

Av Henrik Arnstad ©

Essä publicerad i Göteborgs-Posten 191014.

Recension av boken "Eriksberg: Ett storvarv och dess fartyg" (Martin Holmgren)

Cirka 1930 skrev Lasse Dahlqvist en sång som skiljer sig från hans vanliga sorglösa skildringar om Källe och Ada och deras glada liv i Göteborg. I "Stuvarevalsen" går Källe istället sammanbitet omkring i stadens öde hamn, mitt under depressionen:

"Nere vid kajen står Källe och mediterar
och följer allt som passerar
med blick som är hård.
Hamnen är tyst som en krog efter sista gästen,
och liknar förresten mest en
marinkyrkogård."

Göteborgs hamn repade sig efter depressionen och lever idag i häpnadsväckande välmåga. Men Källes bitterhet i visan är mer än oro över godsvolymer. Den är ett utslag av göteborgarens identitet och maritima själ. Att vara göteborgare är att ha sjöfart i blodet.

Man förstår Källes upplevelse av den tysta hamnen som marinkyrkogård vid läsning av det fantastiska nya bokverket "Eriksberg: Ett storvarv och dess fartyg", av Martin Holmgren. Det är en rejäl kluns på nära 500 stora sidor, rikt illustrerad med fotografier från Göteborgsvarvens storhetstid – och undergång.

Det har gått 40 år sedan Eriksbergsvärvet levererade sin sista båt, tankfartyget "Atland" 1979, och avslutade en verksamhet som pågått i mer än 100 år. Varvsdöden avrättade en central del av Göteborgs identitet. Men varven var mer än Göteborg. De var en del av skapandet av det moderna, industrialiserade och urbaniserade Sverige.

Traditionellt hade fartyg – på den tiden då de var av trä och framfördes under segel – byggts där det fanns skog, exempelvis längs Norrlandskusten. Men industrialismen koncentrerade det moderna båtbyggeriet till storstäder som Göteborg. De maritima yrkena sjöman, stuveriarbetare och varvsarbetare

rekryterades ur den nya urbana arbetarklassen. Det blev avgörande när Göteborg skapade en identitet som rikets främsta sjöfartsstad, när nutidens Sverige växte fram. Därav det stora fokuset på varven, angående 1900-talets själva definition av att vara göteborgare.

Göteborgs havsidentitet skiljer staden från östkustens Stockholm, som ju också i grunden är en sjöfartsstad. Stockholm är rikets huvudstad, med blicken mot inlandet. Göteborg däremot riktade blickarna ut mot havet; mot den internationella, transnationella och globaliserade värld som utmärker maritim identitet. Sådan identitet är ett hot mot inlandsnationalismens strävan efter isolering. Skapandet av svensk nationell identitet under 1800-talet fokuserade på Dalarna, som helt saknar kust. I detta inlandsideal, med täta skogar som skyddsmurar mot omvärlden, passar inte Göteborg in utan problem.

Ett exempel är friluftsmuseet Skansen, som skapades 1891. Hus och miljöer från hela Sverige flyttades till Skansen. Morastugor, bondgårdar och stadskvarterens hantverksgårdar. Sörmländska statarlängor, skånska hus och samiskt kulturarv. Men den maritima kustregionen Bohuslän finns inte på Skansen. Där existerar ingen sjöfart, ingen hamn och inget varv. Det är ingen slump.

Den moderna varvsindustrin i Göteborg var utpräglat internationell redan från start. År 1873 levererade *Eriksbergs gjuteri och mekaniska verkstad* sin första båt "Activ", efter att ha fört en blandad verksamhet några decennier (inklusive produktion av både järnsängar och kaffekvarnar). 1874 startade fartygsexporten. Initialt byggdes mest små ångslupar och bogserbåtar. Jämfört med konkurrenterna var Eriksberg litet, varför varvet fick smeknamnet "torpet", till skillnad från det större Götaverken som hette "herrgården". År 1915 köptes Eriksberg av Broströmskoncernen och första världskriget innebar en högkonjunktur. Beställningarna växte och växte.

Men i början av 1920-talet blev det tommare i orderboken och kris följde. Konjunktursvängningarna skulle bli typiska för Göteborgsvarvens historia. Varvsindustrin var beroende av internationell efterfrågan på fartygstonnage, gynnsamma valutakurser och krediteringsvillkor. Sådant svänger plötsligt och rejält.

Framför allt storkrig var bra för affärerna. Krig innebar ökande transportbehov och efterfrågan på örlogsskepp. Under och efter andra världskriget hade Eriksberg fullt sjå att leverera fartyg. Lågkonjunkturen efteråt utnyttjades av Göteborgsvarven för investeringar, utbyggnader och satsningar på teknisk kompetens. Med lite tur kunde varven överleva svackan, innan det var dags för nästa högkonjunktur. Varven lärde sig därmed att inte frukta nedgångar, de sågs som en naturligt del av affärsområdet. Eriksberg blev ”förmodligen produktionstekniskt ledande i världen efter kriget”, skriver Holmgren.

Under 1960-talet hade Sverige en bred varvsverksamhet, men redarna efterfrågade i allt högre grad enorma tankarfartyg. Ju större de var, desto billigare blev de att driva i relation till lastförmågan. Tankarfartygen blev den svenska varvsindustrins specialitet, när efterfrågan ökade med mer än 100 procent 1965-1970.

Beställningskyran pågick fram till 1973 och Eriksberg kontrakterade bygge av fyra 400 000-tonnare, det vill säga närmast obscent stora fartyg (jämför med skeppet Vasa som är på cirka tusen ton – för övrigt bärgades Vasa av Broströmskoncernen, i utbyte mot att upptäckaren Anders Franzén bjöd på två öl, jag har hittat krognotan där Franzén antecknade vad som hände).

Men 1973-1974 kom oljekrisen. Varven hade dock varit med om kriser förr och ville inte lyssna på varningsklockorna som ringde, skriver Holmgren och fortsätter: ”Det var en på ytan välmående industri som drabbades av krisen, med gigantiska orderstockar och förbättrad lönsamhet, men inuti hade den länge plågats av sjukdom.”

Verkstadsklubben gick igenom Eriksbergs ekonomi och upptäckte märkligheter. Varven blev ett politiskt slagträ, där vänstern tolkade varvet som exempel på kapitalismens oansvarighet, medan högern såg varvskrisen som ett socialdemokratiskt misslyckande. 1975 köpte staten det krisdrabbade Eriksberg, för en tusenlapp. Därmed undveks omedelbar konkurs, likväl var Eriksbergs dagar räknade. I maj 1976 beslutade att verksamheten vid Eriksbergs mekaniska verkstad skulle upphöra, vilket skedde tre år senare. Efter byggandet av totalt 626 fartyg var sagan slut.

Förklaringarna till varvsdöden är många, omtvistade och ibland präglade av smutskastning. Men allting har ett slut i världshistorien, så även den svenska varvsindustrin. Det minskar dock inte den svenska ekonomiska förlusten, då varven stod för 20 procent av industriexporten. Det är inte kaffepengar.

Likväl liknar de gamla varven idag sällan marinkyrkogårdar. Sveriges havsnära regioner, skärgårdar, fiskebyar, gamla hamnar och varvsområden genomgår en förändring. Längs de svenska kajerna reser sig inte sällan numera hotell, dyra bostadsrätter och annat tjusigt. Gamla fiskartorp säljs för sju-siffriga belopp. Möjligen skulle Kålle betrakta denna process med en blick som är hård. Men det kan vi låta vara osagt.