

Medlem i Industrihistoriskt forum



INDUSTRIHISTORIA I VÄST

Nr 1

2008

Årg 5



I detta nummer
bland annat:

Trollhätte vattenfall
Nils E Nilsson - Vattenrallare
Apotekarnas
Från Båtar, fartyg & skepp
bokrecensioner
mm

hemsida: www.industrihistoriaivast.net

1909 utbröt den första stora strejken inom arbetarrörelsen. Anledningen var att arbetsgivarna ville sänka arbetarnas löner. Genom att utestänga tusentals anställda i textil- sågverks- och pappersmasseindustrin från arbetet ville man driva igenom sitt förslag. Detta gjorde att flera hundra tusen arbetare i hela landet gick i strejk mellan 4 augusti och 4 september. I Trollhättan ledde detta till en allvarlig händelse som Nisse själv berättar om.

”Utskottet meddelade polismyndigheterna att om dessa höll sig still så skulle vi själva svara för ordningen. Detta åtagande var nära att stå oss dyrt. Myndigheterna hade rekviderat beriden militär som låg i beredskap vid Åkersjö [...] Men så helt plötsligt och såvitt jag kan avgöra utan orsak företog ryttarna chock på gatorna bland de flanerande. Man red vilt och tvingade en del att hoppa in i trädgårdarna [...] Dessbättre blev ingen skadad. Det rådde bitter stämning bland arbetarna den dagen. Många hade tårade ögon och många hade kniven på helspänn i fickan färdiga att hugga emot. Många av skarpskyttarna frågade mig om det icke vore tid för dem att hämta sina gevär och svara med en salva, men jag framhöll den fara som skulle hota hela samhället om något dylikt skedde. Jag tror bestämt att om jag eldat upp dem så skulle många verkligen ha öppnat eld [...] Jag gick direkt till polischefen och frågade vad detta skulle betyda. Han var synnerligen upprörd och sade sig vara utan skuld till det inträffade [...] efter vad vi senare fingo veta så var det överkonstapeln som givit ordern. Denne hade just tillträtt sin befattning när strejken bröt ut, så han fick ingen uniform utan måste gå civilklädd hela tiden, varför han fick heta ”mannen utan kläder”. Några fler intermezzon med militären inträffade icke.”

Nisse har beskrivits som en sträng och saklig granskare som hade förmågan att på ett enkelt och logiskt reda ut problem. Han sågs med tiden som en tillgång för såväl arbetare som chefer. Under storstrejken fick Nisse en dag i uppdrag att tala med de anställda vid Kanalverket.

”Det rådde meningsskiljaktigheter bland de arbetare som voro anställda vid Kanalverket. En del ville lägga ned arbetet, en del ville att man skulle arbeta [...] Jag var där och talade med dem och rådde dem att enas om vad de skulle göra så att icke en del gick hem och en annan del stannade i arbetet [...] Beslutet fattades icke i min närvaro, men det blev deltagande i storstrejken. På hemvägen upphanns jag av en bil som stannade några meter framför mig och ut hoppade kanaldirektören [...] I hård ton frågade han hur jag kunde understå mig att uppvigla hans folk. Svaret blev att jag vågade göra detta utan att fråga någon om lov och så ville jag veta vari uppviglingen bestod. Jo, jag hade uppmanat arbetarna att strejka. Samtidigt talade han om att han själv sagt till arbetarna att vad de gjorde så skulle de handla gemensamt. Ser man på, sade jag, kanaldirektören är visst en lika stor uppviglare som jag, ty jag har sagt detsamma [...] Han bjöd på skjuts. Jag tänkte sätta mig hos chauffören men var tvungen att krypa in till direktören och det blev ett ganska animerat samtal. Vi lärde förstå varandra och det var bra, ty jag fick rätt mycket att göra med kanaldirektör Strömberg senare.”



Medlem i industrihistoriskt forum

INDUSTRIHISTORIA I VÄST

Hemsida: www.industrihistoriaivast.net
Postadress: Landsarkivet, Box 19035,
400 12 Göteborg
Telefon: 031-206563
Telefax: 031-7786825
E-post: per@clemensson.net
Postgiro: 1262570-3

Ordförande:
Per Clemensson,
Göteborg
Ansvarig utgivare:
Per Clemensson

VÄLKOMMEN

till Föreningen
INDUSTRIHISTORIA I VÄST:s
tidskrift nr 1 2008.

Måndag, december 17, 2007

Ämne: Utvecklingsplan för det maritima och industriella kulturarvet.

Västra Götalandsregionen - Tomas Olsson

Föreningen Industrihistoria i Väst ber härmed att få framföra stort tack för att föreningen beretts tillfälle att yttra sig om förslaget till program för långsiktig utvecklingsplan för det maritima och industriella kulturarvet i Västra Götaland. Vi har med stort intresse tagit del av förslaget och vi vill gärna betona värdet av tillkomsten av en plan. Vi har avstått från att yttra oss detaljerat om förslaget, och nästan samtliga styrelseledamöter avger yttranden för sina resp institutioner eller i annat sammanhang.

Vi vill dock understryka värdet av att ekonomiskt stöd ges till ideella föreningar. För att kunna hålla nere medlemsavgifterna och likväl genomföra ett grundläggande föreningsprogram med ett antal sammankomster per år och en mindre tidskrift med ett par ex per år krävs ett grundläggande bidrag från stat, region och/eller kommun. Låt mig exemplifiera: En tidskrift A5 med 32 sidor kostar med layout och tryck i 300 ex 5.585,- och utskicket per post av tidskriften 2.900,-. Bedömningen har gjorts att utgivningen av tidskriften på papper är betydelsefull; den utsändes även per mail i efterhand. Kostnaden för en 1 tidskrift per år utgör alltså 50% av medlemsavgifterna för enskilda personer.(50:-) I övrigt täcks kostnader för arrangemang av institutionsavgifter, tiggeri och lotteri. Målet av 4 nummer av tidskriften per år tycks vara uppnåeligt. För medlemskontakten och för opinionsbildningen är en periodisk och oberoende tidskrift av avgörande betydelse.

Å INDUSTRIHISTORIA I VÄST: s vägnar
medlem i Indstrihistoriskt Forum
Per Clemensson ordf.

Jag efterträdde Ingegerd Särilvik som ordförande 2001 och tackar nu för mig och avgår vid 2008-års stämma. Det har varit ett stimulerande uppdrag om än i någon mån motigt. Jag tackar alla medarbetare för gott samarbete och alla medlemmar för vänligt bemötande.

Per Clemensson

VATTENKRAFTEN I TROLLHÄTTAN

- Henrik Olsson

Kring vattenkraftstationerna i Trollhättan

När industrialiseringen tog fart i Sverige i slutet på 1800-talet ökade kraftigt behovet av kraft och energi. En långsiktig lösning kom genom upptäckten att man kunde använda elektricitet som kraftkälla. Elektricitet kan alstras på många sätt men ett av de mest effektiva är genom vattenkraft, i synnerhet om vattenmängden är stor och fallhöjden hög. Dessa var de grundläggande utgångspunkterna för utbyggnaden av vattenkraften i Trollhättan som på avgörande sätt skulle påverka staden utveckling.



Planer på vattenkraftverk

Göta älv är Sveriges största vattendrag och det har vid Trollhättan en fallhöjd på hela 32 meter. Därför var det inte konstigt att såväl privata intressenter som staten började undersöka förutsättningarna i Trollhättan när man i slutet på 1800-talet inledde planeringen för Sveriges första stora vattenkraftverk.

Vattenfallen i Trollhättan och Göta älv hade använts i olika syften sedan medeltiden, först i kvarnar och sågar och under 1800-talets industrialisering som kraftkälla till olika fabriker. I fallområdet i Trollhättan fanns vid slutet av 1800-talet en rad verksamheter som tog sin kraft direkt ifrån fallen. När tankarna på att i större skala börja använda fallen till elproduktion fanns det flera olika vägar att gå.

Utbyggnad i statlig eller privat regi

De två huvudlinjerna var om utbyggnaden skulle ske i privat regi, genom enskilda företag, eller genom staten. Flera aktörer hade kring förra sekelskiftet köpt mark i anslutning till fallen, exempelvis Gustav de Laval, när de såg möjligheterna till en omfattande kraftproduktion. Staten hävdade å sin sida att den hade förtur till att utnyttja vattenkraften i Trollhättan samt att staten var de enda aktören med tillräckliga resurser att genomföra ett storskaligt kraftverksbygge.

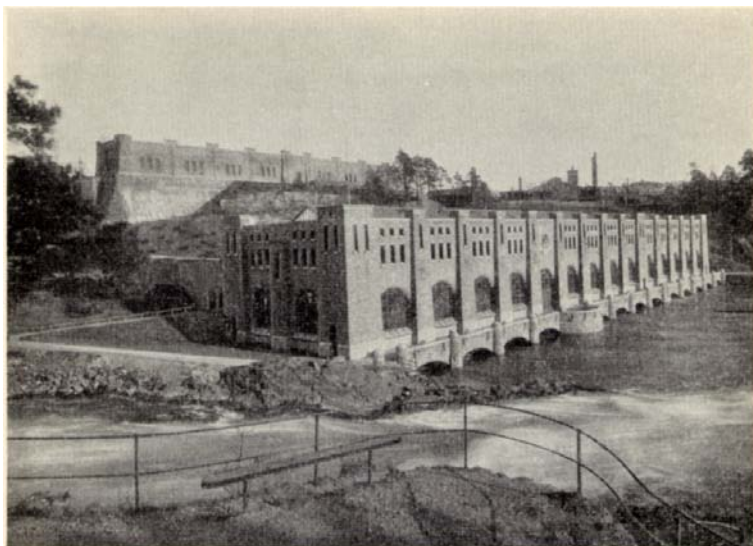
Det hela ledde till en långvarig rättsprocess där staten slutligen 1901 fick förtur till vattenrättigheterna. För de privata aktörerna, och Gustav de Laval i synnerhet fick beslutet förödande konsekvenser, deras investeringar i fallområdet blev i stort sett värdelösa. Rättsprocessen kom att bli vägledande för den fortsatta vattenkrafts-utbyggnaden i Sverige där staten fick förtur till många större vattendrag.

Olidans byggs

1907 inleddes arbetet med det som kom att bli Olidans kraftstation i Trollhättan, Sveriges första stora vattenkraftanläggning för elproduktion. Bygget skulle hålla på ända till 1921 och utvidgades från att i första omgången omfatta 4 turbiner till

att slutligen vara 13 stycken. Orsaken till att utbyggnaden gick i etapper var att man inledningsvis var osäker på om det skulle finnas avsättning för hela elproduktionen. Det visade sig dock under 1910-talet att efterfrågan på elenergi var mycket stor och därför byggde man ut så mycket som möjligt.

Olidans kraftstation uppfördes efter ritningar av arkitekten Erik Josephsson år 1910 med fyra turbiner. Vid två tillfällen tillbyggdes kraftstation. År 1914 med fyra turbiner och slutligen med fem turbiner år 1921.



Olidestationen i Trollhättan.

Omfattande projekt

Byggandet av kraftstationen var ett mycket omfattande projekt som tog lång tid, krävde stora resurser och på ett avgörande sätt förändrade förhållandena i fallområdet. Utöver byggandet av intagsbyggnad, inloppstunnlar och turbinhall krävdes det att älven delvis dämades upp och att det gjordes en intagskanal. Ett jämnt vattenflöde var en nödvändighet för en effektiv elproduktion. Detta innebar att betydande delar av fallområdet lades under vatten och att industrierna i fallområdet inte kunde vara kvar. Nya industriområden anlades vid Stallbacka och Källstorp. Fallområdet ändrade alltså karaktär från industriproduktion till kraftproduktion. Detta blev ännu mer utpräglat när Hojumstationen färdigställdes på 1940-talet, då torrlades de sista delarna av de naturliga fallen och allt vatten i Göta älv kom att passera genom kraftverken.

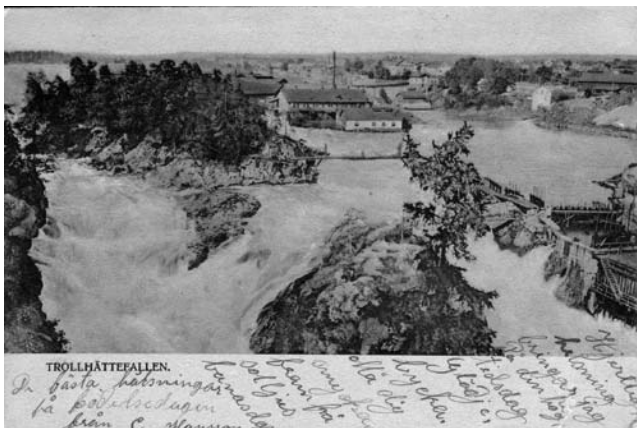
Nationellt och lokalt engagemang

Byggandet av vattenkraftverken, och i synnerhet Olidestationen, var för sin tid tekniska utvecklingsprojekt som dels involverade den lokala industrin (Nohab byggde flera turbiner och andra delar) men framför allt var nationella projekt där teknisk och industriell kompetens samlades kring konstruktion och genomförande. På detta sätt tillfördes Trollhättan på både kort och lång sikt kunskaper och kompetenser som troligen inte hade etablerats på där andra sätt.

Kraftverksbygget innebar också att många människor kom att få arbete i Trollhättan under lång period. Olidans kraftstation tog sammanlagt 14 år att bygga och var i flera avseenden resurskrävande, alltifrån planering och ingenjörsarbete till praktiska bygghantverk av olika slag.

Arbetskraftsinvandring

De stora kraftverksbyggena i Sverige kom att få en speciell grupp av arbetare, närmast som kraftverksrallare, vilka flyttade runt till olika kraftverksbyggena. Denna mer eller mindre tillfälliga arbetskraftsinvandring, som också omfattade ingenjörer och annan servicepersonal hade naturligtvis betydelse för hur Trollhättans formades vid tiden för stadsbildningen 1916.



Tydliga klassindelningar

Det var ju också vid denna tid som de senaste slussarna byggdes, också det ett stort byggnadsprojekt men många människor inblandade. De grupper av arbetare och tjänstemän som kom till Trollhättan var tydligt klassindelade och mansdominerade. Det var stora skillnader mellan och bland arbetare och tjänstemän rörande lön, säkerhet, arbets- och boendeförhållanden. Exempelvis kunde vattenfalls driftspersonal få hjälp med bl.a. boende vid de olika orter där de anställdes medan den tillfälliga personalen fick klara sig själv. Kvinnornas roll i arbetslivet blev starkt fokuserad på servicesektorn, kvinnorna arbetade med bl.a. kost, logi och tvätt till den stora gruppen av inflyttad och delvis tillfällig arbetskraft. De stora offentliga projekten i Trollhättan kring 1910-talet tycks ha medverkat till en starkt segregerad arbetsmarknad, socialt såväl som mellan män och kvinnor.

Befolkningsökning

Liksom vid arbetet med slussarna kom mycket av arbetskraften vid kraftverksbyggnationerna från andra ställen än Trollhättan. Det innebar både en stark befolkningsökning under en kortare period men också en ökning på sikt då en del personal stannade i Trollhättan. Den stora omsättningen av personal, med allt vad det innebar av bostadsbrist, mathållning och annan service påverkade naturligtvis staden påtagligt. I ett område med stor rörlighet i befolkningen brukar ofta förändringar av traditioner och sedvänjor gå snabbare. Exempelvis kunde befolkningsrörelser och snabba förändringar påskynda sekulariseringen, förändringar av traditioner och modernisering av samhället.

Utbyggnad av infrastrukturen

I samband med kraftverksbygget inleddes också en storskalig utbyggnad av infrastrukturen kring elproduktionen. Produktion, distribution och konsumtion av el är ett så kallat tekniskt system som förutom själva kraftverken kräver kontrollrum, ställverk, stora mängden elledningar, transformatorstationer samt tekniska installationer hos konsumenten, d.v.s. fabriker, kontor eller hem. I utbyggnaden av detta tekniska system fick Trollhättan en central betydelse. Olidans kraftstation blev navet i det kraftnät som byggdes ut i Västsverige, och kom även central position olika delar av landet kopplades ihop till ett nationellt kraftnät.

Källa: Vattenfall 75 år.

Kungliga Vattenfallsstyrelsen inrättas

I om med beslutet om kraftverksbygget i Trollhättan inrättades också 1909 en ny statlig organisation, Kungliga Vattenfallsstyrelsen (senare bara Vattenfall). Styrelsen förlades till Trollhättan och dess förste chef blev Wilhelm Hansen, som varit en ledande person i planläggning och genomförande av Olidans vattenkraftsstation. Vattenfall var till en början en liten organisation men den växte snabbt i och med kraftverksutbyggnaden och kom att bli en stor arbetsgivare och viktig maktfaktor i Trollhättan för lång tid framöver. Vattenfall ägde och hade ansvar för hela fall- och slussområdet in på 1990-talet. Genom Vattenfall fick Trollhättan såväl en stark lokal aktör som en representant för statliga och nationella intressen. Vattenfall var fram till bolagiseringen på 1990-talet i grunden styrt av regering och riksdag och dess mål var nationella, inte lokala.

Industrier lockades till staden

I och med kraftverksbygget kom en rad industrier med stort behov av elkraft att flytta till eller nyetablera i Trollhättan. Under 1910-talet var ett storskaligt elnät ännu ej utbyggt och industrierna fick därför flytta till de platser där elkraften producerades. Vattenfall försökte på olika sätt under byggandet av Olidestationen locka elintensiva industrier till Trollhättan då man var angelägna om att få avsättning för planerade elproduktionen.

Energikrävande produktion

På det nyinrättade Stallbacka industriområde etablerades kring 1920 ett stort antal metallurgiska, kemiska eller elektrokemiska industrier, såsom Ferrolegeringar Trollhätteverken AB, Trollhättans Elektrotermiska Verk AB, Skandinaviska Grafritindustri AB, AB Trollhätte Cyanidverk, Elektrolytiska AB i Trollhättan, Stockholms Superfosfatfabriks AB med flera. Gemensamt för dessa industrier var deras stora behov av elenergi och även om en rad industrier försvann ganska snart kom flera företag att växa sig stora och vara en viktig del av Trollhättans industristruktur fram till 1980-talet.

Industristrukturen påverkas

Etableringen av ett stort kraftverk i påverkade tydligt omfattningen och inriktningen på den industriella utvecklingen i Trollhättan. Verkstadsindustrin var redan sedan tidigare starkt representerad i Trollhättan, Nohab, Stridsberg och Biörck m.fl. men profilen med tung, energikrävande processindustri förstärktes kraftigt kring 1920. Under senare delen av 1900-talet flyttades eller avvecklades en rad av de elektrokemiska fabriker, sist ut var Union Carbide (Skandinaviska Grafitindustri AB) 1986 och Ferrolegeringar 1987. Idag återstår bara små rester av de processindustrier som en gång var en viktig del av Trollhättans industristruktur.

Långsiktiga miljöeffekter

En långsiktig effekt av denna industriinriktning var en stark miljöpåverkan som påtagligt gör sig gällande ännu idag. Stora delar av Stallbacka industriområde är starkt förorenat av restprodukter från den elektrokemiska industrin och det kommer att vara ett omfattande resurskrävande arbete att sanera området. De långsiktiga effekterna på människor och miljö är ej heller helt klarlagda.

Genom att fallområdet helt fokuserats på elkraftsproduktion så har det inneburit endast mindre förändringar gjort i området sedan Hojumstationen invigdes 1943. Bygandet av slussar och kraftverk har haft paradoxala konsekvenser i det avseendet att fall- och slussområdet helt förändrat i förhållande till sitt ursprungliga utseende men att området samtidigt bevarat efter det att förändringarna genomförts.

Kontroversiellt projekt

Kraftverksbyggena har heller inte varit okontroversiella projekt i lokalsamhället. Det var omfattande diskussioner och protester i synnerhet inför uppförandet av Olidestationen. Protesterna gällde naturvärden och naturligtvis företag och människor som drabbades av att älven dämdes upp. Det var ju ett helt industriområde som försvann, ett område som man idag endast kan se mindre rester av.



Fallområdet med Trollhätte kyrka i bakgrunden.

Turistmål

Fallområdet har under lång tid varit ett turistmål och detta förstärktes snarast efter att kraftverken byggts. Människans exploatering av fallområdet är en spänningsfylld miljö och den har starkt bidragit till att sätta Trollhättan på kartan såväl som format Trollhättebornas uppfattning om sin egen stad.



Fallens dag i Trollhättan

Lokal och nationell betydelse

Vattenkraften, och Vattenfall, kom snabbt att bli en central utgångspunkt för Trollhättans utveckling under 1900-talet, samtidigt som det även var av nationell betydelse. Vilken betydelse har Vattenfall haft för Trollhättans utveckling? Har Vattenfall varit en integrerad och delaktig aktör i lokalsamhället eller har det varit en mer separerad del med tydliga gränser gentemot den lokala och kommunala nivån. Hur har Vattenfall själv uppfattat sin roll? Hur stor har lojaliteten och samhörigheten varit med lokalsamhället jämfört med dess nationella roll? Det kan vara så att de människor som arbetat på Vattenfall i Trollhättan har känt en tydlig tillhörighet till staden men att detta kan ha inneburit en konflikt-situation i förhållande till Vattenfalls övergripande målsättningar och strategier.

Vi kan på liknande sätt ställa oss frågan om hur kraftverken och Vattenfall uppfattats lokalt av Trollhätteborna. Har de haft en lika självklar plats i de lokala självbilderna som de stora industrierna eller har de uppfattats som statens representanter, som viktiga men ändå separat delar av lokalsamhället. Dessa frågor har aktualiserats i och med att Vattenfall under 1990-talet bolagiserades och därmed fick nya strategier i förhållande till Trollhättan.

Att kraftproduktionen och Vattenfall har haft en stor betydelse för Trollhättans utveckling är klart men det är inte givet att den i alla avseenden varit positiv för staden. Närvaron av en stark nationell aktör i en mindre stad som Trollhättan kan vara hämmande för bl.a. näringslivsutvecklingen. Vattenfalls målsättningar och strategier har inte nödvändigtvis sammanfallit med vad som är bra för Trollhättan i andra avseenden. Om ett företag eller aktörer har en stark lokal förankring, att det ägs och drivs lokalt, kan intressekonflikterna vara mindre än med nationella eller globala aktörer.

De trender och strategier som vid olika tillfällen funnits inom Vattenfall har påverkat lokala förutsättningar och förhållanden i Trollhättan, på liknande sätt som andra dominerande aktörer inom industrin varit med och format de ramar inom vilka staden förändrats.

Vattenkraften under många hundra år varit en central betydelse för Trollhättans utveckling och produktionen i kraftverken kommer säkert att fortsätta långa tider framöver. Hur produktionen skall se ut, om det skall byggas ett nytt kraftverk (de turbiner i Olidestationen som fortfarande är i drift firar snart hundraårsjubileum), och på vilka sätt kraftverken och Vattenfall kommer att påverka Trollhättans framtid är dock mer osäkert. Det är däremot helt säkert att påstå att vattenkraftsproduktionen haft en mycket stor betydelse för hur Trollhättan formats och förändrats.

NILS E. NILSSON – VATTENRALLARE OCH FACKLIG ORGANISATÖR

”I slutet av 1890-talet och var det många järnvägsbyggen igång i landet och det fanns gott om arbete. Hur pass många som voro anställda saknas verklig uppgift om, men siffran torde överskrida 10 000 rätt väsentligt. Arbetarna efter de olika banbyggena hade åtskilliga gånger diskuterat bildandet av fackförening.”

Så berättar rallaren Nils Nilsson. En rallare var en person som reste runt i landet och arbetade vid olika byggen. Längre visste inte rallarna hur de skulle skapa en organisation som kunde samla och hålla ihop en arbetargrupp som aldrig stannade någon längre tid på en och samma plats. Under 1900-talets första år började dock organisationen komma igång och spreds över landet.

Rallarinvasjonen till Trollhättan tog sin början 1906. Industrin hade utvecklats med stormsteg. Nu skulle kommunen göra livet bekvämare för invånarna genom att ordna vatten och avlopp. Staten hade samtidigt insett möjligheterna med vattenfallen och beslutat av anlägga ett vattenkraftverk i Trollhättan. Rallarna såg möjligheterna att få arbete och kom från landets alla hörn. Främlingarna kom att bilda en särskild grupp i samhället och de flesta kunde urskilja vem som var Trollhättebo och vem som var rallare. Bland annat hade nykomlingarna en särskild klädstil med storväst, bredbrättad hatt och vida manchesterbyxor. Levnadssättet gjorde också att man på attityd och personlighet kunde särskilja rallarna från stadens ungdomar, och inte sällan hamnade dessa i slagsmål.

Nils Nilsson föddes 1872 i Kviinge församling i Kristianstads län. Han var en av de rallare som kom till Trollhättan vid den här tiden. Nisse hade de senaste åren arbetat på flera platser, bland annat i Halland, Bohuslän och Södermanland. Han var vid den här tiden en av järnvägsarbetarnas organisatörer och kom snabbt att engageras i den fackliga organisationen i Trollhättan där han åtog sig att föra arbetarnas talan inför arbetsgivaren. Det tog inte lång tid innan ledningen gav Nisse sparken för att, sägs det, skapa lugn och ro på arbetsplatsen. Arbetarna ordnade dock snart ett nytt jobb åt Nisse, som organisationens ledare, vilket han kom att förbli under tio år.

Nisse sägs ha varit ett original. Han höll fast vid rallarnas traditionellt slappa och ofullständiga klädsel och gjorde faktiskt också små försök till make up. Detta hjälpte honom inte att få vare sig hustru eller tillträde till stadshotellet.

1916 lämnade Nisse Trollhättan för att bli förtroendeman i Svenska väg- och vattenbyggnadsarbetareförbundet som bildats 1914. Därmed gick han vidare i den karriär inom fackföreningsrörelsen som han inlett här i Trollhättan. Vid förbundets kongress 1933 ändrades befattningen till förbundsordförande vilket han var till 1937. Därefter blev han hedersledamot i styrelsen. Förbundet hade sin expedition i Krylbo i Dalarna under 25 år. Där kom Nisse att leva resten av sitt liv. Han dog 1951.

Källa: Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek (Nils E. Nilsson)

Malin Blomquist



Databasen Bygdeband

Genline startade 1997 och affärsidén var att göra det möjligt att enkelt kunna släktforska i kyrkböckerna på Internet. Genline var först i Sverige med att digitalisera de svenska historiska kyrkböckerna och är idag marknadsledande på området. Genline är också det enda kompletta digitala arkivet för släktforskning på Internet med sina 32 miljoner sidor ur kyrkböckerna vilket motsvarar 99.99 procent av samtliga av mormonerna mikrofilmade historiska svenska kyrkböcker. Dessa inkluderar; husförhör, födda, vigda, in- och utflyttningar samt kyrkliga räkenskaper från 1600-talet fram till cirka 1897. Genline har idag över 55 000 medlemmar/kunder med en omsättning som börjar närma sig 20 mkr. Genline finns idag på bibliotek i 258 av Sveriges 290 kommuner.

Genlines satsning Bygdeband når en betydligt större målgrupp och knyter samman intresset för släktforskning med det stora intresse som finns för hembygdsforskning. Bygdeband är en s.k. interaktiv databas som utvecklats av IT-kunniga personer tillsammans med duktiga hembygds- och släktforskare. Föreningar kan nu själva mata in digitaliserat material i Bygdeband.

Bygdeband kan liknas vid en historisk skattkista för hembygds- och släktforskare. Här kommer detaljerade beskrivningar om personer och platser att bli tillgängliga allteftersom hembygdsföreningarnas material digitaliseras och publiceras ”online”.

Bygdeband är ett unikt sätt att dela data tillsammans med andra forskare. Du kan presentera din egen forskning med hjälp av en aktiv karta och du kan själv lägga in nya platser på kartan och enkelt knyta dem till rätt person och socken. Med hjälp av kartan kan du söka alla torp och gårdar i ett område och digitalt ströva omkring i en socken. I Bygdeband ingår en presentationsfunktion för olika typer av dokument, bland annat Word-dokument, "PDF:er", ljud- och videofiler som kan kopplas till både platser och personer i databasen. I dokumenten kommer du bland annat att kunna hitta berättelser och skrönor som endast hembygdsföreningarna känner till.

Databasen skapar nya möjligheter att hitta data om platser där din släkt bott och på så sätt kan du komplettera din forskning. Att databasen innehåller en stor mängd uppgifter från hela Sverige gör att den blir oerhört intressant för användaren, oavsett om man är hembygdsforskare eller släktforskare eller allmänt är intresserad av historia.

Bygdeband är en oändligt åtkomlig databas. Har man som användare tillgång till en dator och en Internetuppkoppling kan man arbeta med Bygdeband oavsett var man befinner sig. Databasen är också plattformsoberoende och kan användas lika enkelt vare sig man har PC eller Mac. Med Bygdeband får hembygdsföreningarna en lösning för digitaliseringen av sina arkiv och får också sitt material lagrat på ett säkert sätt, på en central server med säkra rutiner för backup.

Hembygdsföreningar som är medlemmar i Sveriges Hembygdsförbund (SHF) kan, tack vare ett unikt avtal mellan Genline och SHF, utan kostnad lägga in material i Bygdeband. Det kan ske nu när Genline och Sveriges Hembygdsförbund har tecknat ett ramavtal, vilket skedde i december 2007.

Genlines styrelseledamot Peter Wallenskog och Genlines kultursäljare Jan Eurenus reser just nu runt i Sverige och besöker de olika regionala hembygdsförbunden för att visa hur Bygdeband fungerar och för att förklara hur samarbetet mellan Genline och hembygdsrörelsen ser ut. Förhoppningen är att samtliga 26 regionala hembygdsförbund ska få besök av dem under hösten 2007 och våren 2008.

Du abonnerar på Bygdeband på samma sätt som Genline, d v s tecknar ett abonnemang.

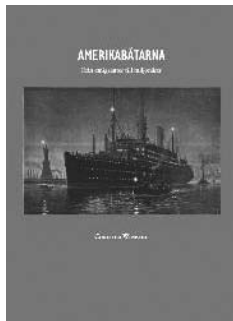
Under Q1 2008 lanseras Bygdeband, gå till www.bygdeband.se och titta!

Peter Wallenskog

Bokanmärningar

Under hösten har det utkommit tre tungviktiga böcker, tillsammans 3,6 kg, vilka har en viss släktskap med varandra. Samtliga handlar om sjöfart mer eller mindre.

Professor Christer Winberg har författat en imponerande volym om Svenska Amerika Linjen och dess båtar under titeln **AMERIKABÅTARNA Från emigranter till miljonärer**. Författaren motiverar utgivningen av ännu en bok



om SAL med att den tidigare litteraturen i ämnet huvudsakligen handlar om dramatiska händelser, t ex Andrea Doria-katastrofen, krigsfångetransporterna, fartygsdopen, och om "kändisar" som Greta Garbo, familjen Broström och Algot Mattsson. Winberg påpekar att den tidigare litteraturen bygger på ett tunt material bestående av tidningsartiklar, intervjuer och minnesbilder medan han själv utgår från SAL:s eget arkivmaterial, förvarat på Landsarkivet och på Sjöfartsmuseet. I det första kapitlet behandlas Grundandet och de första åren, varvid endast ett fåtal sidor ägnas åt emigrationen och SAL:s betydelse för den under första världskriget. De tidigare emigrant-

transportörerna Bröderna Larssons insats och erbjudande att medverka vid grundandet av Amerika-linjen nämns inte, trots att deras och rederiet Wilsons bortfall måste ha betytt mycket för linjens tillkomst. I Göteborgs-Emigrantens databas för SAL (CD Emigranten Populär) finns sammanlagt 241.995 poster (besökare, emigranter och återvändare tillhörande 1-2 klasserna) upptagna under tiden 1915-1950. Boken omfattar fortsatt kapitlen Kris på Nordatlanten, Utvägen ur krisen, Krig och gyllene efterkrigsår och De sista åren. Bildmaterialet är omfattande och innehåller ritningar till samtliga barndomens Amerika-båtar och foton på deras inredningar och inventarier. Låt mig göra ett axplock ur Winbergs innehållsförteckning för att ge intryck av bokens mångsidiga innehåll: last- och posttrafik, konkurrens på Atlanten Livet ombord, "Fylleresor", Sångarkryssning, Kriget, Reserapporter, Passagerarsammansättning, Släktesor, Disciplin, Underhåll, Kryssningar. Det enda som tycks saknas är motortekniken. En arkivarie saknar naturligtvis person- och ortregister, men de kan kanske i viss mån här ersättas av den omfattande innehållsförteckningen. För en SAL-fanatiker och för en maritim-historiker är denna bok ett måste.

Ytterligare ett maritimt arbete har utkommit i höst: Thorskogs Mek. Verkstad och Skeppsvarv. Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älv dalen står för utgivningen och författare är en rad föreningsmedlemmar under redaktörskap av Olle Gustafsson. Boken inleds med en kort historik om Thorskogs bruk och varv samt korta biografier om ägarfamiljen Larsson. Då min mor Aina Mattsson (1894-1982) var kusin till den siste varvsägaren Eskil Larsson (1871-1926) och under sin barndom ofta vistades som gäst på Thorskog känner jag en viss samhörighet med Thorskog och slukar all utkommande litteratur. Den nyutkomna boken omfattar förutom Thorskogs och Larssons historia även en utomordentlig dokumentation av sjöångmaskiner och båtar

tillverkade på varvet. Här finns listor över anställda, översikt över tillverkade bogserbåtar, porträtt av en rad enskilda båtar, listor över båtar, motorer och utrustningen på varvet mm Boken är ymnigt illustrerad med ritningar och foton i färg. Man blir verkligen imponerad av detta teamwork. Låt mig påminna om att vi i Västanbladet nr 2 år 2001 har haft ett par artiklar om Thorskogs varv, författade av Ewert Arvidsson och undertecknad.. Den nyutgivna boken finns till salu på vår lokal för kr 290:-.

Slutligen får jag anmäla en utgivning av Landsarkivet i Göteborg som nr 6 i dess skriftserie Arkiv i Väst.: "Majornas historia. Krig och oxar, sill och socker. Nedslag i uthamnen Majornas historia fram till 1920". Författare är Per Hallén, Kent Olsson, Lage Rosengren och Peter Sandberg. Tyvärr saknas biografier för författarna, men de är samliga knutna till Göteborgs Universitet och dess Ekonomisk-historiska institution. Vid samma tidpunkt har utkommit ännu en historik om Majorna, skriven av göteborgsjournalisten Gösta Carlsson och utgiven av Föreningen Gamla Majgrabbar. Carlssons bok utgör en översikt över Majornas historia från 1600-talet till nutid pepprad med lokala händelser och skrönor. Boken är försedd med en gatunamnskronologi för Majorna och Kungsladugård och en kronologi över händelser i urval för Majorna. Bokens innehåll är hämtat från andras tryckta arbeten och är försedd med bilder från Majgrabbarnas fotosamling. I landsarkivets bok får man vara med om en spännande historisk resa från ett Majorna under slottsperioden 1360 – 1620-talet (Älvsborgs slott och Kungsgården), ett Majorna i skuggan av Göteborg 1620 – 1750 (repslagarbanor, sill och tran), ett Majorna under det expansiva 1700-talet och sill- och sjöfartstiden till 1820-talet, samt under den begynnande industrialiseringen 1820-1868 (Klippan, Gibsons segelduksfabrik, Varvet Kusten, sockerbruk och bryggeri) och vidare som stadsdel i Göteborg (emigrationen och SAL) 1868-1920. Här vimlar av lokal historia blandad med nationell historia och här finner man hisnande slutledningar mellan olika skeenden inom området. Författarna likställer Majorna med del av Örgryte församling, Amiralitetsvarvsförsamlingen, Karl Johans församling samt slutligen stadsdelen Majorna i Göteborg. Set hade varit önskvärt med en närmare presentation av områdets gränser. I boken presenteras ett delvis tidigare okänt källmaterial och boken är vackert illustrerad med tidigare osedda bilder och innehåller en tänkvärd litteraturförteckning över läsbara böcker. Tyvärr saknas ort- och personregister; ett sådant hade varit tacknemligt för att få kontinuitet då samma händelser, orter, personer och företag återkommer på olika platser i boken.



Arbetet på Apotekarnes – en utkörare berättar

Ett fritt arbete, med hyfsat betalt, trevliga
arbetskamrater och nöjda kunder.
Så var det att vara utkörare på Apotekarnes
på 1960-talet.

Men på vintern gällde de att se till att
drickorna inte frös sönder, och arbetsdagarna
kunde bli långa vid jul.

Det berättar Roger Magnusson, som arbetade på Apotekarnes från 1964 till 1974, när
fabriken stängdes.

När Roger kom dit hade han redan arbetat två år som utkörare, på Eriksbergs bryggeri som
låg just söder om Lisebergs lilla ingång. Där hade han börjat som 18-åring och kört ut
damejeanner med svagdricka. Innan dess hade han efter 7-årig folkskola prövat på några
olika arbeten, på Papyrus pappersfabrik, på byggen och på Callidus, som gjorde oljepannor.
Arbetet som chaufför var mycket bättre.

- Man tjänade bra, och så var det friheten, att man var ute på dagarna och inte inne i en
fabrik med förmän som övervakade. Du visste vad du skulle göra på dan och det fick du
ordna. Det har jag trivts med hela tiden, berättar Roger.

När Eriksberg stängde blev det Apotekarnes och sedan Pripps nya bryggeri i Västra Frölunda.
Han har aldrig funderat på att jobba med något annat. Det är bara de sista åren som det inte
varit lika roligt.

- Jag vet inte om det är åldern, eller om det beror på allt det som varit med nedläggningen
här i Frölunda, säger han.

Fick slita bra

Den första tiden på Apotekarnes arbetade han i ett tvåmansdistrikt.

- Jag hamnade med en bra, lite äldre, man. Honom kunde man nästan ställa klockan efter.
Han hade verkligen ordning på det.

På den tiden fanns inga regler om högst fem trappsteg eller moderna hjälpmedel som
truckar. Roger minns särskilt ett besvärligt ställe, Commerce (nuvarande Fiskekrogen) vid
Lilla torget. Inne på den stenlagda lutande innergården fick han plocka av backarna av bilen
från sidan och sedan kärra ner dem 30-40 trappsteg ner i källaren. Tomglaset fick han kärra
upp samma väg.

- De kunde köpa 100 kollen, så man fick slita ganska bra. Men det bekom mig inte då, det var
bara att kämpa på. Att hålla på så nu, i min ålder, hade man inte klarat. Idag är jobbet mycket
lättare med alla hjälpmedel som finns. Men det var inte så stressigt på den tiden.

2001 var Rogers ena knä slut. Han fick en ny knäled och var hemma i nästan två innan han
kunde börja jobba igen.

- Om man hållit på i nästan 40 år så är det klart att det sätter sina spår.

I slutet av 1960-talet fick han ett eget distrikt, Kungsbacka, som han hade kvar ända tills
Carlsberg började sköta distributionen från Falkenberg 2002.



Började med att fika

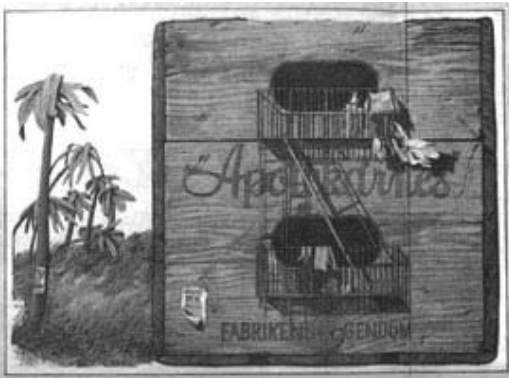
Varje morgon tog han bilen från Källered, parkerade på Gudmundsgatan en stund före 7 och började arbetsdagen med att fika och snacka lite med de andra utkörarna, samtliga män, i matsalen på tredje våningen i fabriken. Sedan gjorde han en beställning, beroende på vilka kunder han skulle till, och lämnade den till förmannen som skickade den vidare till lagret i källaren. Där stod två killar, Svensby och Harry, och lastade på de tunga 25-flaskors träbackarna på rullbandet som gick upp på lastkajen. Roger och några andra chaufförer hade backat till med sina Volvo Starke och lastade på de olika sorterna allt eftersom de kom - Clubsoda, Vichyvatten, Zingo, Solo, Guldus, Pommac, Grappo, Spania, Fruksoda, Festis, Hallonsoda, Blodapelsin, Sockerdricka och några till.

På den tiden fanns inga lastpallar, utan han fick ställa backarna i två rader på vardera långsidan med sex backar på höjden. I mitten lämnade han två rader tomma, där han skulle ställa tomglasen. Den tidens lastbilar hade inga väggar, så backarna fick fästas samman med krokar, för att inte ramla av.



Det var bra att komma iväg tidigt, för då slapp han trängsel, både i trafiken och hos kunderna. När han kom fram till affären fick han först gå in och ta upp en beställning. Utkörarna var

säljare också och fick försöka gissa sig till vad kunderna ville ha. Ibland räckte det inte och ibland fick han backar över. Avlastningen tog också tid. Backarna skulle in på sin plats och det skulle se snyggt och välfyllt ut i affären. Tomglasen skulle ut, men bara de vita läsk- och vattenglasen, de bruna skulle utköraren från Pripps eller Lyckholms ta hand om. Att handlaren sålde mycket läsk tjänade även utköraren på, för han hade provision på försäljningen. Senare fick de ackord och nu 2004



har Roger och de andra 23 chaufförerna på Carlsberg i Göteborg fått fast månadslön, med ersättning för övertid.

När den ena butiken var klar, var det dags att åka till nästa. Tio, tolv ställen kunde det bli på en dag, innan han kom tillbaka, lastade av tomglasen, parkerade bilen, och redovisade dagskassan. Då var klockan oftast runt tre. Ibland kunde det bli tidigare, och ibland mycket senare, särskilt vid jul när det var mycket att göra med julmusten. Han fick hålla på tills han var färdig helt enkelt.

Under dagen åt han inte mycket, oftast bara kaffe och en bulle eller smörgås, som kunderna bjöd på. Så nu var det dags att få ett riktigt mål mat i matsalen och prata lite mer med arbetskamraterna. På fredagarna gick de ofta till Valhalla och badade bastu, innan de åkte hem.

Tre flaskor öl om dan

Roger tycker att de flesta chefer och förmän på Apotekarnes var bra. Det var sällan problem.

- Men jag minns vid ett tillfälle. De skulle ändra lönesättningen och vi skulle inte köra ut i protest mot det. Då gick ett par av våra fackliga killar in, de var nog rätt så tuffa de där, och förhandlade direkt med vår chef, Loberg, och det tog inte lång stund innan konflikten var löst, berättar han.

Av tradition hade bryggeriarbetarna en särskild förmån. De fick så kallade dagöl. Varje dag kunde de hämta ut tre flaskor öl av pilsnertyp, som inte var särskilt starkt, som de drack under dagen eller tog med hem. Ölen var tappad på vita flaskor för att de inte skulle kunna säljas vidare.

Förutom lönen och friheten i arbetet har han uppskattat att få vara ute mycket.

- Det var förstås mest intressant på sommaren. Vintrarna kunde vara tuffa när man fick täcka drickan med säckar och ha presenning över för att flaskorna inte skulle frysa sönder. Bilarna var öppna, så vinden kylde rejält när det var kallt.

Förutom den goda stämningen på arbetsplatsen har kunderna betytt mycket.

- När man väl gett sig iväg var man ju mycket ensamma vargen, men då hade man kunderna i gengäld som man pratade med, och det var väldigt trevligt. När du kommer som chaufför är du alltid välkommen, säger Roger.

Olika arbetsuppgifter – olika villkor

Utkörarna utgjorde bara en mindre del av den samlade personalstyrkan på vattenfabriken.

1957 sysselsatte Apotekarnes cirka 150 arbetare och 36 tjänstemän. Roger uppskattar att de var cirka 20 utkörare på hans tid. Hur många de var inne i fabriken har han ingen koll på. Han hade inte så mycket kontakt med dem som arbetade där, säger han.

- De i tappningen hade sina arbetskamrater och vi hade våra.

Arbetet på ett bryggeri eller en vattenfabrik brukar delas in i två huvudkategorier, de som arbetar med produktionen, innearbetarna, och de som arbetar med distributionen, utkörarna. Denna uppdelning var så stark att det på varje fabrik fanns två olika klubbar inom fackföreningen Bryggeriarbetareförbundet, fram till 1964 då förbundet gick in i Livsmedelsarbetarförbundet.

Inom produktionen kan man urskilja fyra olika avdelningar: process, tappning och skölj, verkstad samt lager, med sinsemellan mycket olika arbetsmiljö och lön. I processen arbetar de som gör läskan, läskberedarna. De har ett självständigt och ansvarsfullt arbete, som förr i tiden också var ganska bra betalt. På ett ölbryggeri kallas motsvarande arbete för pannknekt. I verkstaden arbetar mekanikerna, som också de har ett omväxlande, fritt och välbetalt arbete. Högst status brukar utkörarna anses ha. Som Rogers berättelse visar, är de bryggeriets ansikte utåt, de kan lägga upp sitt arbete själva, ha kontroll över arbetsuppgifterna och får uppskattning av kunderna. Lagerarbetet är ett tungt ackordsarbete, som har relativt låg status även om arbetet lönemässigt på senare tid kommit att uppvärderas.

Arbetet i tappning och skölj är personalintensivt, och arbetarna här utgjorde den största arbetargruppen på Apotekarnes. Även denna yrkesgrupp har låg status och dessutom de lägsta lönerna. Arbetet är stressigt och monotont, med litet inflytande över arbetsuppgifterna. Det består i hög grad av maskinpassning med eller utan löpande band. På Apotekarnestiden

var det färre maskiner och mer tunga lyft, än vad det blev i den nya fabriken i Frölunda. Denna del av vattenfabriken var också kvinnodominerad till skillnad från övriga avdelningar. Men det ändrade sig från 1970-talet och framåt. En anledning var att det då började finnas fler arbeten att välja på för kvinnor och då lockade inte industriarbetet längre. En positiv faktor är att bryggeriarbete har varit förhållandevis välbetalt jämfört med andra industriarbeten. Till exempel hörde kvinnorna som arbetade med tappning och sköljning till de bäst betalda arbeterskorna i Stockholm i början av 1900-talet.

Kollektiv gemenskap

Trots att det fanns en mängd olika arbetsuppgifter i en vattenfabrik, med olika karaktär, lön och status, och en gemenskap som framför allt var knuten till den egna avdelningen eller yrkesgruppen, kände flertalet bryggeriarbetare att de tillhörde ett kollektiv som bryggeriarbetare. Därför kunde utkörens strejka för att en platschef hade betett sig illa mot innerarbetarna i tappningen. Det var också arbetarkollektivet, genom fackföreningen, som stärkte klasskänslan och tonade ned de statuskillnader som fanns. Förutom gemenskapen med de andra arbetarna kände många också en samhörighet med företaget. Det byggde på den patriarkala traditionen som bryggerierna ofta var en del av, med en speciell företagsanda som innebar att företaget värnade om de anställda på olika sätt.



Många äldre arbetare brukar hävda att kamratskapen var bättre förr. Stig Emanuelsson började på Pripps på Stampgatan 1959 och gick i pension på Pripps nya anläggning i Frölunda 1994. Han förklarar skillnaden så här.

- Alla hade det rent ut sagt lika jävligt. Ingen hade nåt att gå och brösta sig för eller yvas över. Därför växte man liksom ihop, inte som en familj men som människor med nära relationer till varann.

Gemenskap eller självförverkligande

Typiskt för arbetarklassen, menar flera forskare, är att den satsar på nuet i högre grad och att de trygghetsvärden som ligger i samhörigheten är viktigare än personlig framgång, medan medelklassen är framtidscentrerad och strävar efter status i högre grad. Detta är naturligtvis generaliseringar av de båda gruppernas inställning och mycket tyder på att skillnaderna var större på 1970-talet än idag.

Forskare som undersökt människors inställning till arbetet på 1990-talet har kunnat konstatera att det särskilt bland industriarbetare är vanligt att lönen är det centrala, som ett medel för att nå andra mål utanför arbetet. Detta brukar kallas att man har en instrumentell inställning till sitt arbete. Men det är oftast inte bara lönen som betyder något. Även kamratskapen och det sociala livet på arbetsplatsen anses värdefullt. Om arbetarnas inställning beror på att arbetet har en särskild karaktär eller om de redan har den inställningen och därför väljer ett sådant arbete, kan vara svårt att avgöra. Sannolikt är det både och.

Motsatsen, en icke-instrumentell inställning till arbetet, är vanligare bland tjänstemän. I stället för kollektiva värden, som gemenskap och solidaritet, står självförverkligandet och den personliga friheten i centrum.

Studierna visar också att arbetet fortfarande betyder väldigt mycket för människor i Sverige. När det gäller den absoluta betydelsen, vad människor tycker om sina arbetsuppgifter och sin arbetsmiljö, är själva arbetsförhållandena den viktigaste faktorn, medan för den relativa betydelsen, alltså arbetet i förhållande till andra centrala områden som fritid och familj, då är samhällsklassen avgörande. Människor ur medelklassen värderar i allmänhet arbetet högre än dem från arbetarklassen, och särskilt tydligt är det om man jämför arbetet med andra delar av livet.

Hösten 2001 gjorde jag en undersökning om hur det var att arbeta på Pripps bryggeri i Västra Frölunda. För flertalet av de industriarbetare jag intervjuade var det inte bara inkomsten som var viktig. Arbetet var också gemenskap, att få träffa folk, känna trygghet, ha rutiner och känna social tillhörighet. Jag fann också att de flesta kände en stolthet över sitt arbete, sin arbetsplats, företaget och det de producerade.

Från frihet till tvång

Arbetet kan alltså vara både ett nödvändigt ont och något som ger mening i livet, beroende på arbete och person. Karl Marx hade idéer om frihet från arbete, ett frihetens rike där arbetsdagen var ersatt av en livsdag. Men arbete kan också ge frihet.

För bagaresällerna vid slutet av 1800-talet innebar det en ökad frihet att bli industriarbetare med reglerad arbetstid och därmed en viss mängd tid att själv få disponera, jämfört med att ständigt vara tillgänglig för bagaremästaren i den skråvärld som fortfarande gällde.

För många arbetarkvinnor i början av 1900-talet var arbetet en nödvändighet för att kunna försörja sig och sin familj. Behövde de inte längre lönearbeta stannade många hemma. Men det finns också exempel på hur kvinnor som under många år skött familj och hem kände en frihet och glädje av att komma ut i ett förvävsarbete där de kunde skapa plats för sig själva i arbetsplatsens sociala relation, i stället för att bara verka och få uppskattning inom familjen. En studie av chilenska flyktingar visar att de med arbetarbakgrund såg arbetet, även om det var okvalificerat, som ett sätt att få kontroll över det egna livet, en källa till självrespekt och en nyckel till materiell välfärd och ekonomisk trygghet, medan de med intellektuell bakgrund såg dessa arbeten som ett uttryck för underkastelse.

Synen på arbetet har också förändrats. Under första halvan av 1900-talet var frihet och arbete nära besläktade begrepp. Pengar gav frihet och oberoende, och skolan var ändå inte till för arbetarklassens barn. Från 1950-talet och framåt förändrades dock inställningen till industriarbetet kraftigt. Efterkrigstidens samhälle skapade en dröm om befrielse från arbete. Fritiden ställdes mot arbetets tvång och arbetet i sig fick ett mindre värde. Det skapades en djup motsättning mellan människan och produktionen, och medelklassens värderingar om självförverkligande kom att dominera. Synen på arbetet och särskilt kroppsarbetet, blev för de unga, allt mindre positiv. Det ledde bland annat till att industrierna i Göteborg, under högkonjunkturen i slutet av 1960-talet, fick importera allt fler arbetare från Finland, Jugoslavien, Turkiet och andra länder.

Hur de anställda på Apotekarnes såg på sitt arbete berodde alltså både på vilket ursprung och vilka arbetsuppgifter de hade.

Stora förändringar inom industrin

I nära 40 år, från 1936 till 1974, var Apotekarnes en tillverkningsindustri med 150-200 anställda som producerade läsk och vatten för en i huvudsak lokal marknad. Idag är Brew House Göteborg en del av den växande musik-, medie- och filmindustrin, där ett stort antal småföretag samt några institutioner producerar tjänster för hela världen.

Kontrasten mellan då och nu är en tydlig illustration till hur Göteborg under några decennier förvandlats från en utpräglad varuproducerande industristad till mer av en tjänstestad.

Arbetsuppgifterna i själva Apotekarneshuset har förändrats än mer drastiskt. Från dåtidens bullriga, fysiskt tunga och monotona arbete vid en tappningsmaskin, till dagens kreativa, självständiga och fysiskt lätta arbetsuppgifter framför en dator eller ett mixerbord. Men som min beskrivning av bryggeriarbetet visar, är det en tillspetsad bild. Rogers berättelse ger en annan bild både av dåtidens och av dagens industriarbete.

Samhället och arbetslivet har förändrats mycket sedan 1960-talet, bland annat genom stora strukturomvandlingar, en minskad känsla av klasstillhörighet och ökande individualisering. Samtidigt finns många industrier kvar och därmed en hel del industriarbetare. I Göteborg finns stora traditionella verkstadsföretag som Volvo Personvagnar, AB Volvos lastvagnsfabrik och SKF, och livsmedelsföretag som Estrellas chipsfabrik i Angered, Pågens bageri i Högsbo och snusfabriken i Gullbergsvass. I alla branscher har produktionen koncentrerats och effektiviserats kraftigt, vilket kräver allt färre anställda, trots att produktionen ofta är högre än förut. Industriarbetet är heller inte lika synligt idag, där det försiggår ute i perifera industriområden. Apotekarnes läskedrycker och Pripps öl tillverkas numera av Carlsberg Sverige i före detta Falcons bryggeri i Falkenberg, sedan företaget nyligen lagt ned tillverkningen både i Frölunda och i Bromma. Transportnäringen har under lång tid ökat i betydelse. Musik-, medie och filmindustrin är en annan bransch i tillväxt.

Till IHV:s tidskrift nr 1/08, artikeln Arbetet på Apotekarnes – en utkörare berättar av Björn Ohlsson.

Artikeln är tidigare publicerad i Vattenfabriken som Blev Brew House Göteborg, en antologi om Apotekarnes vattenfabriks historia, utgiven av Göteborgs Stadsmuseum 2005. Redaktör: Mats Sjölin.
ISBN 91-854888-80-1.

Tryckta källor kontakta författaren Björn Ohlsson mail: bjorn.ohlsson@ethnology.gu.se

BÅTAR - FARTYG och SKEPP - Kurs om det flytande kulturarvet

Av Christine Fredriksen, Västarvet

Bohuslän i fokus

Ett av Sveriges mesta varvs- och båtbyggerområden – Orust i Bohuslän, denna ö med rika båtbyggertraditioner – står i fokus för Bohusläns museums insatser i en ny utbildning om det maritima kulturarvet. Här ute i Västra Götalandsregionens allra västligaste utpost finns många livaktiga varvföretag av alla de slag. Äldre träbåtvarv med inriktning på större båtar och skutor, reparationsanläggningar och varv för mindre båtbyggen och inte minst den omfattande och framgångsrika fritidsbåtsindustrin.

Nu finns den här, en ny utbildning om det maritima och flytande kulturarvet och möjligheten att åka på spännande studiebesök till större och mindre varv och att besöka olika fartygsföreningar och museiinstitutioner, och inte minst - att kunna få fördjupa sig i vårt maritima och högst intressanta kulturarv! För andra året i rad ges en universitetsutbildning om det maritima kulturarvet vid Göteborgs universitet, Institutionen för Kulturvård, i samarbete med Västarvet och museerna där: Forsviks Bruk och Bohusläns museum. I och med att utbildningen är en

distanskurs finns alla möjligheter för dem som är mera långväga att delta i kursens många aktiviteter både i Göteborg och på andra orter.

Etnologiska berättelser om båtar, kust och hav

Bohusläns museums insatser i kursen Båtar, fartyg och skepp – en maritimhistorisk orienteringskurs är som kursinslag om västkustens varvsnäring och också kursmoment om muntliga traditioner och berättelser inom det maritima kulturarvet. Det är den etnologiska verksamheten vid Bohusläns museum som tillsammans med Institutionen för Kulturvård har utarbetat dessa kursmoment. Att kursdeltagarna har fått arbeta med att samla in muntliga berättelser och ett etnologiskt källmaterial har varit spännande och gett ett intressant maritimt intervjumaterial. Det är också många intressanta studiearbeten och seminarieuppsatser som har skrivits om en mängd olika teman kring båtar, kust och hav.

Dagbok 2007 – Framgångsrika Orustvarv och storvarv

Från studiebesök på höstens kurs och kursdagboken i november 2007 kan berättas: Avfärd från Göteborg och universitetet med buss gjordes tidigt på morgonen, innan dimmorna över slätterna norr om Kungälv ännu skingrats.

Målet för två intensiva kursdagar var varvsnäringen på Orust och att så småningom nästa dag få ta del av en epok i storvarvens historia med minnen och upplevelser från Uddevallavarvet! I kappsäckarna fanns flitigt använda anteckningsböcker, nyttig kurslitteratur, bra kameror, en och annan kikare, och kaffe med tilltugg och väl tilltagna lunchpaket. Strax innan morgonkaffet, efter en färd på slingrande Orustvägar, nåddes så det bohusländska kustsamhället Hällevikstrand och det anrika kuttervarvet som ligger här. Detta var dagens första studiebesök med visning av Hällevikstrands Varv. Vår ciceron var varvsägare Christer Oscarsson och vi hade tur – just denna förmiddag höll man på att ta upp skutan Västkust, hemmahörande på Orust, på slipen. Ett arbete som kräver precision och ett par mans hjälp vid slipvagnarna och i sjön, vid denna slip som anlades här redan i början av 1900-talet. En rundvandring på varvet ger också en fantastisk inblick i båtbyggaryrket och det hantverkskunnande som man fortfarande har vid varvet och som varvet speciellt värnar om.



Båtbyggarmiljö på Orust. Här syns fiskefartyget Zenith från Mollösund på slipen vid Hällevikstrands Varv.

Tidsepoken för denna kulturhistoriska miljö är 1940-talet med den stora båthallen, som uppfördes för nybyggnation av fiskebåtar till Island. Kuttervarvet, ja, namnet kommer av att detta varv var speciellt känt för sina många förbyggnader av kuttrar, dvs ombyggnader av fiskebåtstypen kuttrar som köptes från England av bohusländska fiskare under 1900-talets första del. Inte minst är det spännande att se sliptagningen och hanteringen av slipspelet, spantutslaget i verkstaden och den lilla galvaniseringsboden på en klippphylla, där förr bult och järn galvaniserades för båtbyggena. Hela denna miljö där längst ut i västra kustbandet är spännande och en unik äldre varvsmiljö in emellan de bohusländska klipporna.

Så efter en kort ressträcka längre norrut på Orust västsida och ett välbehövligt lunchuppehåll, svänger bussen ner genom samhället Ellös och parkerar invid betydligt modernare och större varvsbyggnader. Det är det kända fritidsbåtvarvet Hallberg & Razy som huserar här vid hamnen sedan 1960-talet. Företaget startades i Kungsviken, Orust, på 1940-talet av den legendariske båtbyggaren Harry Hallberg och med en hel del byggnationer av Långedragssjullar, Folkbåtar och Vingakryssare, m.fl. båttyper. Nu är det moderna segelbåtar som gäller, men också vid detta nutida företag finns bohusländska traditioner! Att vara båtbyggare och båtinnredare är inte detsamma som att vara hussnickare, får man ofta höra som besökare. Här gäller noggrannhet och elegans, och att kunna "se båtens linjer", även om det numera är plastskrov som man arbetar med - men plastskrov med elegant och fin träinredning. Duktiga båtsnickare är den största yrkeskategorin på denna industri, eftersom produktionen av skrov görs i Kungshamn i Bohuslän. I fyra stora båthallar sker inredningsarbetena, dessutom finns hallarna där skroven målas mycket noggrant och i flera omgångar, och så hallar för utrustningssidan. Hallberg & Razy har flera populära segelbåtsmodeller och varvet säljer idag mycket på utlandet. Vid detta varv har tidigare sådana kända och omtyckta båttyper som Misil, Mistress och Monsun och Rasmus producerats – vem minns inte dem och berättelserna om somrarnas seglingar med dessa båtar!



Misil I

Också yrket som båtbyggare vid ett fritidsbåtvarv har förändrats radikalt genom åren, och om detta fick vi höra vid vår rundvandring av Bo Karlsson, en av tidigare chefer vid varvet.

Som en kontrast till Orusts varvsnäring, kommer vi så till det äldre Uddevallavarvet, med stora verkstadsbyggnader och anläggningar på Kasenområdet i Uddevalla. Ett storvarv som ett tag var ett av de modernaste i Europa, och som trots att produktionen vid detta varv inte varade mer än i 40 års tid, så satte denna arbetsplats en stor prägel på hela staden. Det var med yrkesstolthet som man passerade varvsgrindarna varje morgon på väg till sitt arbetspass och det var med stolthet som man deltog i alla de otaliga sjösättningarna av lastfartyg, bulkfartyg, obofartyg och tankers, m.fl. vid varvet. I takt med att varvet utvidgades, växte nya stadsdelar upp i Uddevalla med moderna bostäder till alla som sökte anställning här. Fortfarande efter tjugo år lever minnena starka i Uddevalla om varvet och denna arbetsplats.

Kurser vid Institutionen för Kulturvård

Detta och mycket mera om varv, båtar och fartyg och maritim kultur längs alla våra kuster och insjöar finns att lära om i kursen "Båtar, Fartyg och Skepp – en maritimhistorisk orienteringskurs" eller i den uppföljande kursen Bevarande och restaurering. Initiativtagare till utbildningen är professor Ola Wetterberg vid Institutionen för Kulturvård, som menar att en maritim kulturarvsutbildning vid Göteborgs universitet är viktigt och har varit efterlängtat sedan länge. Och visst har han rätt! Det maritima vetenskapsfältet och det maritima kulturarvet är stort och lite utforskat, och ett oerhört spännande fält!

Forsviks Bruk – en spännande bruksmiljö

Andra intressanta kursinslag i denna universitetsutbildning om det maritima kulturarvet är en introduktionskurs för bevarande och restaurering, som är förlagd till bl a Forsviks Bruk i den östra delen av Västra Götalandsregionen. Forsvik är en av Sveriges mest intressanta bruksmiljöer och är en miljö som det är lätt att bli förtjust i genom sina många vackra byggnader och fina naturmiljö!

Den industriella verksamheten här uppstod genom vattnets kraft i fallet då sjön Viken avvattnas ut i bl.a. Vättern. Vid Forsviks Bruk har det därför smitts järn, sågats bräder och malts mjöl i runt sexhundra års tid. Här grundades på 1800-talet också en av Skaraborgs första verkstadsindustrier med en mekanisk verkstad och gjuteri. Detta är en fint bevarad bruksmiljö och ett helt litet brukssamhälle från 1800-talets senare hälft, som numera är ett levande industrimuseum. Här bedrivs också en kursverksamhet kring industrihistoria och hantverks-tekniker, etc. och i Forsviks Bruks fina verkstadsmiljöer visas flera intressanta utställningar. Sommartid kan man också njuta av teater, dans och musik i denna omgivning. Det kanske allra mest spännande är dock byggandet av hjulångaren....., ett flerårigt projekt som snart är "i hamn" med sjösättningen av hjulångaren till sommaren 2008!

Att få delta i kursmomenten här i denna vackra miljö ger något alldeles extra! En hel vecka under fina septemberdagar är förlagd till Forsviks Bruk inom kursen Bevarande och restaurering, med kursmoment som båtuppmätning, materialfrågor – trä och metall, ångteknik, rekonstruktion av råoljemotor, etc. Inkvarteringen för kursen sker i brukets eget vandrarhem med fina nyinredda rum i det gamla brukshuset och det har redan skapats traditioner på kursen, med den obligatoriska torsdagskvällen med rykande ärtsoppa och pannkakor!

Anmälan till kurs

Ansvariga för de maritima universitetskurserna vid Institutionen för Kulturvård, Göteborgs universitet är Bosse Lagerqvist (som även är ansvarig för kurssamverkan med Forsviks Bruk / Västarvet) och Lennart Bornmalm, och vid Bohusläns museum / Västarvet samordnar Christine Fredriksen kursverksamheten. Hör av dig till några av de ansvariga om du är intresserad av kursen!

Referenser:

World wide webb:

www.forsvik.com

<http://www.cinservation.gu.se>

Vår medlem



ANTEN - GRÄFSNÄS JÄRNVÄG



Anten - Gräfsnäs Järnväg -AGJ- är ett 12 km långt och mestadels bara 891 mm brett levande museum som drivs av en ideell förening.

Verksamheten sköts av föreningens medlemmar som på sin fritid gör det möjligt för dagens människor att uppleva gårdagens teknik och vardag.

Tågen utgår från Anten (1 mil NV Alingsås) där stationen återställts till 1930-tals utförande. Loket är ett riktigt ånglok och det finns vagnar med grindar, träbänkar och gasljus.

Även rörelsehindrade är välkomna!



Mer information och tidtabell se hemsidan:
www.agj.net