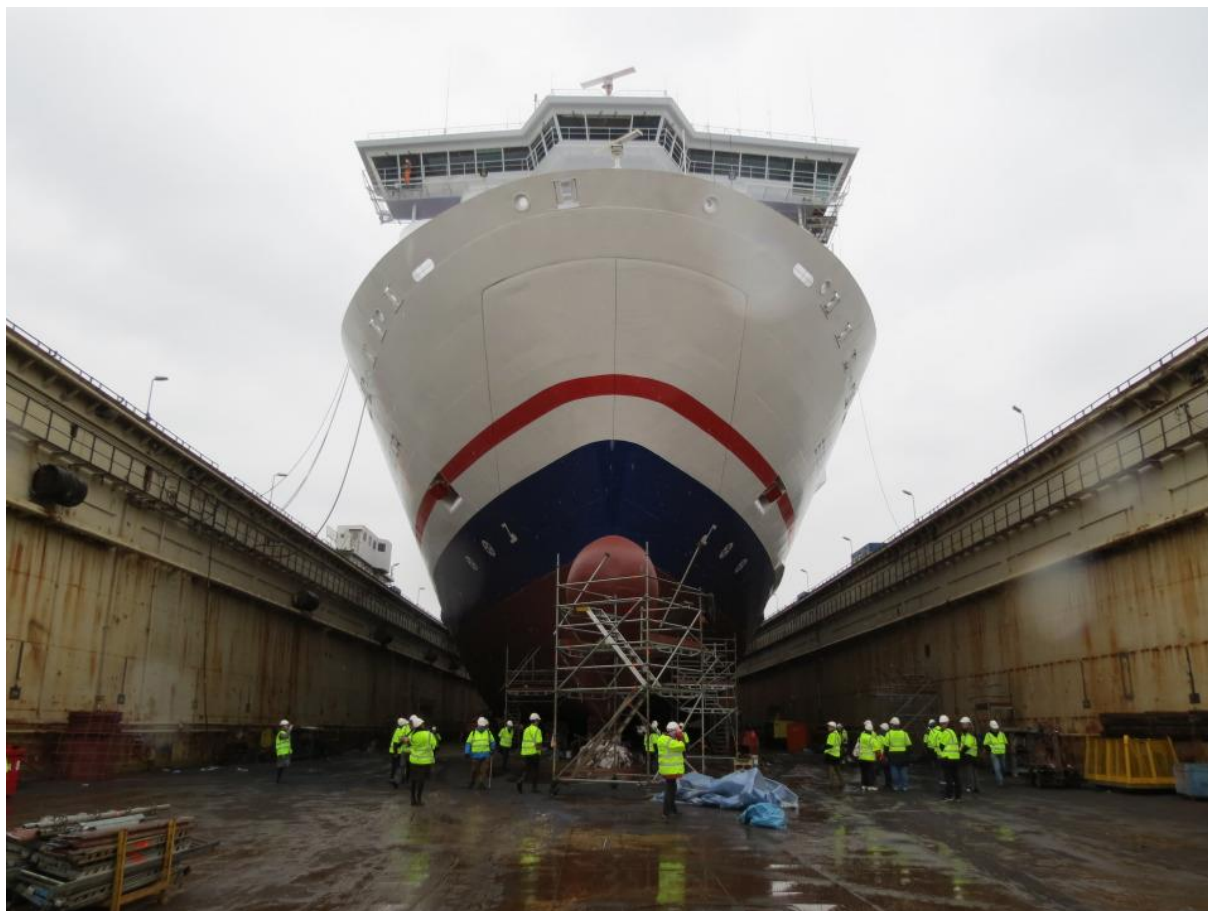


Götavarvet – Cityvarvet – Damen Shiprepair



Onsdagen den 24/4 2013 var jag med och arrangerade och genomförde ett studiebesök på cityvarvet i Göteborg genom föreningen Industrihistoria i Väst. Uppslutningen var god och trots det dåliga vädret var vi 26 stycken som kom till studiebesöket.



Cityvarvet hette från början Götaverken och det korrekta namnet idag är Damen Shiprepair Götaverken. Man är idag en del av en större grupp med 18 reparationsvarv runt om i världen. I Göteborg görs 80 % av varvets reparationer på svenska båtar. Vi blev på plats guidade av Viola Vergouwe, kommunikatör och Dennis Hadarp, dockmaster. Dennis började sin bana på Eriksbergvarvet. När det lade ner gick hälften av personalen liksom honom till dåvarande Götaverken medan resten av personalen gick till Arendalsvarvet. Med på studiebesöket hade vi också Eskil Mare som arbetat på varv i Göteborg sedan 1945 men nu är pensionär.

Götaverken har 135 anställda. Här finns idag två flytdockor. Den stora är från Eriksberg och byggdes 1961. Den kan lyfta 25 000 ton och är 254 meter lång och 34,7 meter invändigt. Den mindre dockan är från Holland men är också byggd på 1960-talet. Den lilla dockan kan lyfta 8500 ton. På varvet görs idag reparationsarbeten och vissa legoarbeten. Man har även stadigt folk på Ringhals. I den stora dockan låg denna dag Stena Jutlandica för lagning och den började, efter elva dagars totalrenovering i dockan, bli färdig för att lämna varvet. När en båt som Stena kommer in och ska totalrenoveras så arbetar man dygnet runt. Idag har man sådana gånger mycket inhyrd och utländsk arbetskraft.



När en förfrågan kommer in är det mycket planering innan en eventuell reparation kommer igång. Både tidsmässig och praktisk planering. Det gäller att förbereda båtens placering i dockan exakt. Man får ritningar på båten och utifrån de reparationer som ska göras bestäms om båten ska gå in med aktern eller fören först. Det bestäms var alla kölblock ska stå och om de ska monteras fast eller inte. Man bestämmer också om dockan måste ha en viss lutning när båten kör in eller inte. Utifrån detta avgörs också vilka av dockans tankar som ska fyllas med vatten först. Dockan sänks ner genom att dess många tankar fylls med vatten. När dockan sedan ska höjas och båten är rätt placerad så pumpas vattnet ut ur tankarna med pumpar och flytdockan lyfter sig. Den stora dockan sänks på en timme och den lilla på 30 min. De tar en till två timmar att lyfta.



Efter rundvandringen tog vi oss till en restaurang i närheten för att värma oss med kaffe och lyssna på Eskils historiska resumé. Redan 1840 muddrades hamnen och lera lades upp där varven är idag. Keiller köpte ett område i det som kallades Lundbyvassen men som idag oftast benämns som Lindholmen och Lundbystrand. Gatan där Cityvarvet ligger idag heter pumpgatan för att här låg pumparna som hela tiden var igång för att torrlägga Lundbyvassen. När Götaverken slutligen formerades, Eskil Mare räknar 1916 som varvets egentliga startår, så tog det bara 17 år innan man var världsledande inom sitt gebit. Ett ganska imponerande resultat och Götaverken var då ett väldigt framsynt varv. Man förstod bland annat tidigt att dieseldrift var på frammarsch och byggde båtar därefter.



Förr i tiden var de flesta som arbetade på varvet mer eller mindre döva. Slagen av hammare mot plåt förstörde hörseln och nitarna levde farligast. När det kom direktiv om hörselskydd var det ett stort motstånd bland arbetarna, trots att de märkte att de blev döva.

Lindholmens varv var alltid bara ett varv. Eriksbergs mekaniska verkstad var en mekanisk verkstad där det byggdes såväl båtar som broar och mindre mekaniska detaljer. Götaverken var däremot det mest diversifierade av alla varven. Man tillverkade utöver båtar mycket andra saker som motorer, flygplan och turbiner. Första motorn levererades 1939 precis innan kriget och senare byggde man turbiner på licens från Stal-Laval. Detta var ett sätt att balansera reparationsverksamheten med nybyggande, både ekonomiskt och praktiskt. Det var också ett bättre sätt att balansera upp- och nedgångar i efterfrågan på olika produkter.

1968 sjösattes det sista fartyget här. Maskinverkstaden var fullproppad med jobb och man fick licensera ut jobb till exempelvis Japan. Men Eskil Mare betonar att från och till har varven alltid krisat. Det var bara enstaka år som det verkligen gick bra. När den stora krisen kom tog Staten över Götaverken. Kockums låg då steget före och

hade börjat utveckla tänket med t.ex. standardisering och långa serier i båttillverkningen. När oljekrisen kom var tankbåtarna körda. Man insåg detta nästan bara över en dag. Off-shore-sidan var dock väldigt spännande att få vara med och bygga upp påpekar Eskil. Och verksamheten är inte utdöd i Göteborg betonar han. Människor som anställdes på Götaverken på 60- och 70-talet sitter idag på andra stora Göteborgsbaserade företag och arbetar fortfarande med spetskompetens inom fältet, t.ex. på företag som GVA Consultance.



Text och bild: Ida Wedin