepaus. Det kunde sitta i flera stycken bultar och pannan såg ut som en hornmina. Det

kan ha funnits flera gemensamma kaffelag av den här typen, veterligen hade även jugoslaver och andra invandrargrupper något liknande.

Det egentliga Finlandshemmet grundades, när man hade flyttat till Arendal. När och hur Finlandshemmet hade fått sin början, var det ingen som exakt kom ihåg. Enligt vissa var det arbetsgivaren som hjälpte till med att skaffa bord och bänkar. Andra ansåg att finländarna bara började samlas på ett visst ställe i mittvallen, där det fanns lager- och sociala utrymmen mellan två byggdockor. Man skaffade bord och bänkar och bestämde sig för att börja koka kaffe där. Matti Harju mindes hur han blev en kaffekokare:"

På Arendals "Finland-hemmet" var jag kaffekokare i ett tjugotal år. Först var det nån annan, men när han slutade, började jag. Jag fick pengarna från andra, köpte kaffet å kokade. Vi hade en plåtlåda där vi hade kaffekokarna. Jag var inte med från allra första början, jag var ju på den andra dockan i ett par år. Men när jag började på den här dockan så gick jag till "Finlands-hemmet". Vi hade två bord och långa bänkar. Hur många kunde vi ha varit där som mest, kanske femton gubbar. Satt där å tjtade. Ibland när det fanns mindre att göra, kunde kaffepausen dra ut på tiden. Då kom förmännen för att köra iväg oss."

När det var som bäst kunde man även köpa munkar på "kafeterian". Handeln tog slut när några svenskar hotade med att avslöja att munkförsäljaren håller på med sina egna affärer på arbetsplatsen.

Unto Moilanen mindes att Finlandshemmet hade en viktig social funktion: där betade man av gårdagskvällens TV-program, där kunde man fråga om råd hur man skrotar en bil, och liknande."Det var som Bryssel idag", funderade Unto.

Svenskarna undvek stället, för att det bara pratades finska där. Munkarna dög också åt dem.

Förhållandet mellan Sverige och Finland

Alla försäkrade, att mellan svenskar och finländare fanns det inte någon schism i sig, inte mer än mellan arbetskamraterna i gemen."Det var hela tiden en sådan där landskamp mellan Sverige och Finland", beskrev Pertti. Svenskarna kunde oroa sig över att finländarna förstörde ackordet, eftersom de jobbar så hårt. Annars kunde man reta varandra, men det var inget man tyckte var allvarligt. Öknamn hörde till arbetskulturen. Många berättade, att när man senare på stan träffade en gammal arbetskamrat, gick det inte att komma ihåg hans namn, eftersom det enbart var öknamnet som användes på varvet.

8. Sammandrag

Matti mindes hur han blev Karvarinta (Hårbröst): "Alla hade sina öknamn, som användes. Jag kallades för Karvarinta (Hårbröst) i 18 år, trots att jag inte hade så mycket hår. En gång gick det nämligen till så att det var en som hette Degerman och en gubbe till som fångade fast mig å sa att nu tar vi å räknar hur många brösthår pojken har. Då var jag nog 18–19 år. Det var väl en slags humoristisk mobbning."

"Unto var Utti och med det svenska uttalet blev Olavi Ulli." En kille kallades för "Rousku" (Knäcket) för att han beslagtog knäckebröd och stoppade dom i fickorna för att senare ätas. En annan kallades för "Hauska-Matti" (Roar-Matti), minns Jaakko. Trädroten var lika lång som bred, och någon kallades för Laihia (en ort i Österbotten).

Arbetsledarna försökte man lura. Jukka Mäkelä berättade att om det inte fanns någonting att göra, fick man åtminstone gå med en planka på axeln. Eero tyckte att sättet som man räknade ackord på, var märkligt: För ackordet fick man inte betalt efter arbete, utan med hjälp av pennan.

Gemensamma koder, som inte uttalades högt, kunde göra det lättare att smälta in i arbetsgemenskapen och skapa sammanhållning (Arvastson 1987, 110). Speciellt i början, vetskapen om att man var med om att bygga vackra fartyg, gjorde att yrkesstoltheten växte. En god sammanhållning var en räddningsplanka även då när arbetena började sina (Dan Weissenberg). Men det förekom även äkta mobbning. Några berättade om förödmjukelser de hade råkat ut för, oftast handlade det om bristande kunskaper i det svenska språket. Salme berättade till exempel att personalchefen hade behandlat henne illa, när hon hade frågat företaget om lån för att köpa ett hus. De egentliga konflikterna orsakades av lönefrågorna.

Lönen avgjorde

De flesta av de intervjuade ansåg att man fick bra betalt för att bygga fartyg. Så var det också i många fall, men en bra timlön var ett relativt begrepp. Statistiken från Göteborgs kommun år 1970 visar att medellönen för varvsarbetare var 14,40 kronor, när medellönen generellt i industrin var 14 kronor. På Volvo till exempel var medellönen 12,50 kronor. Många finländare var unga och oerfarna när de började på varvet, så att lönen blev lägre. Många finländare slutade efter att ha märkt att lönen inte var så bra som man hade trott. Många slutade även av den anledningen att man ansåg grunderna för lönesättningen vara orättvisa.

Även flera av dem som jag har intervjuat har erfarenheter av en orättvis lön (Jukka Mäkelä, Jouko Karttunen, Kirsti Larsson). Alla tre konstaterade, att fack-

föreningen gjorde ingenting för att rätta till saken, utan de skötte lönediskussionerna direkt med arbetsgivaren. Orättvisorna i ackordsprissättningen, som till exempel Jouko Karttunen berättade om, retade många. Huruvida de svenska arbetsgivarna medvetet utnyttjade de nyanlända unga människors okunnighet, ofta med bristande kunskaper i det svenska språket och utan kännedom om fackföreningsparagrafernas djungel, är något som är oklart. Huruvida fackföreningen hade välsignat ett sådant förfarande, vore intressant att veta.

Många finländare gick över till firmorna, eftersom där fick man mera pengar i handen, ofta även traktamente. Finländare tjänade även genom att jobba som galningar. Jouko Pajala berättar, hur någon samtidigt kunde vara skriven i tre olika firmor.

Jämfört med Finlands lönenivåer var lönerna klart högre. Detta gällde även kvinnolönerna, som Salme Paasonen berättade av sin egen erfarenhet. Enligt beräkningar gjorda av Finlands arbetsmarknadsministerium för året 1971 var den nominella timförtjänsten för industriarbetare i Sverige 1,9 gånger högre jämfört med Finland (Korkiasaari 2000, 179).

Troligtvis står dessa siffror som grund i ett häfte, publicerat 1973, som var riktat till dem som planerade att flytta till Sverige. I häftet berättas det om löneskillnaderna mellan Finland och Sverige, där sägs det att år 1971 var den nominella lönen inom metallindustrin 90 procent högre i Sverige jämför med Finland. I samma häfte påminde man om den högre beskattningen i Sverige och om högre levnadskostnader (Työvoimaministeriö 1973).

Löneglidningen på varven under högkonjunktursens år var svindlande. Från 1960 fram till 1969 ökade arbetarnas löner på Eriksberg med 76,8 procent (Företagsnämnden 1970).

Det måste ha känts märkligt i början på många finländare, när man kommer från arbetslöshetens och beredskapsjobbets Finland till Sverige, där man omedelbart kan få jobb. Likaså betalas det i Sverige ut en lön, som åtminstone till en början kändes hög.

Med tiden ökade medvetenheten om den reella lönenivån, när finländarna diskuterade med sina mera erfarna landsmän. Speciellt för dem som gick över till uthyrningsfirmor, betydde det mest vad man fick i handen just då. Man tänkte inte på pensioner eller sociala avgifter.

När man gick över från ackordslön till månadslön, förbättrades löneläget till vissa delar, fast många var även missnöjda, när de upplevde att grunderna till månadslönen var orättvisa (Pentti Vartiainen).

Lönen är ett relativt begrepp. När man på Arendal gick över till månadslön 1972, så växlade metallarbetarens lön, beroende på löneklassen, från lägsta a1 klassens 2550 kronor till den högsta d5 klassens 3800 kronor i månaden (Östlund 2014, 39).

Fackföreningen

Man skulle kunna tro att industristaden Göteborg skulle vara en föregångare när det gäller att organisera sig fackligt. Fackföreningarna kom dock långsamt igång. För varven var det Kockums i Malmö som var föregångaren. Göteborg var grossisternas stad, där det länge rådde en liberal ideologi samt företagsledarnas välgörarmentalitet (Stråth 1982, 101). Göteborgs mecenater ordnade åt arbetarna hälsovård och i närheten av varven fanns det bostäder åt egna arbetare. Varvsarbetarna radikaliserade sig efter 1920-talet. Kommunisterna hade tidvis en stark ställning, under vissa perioder hade de till och med majoritet i Metallförbundets klubbstyrelse.

Varvens ledning verkade aktivt tillsammans med den socialdemokratiska fackföreningsrörelsen för att isolera kommunisterna. Även det Finska vinterkriget hade att göra med den här kampen. Ett berömt cirkulär från LO, nummer 3. från hösten 1939, innehöll ett krav om ett förbud att välja kommunister till fackliga förtroendeuppdrag (LO cirkulär 3. 15.dec.1939 cirkulär 1144 "Enig front mot kommunismen"; Stråth 1982, 218–220). Detta kunde spegla sig i inställningen till finska arbetare, som senare i stora skaror kom till den svenska arbetsmarknaden. Till en början motsatte sig Fackföreningsrörelsen anställningen av utländsk arbetskraft, men fick ge med sig, eftersom man annars under högkonjunkturår hade varit tvungen att dra ner på produktionen på grund av arbetskraftsbrist. Fackföreningen hade som villkor, att "utlänningar", som man fortfarande i början av 1970-talet kallade invandrare, gick med i facket (Rantanen 1992, 29). Flera av dem som jag har intervjuat berättar mycket riktigt att en representant från facket var där och mötte redan vid starten. Den som kom fick uppfattningen om att man inte skulle få en anställning om man inte gick med i facket (Pertti Lehto). I ett senare skede fanns det alltid med en finskspråkig representant för att informera och tolka redan då när man satte igång med arbetet (Jukka Tamminen, Pentti Vartiainen).

Hjalmar Rantanen som på 1960–70-talen var verksam som LO:s funktionär och informatör för invandrare gör en reflektion i sin bok "Ruotsin avarassa sylvissä" (I Sveriges vida famn), att man inom fackföreningsrörelsen sent vaknade till att förstå att arbetskraftsinvandrarna behövde facklig information.

På Eriksbergs Företagsnämnd var det arbetsgivaren som kom med initiativet till att på finska informera finländare om företagets verksamhet. Under samma år startade man en omfattande studieverksamhet, som bland annat Jouko Karttunen och Pentti Vartiainen berättade om. Vid samma tidpunkt, när arbetsgivarsidan förstod nödvändigheten av finskspråkig information, fick även Metalls verkstadsklubb ge med sig efter finländarnas påtryckningar om finskspråkig verksamhet. Det bildades en finskspråkig studiekommitté och finskspråkiga kurser startades, om vilka till exempel Jouko Karttunen berättade.

Eriksbergs personaltidning "Mellan varven" började publicera en finskspråkig sida. Dessutom hade Eriksberg ett omfattande nätverk med kontaktombud som informerade om studieverksamheten (Studieaktuellt 1973).

Verkstadsklubben var också med när man på arbetsplatsen började ordna lagstadgad svenskundervisning (Kungl. brevet 1973 eller Lagen om svenskundervisning på betald arbetstid). På Göteborgsvarven var det Arbetarnas bildningsförbund ABF som ansvarade för utbildningen. Undervisningen fick kritik och lagen ändrades 1986, varefter utbildningen flyttades till studieförbund och folkhögskolor. Många som var med på den tiden har en uppfattning om att fackföreningsrörelsen hade en viktig roll för att öka finländarnas samhällsengagemang. Hjalmar Rantanen, likaså fackligt aktiva Eero Virtanen på Arendal och Jouko Karttunen på Eriksberg, poängterar att det var tack vare fackföreningsrörelsen som invandrarna fick kommunal rösträtt. Varvens roll var stor i det här avseendet.

När varven stängdes

Det sista fartyget på Arendal sjösattes 1989. Redan dessförinnan hade man slutat med fartygsbyggnationen på Eriksberg och Lindholmen. Götaverkens Cityvarv å sin sida hade omvandlats till underhållsvarv. När staten senare tog varven i sin ägo och den egentliga nedläggningsprocessen startade, hade man framför sig en enorm omplacering av personalen. Den tidens svenska modell hade som hedersvärd målsättning att alla skulle ha arbete. Arbetsmarknadsmyndigheten och fackföreningarna kopplades in. I praktiken erbjöds det arbete eller åtminstone lön, till slutet av 1980. Därav Projekt-80 eller P80.

Av dem som jag har intervjuat, hade en del redan hunnit gå över till andra jobb. Många började även självmant att söka sig till annat håll, när de märkte att jobben minskade. Många fortsatte på Arendal, där man fortfarande byggde fartyg. Så här minns Esa Kultti den där tiden 1988:

"På varvet fanns en intern arbetsförmedling och dom försökte ivrigt med å få oss till dom där småfirmorna. Men jag tänkte att jag håller nog inte på med dessa jobb längre. En borde hitta nånting annat. Volvo var för oss, som inte hade varit där, något av ett skräckens ställe. Men dom sa att inte hamnar ni på löpande bandet där. Jag åkte dit å tog en titt på Volvo, det var på reservdelssidan. Jag började där som truckförare. Jag stannade där i 22 år."

Likt Esa var det några andra som gick över till Volvo, några skaffade sig egenhändigt ett nytt jobb, andra började studera. En del fick stanna på Arendal, där man

8. Sammandrag

länge till fortsatte med övrig sjöindustri, en del gick över till Cityvarvet. Många flyttade även till Finland. Återflyttningen framgår inte i min studie, eftersom jag enbart har intervjuat sådana som bor i Göteborgstrakten. I följande tabell framgår hur mina intervjupersoner placerade sig, när fartygsbygget tog slut.

Tabell 4. Det intervjuades arbetskarriär. Vad kom efter fartygsbygget?

| | |
|--------------------------------------------------|----|
| Arendal (Svenska Varv, senare olika ägare) | 3 |
| Cityvarvet | 5 |
| Volvo..... | 3 |
| Annat arbete..... | 12 |
| Studier | 2 |
| Totalt..... | 25 |

Av tabellen får man inte exakt information, eftersom speciellt svetsare och plåtslagare är ett rörligt släkte, så att vissa var emellanåt på andra jobb och återvände på nytt till sin förra arbetsplats. Några hade slutat redan tidigare.

Det är också värt att notera att trots att varvsarbete var tungt och farligt, flera hade skadat sig allvarligt, så var det många som fortsatte att jobba även efter den egentliga pensionsåldern (65 år i Sverige). Och att behöva förtidspensionera sig kändes tungt:

”Det är ett tufft läge att höra, att du nu har arbetat färdigt, när du tvingas sluta på grund av sjukdom. Det tog hårt. Det borde åtminstone finnas en möjlighet att fortsätta på deltid. Så att allt inte helt plötsligt tar slut.” (Pentti Vartiainen)

Finland i tankarna

Relationen till Finland hörde egentligen inte till min studie, men saken kom upp i många samtal. Merparten av finländarna kom till Sverige med avsikten om att återvända efter några år. Eller som Veikko säger: ”Vi skaffar den där helgonetraketen...” (alltså en viss sportmodell från Volvo, som Simon Templar alias Helgonet, en fiktiv brittisk äventyrsfigur skapad av Leslie Charters, körde i TV-serien på 1960-talet). Det är dock intressant att konstatera, att trots att flera av dem som jag intervjuade efter några års arbete återvände till militärtjänsten i Finland, att de återvände till Sverige efter tjänstgöringen. Många hade även en fru eller flickvän med sig, vilket man kan tolka som att stadga sig i Sverige. Arja-Pasanen-Gustafsson, som senare arbetade på fackförbundet Metalls lokalkontor i Göteborg berättar att det var många som återvände till Finland när varvet började minska på personalen. Eero å sin sida kommer ihåg, hur man från Finland försökte värva

varvsarbetare, men det var inte särskilt många som ville åka då. Barnens skolgång var en viktig faktor i det läget. Pertti Lehto ångrar sig, att han inte flyttade när sonen var i skolåldern och gick i finsk klass. Nu känns det för sent: *”nu när man har barn och barnbarn här, då är det inte lätt att åka.”*

Att flytta tillbaka till Finland har hägrat under olika perioder. Några har till och med börjat vidta åtgärder för att återvända, men alltid har det dykt upp något hinder. Eller som Esa Kultti uttrycker saken: *”Man känner sig inte riktigt hemma i Finland, men inte i Sverige heller.”*

Några har fortfarande täta kontakter med sitt gamla hemland, men det är en förutsättning att man i så fall har ett fast ställe i Finland, en sommarstuga eller någonting annat. Som pensionär bor Risto halva året i Finland och har bären och svampen med sig till Sverige. Kontakten med Finland behålls i alla fall så länge som föräldrarna lever.

Släktingarna från Finland förväntas också att besöka Sverige. För Sirpa Mäkitalo var erfarenheterna från återflytten en besvikelse och hon är nöjd med att hon hann återvända till Sverige innan hon fick barnbarn. Pentti Vartiainen å sin sida bor i Portugal på vintern och sommaren tillbringar han i Sverige. Av dem som jag intervjuade har de flesta bott i Sverige under hela sitt arbetsliv. Många har en villa i landet, kanske en sommarstuga vid en sjö och en båt, eller husbil. Om inte annat så är det barn och barnbarn som har gjort att man har stannat i Sverige.

Sista varvet, alltså Cityvarvet 2015

I Göteborg finns det fortfarande en liten kvarleva av den gamla varvsepoken, som började med Keillers verkstad 1841. Första fartyget byggdes 1847, och företagets namn Götaverken AB bekräftades 1916.

När nya Arendalsvarvet färdigställdes 1963, fortsatte man där med själva sammansättningen av fartygen. Gamla Götaverken blev kvar som ett cityvarv, som senare specialiserade sig på reparations- och underhållsarbeten. Varvet användes även av Eriksberg och Lindholmen. Cityvarvet sanerades och man byggde dit en ny flytande docka, som kunde ta dit fraktfartyg på 250 000 ton för underhåll och reparation. Det Nya Cityvarvet invigdes pampigt 1976 i närvaro av kungen. Som VD tillsattes Erkki Persson. Oljekrisen och senare varvskrisen förstörde planerna och snart upptäckte man att det var en märkbar överkapacitet på varvet. 1976 hade man 6 200 arbetare, men fram till 1980 hade antalet minskat till 1 350 arbetare (Östlund 2014, 70 och 86). Verksamheten avslutades 1989, men togs upp igen 1993, då arbetstagarna tog varvet i sin ägo. Till en början hade man bara 85 arbetare. Utav dem som jag intervjuat var Jukka Tamminen

8. Sammandrag

och Matti Harju med i den här gruppen. De berättade, att varvet hade aldrig tidigare gått så bra, som det gick då när arbetarna ägde varvet.

År 2000 köpte det holländska DAMEN Shiprepairs Group varvet och företagets namn blev DAMEN Shiprepair Götaverken. Underhåll och reparationer höll varvet på med i drygt tio år, men redan 2011 började det märkas tecken på minskning på orderstocken. Man drog ner på personalen, men det var inte tillräckligt, utan i april 2014 sa man upp kvarvarande 70 arbetare. Ägaren uppgav att varvet läggs ner. Ägarens motivering löd: "dåligt sjöfartsläge i Skandinavien, tillväxten av reparationsvarv på Baltikum och kronans svaga kurs". Men så här lätt gick det inte att lägga ner detta varv som hade grundats i mitten av 1800-talet. I slutet av 2014 kunde man följa Cityvarvets öde som i en thriller. Utöver ägaren var parterna Göteborgs kommun, miljömyndigheterna och varvets anställda.

Jag har gjort en sammanfattning av den lokala tidningens, Göteborgs Postens (GP) rapportering om Cityvarvets turer under hösten 2014 och våren 2015.

11.8.2014 "Cityvarvets framtid alltmer osäker", rubricerade GP. Enligt den av ägaren anställda juristen var det meningen att ett beslut skulle komma redan i juli, men ingenting hade hänt. Han skyllde på semesterperioden. På varvet hade man arbetat lite smått även i juli. Samtidigt hade de kommunala bolagen lyft upp ärendet på politikernas bord, med hänvisning till att Göteborg som en traditionell varvsort borde bevara ett varv.

29.8.2014 Ägarens jurist meddelade personalen att varvet ska säljas bit för bit, eftersom det inte hade dykt upp några intressenter som ville ta över verksamheten. Samtidigt betonade markägarens, alltså det kommunala Älvstranden Utvecklings representant, att hoppet ännu inte var förlorat, vid behov skulle man kunna erbjuda ett förmånligare hyresavtal.

17.9.2014 Rubricerade GP: "Hoppet lever för Cityvarvet". Av tidningsartikeln framgår det att tjänstemän i smyg smidde planer att fortsätta verksamheten. Vilka som låg bakom dessa planer, ville man inte avslöja. Uppenbarligen fanns det åtminstone med underleverantörer samt före detta anställda. Även kommunen visade intresse och man karaktäriserade de hemliga förhandlingarna som förtroendeingivande.

20.9.2014 Rubricerade GP: "Skakig väntan på ägarens besked". Ett tjugotal anställda tillsammans med några underleverantörer och kommunens representanter hade till ägaren lämnat ett bud, enligt vilket verksamheten skulle gå att rädda. Personalen skulle stå som ägare, arbetskraft skulle man flexibelt anställa efter behov och kommunen skulle sänka hyran. Det fanns redan fartyg som väntade på att komma in för underhåll, så det var bråttom med ett beslut.

Det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling betonade vikten av projektet. Men sedan kom det återigen ett bakslag.



I enlighet med Göteborgshumorn så är det någon som har täckt första bokstaven D på sista varvets namn. Bild: Jukka Tuominen

11.11.2014 berättar GP: Kring varvet och i botten av älven finns det ansevärliga mängder av miljögifter som måste saneras innan det går att fortsätta med verksamheten. Saneringen skulle kosta över 100 miljoner kronor. Vem betalar saneringen? Den blivande ägaren, den nuvarande ägaren eller de före detta ägarna? Ingen part är redo att investera miljontals kronor för miljösaneringen. Miljöförvaltningen är dock orubblig i sitt krav. Verksamheten kan inte fortsätta utan att området saneras från miljögifterna.

15.11.2014 Kommunens miljöförvaltning kräver att den nuvarande ägaren fortast möjligt sanerar området. Ägarens representant avböjde kravet. En expert hade undersökt bottenområdet och konstaterat att 180 000 kubikmeter av älvbotten måste muddras, så att det giftiga TBT blir sanerat. Kostnaderna uppskattades till 300 miljoner kronor.

17.11.2014 alltså ett par dagar senare hade GP en nyhet där det konstateras att försöken med att rädda varvet fortsätter.

19.11.2014 rubricerade GP: "Miljöbeslut hotar ny varvsstart". En representant för de tidigare anställda, säger att man inte har gett upp ännu, men att miljöansvaret skulle vara för mycket.

27.11.2014 en dramatisk rubrik: "Götaverken säljs bit för bit på nätet". Enligt nyheten har den jurist, Morgan Hallén, som anställts av ägaren, redan från bör-



Hamnkranar. Bild: Jukka Tuominen

jan haft som uppdrag att lägga ner verksamheten och sälja det som går att sälja. Hallén har bekräftat ryktena om försäljning. Avsikten är att via nätet auktionera ut varvets inventarier. Uppgiften om auktionen har gått till PS Onlineauktioner. Det handlar om tusentals maskiner och annat med ett gemensamt värde kring 15–20 miljoner kronor. Hallén påpekar att varvets två flytdockor och de fyra lyftkranarna ska säljas på annat håll på en världsmarknad.

5.12.2014 bekräftas mycket riktigt försäljningen i Göteborgs Posten både via företagets annons och i en tidningsartikel med rubriken "Fyra kajkranar till salu". Därmed är avsikten att tvärtemot tidigare besked även sälja kajkranarna.

10.12.2014 berättas det hur varvets portar hade stått öppna så att spekulanterna kunde på plats bekanta sig med maskiner och övriga auktionsobjekt. Till och med arbetskläder fanns det till försäljning. Direktören för nätauktionsbolaget berättar att intresset för auktionsobjekten har varit stort. De två dockorna har väckt intresse till och med borta i Turkiet och Kanada. Nätauktionerna pågår fram till mars 2015. Tidningsartikeln är rubricerad "Götaverken går under klubban".

Senast nu skulle man kunna tro att varvsepoken är slut. Men i januari 2015 finns det en debattartikel i Göteborgs Posten. Rubriken lyder "Kranarna är viktiga symboler för Göteborgs identitet". Skribenterna är chefer vid stadsmuseet och de poängterar att det är hög tid att vidta åtgärder för att bevara varvets kranar på sin nuvarande plats, som landmärken och ikoner över Göteborgs varvshistoria.

Och fortsättning följer. I en auktion som hölls i februari 2015 anmälde sig som köpare göteborgsprofilen Ingvar Oldsberg, byggentreprenören Ola Serneke, samt storföretagen Volvo och Stena Line (GP 4.1.2015).

6.5. 2015 Skriver GP att Ingvar Oldsbergs kranköp är klart. Oldsberg tänker skänka kranen till Göteborgs stad. Han antar att även de övriga kranköpen bekräftas så att hamnkranarna blir kvar på sina nuvarande platser för att påminna om stadens unika varvshistoria.

Varvslexikon

Talspråk

anstallata
bunde
burdleggninki
brännare
centterlinja
fakki, fakkiklubi
firma
flekti
företagshälsovård
förskringskassa
föörmanni
gallerplaani
hantaaki
hantlar
hokkipokki
högskoleprov
informoida
instruktööri
jaagata
klaarata
klemma
klipsi
kofferdammi
komvuxi
kontrahti
koplata
kraana
kraanakuski
lifti
liipata
lipsi=klipsi
längari
manhåål
maski, hitsausmaski
meislata
meriittivärdering

På finska

palkata
maanviljelijä
laidoitus
polttaja
keskilinja
ammattiliitto
reppufirma, lainafirma
tuuletin
työterveyshuolto
vakuutuskassa
työnjohtaja
ristikkotaso
kädensija, kahva, ripa
puntti, punnus
kaukalojääpallo
korkeakoulukoe
tiedottaa
ohjaaja, kouluttaja
jahdata, hätistää
selvitä, selviytyä
liitin, puristin
tukupala
kaksoislaipio
aikuislukio
sopimus
liittää, yhdistää
nosturi
nosturinkuljettaja
hissi
hioa
tukupala
kiinnittäjä
kansiauukko, miesluukku
naamari, suojus
meislata, taltata
meriittien, pätevyiden
arviointi,

På svenska

anställa
bonde
bordläggning
brännare
centerlinje
fackförening, –klubb
lånefirma, främmandefirma
flekt
företagshälsovård
försäkringskassa
förman
gallerplan
handtag
hantlar, hantel
hockey – bockey
högskoleprov
informera
instruktör
jaga
klara
klämma
klipps
kofferdamm
komvux
kontrakt
koppla
kran
kranförare
lift
slipa
klipps
längare
manhål, manlucka
mask
mejsla
meritvärdering

Varvslexikon

| | | |
|----------------------|--------------------------|--------------|
| mittvalli | keskiosa, väli | mittvall |
| nästata | kiinnittää | nästa |
| paana | liukuhihna | löpande band |
| paussi | tauko | pauss |
| peti | alusta | bädd |
| plaani | taso | plan |
| plokata | poimia | plocka |
| prikka | polvio | bricka |
| rasti | tauko | rast |
| riktata | oikaista, oikoa | rikta |
| sanssi | mahdollisuus | chans |
| sassi | alusta | chassi |
| seeffi | pomo, päällikkö | chef |
| skarvi | liitos, jatkos | skarv |
| skisma | erimielisyys | skisma |
| skotti | laipio | skott |
| skroovhalli | runkohalli | skrovhall |
| slagi | kuona | slagg |
| sliipata | hioa | slipa |
| sliippari | hioja | slipare |
| spantti | kaari | spant |
| spiira | paalu | spira |
| stapelbädd | rakennusalusta | stapelbädd |
| stemplata | leimata | stämpla |
| strängi | kaari, jänne | sträng |
| tellinki | telineet | ställning |
| tokka | telakka | docka |
| torrtokka | kuivatelakka | torrdocka |
| travessi | siirtonosturi, traverssi | travers |
| tuuri | vuoro | tur |
| täkki | kansi | däck |
| vinkkeli | kulmarauta | vinkeljärn |
| värkki, värkimestari | työnjohtaja, esimies | verkmästare |

Källor

Tryckta källor

- Allardt, Erik (1996): Samhällsutvecklingen i Finland och Sverige efter 1945 – Bakgrunden till ut- och invandringen. I verket: Lainio, Jarmo (red.) *Finnarnas historia i Sverige 3*, Finska historiska samfundet/Nordiska museet. Gummerus, Jyväskylä.
- Arvastson, Gösta (1987): *Maskinmänniskan, Arbetets förvandling i 1900-talets storindustri*, Bokförlaget Korpen, Göteborg.
- Björklund, Krister (2012): *Suomalainen, ruotsalainen vai ruotsinsuomalainen?* Painosalama, Turku.
- Bäckholmen, K. (1979): *Torpet*, Eriksbergs verkstadsklubb 1979. Tryckeri Framåt, Göteborg.
- Ehn, Billy (1981): *Arbetets flytande gränser, en fabriksstudie*. Prisma, Centraltryckeriet AB, Borås.
- Frängsmyr, Tore: *Ostindiskakompaniet*, Den svenska historien, del 9. Bonnier Lexikon.
- Hedin, Gunnar (1995): *Svenska varv världsledande*. Tre böcker Göteborg, Kungälv.
- Hujanen, Taisto (1986): *Kultamaa ja kotimaa*, Avhandling, Tampereen yliopisto 1986. Vammala.
- Härneman, Lars (1966): *Från Skeppsbron till Arendal*, Götaverken 125 år, C. R. Holmqvists Boktryckeri AB, Göteborg.
- Jonasson, Olof (1957): *Industriutveckling och industrilokalisering i Göteborg*, Göteborgs stads statistiska byrå.
- Korkiasaari, Jouni ja Tarkiainen, Kari (2000): *Suomalaiset Ruotsissa*, Siirtolaisuusinstituutti, Turku.
- Kuosmanen, Jari (2001): *Finnkampen*, Avhandling, Göteborgs universitet. Göteborg (Södertälje).
- Kuuse, Jan (1983): *Varven och underleverantörerna*, Svenska varvsindustri under 100 år, Svenska Varv AB. Kungälv.
- Laakkonen, Risto (1996): Finländarna på den svenska arbetsmarknaden efter andra världskriget – arbetskraftsfrågan i finsk-svenska relationer. I verket: Lainio, Jarmo (red.) *Finnarnas historia i Sverige 3*, Finska historiska samfundet/Nordiska museet. Gummerus, Jyväskylä.
- Lundström, Evert (1984): *Dockan till Murmansk. Bra Spänning*, Höganäs.

- Olsson, Björn och Svensson, Curt (1981): *Hamnbilder från Göteborg*. Wezäta Förlag, Uddevalla.
- Olsson, Kent (1983): *Från panssarbåtsvarv till tankfartygsvarv*. Svenska Varv AB, Minab/Gotab, Kungälv.
- Olsson, Kent (1996) : *Göteborgs historia. Från industristad till tjänstestad 1920–1995*, Nerenius & Satérus Förlag, Stockholm.
- Persson Bertheaud (Red.) 2005: *Kvinna på varvet*. Varvshistoriska föreningen i Göteborg, Elanders Infologistics Väst AB, Mölnlycke.
- Rantanen, Hjalmar (1992): *Ruotsin avarassa sylissä*. ESC Tryckeri AB, Eslöv.
- SCB & Sisuradio 2010: *Ruotsinsuomalaiset tilastoina* <http://sverigesradio.se>.
- Sahlberg, Asko (2014a): *Yö nielee päivät*. Like Kustannus Oy, Keuruu.
- Sahlberg, Asko (2014b): *Pimeys*. Like Kustannus Oy, Keuruu.
- Salmi, Esa (2014): *Kockums varv*. Vulkan, Tryckt i Riga.
- Sipari, Lauri (1971): *Tuhannen ja yhden työn tarinat*. Weilin+Göös, Tapiola.
- Sjölin, Mats (red.) (1991): *Och efter de goda åren...* Götaverkens verkstadsklubb 90 år. Tryckeri AB Framåt, Göteborg.
- Sjölin, Mats (2003): *Varvsindustrins för- och nackdelar*. Gummerus Printing, Finland.
- Snellman, Hanna (2003): *Sallan suurin kylä–Göteborg*. SKS 927 ja Ruotsinsuomalaisten arkisto, Tammer–Paino Oy, Tampere.
- Statistisk Årsbok 1970, Sverige.
- Statistisk Årsbok Göteborg 2012, Elanders Sverige AB, Göteborg 2013.
- Stråth, Bo (1982): *Varvsarbetare i två varvstäder*. Svenska Varv AB, Göteborgs Offsettryckeri AB, Kungälv.
- Svennerud, Anders (1966): *125 års skeppsbyggnadsteknik*, Götaverken 125 år., C R Holmqvists Boktryckeri AB, Göteborg.
- Svenson, Thommy (1983): *Från ackord till månadslön*. Svenska Varv AB, Minab/Gotab, Kungälv.
- Suutari, Pekka (2000): *Götajoen jenkka*. Yliopistopaino, Helsinki.
- Söderling, Ismo (1977): *Vertaileva elintasotutkimus suomalaisista ja ruotsinsuomalaisista teollisuustyöntekijöinä*, Työvoimaministeriö, Siirtolaisuustutkimuksia 14, Helsinki
- Teräslilja. Projektiryhmä: (1987) Avesta.
- Työvoimaministeriö (1973): tiedotusvihko Ruotsiin muuttaville. Valtion painatuskeskus, Kirjapaino Savo.
- Vuonokari, Erkki ja Pelkonen, Juhamatti (1989): *Hitsikissa hiipii uniin*. Ruotsinsuomalaisten arkisto, JÅ Grafiska AB, Tukholma.
- Östlund, Sten (2014): *Götaverken – till minne...* Nörhaven.

Lagtexter

Lag om olaglig arbetsförmedling 1971:2104.

Kungliga brevet den 25. maj 1973 med vissa bestämmelser om undervisning för invandrare i svenska språket.

Lag om medbestämmande i arbetslivet 1976:580.

SOU:Varvsutredning 1977.

Arbetsmiljölagen 1977:1160.

Internet

www.ps.businessregion.se (läst 26.10.2014).

www.jonsered.com (läst 20.09.2014).

www.soic.se (läst 14.09.2014).

Otryckta källor

Göteborgs Posten (GP): 11.8 2014 – 6.5.2015.

Eriksbergs företagsnämnd, Protokoll: 1962–1976.

Per Hellstrand (red) (2008): Eriksberg, Varvshistoriska föreningen i Göteborg.

Per Hellstrand (red) (2008): Götaverken, Varvshistoriska föreningen i Göteborg

Per Hellstrand (red) (2008): Lindholmen, Varvshistoriska föreningen i Göteborg
Skeppsbyggaren "Götaverkens allehanda" Götaverkens personaltidning 1968–73

C.R Holmqvists Boktryckeri AB, Göteborg .

Mellan varven, Eriksbergs personaltidning 1974–1976.

Saarela Taisto: berättar om svetsutbildningen 14.7.2014

Sahlin Ragnar: Ögonvittnes berättelse om varvshaveriet. Varvshistoriska föreningens sammankomst 20.3.2015.

Intervjuerna

| | |
|-----------------|-----------|
| Haikara Tauno | 10.4.2012 |
| Harju Matti | 21.4.2013 |
| Hukka Veikko | 16.4.2013 |
| Hukkamäki Risto | 24.4.2012 |
| Jumisko Taisto | 3.5. 2012 |
| Karttunen Jouko | 15.5.2013 |
| Kultti Esa | 27.2.2013 |

Källor

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Larsson Kirsti | 3.7.2013 |
| Lehto Pertti | 23.7.2013 |
| Mankki Aarne | 15.11.2012 |
| Moilanen Unto | 21.5.2012 |
| Mäkelä Jukka | 26.10.2012 |
| Mäkelä Tapio | 18.9.2012 |
| Mäkitalo Sirpa | 20.11.2012 |
| Paasonen Salme | 12.10.2012 |
| Pajala Jouko | 13.1.2013 |
| Pasanen–Gustavsson Arja | 21.2.2013 |
| Päämaa Mauno | 13.4.2012 |
| Siitonen Olavi | 21.5.2012 |
| Tamminen Jukka | 2.5.2013 |
| Vartiainen Pentti | 2.8.2013 |
| Vattulainen Väinö | 24.1.2013 |
| Weissenberg Dan | 31.1. 2012 ja 11.9.2013 |
| Vihavainen Jaakko | 27.8.2012 |
| Virtanen Eero | 10.4.2013 |

Bilderna

Artur Nilssons samling, Regionarkivet/Stadsarkivet Göteborg.

Anders Bothén arkiv, Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg.

Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg (Okänd).

Varvshistoriska Föreningen i Göteborg.

Skeppsbyggaren, GVA.

Mellan Varven, Eriksberg.

Eriksbergs arkiv.

Jukka Tuominen.

Privatsamlingar: Matti Harju, Jouko Karttunen, Unto Moilanen,

Jaakko Vihavainen.

Graafisk figur: Erkki Kuronen.

