

Motion till riksdagen

1989/90:Kr203

av Kurt Ove Johansson och Lars-Erik

Lövdén (båda s)

Dokumentering av svensk varvsindustri

I samband med industrialismens genombrott i Sverige skapades 1840 embryot till en blivande storindustri i södra Sverige, Kockums Mekaniska Verkstad. Under de första årtiondena utvecklades verkstaden från en allmän mekanisk industri till skeppsvarv med andra konstruktioner vid sidan om. Så småningom utvecklades skeppsvarvet till en av Sveriges största arbetsplatser med världsledande fartygsproduktion. 1897 avslutades en epok i svenskt skeppsbyggeri. Storvarvet "Kockums" civila produktion nedlades.

Ovanstående beskrivning av en verksamhet i Sverige skulle kunna vara tillräcklig för att tillfredsställa en eventuell forskare som ögnade i ett uppslagsverk under rubriken skeppsvarv. Vad som inte framgår av detta är att denna arbetsplats har varit ett exempel på hur industrialismen tillämpad på rätt sätt lett Sverige fram till en tätposition i världen beträffande i första hand skeppsbyggeri.

Begreppet kultur förknippas ofta med teater, sång, musik, författarskap och liknande yttringar i ett samhälle. Att tala om kultur inom den industriella utvecklingen i ett land kan i förstone kännas främmande. Det är emellertid tveklöst så att detta skeppsvarvs utveckling från den blygsamma mekaniska verkstaden till världens kanske förnämsta skeppsvarv inte kunnat ske om inte alla i verksamheten deltagande intressenter på ett alldeles särskilt sätt lagt sig vinn om att sätta begreppet samarbete i högsätet.

Det är ostridigt att en framgångsrik industriell verksamhet behöver i sig en god industriell idé, goda konstruktioner, ingenjörer, ekonomer etc. Men utan människor som kan omsätta alla goda idéer och tekniker i praktiken, händer ingenting.

Insikten om att människorna är ovärderliga och en fundamental resurs har varit och är en förutsättning för industriell utveckling i positiv riktning. Det inflytande som en sådan utveckling får på hela det omgivande samhället har tyvärr inte i någon utsträckning dokumenterats och visats tidigare i Sverige.

År 1865 bildade arbetarna på Kockums – på initiativ av Frans Henrik Kockum själv – en gemensam sjukkasse. F.H. Kockum skänkte ett grundbidrag på 3 000 kronor till sjukkassan.

Administrerandet av denna verksamhet ombesörjdes bl.a. av de anställdas förtroendemän. Tyvärr insåg ingen vid den tidpunkten att arbetsmiljön var fullständigt förödande för människorna. Att klänga på höga byggnads-

ställningar utanpå och inuti ett blivande fartyg i ur och skur, i kyla som värme med tung medhavd utrustning bäddade för ohälsa.

Ljudnivån vid skrovnitningar bedövade människors hörsel, särskilt de yngsta som arbetade i de minsta utrymmena, och gjorde dem lomhörda och hjälpte till att skapa förutsättningar för andra sjukdomar. Målningsarbeten med i början blyfärger, senare epoxibaserade färger och bottenfärger med diverse giftiga komponenter, lämnade spår i sjukstatistiken. När svetstekniken i slutet på 40-talet ersatte nitningsförfarandet vid tillverkning av fartyg saknades i stor utsträckning kännedom om svetsgasernas svåra inverkan på andningsapparaten med åtföljande sjukdomar.

Begreppet ventilation på arbetsplatsen utvecklades stegvis i takt med att insikten och teknik ökade och förbättrades. Behovet av sjukstuga och tandvårdsklinik inom varvsområdet för att snabbt kunna användas vid t.ex. olyckor, blev tillgodosett. Insikten om att människors hälsa är fundamental för en riktig utveckling av ett företag förankrades tidigt på detta stora skeppsvarv.

Boendeförhållandena på 1840-talet inom städernas hank och stör var allmänt mycket otillfredsställande. Trångboddhet, brist på vatten och avlopp, dåliga uppvärmningsmöjligheter, avsaknad av avfallshantering och inträngande fukt bidrog till att människors hälsotillstånd var skört.

En betydande förbättring inträdde här när människorna kunde beredas arbete regelbundet och inkomster beredde vägen för en mänskligare tillvaro.

Den allmänna skolplikten hjälpte till med att skapa kunskaper och insikter. Hur skulle nyrekryteringen av arbetskraft till en verkstadsteknisk verksamhet gå till? Den allmänna folkskolan gav ingen direkt yrkesutbildning. Lärlingssystemet med gesäller och mästare var fullständigt otillräckligt för att i en alltmer komplicerad och krävande produktion tillgodose nyrekryteringsbehovet vid varvet. Problemet löstes genom en mycket stor och genomgripande satsning på internutbildning. En fullständig verkstadsutbildning byggdes ut i direkt anknäytning till produktionen. Steg för steg utvecklades verksamheten till att omfatta ett sjuttio-tal lärare och flera hundra elever.

Självklart var bristen på läromedel i början mycket stor. Här gjorde verk-mästare, förmän och arbetare ute på arbetsplatserna en stor insats. Läromedel såsom kompendier, ritningar, skisser, arbetsproblem etc., sammanställdes, färglades och distribuerades i en utsträckning som är helt unik. Den stora yrkeskunskap som erfarna arbetare innehade omsattes i läromedel skrivna med bläck och stålpen-na med tydlig handstil. Flera författare hade en tämligen mager teoretisk utbildning vilket än mer understryker den märkliga insatsen. Det är utan tvivel klart att utan denna stora satsning av alla parter vid varvet hade inte varvet utvecklats till världsledande inom sitt område.

År 1876 uppförde Kockums Mekaniska Verkstads AB speciella arbetar-bostäder i kv. Björnen vid Kärleksgatan och på lantegendomen Mariedal. Kockums hade en något högre standard på sina arbetar-bostäder än vad som var normalt vid denna tid.

1884 bildades Sveriges första metallfackförening "Malmö jernarbetares fackförening af 1884" av 140 arbetare i Malmö. Merparten av dessa arbetare – 120 personer – kom från Kockums.

1925 inleddes ett samarbete som framgent skulle få stor betydelse för arbetarnas trygghet på arbetsplatsen. Detta år undertecknade verkstadsklubben på Kockums en kollektiv olyckfallsförsäkring för 800 medlemmar hos försäkringsanstalten Samarbete, föregångare till Folksam.

Stämningen bland arbetarna på Kockums var i slutet av 60-talet på god väg att skapa en situation som inte gick att bemästra. Personalomsättningen ökade med oroväckande fart, vilda småstrejker uppstod här och var och aktioner gentemot lönesystemet, ackorden och "lånefolket" blossade upp.

År 1968 hade motsättningarna och personalomsättningen nått sådana dimensioner att företagsledningen tog ett radikalt grepp. Man vände sig till LOs utredningsavdelning och en sociolog ombads att göra en utredning om orsakerna till missnöjet bland varvsarbetarna. Undersökningen som byggde på en lång rad intervjuer bland de anställda, presenterades sedan i den s.k. "*Kockums Rapporten*". Ett övergripande resultat av rapporten blev att ett *personalpolitiskt program* arbetades fram till 1972. Ett personalpolitiskt program som fortfarande – 17 år senare – är både "färskt" och stilbildande.

I början av 1970-talet investerade Kockums över 500 miljoner kronor för att utveckla och modernisera varvet och för att förbättra arbetsmiljön. Dessa investeringar gjorde Kockums till ett personalpolitiskt storvarv med anläggningar som Fritiden, Personalhusen och Hälsocentralen och semesterbyar som Tjörnarp, Sunnarp, Strömstad och Rämshyttan.

Stora resurser satsades för att kartlägga ergonomiskt felaktiga arbetsplatsers arbetsmetoder, undanröja dessa problem och bygga ut skyddsverksamheten på hela företaget. Produktionsmässigt låg Kockums också i topp. På 40 dagar färdigställdes en 350 000 tons tanker i byggdockan. En prestation som inget annat varv i världen klarade av.

På denna arbetsplats som i sig rymde i större eller mindre skala en rad olika tekniska grenar, arbetade som mest cirka 6 800 personer. Ett hundratal företag fungerade som underleverantörer. Förutom utbildning, hälsovård och fritid utvecklades en högteknologisk forskningsverksamhet med ett flertal sofistikerade laboratorier: en produktion-on-line som de flesta av världens varvsintressenter kom för att se på och studera ett målningssystem som på ett avgörande sätt förbättrade korrosionsskyddet: en svetsteknik för LNG-fartyg som bildade skola för andra varv.

Vid samma tidpunkt som Kockums Mekaniska Verkstad etablerades, grundades av i stort sett samma personer som grundade "Kockums", en navigationskola för utbildning av personal för bl. a. drift av de fartygsom så småningom kom från varvet. Ett stort antal av de maskinister som sedermera utbildades vid navigationskolan fick sin verkstadspraktik vid varvet. Under de senaste femtio åren kan utan överdrift sägas att den symbios som växte fram mellan byggare, beställare och operatörer utgjorde en grund för ett ökande säkerhetstänkande inom varvs- och sjöfartsnäringen. Den utrustning som fartygen försågs med ökade i omfång på ett sätt som gjorde det nödvändigt att den blivande driftpersonalen deltog i såväl inmonteringen som provning av den. Även under vissa slutskeden av skrovbyggnaden förekom driftpersonal (blivande) på arbetsplatserna i docka och på bäddar.

Det har gått ett antal år sedan ett fartygs brygga ute i friska luften försågs med en magnetkompass, en ratt, en logg med knop och timglas till dagens

sofistikerade cock-pit med fjädrande stolar, allt väl inbyggt i väluppvärmda "utsiktstorn". Maskinrummets tystgående ångmaskin utbyttes mot 140 decibels medelvarvsdieslar som krävde inbyggda maskincentraler för att hålla ljudnivån någorlunda i schack. Kolboxarna försvann och med dem lämparna och eldarna.

Att unika arbetsmiljöer, arbetslivets olika skeden och förändringar av hela industribranscher, som har haft stor betydelse för Sveriges utveckling till en framstående industrination, kan dokumenteras och levandegöras för kommande generationer är naturligtvis ett riksintresse. Detta gör sig särskilt gällande när en produktion som under många år varit mycket framgångsrik och t.o.m. världsledande läggs ned och avslutas.

Kockums Mekaniska Verkstad är ett utmärkt exempel på en sådan händelse. När storvarvet "Kockums" civila produktion lades ned 1987 avslutades en mycket betydande epok i svenskt skeppsbyggeri. Vår generation har här ett självklart ansvar för att i klara och tydliga termer beskriva för framtidens människor de utvecklingssteg som grundlagt förutsättningarna för vårt välstånd och till vilket svenskt skeppsbyggeri bidragit. Det är viktigt att sådana beskrivande verksamheter inte fastnar i statistiska tillstånd utan fastmer genom aktiva åtgärder avspeglar och omfattar dynamiska förlopp.

En levande beskrivning av teknisk, ekonomisk och social utveckling behöver ett tillskott av levande människor. I konceptet för ett "Kockums och Sjöfartens Hus" i Malmö ingår ett aktivt samarbete med sjöfartsanknutna intressenter och föreningar. I den gemensamma verksamheten skall föreläsningar med bildspel, filmvisningar, sjöfartsdebatter, varvshistoriska bildexposéer och andra varvs- och sjöfartsanknutna evenemang gå av stapeln, på dagtid såväl som kvällstid.

Kockums historia är "arkiverad" i heltäckande bilder, ritningar, skisser, planer, modeller, dokument, filmer, autentiska verktyg, maskiner, hjälpmedel, mallar, bandinspelningar o.dyl. Dessutom arbetar 13 f.d. "Kockumiter" på heltid med Kockums historia. Det förekommer också täta och intensiva kontakter med sjöfartsintressenter, sjöfartsutbildningen, fackliga organisationer och pensionärsgrupper från varvet. Ingen annan varvsort i Sverige har dessa möjligheter och resurser att bygga ut och dokumentera de stora varvens historia och spegla deras stora betydelse för Sverige när det gäller den tekniska utvecklingen, de arbetssociala förhållandena, skyddsfrågorna och den fackliga verksamheten.

Från Malmö kommuns sida har man en mycket positiv inställning till projektet "Kockums och Sjöfartens Hus". Statsrådet Bengt Göransson har också i ett frågesvar i riksdagen gett uttryck för hur viktigt det är att det projekt som här beskrivits kan fullföljas. Vårt gemensamma ansvar och skyldighet att dokumentera den viktiga och glansfulla epoken "Svensk Varvsindustri" på ett riktigt och levande sätt i ett "Kockums och Sjöfartens Hus" finns således klart uttalad. Det handlar i högsta grad om att dokumentera den tekniska nydaningskultur som varven stod för och sätta in den personalpolitiska kulturen och den fackliga verksamhetens framväxt och mångfald i sitt rätta sammanhang.

Möjligheterna för en enskild kommun att ensam klara det intresse och de förväntningar som finns om att dokumentera och levandegöra epoken

"Svensk Varvsindustri" är naturligtvis begränsade. Med tanke på vad varvsindustrin som helhet betytt för utvecklingen i Sverige är det rimligt att också staten genom t.ex. statens kulturråd aktivt bidrar till genomförandet av ett projekt som detta.

Mot. 1989/90
Kr203

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att aktivt stödja en verksamhet som syftar till att dokumentera svensk varvsindustri.

Stockholm den 10 januari 1990

Kurt Ove Johansson (s)

Lars-Erik Lövdén (s)