

Min tid på Docken

Hågkomster av Torsten Lindholm

Mitt tidigaste minne från Sandvikens Skeppsdocka är från år 1942. Min far tjänstgjorde då en kortare tid som styrman ombord i S/S Zilos tillhörigt Suomi Shipping och tillsammans med honom fick min bror och jag göra ett besök ombord medan fartyget låg i Sandvikens flytdocka. Det var spännande att få gå in under fartygets botten och jag minns att jag blev förvånad att se hur platt i botten hon var. Det var pirrigt för en åttaåring att gå upp för den branta ståltrappan på docksidan för att komma upp i nivå med fartygets däck. På den ena sidan skymtade hamnens vatten rakt under och på den andra sidan dockans tanktopp.



Vy över varvet år 1959

Tio år senare den 19 januari 1952 anställdes jag vid Wärtsilä koncernen Sandvikens Skeppsdocka i Helsingfors för första gången.

Min far hade hjälpt till genom sin bekantskap med kapten Takolander som var förman för riggargänget. Kapten Takolander och farsan var bekanta sedan lång tid tillbaka då de varit tillsammans i någon båt. Vid något tillfälle hade Takolander varit utsatt för en allvarig olyckshändelse i samband med uppankring av S/S Petsamo. Han var en vänlig och omtyckt man.

Jag anställdes som praktikant i maskinverkstaden hos verkmästare Tuomaala och närmast under förman Knut Forsberg. Den formella anställningen skedde i ett litet anställningskontor

alldeles innanför varvsgrindarna där herr Himanen satt, en vänlig och lågmäld man. Så vitt jag minns så var han kvar under alla mina återkommande anställningar, den sista år 1959.

Min familj bodde vid denna tidpunkt på Skatudden och jag promenerade till Högvakten vid Mariegatan och tog där buss nummer 16 som gick ner till Sandviken. Min stationering blev på andra våningen i varvets stora maskinverkstad där man tillverkade lättare komponenter samt även omfattade en svarvavdelning och en verktygsavdelning, Arbetarstyrkan var uppdelad i olika grupper under skilda förmän, Sjöholm för svarvarna och Kolm och Blomqvist för filargängen. Ansvarig ingenjör för maskinverkstaden hette Lisalo. Min första anställning varade bara till hösten 1952 då jag ville ut till sjöss och se mig om i världen.

Nästa gång jag fick anställning var sommaren 1955 och då på rörverkstaden hos Rör-Oksa innan jag började på Tekniska Skolan till hösten. Sedan följde sommarjobb och jobb under julloven under hela skoltiden. Då hade jag avancerat till yngre filare. Vi var väldigt många maskinstuderande från olika läroinrättningar såsom Tekniska Skolan, Tekniska Läroverket och Tekniska Högskolan, både svensk och finskspråkiga, som praktiserade där mellan läsåren. Från min klass (12 st.) var det ungefär hälften som under någon period arbetade där.

Maskinverkstaden var imponerande stor och omfattade många olika verksamheter. Sandviken var ju både reparations och nybyggnadsvarv och arbetarna kunde flyttas runt mellan reparenter och nybyggen. Vi yngre flyttades runt emellanåt men den äldre stammen hade nog som regel sin speciella tillhörighet. För oss yngre gav ju rörligheten både omväxling och nyttiga erfarenheter.

Hemvisten för de filare som arbetade utomhus var på första våningen. Där huserade bröderna Sohlman, Knut och Oskar som förmän för reparenterna, Raimi och Kurt Fagerström för nybyggena. Den största delen av filarna var ju fasta och stannade länge. En annan kategori var ganska rörliga och sålunda att man stannade en tid och sedan flyttade på sig och kom tillbaka igen. Dit hörde alla vi studerande men också sjömaskinister som altemnerade mellan en tid till sjöss och en tid på Docken. Således en ganska brokig skara med olika karaktärer, roliga, dystra och glada gubbar som livet format så olika. En del karaktärer tyckte vi unga påminde starkt om Snövits Sju Dvärgar.

En tragisk figur som berörde oss illa var en man som, enligt hörsägen, var hörselskadad sedan kriget. Han arbetade med luftmejsel i plåtverkstaden men också med att göra rent i tankar. Ofta såg man när han kom gående till omklädningsrummet fullständigt nersmord från topp till tå och med sin luftmejsel under armen. Han gick alltid ensam och jag såg honom aldrig tala med någon. Det sades att han levde i en gammal bunker utanför staden. Ett av många offer från kriget men han skötte i alla fall ett jobb.

På den tiden var det ganska lätt att få jobb på Docken. Det var som regel alltid gott om reparenter och efter det att krigsskadeståndet var avklarat följde många civila beställningar både ryska (inom handelsavtalets ram) men även inhemska. De ryska beställningarna gav väl ingen större vinst men arbete åt folket.

Reparenterna började strömma till så fort isläget lättade på våren, man ville inte bottenmåla innan isarna gått. Under vintern var de ej så många, mest sådana som fått skador i isen på skrov, roder eller propeller.

På maskinverkstadens bottenplan fanns ju också många bearbetningsmaskiner. Imponerande var den stora svarven där man bl.a. svarvade propelleraxlarna, propellernaven och blad för isbrytarnas propellrar. Dessa hade lösa blad som var fästade vid naven med grova pinnbultar. Att gånga in dessa pinnbultar i navet krävde armstyrka, slagnyckel och största släggan "Mummon", dåtidens hydraulik. Lyckligtvis klarade jag mig från det jobbet.

Där fanns också en stor hyvel samt fräsmaskiner och ett stort ritsplan där bl.a. de i stål gjutna fartygsstävorna ritsades upp innan bearbetning i fräsmaskin.

Arbetstiden varade mellan 0700 till 1600 med en timmes lunchpaus. En del jobbade bodde nära och gick hem till lunch, andra hade smörgås med eller åt på varvets eller närliggande matservering (kuppila). Jag åt alltid på varvets matservering. Urvalet av rätter var ganska begränsat och grönsaker saknades nästan helt. Man åt överhuvudtaget mycket lite grönsaker på den tiden. En bestående påverkan (skada) för min del uppstod visavi sås. Till alla rätter serverades nämligen brun sås ur en stor kittel vare sig man beställt fläskkotlett eller stekt strömming. Sen dess har jag varit mycket sparsam med sås till maten.

Våra stämpelur, typ Ericsson, satt inne i maskinverkstaden som man måste passera på vägen till omklädningsrummet. Tjänstemännen hade sitt stämpelur strax innanför huvudporten och det var av en gammal modell som jag inte sett någon gång senare. Det bestod av en stor metallring ca. 1,5 meter i diameter. I ringen var borrarat ett stort antal hål försedda med varsitt numer. I centrum av ringen var fästad en rörlig arm som kunde föras runt ringen med en anordning som sedan kunde föras in i de borrarade hålen. På så vis aktiverades ett visst nummer.



Omklädningsrummen var belägna i nedre botten av samma byggnad som matserveringen fanns. Var man hade 1-2 klädsåp i faner och där fanns tvätthoar och duschar, rent och snyggt. Som löneförmån ingick tvätt av 1 st. overall i veckan. Var man smutsigare än så fick man tvätta själv eller betala extra. När man så var omklädd och på plats vid sin filbänk (kl 0700) så gjorde förmännen sin runda och delade ut dagens arbetsuppgifter.

Det var en speciell känsla att komma in i den stora verkstaden tidigt på morgonen då den till största delen var försänkt i mörker. Det rādde snarast en spöklig stämning, endast kring de stora maskinerna var det ljust och ljuden från dem var det enda som hördes tillsammans med stämplandet från uret vartefter som folket anlände. De stora maskinerna kördes i 2/3 skift allt efter behov. Arbetet ombord i reparenterna kunde naturligtvis också drivas i flerskift.

Också den speciella lukt som slog emot en när man kom in i verkstaden är något jag minns. Lukten från bearbetningsmaskinernas skärvätska var påtaglig. Lägg därtill aromer från arbetarnas overaller, svett och olja. Många svarvar var ännu remdrivna och jag tror att denna remdrift också bidrog till doftfloran. Allt detta registrerades naturligtvis lätt av en ung näsa.

Till en början fick jag ofta vara hjälpare till någon av de äldre filarna, men hade också egna "keikkor", Fick lära mig att borra, gänga, hyvla och smärgla. Ofta var det en hel del rörflänsar som skulle borraras med fixtur. En del uppgifter på avdelningen bestod i att tillverka mindre utrustningsdetaljer till Isbrytaren Into som då inte ännu var sjösatt. Det stod Into på ritningarna men i dopet fick hon namnet Voima. Ett återkommande arbete för mig, var att hjälpa filare Vento att plocka isär hjul och axlar från ångvinschar från de gamla lasttramparna, för byte av drevhjul eller svarvning av lagergångarna. Det förekom också arbeten ombord i någon båt som låg i någon av H.fors hamnar.

En gång kom FÅAs S/S Castors förvärmare upp till oss .och där så skulle all tuber stickas med en viska. Hon var uppdragen på slipen för plåtarbeten och bottenmålning. Som regel togs de mindre fartygen upp i flytdockan men det förekom då ännu att de drogs upp på slipen som låg på sidan av rör och pannverkstaden. Slipen försvann senare när man byggde om. Större fartyg togs in i torrdockan.

Det var ju verkligen en mansdominerad miljö men det fanns en del kvinnligt inslag också. På min avdelning fanns två revolversvarverskor och en kvinnlig traversförare. I verktygsförrådet fanns också några kvinnor.

Var det ont om uppdrag någon gång så kunde jag ta mig en promenad runt varvet. Det fanns många intressanta reparenter att titta på, allt från gamla trampar till nya fina linjefartyg. Sydamerika Linjen, Finnlines eller något svenskt, danskt eller norskt fartyg. Nästan litet av en högtidsstund och spännande för en nybörjare när man kunde gå ombord i ett obekant fartyg och titta sig omkring.

Många av linjefartygen slutlossade sin styckegodslast i Helsingfors och det var då lämpligt att docka, bottenmåla, dra propelleraxeln eller klassa bottenventilerna, innan man fortsatte till Kotka eller någon annan lastningshamn. Arbetsuppgifter som tio år senare föll på min lott när jag var filarförman på Valmets Svea borgsvarv.

Varvets stora torrdocka ligger ju mitt ibland verkstäderna och var gång ett fartyg dockade in utgjorde det ett intressant skådespel för förbipasserande. Att tömma den stora gropan tog många timmar men då det väl var gjort stod det inte på innan man fick upp ställningar omkring roder och propeller och längs skrovets sidor för rengöring och målning. Var det fråga om en skrovskada så var plåtslagarna och svetsarna snabbt på plats. En stark "havsdoft" kunde förnimmas från dockan med ingredienser från skrovbeväxningen, slam och bråte som följt med vattnet in under fartygets indockning.

På det hela taget var denna varvsmiljö fantastisk med många verksamheter och ett stort skeppstekniskt kunnande. Andan var god och samarbetet för det mesta gott. Man hjälptes åt att lösa respektive uppgifter. Exempel på detta var vid isbrytarbyggena där det var trångt om utrymme inte minst i maskinrummen. Många olika komponenter skulle få plats med anslutande el och rörledningar. Och det stod inte alltid på ritningen hur det skulle se ut. Den som kom först till en plats drog sitt rör eller elkabel där han tyckte och den efterföljande svor ve och förbannelse när han inte fick plats för sitt rör etc.

En del av arbetarstammen ombord i isbrytarna utgjordes av Strömbergs folk både ingenjörer och elektriker. De stod för kabeldragning och installationen av den mycket omfattande elektriska utrustningen såsom generatorer, propellermotorer och el-kontrollrum, ja allt elektriskt.

Maskinrummet på ett fartyg under utrustning (eller vid större reparationsarbeten) utgör som regel ett mer eller mindre välorganiserat kaos. Trångt och besvärligt, mycket folk och material som skall fram. Och mitt i allt några tappra städerskor som försöker hålla rent i kaoset. Ett mycket viktigt arbete då allt brännbart skräp snarast måste avlägsnas. En annan viktig funktion har brandvakterna. Så fort man skulle bränna hål i en plåt eller vid större svetsarbeten skulle brandvakten vara med och skydda känslig material.

Av varvsingenjörerna kommer jag ihåg ing Westerback som var utrustningschef och som man såg var dag ombord i isbrytarna under utrustningsskedet. Också ritkontorschefen Christian Landtman sågs ofta ombord. Chefen för reparenterna sågs ofta röra sig runt torrdockan och varvschefen Nils Holmström gick sina rundor.

Lön utbetalades var fjortonde dag. Det gick till så att ca kl. 1550 fredag eftermiddag kom respektive förman med en trälåda under armen ner till sina gubbar och delade ut respektive lönekuvert (tilipussi) till var och en innehållande kontanter. Ibland blev man besviken över att inte procenten från det senast avslutade ackordet fanns med. Alla uppgifter som gällde utbetalningen fanns inskrivna för hand på en lång smal remsa (ca 20 mm. bred). År 1952 arbetade vi även om lördagarna och såvitt jag minns så kunde lönen betalas ut även denna dag. Blev man skadad under arbetet skickades man till Maria sjukhus. Jag fick en gång metall i ögat och fick uppsöka doktorn.

En gång blev min fina cykel stulen från cykelstället utanför Docken. Jag polisanmälde det skedda och var t.o.m. med i Rådstuvurätten vid brottslingens rannsakan men någon cykel eller ersättning fick jag inte. Cykeln hade jag köpt i Liverpool för 5,5 pund. Bara det. Då hade vi flyttat ut till Norra Haga och sommartid cyklade jag till jobbet ca 8 km.

Fackföreningarna störde aldrig oss praktikanter/ studerande. Det förkom aldrig några påtryckningar eller agitation att man måste vara med. Det var sunt och uppskattades av oss.



Två av varvets isbrytarbyggen

Arbetsuppgifter som jag minns speciellt

- Under jullovet 1955/56 fick jag komma ner och jobba i rörverkstaden. Det var en stor kontrast att komma från den varma skolvänken ner till det stora mycket kalla skrovet och ballasttankarna i den ryska isbrytaren Kapitan Voronin som då låg för utrustning.

- Propellerjobb ombord i Kapitan Belousov juni 1956. Fartyget hade kommit in för garantidockning och hade skador på en del propellerblad. Enligt uppgift efter hårda tag vid assistansarbeten i Gävlebukten under vintern.

Det organiserades för "Potkurikeikka" under midsommarhelgen Vi var nog ett femtontal man som skulle demontera akterpropellrarna under helgen. Ett tungt arbete. Propellerjobb fick jag senare vara med på olika sätt. Under tiden på Sveaborg så fick jag bl.a. vara med om att byta flere av de där byggda trälastfartygens rostfria (Karhula) propellrar p.g.a. sprickbildning.

- Sista gången var då Kockums stora ULCC tankers undergick retrofit arbeten i Bahrein. Deras propellrar hade en diameter på 11 meter och vägde 70 ton. De var då världens största propellrar diametralt (tillv.Stone).

- Många uppdrag ombord i Kapitan Melekhov under utrustningen 1956 bl.a. idrifttagning och skötsel av pannan.

Arbetade man i maskin ombord i fartyg vid den tiden så kom man i kontakt med asbest. Denna mineral som är ett utmärkt isolermedel, har funnit många användningsområden men är väldigt

farligt att handskas med. Ångpannor och ångrör, isolerades med asbest och det användes även bl.a. för värmeskyddskläder, packningsmaterial och i bromsbelägg.

Den medicinska sakkunskapen visste mycket väl på 1950-60 talet vilka skador man kunde få genom inandning av asbestfiber men informationen vidarebefordrades inte till dem som var berörda och arbetade med materialet.

Vid isbrytarbyggena användes asbest även till att isolera däckshusen på insidan. Det gjordes en gröt av asbest, vatten och något bindemedel (cement) och så sprutades denna massa på plåt ytorna kanske (50 mm.) tjockt. Hur det gick för dem som gjorde jobbet vet jag inte. Alla vi andra som arbetade runtomkring med andra uppgifter var synnerligen utsatta för partiklar i luften. Någon avskärmning eller varningsanslag fanns ej.

-Sommaren 1956: Överhalning och klassning av bottenventilerna ombord i M/S Vingaland tillhörig Svenska Orientlinjen ett rederi som jag senar skulle komma att tjänstgöra i. Som regel arbetade vi ihop åtminstone två man men många gånger flera. Ofta var vi klasskamrater ihop.

- Hösten 1956 sjösattes den svenska statsisbrytaren Oden. Jag var med och fotograferade vid tillfället.

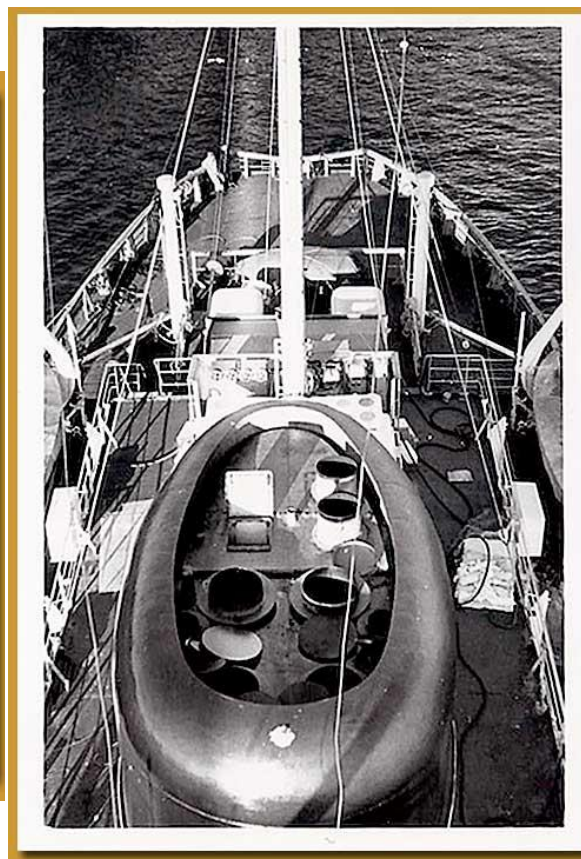


Oden under utrustning år 1957

- År 1957 Många uppdrag ombord i Oden bl.a. montage av livbåtsdävertarna. Under sommaren fick jag vikariera för maskinverkstadens mätkontrollant. Bl.a. så fick jag kontrollmäta och skriva protokoll över måtten efter utförd bearbetning (bearbetningen gjordes på Sandviken), av cylinderfoder för de stora Sulzermotorer som byggdes av Chrichton Vulcan i Åbo. Mäta cylinderfoder fick jag sedermera göra många gånger som maskinist i de fartyg jag kom att tjänstgöra i. Ett ständigt återkommande arbete i samband med kolvhalningar.



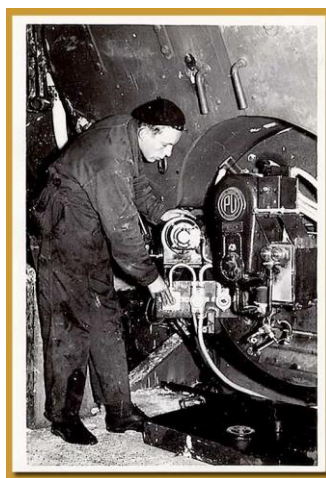
Oden hade svenskbyggda motorer
Bilden visar motorerna som just lossats iland



Isbrytaren Murtaja tagen uppifrån

-1957 Idrifttagning av pannrummet på finska isbrytaren Murtaja och pannvakt under provkörningarna vid Kalvholmen fram till leverans under hösten. Det skedde delvis under skoltid. Kalvholmen ligger strax innanför Gustav Svärd vid infarten till Helsingfors. All provkörning av isbrytarnas motorer och dragkraftsprovet utfördes akterförtöjda vid Kalvholmen.

I juni 1957 besökte sovjetledarna Krustjov och Bulganin Finland. I programmet ingick en tur med FÅAs Ariadne som låg förtöjd utsidan isbrytaren Voima vid utrustningskajen President Kekkonen var förstads värd och han kom ner med sina gäster och gick ombord i Voima och vidare över till Ariadne. Säkerheten var ej så krånglig på den tiden så vi arbetare kunde komma helt nära dem och fotografera. Framför varvsporten var hissade de båda ländernas flaggor. Från Wärtsiläs sida deltog bl.a. koncernchefen bergsrådet Wahlfors (Vikkeli Ville) och



Pannvakt Lindholm
ombord i Murtaja år 1957

direktörerna B. Långhjelm och N. Holmström.



Flaggning vid varvsporten år 1957



Polarisbrytaren Moskva vid utrustningskajen år 1959

Första halvåret 1959 så arbetade jag en period på Docken. Största delen av den tiden var jag ombord i den ryska polarisbrytaren Moskva och deltog i installationsarbetena av pumpar och stora el. omformare.

Under sommaren blev min verkstadspraktik fullgjord och jag fick ut mitt första brev från Sjöfartsstyrelsen - Undermaskinmästarbrev för Motorfartyg. Tiden på Docken upplevde jag som positiv och lärorik. Jag fick många nyttiga lärdomar och har enbart trevliga minne.

Idag heter Sandvikens skeppsdocka: **Arctech Helsinki Shipyard.**

Nyligen har man levererat till ryska beställare en mycket avancerad brytare som heter **Baltika** och som b.l.a. klarar av att bryta en ränna som är 50 meter bred.

Kämpinge i oktober 2006

Torsten Lindholm

Kika gärna på länken som visar byggandet av [Baltika](#)