

EHG083 H23 Göteborgs ekonomiska historia - studier i källor och arkiv

Eriksbergsvarvets kris under 1970-talet – En fråga om bristande ledarskap eller om varvsindustrins strukturella problem?

© Lars Viking

ERIKSBERG

Tirfing 



Eriksbergs Mekaniska Verkstad, grundad 1850 som en "galvanisk inrättning" på tomtplassen Eriksberg vid kronosäteriet Sannegården. Bilden är från 1978. Eriksberg bygger NAI Genova på 409 400 DWT. Varvets näst sista leverans är det största fartyg som byggts på Eriksberg. Ett år senare är varvet ett minne blott.

[Bildkälla Kringla.](#)

Innehåll

Textens bakgrund	4
1 Inledning – Den svenska varvsindustrin	4
2 Forskningsfråga.....	4
3 Metod	4
3.1 Kort presentation Tirfing moderbolaget i Broströmskoncernen	5
3.2 Avgränsningar	5
4 Undersökning	5
4.1 Varvsindustrin i Sverige – en sammanfattning av perioden 1945–1975	5
4.1.1 Allmänt	5
4.1.2 Konjunkturer inom varvsindustrin – en koppling till storpolitiken	6
4.1.3 Begrepp – i korthet.....	6
4.1.4 Valutarisker, ränterisker och finansieringsrisker - perioden 1945–1975	6
4.1.5 EMV:s resultatutveckling 1970–1975	6
4.2 Återkommande problem vid EMV i arkivmaterial och litteratur	7
4.2.1 Identifierade brister hos EMV – Walter Goldbergs långtidsutredning – våren 1973	7
4.2.2 Förmågan hos EMV:s ledning att driva verksamheten	8
4.2.3 Såg man det komma – Ledningen, fackföreningsrörelsen, staten?	8
4.2.4 Produktivitetsutveckling vid de göteborgska storvarven och Kockums Mekaniska verkstad (KMOV) i Malmö	9
4.2.5 Varvens in- och utlåning i olika valutor	9
4.2.6 EMV:s ränta- och valutarisker, inflation och prognoser för dessa variabler	10
4.2.7 Personalomsättning och frånvaro.....	10
4.2.8 EMV:s investeringar visavi andra storvarv	11
4.3 Arbetstagarrepresentanter i EMV:s styrelse.....	11
4.4 EMV:s /Tirfings styreselprotokoll/Årsberättelser samt fackföreningar och deras bedömningar av framtida konjunkturer	11
4.5 1975-års varvskommission och socialdemokratiska regeringens Proposition 1975:110 1975-06-06	12
4.5.1 1975 år varvskommission och den temporära lösningen av EMV:s problem.....	13
4.5.2 Avtal mellan staten och Tirfing – i huvudsak.....	13
4.6 Varvssamarbete 1975 och "AB Förenade Göteborgsvarv" redan 1967	19
5 Några pressklipp ifrån 1975.....	19
6 Sammanfattning	23
6.1 Frågeställningar	23
6.2 Vilka åtgärder kunde man vidtagit från EMV:s och Tirfings ledning?	25

6.3	Svar på forskarfrågan i denna uppsats.....	25
7	Eriksbergs sista leveranser.....	27
8	Appendix – Lite kuriosa	29
8.1	EMV idag på norra älvstranden	29
8.2	Några tidningsrubriker daterade 1975/1979.....	30
8.3	Broströmska släktträdet	33
8.4	Största tankern som byggts i Sverige.....	34
9	Käll- och litteraturlösteckning.....	35
9.1	Riksarkivet/NAD.....	35
9.2	Regionarkivet.....	37
9.3	Litteratur	37
9.4	Tidningar/Tidskrifter	38
9.5	Internet.....	38

Textens bakgrund

Denna text är en "populariserad" version av en uppsatsskrivning vid Göteborgs Universitet.

1 Inledning – Den svenska varvsindustrin

Varvsindustrin i Göteborg uppstod omkring 1840 och kom att existera i ca 140 år.¹ Under 1970-talet är ca 14 000 personer sysselsatta² vid de tre göteborgska storvarven: Eriksberg, Lindholmen (som ingått i Eriksberg sedan 1970) och Götaverken³ med Arendalsvarvet.⁴ En bit in på 1970-talet sågs varven ännu ha en framtid. Men 1974/1975 har dessa varv i Göteborg mycket stora problem.

Uppsatsen fokuserar på Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB och dess ägare från 1915⁵ fram till 1974, Ångfartyg AB Tirfing.

2 Forskningsfråga

Forskningsfråga: **Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV:s) kris 1974/1975** – En fråga om bristande ledarskap eller om varvsindustrins strukturella problem? Till denna övergripande fråga har jag ambitionen att med hjälp av dokument enligt källförteckning finna svaren till EMV:s akuta problem 1974/1975.

Vad hände egentligen? Detta arbete söker finna förklaring till Eriksbergs nedgång och fall såsom den *dokumenterades kring 1975* och de beslut som *då* togs av styrelser, hur fackföreningar/verkstadsklubbar *valde att agera*, hur *staten hanterade* krisen samt vad som *då* sades i pressen. Jag strävar efter att undvika efterklokhet.

3 Metod

I syfte att besvara ovan ställda fråga har källmaterial från nedan institutioner studerats:

1. Riksarkivet/Nationella Arkivdatabasen (RA/NAD)
2. Regionarkivet
3. Universitetsbiblioteket/Stadsbiblioteket i Göteborg – Litteratur och pressklipp

I arbetet har ambitionen varit att belysa orsakerna till EMV:s problem från flera infallsvinklar och då har följande organisationer/källor valts, se även separat källförteckning:

1. **EMV:s ledning** – främst styrelseprotokoll med bilagor hämtade via RA/NAD.
2. **Ångfartygs AB Tirfing (Tirfing), moderbolaget till EMV fram till 1974** - främst årsberättelser samt protokoll med bilagor och hämtade via RA/NAD.⁶
3. Professor **Walter Goldbergs "Långtidsutredning"** (i uppsatsen används ofta endast "Goldberg") vid EMV 1972/1973 hämtad via RA/NAD. Utredningen beställdes av EMV:s ledning i slutet av 1972.

¹ Se sammanställningar från Varvshistoriska föreningen i Göteborg. "Eriksberg – Varvet som byggde de stora båtarna" (s 2–16), "Götaverken – Världsledande skeppsvarv" (s2-16) och Lindholmen – "Det lilla storvarvet med de vackra båtarna" (s 2–16).

² Kent Olsson, Göteborgs historia – Från industristad till tjänstestad 1920–1985, s 313.

³ För Götaverkens allra sista tid [se även Sjöfartstidningen 2014-04-21. Hämtad 231204.](#)

⁴ Arendalsvarvet (invigt 1963) har en maxkapacitet på 227 000 DWT. Detta är en kapacitet som snart ska visa sig vara begränsande. Sten Östlund, Götaverken – till minne... s 29. Med DWT avses "dödviktston" ett mått på ett fartygs maximala lastförmåga.

⁵ Se SE/GLA/10923/1/A/A 1/A 1 A/3. "Protokollsbok" för Eriksbergs Mekaniska Verkstad.

⁶ Några formella "interna" styrelseprotokoll Tirfing har tyvärr mycket begränsats återfunnits i det genomgången materialet. I stället har generellt valts "officiella" årsberättelser.

4. **Den socialdemokratiska regeringens "varvsproposition"/1975-års Varvskommission**⁷ som tillsattes 1975 i syfte att analysera problemen vid EMV och föreslå lösningar. Proposition 1975:110 1975-05-06, hämtad via RA/NAD. Propositionen har bifogats boksluts-handlingar vid Tirfing för redovisningsåret 1974 (se källförteckning, [volym C16](#)).
5. **Verkstadsklubbars/Fackföreningars** åsikter med hjälp av dokument relaterade till de protokoll som förs vid EMV och sökts via RA/NAD samt ytterligare skrivelser som sökts via Regionarkivet.
6. **Hur pressen beskrev 1975 händelserna vid EMV** enligt källförteckning.
7. **Samt åsiktsmässig och forskarbaserad från litteratur och internet** enligt källförteckning.⁸

3.1 Kort presentation Tirfing⁹ moderbolaget i Broströmskoncernen

År 1890 bildades Ångfartygs AB Tirfing, Broströms-koncernens moderbolag, som fick sitt säte i Göteborg. Rederiets fartyg gick till en början i trampfart¹⁰ med i huvudsak spannmål och trävaror som last. Tidigt övergick rederiet dock till malmlaster, där bolagets fartyg kom att sättas i trafik mellan Norrland och kontinenten. I samband med att Panamakanalen öppnades år 1914 kom Tirfing att teckna mycket långa och fördelaktiga kontrakt för transport av järnmalm från Chile till Bethlehem Steels stålverk i Nordöstra USA.

Bolaget kom också att vara rederi för flera av Broströmskoncernens tankfartyg. Tirfing skulle även komma att stå som ägare till Broströms linje till östra Medelhavet, där AB Svenska Orientlinien under många år var en del av Tirfing.

Bolagets namn ändrades år 1976 till Broströms Rederi AB.

3.2 Avgränsningar

Detta arbete har fokus på **EMV** även om andra varv också nämns. Vidare på EMV:s ägare **Tirfing**. Tidsmässigt koncentreras på händelser kring mitten av 1970-talet. Mot bakgrund av vad de i dramat ingående parterna själva ansåg gälla för varvets framtidsutsikter har översiktligt också åren 1970–1974 inkluderats och i något fall även tidigare år. De litterära källorna, liksom Internet är delvis av yngre datum.

4 Undersökning

4.1 Varvsindustrin i Sverige – en sammanfattning av perioden 1945–1975¹¹

4.1.1 Allmänt

Under 1950-talet expanderade den japanska varvsindustrin, främst genom gynnsamma kreditvillkor¹² och kostnadseffektiv fartygsproduktion. Japan blir prisledande.¹³ De svenska varven kunde dock

⁷ Jag återkommer till denna kommission och dess problembeskrivning kring EMV.

⁸ Hädanefter i uppsatsen kommer generellt inte styrelseprotokoll/årsredovisningar att föras angivande av källa. Referenser enligt detta stycke gäller i hela dokumentet.

⁹ Källa: [Ångfartygs AB Tirfing \(1890 – \) - NAD \(riksarkivet.se\)](#). Hämtad 24-01-08.

¹⁰ Trampsjöfart utgör motsatsen till linjesjöfart. Med trampfart avses när ett fartyg inte har någon speciell fraktlinje eller tidtabell som det trafikerar. Fartyg i trampsjöfart tar löpande den last de kan få tag i, och seglar dit frakten önskas bli transporterad. Källa: Wikipedia hämtad 230108.

¹¹ Denna sammanfattning grundar sig på Jan Bohlin, Svensk varvsindustri 1970–1975, Akademisk avhandling 1989, s 57–60.

¹² "Kreditkriget" kom att växa sig starkare i samband med Japans expansion som skeppsbyggarnation. De krediter som historiskt ofta givits, kom att bli mer omfattande och med sjunkande ränta för varven, ökande krediter och förlängda löptider. Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 26.

¹³ Feiff/Sjölin, Varvsbilder, s 101.

avseende marknadsandelar någotsånär hålla de japanska varven stången. Sverige stod 1950–1975 för ca 10% av världens fartygsproduktion.¹⁴

4.1.2 Konjunkturer inom varvsindustrin – en koppling till storpolitiken

Varvskonjunkturerna hänger tydligt samman med världspolitiska händelse. Några exempel: Suez-krisen 1956–1957, Suezkanalen stängs under åtta år. Högkonjunktur för fraktmarknaden

6-dagars kriget 1967, Suezkanalen ånyo stängd och åter goda konjunkturer för frakter. 1970, världen går in i högkonjunktur och varvsindustrin ser en god framtid under perioden 1972–1973. Oljekrisen efter Jom-kippur kriget 1973 medförde en kraftig nedgång avseende oljetransporter. Optimismen från 1970-talets början förbyts i djup pessimism.¹⁵

4.1.3 Begrepp – i korthet¹⁶

Några begrepp är mycket centrala och väsentliga för att förstå EMV:s problem under 1970-talet: Det rör sig om risker avseende *valutor* (ex kontrakt i främmande valuta med fara för valutafluktuationer), *räntor* (som kan vara rörliga eller fasta) och *finansiering* (ex kreditgivning till redare måste matcha den refinansiering som blir nödvändig för varvet, det s.k. *räntenettot*). Dessa parametrar kan i sin tur medföra stor påverkan på varvens *likviditet*.

4.1.4 Valutarisker, ränterisker och finansieringsrisker - perioden 1945–1975¹⁷

Perioden 1945/1950 till omkring 1960 var en gynnsam period för varven. När 1960-talet inleds kommer dock situationen att förändras och för perioden 1960–1975 råder köparens marknad.

Fartygspriserna utvecklas långsammare än kostnaderna för material och arbete. Produktiviteten ökar men förmår ej hålla samma takt som kostnadsutvecklingen. Som framgår av utvalda styrelseprotokoll från EMV (se stycke 4.4) sågs en uppgång i början på 1970-talet men uppgången blir alltför kort. Vi ser också att Japan¹⁸ bygger ut sin varvskapacitet, konkurrensen hårdnar och vinstmarginalerna sjunker. Kontrakteringen av fartyg till skillnad från perioden fram till 1960 innebär nu generellt lägre kontantinsatser och förlängda kredittider. Redarens krediter ligger ca 1–2% under marknadsräntan.

4.1.5 EMV:s resultatutveckling 1970–1975¹⁹

För att något illustrera ovan sagda visas i graf nedan resultatutvecklingen vid EMV. Måhända är det räntenettot²⁰ tillsammans med netto- och bruttovinstens upphörande (bortsett från 1972/1973) de senare åren som är mest iögonenfallande. Valutaförluster för de två första redovisningsåren har inte återfunnits i källmaterialet.²¹

¹⁴ I slutet av 1960-talet står Japan för närmare halva världsproduktionen. Jan Bohlin, Svensk varvsindustri 1970–1975, Akademisk avhandling 1989, s 59.

¹⁵ Det ligger bortom avgränsningarna i detta arbete, men kanske ska det nämnas att världens konflikter och dessas konsekvenser för varven fortsätter. När Vietnamkriget upphör 1975 friställs tonnage för en marknad som redan är i djup lågkonjunktur. Suezkanalen öppnar 1975 vilket kraftfullt påverkar byggnationen av större fartyg. Se Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, 54–55.

¹⁶ Regionarkivet 82:1 Ö2 3 1975, volym 2 enligt källförteckning Regionarkivet. "Kartläggning och analys av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s valuta ställning." Bo Forsberg och Bertil Jönsson. Utredningen är beställd av styrelsen vid EMV.

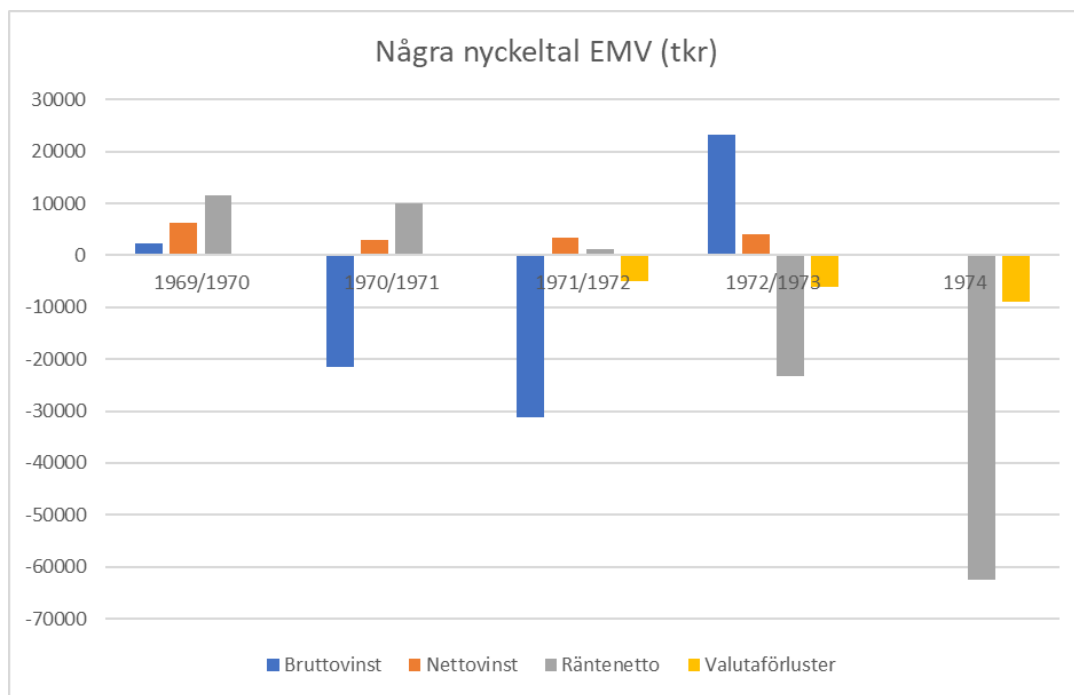
¹⁷ Jan Bohlin, Svensk varvsindustri 1970–1975, Akademisk avhandling 1989, s 82–83. Samt 358.

¹⁸ Även Sydkorea kommer att bygga ut under 1970-talet. Statligt subventionerade varv med billig arbetskraft expanderar i perioden. Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 56.

¹⁹ Siffror från resp. årsberättelse Tirfing. Från 1974 är för EMV, redovisningsår det samma som kalenderår. Vinsterna för 1974 ligger kring 0 och är därför knappast synliga i grafen.

²⁰ För mer information om räntenetto se stycke 4.1.4, riskbeskrivning.

²¹ Valutaförluster har inte bokförts på förväntat sätt utan sannolikt hanterats via upplösning av reserver eller förlusterna har skjutits på framtiden. Detta försvårar sannolikt spårningen av dem. EMV:s revisorer har senare begärt justering/förtydligande av detta förhållande se vid styrelseprotokoll förda vid EMV 1975. Kursförluster från 1971/1972 har dock återfunnits i respektive års förvaltningsberättelse.



4.2 Återkommande problem vid EMV i arkivmaterial och litteratur

I detta avsnitt beskriver jag några av de aspekter som ofta återkommer enligt vad jag funnit i styrelseprotokoll från EMV, statliga och andra utredningar, press och synpunkter från arbetstagarna.

4.2.1 Identifierade brister hos EMV – Walter Goldbergs långtidsutredning – våren 1973

Utredningen²² ledd av professor Goldberg²³ vid Göteborgs Universitet, beställs av EMV:s VD Bengt Eneroth i augusti 1972. Jag uppfattar Goldbergs utredning som mycket vederhäftig varför jag valt att använda Goldbergs slutsatser om EMV:s tillstånd som en viktig del innehållet i detta arbete.

Goldberg identifierar vid avrapporteringen till EMV i april 1974, bl.a. nedan problemområden.²⁴

- Utvecklingen av den direkta lönen och produktiviteten.
- Den "grå arbetskraften"²⁵ och dess andel i produktionsinsatsen.
- Företagets finansiella netto.
- Refinansieringsmöjligheter.
- Valutarisker.
- Glidskalans²⁶ eliminerande effekt av dessa risker.

²² Studien består av ett antal delar och är tämligen omfattande – men väldigt "rakt på sak". Två separata dokument i arkiven har tyvärr fått sammanfogas ("del 1" och "del 2") för att få en komplett rapport från Goldberg avseende avsnittet "Bedömning av Eriksbergs utgångsläge 1976". Uppsatsen refererar i huvudsak till Goldberg och utredningens text om "Bedömning av Eriksbergs utgångsläge 1976" men ytterligare delar av Goldbergs utredning ingår också. Förvånande nog, enligt Goldberg, har ett visst "motstånd" funnits vid EMV under utredningens genomförande. I de källor jag använt i detta arbete, är Goldbergs utredning endast nämnd av en källa.

²³ Walter Goldberg (1924–2005), nationalekonom. Professor vid Göteborgs universitet 1966. Källa: Wikipedia. Hämtat 231201.

²⁴ Se källförteckning och vidare Goldbergs rapport s 2, avsnitt "Bedömning av Eriksbergs utgångsläge 1976". Goldberg identifierar ett stort antal problemområden varav några är med i detta arbete, se vid stycke 4.2.1.

²⁵ Den "grå arbetskraften" omfattade inhyrd personal något EMV söker att minimera. Kompetensen var blandad i denna personalkategori men lönen kom att stiga då flera av varven konkurrerade om samma "gråa personal". Självklart uppstod diskussioner kontra de fast anställda som såg bl.a. sitt löneutrymme krympa då "gråa personal" var en dyr resurs för EMV att använda. Se Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 48–49.

²⁶ I "glidskalan" som EMV använder för vissa kontrakt, inkluderas exempelvis ett delat ansvar rederi och varv för förändringar i aktuella valutakurser.

Jag kommer nedan att välja ut några av dessa problemområden, formulera frågeställningar samt mot bakgrund av vad arkivmaterialet för Tirfing och EMV berättar, lägga till något ytterligare och komplettera med information från övriga källor enligt källförteckning.

4.2.2 Förmågan hos EMV:s ledning att driva verksamheten

EMV:s ledning får utstå skarp kritik från olika håll under 1974 och 1975: 1975-års varvskommission, i pressen samt från Goldberg. Kritiken tycks kunna summeras, åtminstone från 1975-års varvskommission samt från vänsterorienterad press, som om EMV:s svårartade situation är ett ledningsproblem. Även Goldberg är alltså kritisk till ledningen men identifierar ytterligare ett stort antal brister i EMV:s verksamhet.²⁷

4.2.3 Såg man det komma – Ledningen, fackföreningsrörelsen, staten?

Goldberg skriver i mars 1973 att man: "...inte kan anse det som självklart att EMV utan mycket stora problem skall överleva perioden fram till 1976."²⁸ Förutom alarmerande resultatprognoser är likviditeten ansträngd (se tabeller senare i detta stycke). Reaktionerna från, av styrelseprotokollen att döma, EMV:s ledning/Tirfing/arbetstagarrepresentanterna tycks dock tämligen begränsade.

Se nedan likviditetsprognos (miljoner SEK) från januari 1971 en negativ likviditetsförändring på nästan 1 miljard SEK:

Tillförda/Använda medel	1970/1971	1971/1972	1972/1973	1973/1974	Totalt
Likviditetsprognos EMV					
Protokoll 1, 21 jan 1971					
A. Tillförda medel					
Från årets verksamhet internt tillförda medel	- 29,80	- 49,00	- 18,50	111,10	13,80
Minskning av fordringar avseende större reparationer	9,30	8,10	7,00	-	24,40
Minskning av varulager	175,40	-	-	1,70	177,10
	154,90	40,90	11,50	112,80	215,30
B. Använda medel					
Investeringar i anläggningstillgångar	28,10	39,40	32,50	37,00	137,00
Ökning av växelfordringar	197,50	188,80	198,30	81,70	666,30
Ökning av varulager	-	17,90	31,20		49,10
Planenliga amorteringar av långfristiga skulder	42,50	41,70	46,30	50,20	180,70
	268,10	287,80	308,30	168,90	1 033,10
Likviditetsförändring	- 113,20	- 328,70	- 319,80	- 56,10	- 817,80

4.2.3.1 Prognos för resultatutfall 1975–1977 (3 år) EMV Styrelsen, protokoll 1974-11-25

Vid mötet görs en resultatprognos (miljoner SEK) med tämligen nedslående värden. Oljekrisen från 1973 är nu ett faktum (se också EMV styrelseprotokoll 1974-02-19).

EMV väljer att presentera de mest väsentliga variablerna i en "sannolik prognos" och denna har kompletterats med, för att bedöma känsligheten, en "optimistisk" och en "pessimistisk" prognos. Resultatet blir nedan tämligen dystra siffror – har EMV en framtid?²⁹:

²⁷ Varav några är nämnda uppsatsen. Hela Walter Goldbergs Långtidsutredning finns här: [Utredningar: Långtidsutredningar och prognoser - NAD \(riksarkivet.se\)](#)

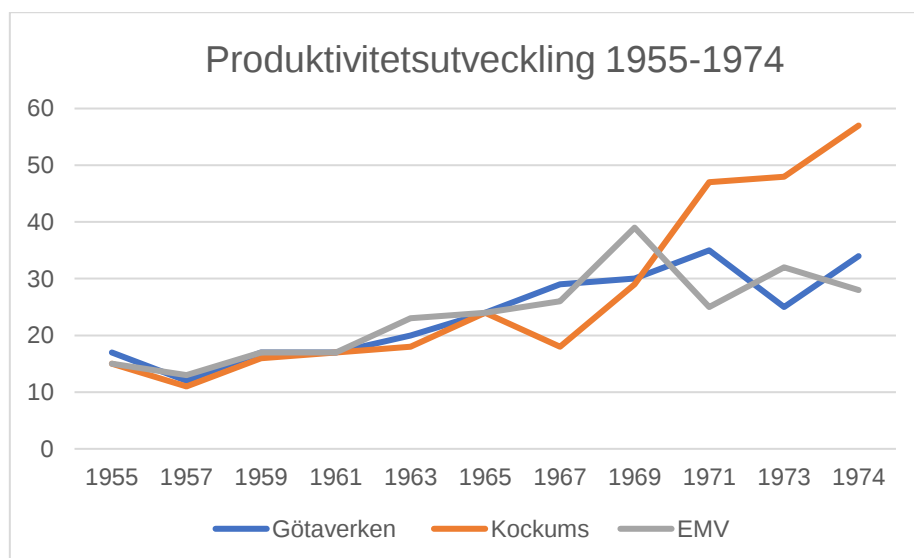
²⁸ Goldberg, del 1 s 18. Avsnitt "Bedömning av Eriksbergs utgångsläge 1976".

²⁹ Siffrorna inkluderar räntenetto och valutaförluster bortom den prognosticerade 3 års perioden. Beloppen är: Optimistisk prognos 40,1, i sannolik prognos 89,6 och i pessimistisk prognos 239,5 miljoner. SEK "Ökad investeringsram" har inkluderats 120 miljoner SEK för såväl optimistisk som sannolik prognos för de tre åren. I den pessimistiska prognosen har räknats med ytterligare 10 miljoner årligen SEK, dvs 30 miljoner SEK totalt.

Relevanta variabler	Optimistisk prognos	Sannolik prognos	Pessimistisk prognos
Valutor	-31,7	-118,5	-246,8
Räntor	-130,3	-130,3	-352,7
Materialinflation	-61,3	-61,3	-145
Löner/Produktivitet	-56,7	-56,7	-91,6
Inflation			
Lisnave/Setenave ³⁰	-51,2	-88,5	-122,5
Försenat byggprogram	-	-	-49,8
Omkostnadsökning	-162,9	-197,7	-234,1
Ökad investeringsram	-	-	-30
Summa	-494,1	-653,0	-1272,5

4.2.4 Produktivitetsutveckling vid de göteborgska storvarven och Kockums Mekaniska verkstad (KMV) i Malmö

Stora produktivitetsskillnader blir synliga från ca 1970³¹ då KMV kraftfullt ökar sin produktivitet och torde främst förklaras av en lägre lönenivå vid KMV samt att nyttjandet av "grå arbetskraft" var högre vid göteborgsvarven jämfört med KMV.



4.2.5 Varvens in- och utlåning i olika valutor

Varven gav generellt 80% av försäljningspriset i kredit.³² Häri låg självfallet en fara då varven potentiellt utsätter sig för ränterisker när krediten finansieras till marknadsräntor på en internationell kreditmarknad samt valutarisker när redarkredit ges i en valuta och refinansiering i en annan.

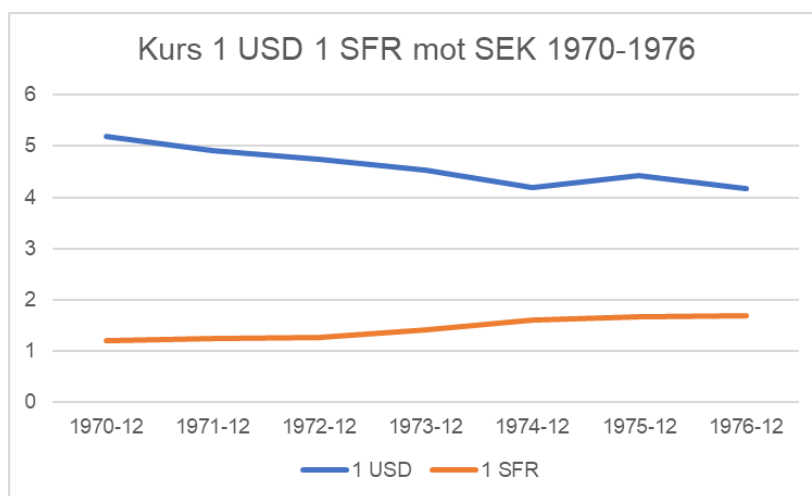
³⁰ Som en åtgärd avseende arbetskraftsbrist etableras samarbete under mitten av 1970-talet med Lisnave/Setenave varvet i Portugal och omfattar förutom EMV ytterligare svenska varv. Lisnave/Setenave levererade normalt förskeppen som sedan fogades samman vid EMV med akterskeppen som är den del av fartyget som kräver en högre teknisk kompetens. Förskeppet betecknas ibland endast som en "stålleverans". Syftet med samarbetet var att EMV vill undvika att nyttja s.k. "grå" arbetskraft. Se Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 37.

³¹ Se också Jan Bohlin, Svensk varvsindustri 1970–1975, Akademisk avhandling 1989, s 183.

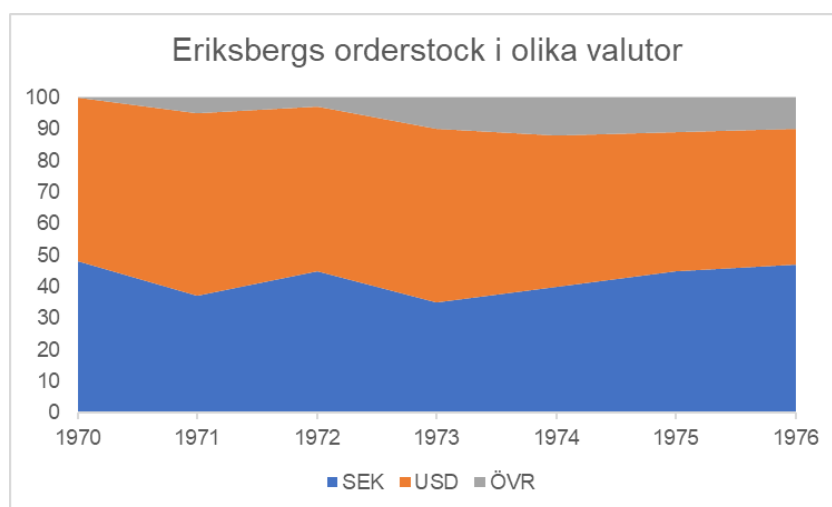
³² Avser framför allt perioden 1960–1975. Kent Olsson, Göteborgs historia – Från industristad till tjänstestad 1920–1985, s 310. Ytterligare specificerat vid stycke 4.1.4.

4.2.6 EMV:s ränta- och valutarisker, inflation och prognoser för dessa variabler³³

Nedan graf visar förhållandet mellan 1 SEK, 1 USD och 1 SFR.³⁴ En mycket ofördelaktig utveckling för EMV: EMV får ett intäktsbortfall för redarkontrakten i USD samtidigt som SFR stiger vilket medför att refinansieringen i SFR nu medför högre kostnader.³⁵



Eriksbergs orderstock i olika valutor återfinns i graf nedan.³⁶ Det är uppenbart att ett fastpris avseende redarkontrakt som ofta användes och tecknades i USD, jämfört med kursutvecklingen ovan, ger EMV ett mycket ofördelaktigt utfall i SEK rörande fartygspriserna.



4.2.7 Personalomsättning och frånvaro

Ytterligare faktorer analyseras vid styrelsemötet EMV (Protokoll 1974-11-25), bl.a. personalomsättning och personalens frånvaro, faktorer som besvårar EMV under flera år.

³³ Flera devalveringar av svenska kronan sker också med start 1976. Detta ligger dock tidsmässigt bortom avgränsningarna i denna studie. Källa [Riksbanken](#), hämtad 231208.

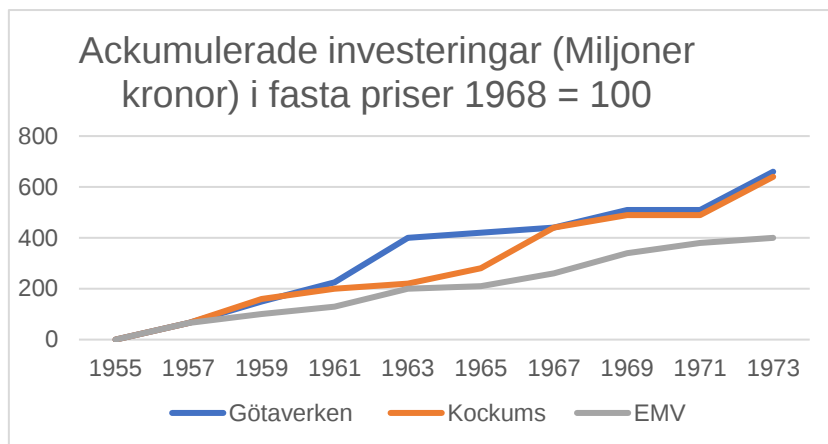
³⁴ Källa [volumeich7exchangerates1913.xls \(live.com\)](#), hämtad 231205.

³⁵ Se även Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 44. EMV har ofta använt schweiziska marknaden för refinansieringslån av redarkontrakten.

³⁶ Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 44.

4.2.8 EMV:s investeringar visavi andra storvarv

Nedan graf visar de ackumulerade investeringarna vid tre storvarv. EMV synes ligga på lägre investeringsnivå än varven Götaverken och Kockums, vilket ju också kritikerna hävdade. Faktorer finns som förklarar skillnaden fram till 1972.³⁷ Efter 1972 kommer dock EMV på efterkälken.³⁸



4.3 Arbetstagarrepresentanter i EMV:s styrelse

Arbetstagare finns på plats i EMV:s styrelse från 4 maj 1973.³⁹ Inget tyder på att dessa inte fick ta del av Goldbergs mycket kritiska rapport nämnd ovan. Man får utgå från att såväl likviditets- som resultatprognoser enligt ovan, har varit kända för arbetstagarrepresentanterna. I bl.a. styrelseprotokoll 1974-11-25 reser också arbetstagarrepresentanterna i EMV:s styrelse en rad ifrågasättande rörande EMV:s verksamhet.⁴⁰ Det förefaller dock som om de fackliga organisationerna i samband med 1975-års varvskommissions rapportering (se 45 nedan), ser mer positivt på EMV:s aktuella verksamhet såväl som på EMV:s framtid.

4.4 EMV:s /Tirfings styrelseprotokoll/Årsberättelser samt fackföreningar och deras bedömningar av framtida konjunkturer

Efter genomläsning av styrelseprotokoll EMV samt årsberättelser Tirfing, får det konstateras att två tämligen motsatsfulla ytterligheter kan ses: EMV:s förvaltningsberättelse 1974 andas en tydlig optimism. Så gör även Tirfings årsberättelse 1973. I övrigt är stämningen något pessimistisk eller som i Tirfings årsberättelse 1974 mycket pessimistisk. Arbetstagarnas representanter i styrelsen kommer också att i november 1974 framlägga konkreta förslag på hur EMV ska försöka ta sig ur krisen. Även Tirfing kontaktar under hösten 1974 staten för diskussion om EMV:s framtid.

³⁷ Några faktorer är: EMV har gjort sitt "nya varv" (jämför Arendals satsningen i början av 1960-talet) innan dessa kurvor börjar. EMV kunde lätt expandera och investering i torrdocka 1958–1960 syns inte som för Götaverken 1962 och Kockums 1966. Om Arendalsvarvet tas bort ligger EMV och Götaverken helt lika. Om man bortser från Kockums expansion 1965–1967 och som EMV delvis gjort 1958–1960 är Kockums och EMV också helt lika. Se exempelvis Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 62. Feiff/Sjölin, Varvsbilder, s 83 och 101.

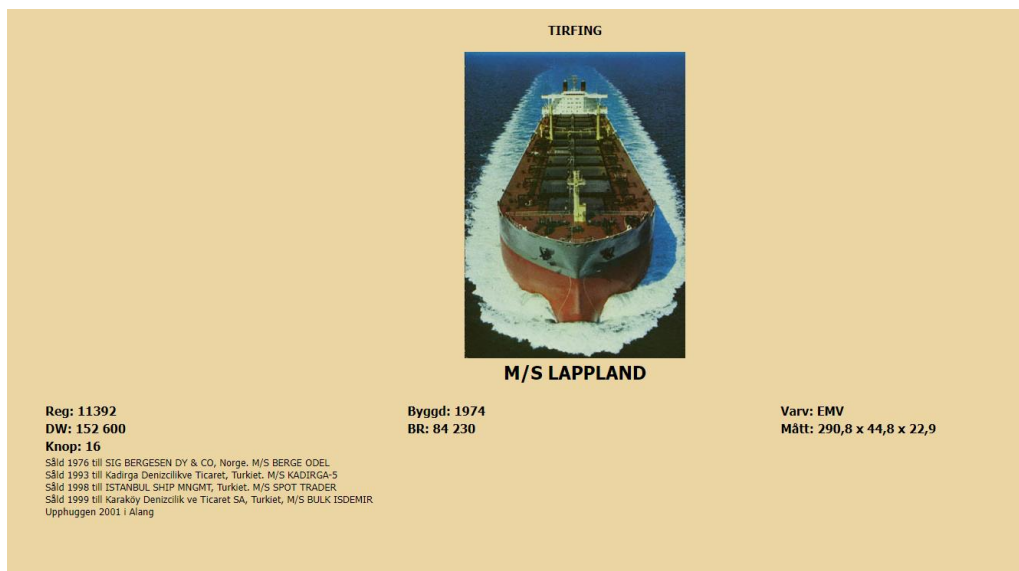
³⁸ Källa: Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 62. Feiff/Sjölin, Varvsbilder, s 83 och 101.

³⁹ Se styrelseprotokoll från detta datum.

⁴⁰ En fortsatt diskussion om dessa frågeställningar har inte återfunnits i uppsatsens källor.



Bild ovan: EMV:s VD och delar av "Redarsociteten" i Göteborg, på plats vid dopet av M/S Lappland 1970. Från vänster VD (1969—1975) och arbetande styrelseordförande från 1975 i Tirfing [Kristian v Sydow](#), EMV:s VD Bengt Tengroth, gudmor Kerstin Blennow, EMV:s styrelseordförande Leif Jansson samt VVD i Tirfing 1970—1975 samt VD i Tirfing (Broströms Rederi AB) 1975—1978 Ingemar Blennow⁴¹. Fartyget Lappland har just döpts. Fartyget levererat till Tirfing 22 april 1970. Fartyget kommer att skrotas 2001 i Indien.⁴²



4.5 1975-års varvskommission och socialdemokratiska regeringens Proposition 1975:110 1975-06-06⁴³

Såväl EMV som Tirfing har diskuterat med S-regeringen om statligt stöd under 1974/1975 då man inser EMV:s katastrofala läge. Den varvskommissionen som nu tillsätts, sammanfattar, via dess

⁴¹ [Dödsannonser | Minnessidor | Annonssportal \(fonus.se\)](#)

⁴² Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 51. Samt sidan 424.

⁴³ Propositionen kan i sin helhet läsas via externa länk [här](#) (hämtad 231217).

ordförande Nils-Hugo Hallenborg (VD KMV) EMV:s brister, svårigheter och orsaker till EMV:s kris enligt bl.a. följande⁴⁴:

- Marknadsfluktuationer (utan motsvarighet i andra större industrigrenar).
 - Hög skuldsättningsgrad då EMV:s kreditgivning mot fartygsbeställare medför ett behov för EMV av refinansiering (den s k "Bankverksamheten").
 - Fluktuationer i valutakurserna då engagemanget i utländska valutor är omfattande.
 - Tillkommer också känslighet för räntefluktuationer vid upplåning.
 - Lång orderstock ofta med fasta priser, men kostnaderna får betalas i löpande priser.
 - Försummade investeringar.⁴⁵
-
- Dessutom har EMV ett "diversifierat" ⁴⁶ utbud och det tonnage som produceras i hög utsträckning har baserats på inköp av skrov och skrovdelar från underleverantörer (Lisnavevarvet i Portugal).⁴⁷

Vidare sammanfattar kommissionen synen på EMV:s och Tirfings ledning när man skriver att kommissionen vill: "rikta hård kritik mot det sätt på vilket EMV sköts. Under många år har tillåtits att investeringarna i företaget legat på en nivå som inte motsvarat de produktionsåtagande man iklätt sig." "...medan övriga svenska storvarv under senare år har initierat och genomfört betydande nyinvesteringar har EMV:s investeringar nätt och jämnt täckt ofrånkomliga reinvesteringsbehov." Kommissionen kritiserar också det bristande samarbetet mellan ledning och personal.⁴⁸

4.5.1 1975 år varvskommission och den temporära lösningen av EMV:s problem

Tirfing överlåter från 1975 EMV till staten. Avtalet innebär stora ekonomiska uppoffringar för Tirfing.

4.5.2 Avtal mellan staten och Tirfing – i huvudsak⁴⁹

1. Tirfing överlåter åt staten EMV till en köpeskilling om 1000 kronor.
2. Tirfing lämnar ett koncernbidrag till EMV om 225 miljoner.
3. Staten lånar Tirfing 150 miljoner för att finansiera koncernbidraget.
4. Två fartygsbeställningar från Tirfing till EMV till en kostnad om 237 miljoner.⁵⁰
5. Staten avser också assistera Tirfing i syfte att genomföra fartygsbeställningarna.⁵¹

⁴⁴ Punkt 3.1 i rubricerad proposition.

⁴⁵ Se också vad som sägs i stycke 4.2.8, där en annan bild av EMV:s investeringar delvis framträder.

⁴⁶ De anställdas organisationer vid EMV kommer enligt EMV styrelseprotokoll från 13 maj 1975 anse att denna "diversifiering" i själva verket handlar om "flexibilitet" vilket man anser vara en stor närmast unik fördel för EMV. "Diversifieringen" uppstod som en konsekvens av sex dagars kriget 1967 då Suezkanalen stängdes och förblir stängd i 8 år (Wikipedia hämtat 231130). Efterfrågan på större tanktonnage (200 000 DWT) ökar men EMV har inte vid tiden möjlighet att bygga de efterfrågade större tankfartygen. Samtidigt pågår också en statlig utredning rörande bl.a. statligt stöd främst avseende varvens kreditgivning till beställarna. I väntan på resultat av denna utredning har EMV också avvaktat med större flytdockor se också Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 33. Exempel på fler statliga utredningar och kommissioner finns också i detta arbete, se vid stycke 5.1.

⁴⁷ Se Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 58. Se även punkt 4411 ovan. Det för svensk varvsindustri uteblivna statliga räntestödet försatte svensk varvsindustri i ett mycket besvärande läge då japanska och sydkoreanska varv som bekant fick sådant stöd.

⁴⁸ Kommissionens uppfattning om EMV:s investeringar delas inte fullt ut vad fackföreningsrörelsen anser. Det har också visats i detta arbete att investeringarna vid EMV i stort följde övriga storvarv men att man från 1972 har investerat mindre än övriga varv. Relationerna till de anställda var sannolikt inte de bästa. Goldberg påpekar också detta missförhållande i sin rapport våren 1973 vilket manifesteras i bl.a. personalomsättning och dito frånvaro.

⁴⁹ Punkt 4.3 i rubricerad proposition.

⁵⁰ Till priset kommer ytterligare ca 3 miljoner SEK avseende diverse tillbehör. Fartygen levereras också 1977. Det är M/S [Thuleland](#) och M/S [Columbialand](#). Svensk [sjöfartstidning](#) 2012, hämtad 231127. Göteborg Posten hävdar 750701 att överpriset på fartygen är ca 50 miljoner SEK.

⁵¹ Beslut om att acceptera statens villkor för övertagande av EMV tas på bolagsstämma Tirfing 750630. En "vitbok" om EMV-affären har tagits fram vid Tirfing och presenterats på bolagsstämman. Härur framgår att Tirfing erbjudit staten att ta över EMV för 100 miljoner, Tirfing beställer fartyg hos EMV för 787 miljoner (överpris på 130 miljoner) samt att Tirfing överför 100 miljoner som "koncernbidrag" till EMV. Tirfing var alltså beredda att ta på sig en kostnad om 130 miljoner som "överpris", samt bidra med 100 miljoner till EVM men också "sälja"

Kommissionen bedömer dock att ovan åtgärder inte klarar sysselsättningen längre än till 1976. Som ytterligare stöd åt EMV undersöks möjligheten att övriga storvarv (Götaverken, KMV och Uddevallavarvet) placerar stödbeställningar hos EMV. Den samlade bilden blir att kommissionen inför 1976 och 1977 bedömer att det finns rimlig möjlighet att staten ägarmässigt går in i EMV för att rädda sysselsättningen. Dock räknar man med ytterligare likviditetstillskott om ca 200 miljoner för 1975 som staten garanterar.

4.5.2.1 Interna kommentar från Broströms

Algot Mattsson mångårig "informationschef" vid Broströms huvudkontor vid Packhusplatsen i Göteborg är ingen anhängare (kanske inte oväntat) av ovan avtal. Mattsson menar att företagets positiva image, redan hade naggats i kanten och när man nu nästan tömmer kassan genom avtalet med staten om Eriksbergs övertagande finns intet att vinna. Den knappa halva miljard SEK som är aktuell kan enligt Mattsson inte förändra den försämrade bilden av Broströms och den ekonomiska risk företaget löper när företaget för en stor summa pengar, köper sig fria från ansvaret för Eriksbergs kräftgång.⁵²

Enligt Mattsson har det aldrig förklarats varför Broströms inte i stället satte varvet i konkurs. Det enda skäl Mattsson finner är det "samhällsansvar" som Broströms tycks beredda att bära. Till detta kom en politisk press från dåtidens mycket starka socialdemokratiska parti i någon mån kombinerat med de vänstervindar som allmänt blåser i samhället vid tiden och som synliggörs i socialdemokratisk press.⁵³ Mattsson jämför (och det är utan tvivel mycket stor skillnad) Broströms "försäljning" av EMV till staten med statens övertag av Götaverken där staten faktiskt köper varvet av Saléninvest.⁵⁴

EMV till staten för 100 miljoner. Totalt 130 miljoner. Den överenskommelse som här nämnts och som var den Tirfing accepterade vid bolagsstämma 750630, visar dock att Tirfing belastades med 275 miljoner bestående av koncernbidrag, överpris på de två fartygsbeställningarna. Därtill tillkommer försäljningen av aktierna i EMV till staten som innebar en bokföringsmässig förlust för Tirfing och ca 75 miljoner, dvs 350 miljoner i kostnader var vad Tirfing accepterade. Källa: Göteborgs Posten 750701.

⁵² Algot Mattsson, Huset Broström, en dynastis uppgång och fall, s 303.

⁵³ Vid riksdagsvalet 1973 får Socialdemokraterna 43,6% av rösterna. Vänsterpartiet 5,3%. Källa Wikipedia hämtat 231127.

⁵⁴ Saléninvest (Salénrederierna) äger Götaverken i perioden 1971–1975. Saléninvest var ett rederi som under första delen av 80-talet drabbades hårt av sjöfartskrisen och den 19 december 1984 lämnades konkursansökan in till Stockholms tingsrätt. Bolaget gick inte att rädda. Källa [SALÉN HISTORIK \(kommandobryggan.se\)](http://www.salénhistorik.se). Hämtad 240108.



Ovan M/S [Columbiand](#) och M/S [Thuleland](#) levererade från EMV beställda av Tirfing i samband med statens övertagande av varvet 1975. Till höger Tirfings beställning 1975-06-30 av fartygen. Columbiand huggs upp 2012 i Alang i västra Indien (känt för sitt skrotningsvarv).

Bilag 4

ÅNGFARTYGSÄKTIEBOLAGET *Tirfing* Datum/Date 1975-06-30 Vår ref./Our ref.
 Er best./Your letter Er ref./Your ref.

Kriksbergs Mek. Verkstads AB
 Fack
 402 70 GÖTEBORG

Beställning

Refererande till förda förhandlingar beställer vi härmed

2 st isförstärkta bulkfartyg om ca 32.400 metr tons DW
 (nyb. 704 - 705)

Kontraktspris

Kontraktspriset är fast och utgör per fartyg 118.500.000 kr sam
 3.250.000 kr för alla de tillägg till specifikationen som fram
 nedan under "Tekniskt underlag".

Priset inkluderar en kommission från Er på kronor 300.000 per
 fartyg, att vid leverans av respektive fartyg utbetalas till
 AB Aug. Löffler & Son.

Betalningsvillkor

Kontraktspriset betalas kontant i fem lika delar under byggnad
 tiden enligt följande schema:

20% vid kontraktstecknandet
 20% 14 månader före leverans
 20% 8 månader före leverans
 20% 4 månader före leverans
 20% vid leverans

Leveranstider

Fartygen skall levereras fullt färdiga enligt kontraktshandl
 enligt följande:

Nybygge 704 i juni 1977
 705 i december 1977

DRÖSTÖNS

Address/Mailing address	Customer/Office address	Telefon	Telegram	Telex	Bank giro	Post
K 2521 403 17 GÖTEBORG	Peckhultplatsen 8	031 - 17 20 20 031 - 17 31 00	broström göteborg	2244 tirfing s	500-5673	24

Nedan notering från Tirfings ekonomiavdelning 750502 där man noterar det bokförda värdet på aktier i EMV till SEK 1000. En förlust för Tirfing på ca 75 miljoner SEK på tillgångssidan i balansräkningen:

Nedskrivning av aktier

EMV
 Bölef. värde
 75.440.000
 75.439.000
 1.000

4.5.2.2 Fackliga kommittén⁵⁵ vid EMV och deras åsikter om slutsatser från 1975 års Varvskommission⁵⁶ (Se styrelseprotokoll för EMV 1975-05-13)

Man anser rapporten "vinklad". Att Nils-Hugo Hallenborg⁵⁷ från KMV och Ingvar Trogen⁵⁸ från Uddevallavarvet är med i kommissionen men ingen representant för EMV kritiserar. Man uttalar bristande förtroende för kommissionens objektivitet och att kommissionen i en krissituation i stället "värnar om det egna företaget".

Varvskommissionen "utesluter att EMV på sikt skulle kunna fortsätta som självständigt varv". Fackliga kommittén menar det motsatta, nämligen att EMV med sin förmåga till "flexibilitet" kommer att klara att möta situationen under andra halvan av 1970-talet, men att KMV⁵⁹ som fokuserat på "mycket stora fartyg" kommer att möta stora problem.⁶⁰ Fackliga kommittén anser att varvskommissionens kritik om att EMV är hårt nedslitet är "starkt överdriven". Det har nämnts att EMV behöver investera 1 miljard SEK men fackliga kommissionen anser detta helt orealistiskt. Varvet behöver "...punktvisa investeringar av en betydligt måttligare storlek. Trots allt har det investerats 450 miljoner SEK under de senaste 10-årsperioden...".

Kommentar: Det kan vara intressant att i ovan skrivelse konstatera en omsvängning i fackens åsikter om EMV. Här är man betydligt mildare än tidigare i sina omdömen om såväl ledning som EMV:s läge.⁶¹

I samband med problemen vid EMV oroas också varvsarbetarna vid Lisnave/Setenave varvet i Portugal. Se också stycke 4231. Nedan en PM upprättad i detta ärende:

⁵⁵ Kommittén har tillsats som en del av analysarbetet vid EMV under 1975 och i samband med statliga övertagandet samma år.

⁵⁶ Utdrag ur EMV styrelseprotokoll förda 1975 (1975-05-13).

⁵⁷ Nils Hugo Hallenborg (1919–1989). Anställd 1944 vid Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö (KMV). Från 1964 VD vid KMV. Källa: Wikipedia

⁵⁸ Ingvar Trogen (1926–2006). VD vid Uddevallavarvet från 1975. Källa Wikipedia.

⁵⁹ KMV kommer att finansiera sitt fartygsbyggande på ett annorlunda vis än EMV (och Götaverken). KMV hanterar betalningen för levererade fartyg kontant. Visserligen får man inte ut samma pris som många andra varv då fartygspriset kommer att bli lägre. 82:1 Svenska Metallindustriarbetareförbundet, serie Ö2,2 1974-1975.

Förbundsjurist Sören Mannheimers handlingar angående varvskrisen på 1970-talet. Rapport med bilagor om Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB 1975.

⁶⁰ En annan aspekt av detta är att genom EMV:s "diversifiering" så avtar EMV:s produktivitet. Man kan inte tillgodogöra sig en ökad produktivitet som serier av liknande fartygsbyggen medför. Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 39. Jan Bohlin, Svensk varvsindustri 1970–1975, Akademisk avhandling 1989, s 180 framhåller att serieproduktionen framför allt medförde att kostnader betraktade som fasta vid serieproduktion nu kunde fördelas på fler byggda fartyg. Det var då inte lönekostnaden utan kostnader för kontors- och ingenjörsarbete.

⁶¹ Vid styrelsemöte EMV 1974-11-25 anser fackklubbarna exempelvis att ökade investeringar är nödvändiga.

Bert Lundin
Aspar Fuldø
TILHÅRDA

Minnesanteckningar om samtal med representanter från Intersindical
1974-07-19

TVå medlemmar ur Intersindicals styrelse besökte Sverige i samband med arbetsministerens resa hit. Jag hade då tillfälle att tala några timmar med dem. De var särskilt intresserade av att få kunskap om situationen vid Eriksberg.

1. Eriksberg

Fackföreningen eller den fackliga centralorganisationen i Cetubal, där Lianave och Setenave finns, hade vänt sig till Intersindical med sin oro över den framtida sysselsättningen vid varvet.

Direktionen vid Lianave har gått ut med ett flygblad till arbetarna att fackföreningarna i Sverige kräver att produktionen vid Lianave för Eriksberg skall avbrytas. ~~Fackföreningarna i Sverige kräver att produktionen vid Lianave för Eriksberg skall avbrytas.~~

Fackföreningarna vid företaget trodde att 2.000 anställda skulle drabbas vid ett uppgivande av kontraktet med EMW. Leveranssumman rör sig kring 70 miljoner kronor per år. Sannolikt är emellertid sysselsättningseffekten något mindre, men torde i alla fall ligga kring 1.000 om avtalet hävs.

Jag förklarade för Intersindicals fackliga representanter situationen vid Eriksberg och att den berodde på misskötsel av företaget. Problemet för Lianave skulle uppstå om redarna annullerade sina kontrakt. Det finns ingen möjlighet att tillverka skroven till Eriksberg vid något annat svenskt varv för närvarande. Dock var kravet på en utökning av stålkapaciteten ett gammalt krav som ställdes redan innan den 25 april 1974. Jag lovade att hålla dem underrättade om utgången av kommissionsarbetet.

INFORMATION

från Fackliga kommittén

Den fackliga kommittén, bestående av representanter för samtliga fackliga organisationer vid Eriksberg och Lindholmen, har mottagit följande pressmeddelande från varvskommissionen. Meddelandet kommer under eftermiddagen att utlämnas till massmedia.

"Varvskommissionen anser att det finns flera handlingsalternativ att välja mellan vid en långsiktig lösning av krisen vid Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB (EMV). Vilket handlingsalternativ som väljes är bl. a. beroende av tidskrävande förhandlingar. Den akuta situationen vid EMV ställer emellertid krav på omedelbara beslut och insatser. Oavsett vilken långsiktig lösning man väljer, är en omedelbar väsentlig ekonomisk insats från både ägarens och statens sida oundviklig om EMV skall undgå konkurs under de närmaste månaderna.

Mot denna bakgrund har kommissionen förhandlat med EMV:s moderbolag, Angfartygs AB Tirling, om vilken insats Tirling kan förväntas göra som ett led i strävandena att komma till rätta med den akuta situationen vid EMV. Dessa förhandlingar har resulterat i att Tirling gjort en utfästelse med följande huvudinnehåll:

1. Tirling lämnar för verksamhetsåret 1975 ett koncernbidrag till EMV om 225 milj. kr. Koncernbidraget inbetalas under år 1974.

2. Tirling beställer vid EMV senast den 30 juni 1975 två s. k. isbulfartyg till ett sammanlagt pris om 237 milj. kr.

3. Tirling överläter den 30 juni 1975 till staten samtliga aktier i EMV för en total köpeskilling om 1.000 kr.

4. Staten ställer garanti för ett lån på 150 milj. kr. till Tirling för delfinansiering av Tirlings koncernbidrag till EMV. Lånet skall ha 12 års löptid och vara amorteringsfritt under de två första åren. För garanti skall inte krävas särskild säkerhet.

5. Staten medverkar till att Tirling erhåller lån till marknadsmässig ränta och i övrigt marknadsmässiga villkor för finansiering av de två fartygsbeställningarna. Lånebeloppet skall motsvara 80 procent av beställningsvärdet. Löptiden skall vara åtta år.

Utfästelsen har gjorts med förbehåll att den godkänns av regeringen senast den 30 juni 1975 — Tirling är införstådd med att regeringen vid sin prövning måste beakta om EMV enligt regeringens bedömning har uppnått godtagbara uppgörelser med de olika beställare, som önskar avbeställa sina fartyg, dels

Lisnavarvet i Portugal med vilket EMV har ett långtidskontrakt om underleveransen.

Med Tirlings utfästelse har enligt kommissionens mening ett väsentligt framsteg gjorts i ansträngningarna att finna en temporär lösning av EMV:s problem. Kommissionen kommer att inom några dagar överlämna till regeringen sitt mera fullständiga förslag till temporär lösning av EMV-krisen. Bl. a. kan förutses behov av ytterligare likviditetstillskott under 1975 på högst 200 milj. kr. Om regeringen accepterar kommissionens förslag krävs en proposition redan till innevarande riksmöte.

Kommissionen vill betona att det ännu inte kan bedömas vilka uppgörelser, som kan nås med vissa beställare och Lisnavarvet. Godtagbara sådana uppgörelser är viktiga förutsättningar för den fortsatta driften vid EMV.

Med det föreliggande förslaget har skapats möjligheter att undgå en omedelbar nedläggning av varvsverksamheten vid EMV. Orderbeläggningen är emellertid sådan, att en viss minskning av sysselsättningen under det närmaste året är oundviklig.

Tirling har för varvskommissionen presenterat olika förslag till fortsatt drift vid EMV, bl. a. ett förslag som innebär en reduktion av sysselsättningen med 40 %. Kommissionen anser att dessa olika förslag vilar på fullständiga, realistiska förutsättningar i fråga om orderinlämning, kontraktkontrakt, möjlig produktivitetsökning m. m. under de närmaste åren.

Kommissionen har i arbetet med att finna en temporär lösning av EMV-krisen tills vidare lagt dessa förslag åt sidan, bl. a. i medvetande om att EMV är anläggningsmässigt hårt nerhållet och att Tirling önskar lämna ifrån sig ägaransvaret för EMV på staten.

Kommissionen har i stället funnit det vara mera väsentligt att nu åstadkomma ytterligare fartygsbeställningar hos EMV för att trygga viss sysselsättning vid varvet under 1977. I anslutning till kommissionens arbete har därför Industridepartementet inlett diskussioner med de tre övriga storvarven — Götaverken, Kockums och Uddevållavarvet — om deras villighet och möjlighet att lägga vissa stödbeställningar hos EMV. Resultatet av dessa diskussioner väntas föreligga inom några dagar.

Den fackliga kommittén hälsar med tillfredsställelse den uppnådda utfästelsen. Det måste nu gälla för varvskommissionen att snabbt gå vidare för att trygga sysselsättningen för alla berörda anställda.

FACKLIGA KOMMITTÉN

 FÖRENINGEN AV FACKLIGA ORGANISATIONER

Den fackliga kommittén vid EMV kommunicerar ut överenskommelsen med Tirling.

4.6 Varvssamarbete 1975 och "AB Förenade Göteborgsvarv" redan 1967

Götaverken och EMV kommer senare att gå samman i en av staten ägd företagskonstellation som man behandlar vid EMV styrelsemöte 1975-12-17.⁶² Salénrederierna får ett tämligen fördelaktigt avtal (i relation till när staten tar över EMV från Tirfing) när även Götaverken 1976 tas över av staten inför samgåendet med statliga EMV.⁶³ Här kan även flikas in att Tirfing 1967 var beredda att köpa Götaverken. Affären gick dock i stöpet när Götaverken begärde mer för aktierna än Tirfing avsåg betala. Hade uppgörelsen gått i lås så hade man 1967 fått det som såväl arbetstagare som stat senare vill etablera nämligen "AB Förenade Göteborgsvarv".⁶⁴ Vad sådant samarbetet senare kunde ha betytt för varven i Göteborg kan endast diskuteras hypotetiskt.

5 Några pressklipp ifrån 1975

Hur tolkade samtiden det som skedde vid EMV vid tiden 1974/1975? Det beror på vem man frågar. Aftonbladet och Arbetet som båda står Socialdemokraterna nära, är mycket kritiska mot EMV:s och Tirfings ledning. Göteborgsposten⁶⁵ med en liberal inriktning ser saken på ett annat sätt på ledarplats, även om man självfallet rapporterar vad som sägs vid 1:a majtalen 1975. Man tycks generellt kunna konstatera att vänsterorienterad press anser ledning EMV/ägare Tirfing ha orsakat krisen vid EMV. Måhända att dessa åsikter från "tredje statsmakten" var något som en Socialdemokratisk regering inte kunde bortse från. Mer liberal press tycks i stället anse att de marknadsförutsättningar efter vilka EMV arbetade, gjorde EMV:s verksamhet mycket äventyrlig.

Tidning, datum och artikelrubrik	Artikelinnehåll (sammanfattat och förkortat)	Mina kommentarer
Aftonbladet 790418: Så försvann 5000 jobb...	I efterhand kan man bara beklaga att den socialdemokratiska regeringen inte redan mot slutet av 60-talet – under den andra varvskrisen när Götaverken var illa ute – inte genomdrev den samordning av svenska varv som man bedömde som nödvändig... Broströms som ägde Eriksberg fram till statens övertagande, har redan framstått som helt ansvarslösa i sitt hanterande av företaget...	EMV:s investeringar var inte så fjärran från (fram till 1972) vad andra varv investerat. Tirfings koncernbidrag/fartygsköp i samband med statliga övertagandet av EMV, kom att omfatta närmare 500 miljoner kronor. EMV:s styrelse protokollför 23/4 1971: "Konsortialavtal rörande varvssamarbete" som upprättats mellan EMV, Götaverken ⁶⁶ , Kockums Mekaniska Verkstads AB och Uddevallavarvet AB. Som nämnt har jag dock inte funnit något riktigt konkret utfall av detta konsortium i det undersökta materialet. ⁶⁷

⁶² Se styrelseprotokoll från EMV 1975-12-17, där avtalet presenteras.

⁶³ Se Aftonbladet 790418 som önskade ett samgående redan vid Götaverkens kris och det statliga övertagandet av det varvet.

⁶⁴ Källa: Veckans affärer 6 mars 1975.

⁶⁵ Enligt Algot Mattsson, Huset Broström, en dynastis uppgång och fall, s 293–294 så var Ingemar Blennow (VD Tirfing) mycket fientligt inställd till Göteborgs-Posten

⁶⁶ Staten och Salénrederierna tar 1971 över Götaverken. Se Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 38.

⁶⁷ Dock i förvaltningsberättelsen, s 1, för året 1971–1972 nämns ett samarbete avseende motorer.

Arbetet 750225: Fackets man i styrelsen: Företagsledningen har fört oss bakom ljuset.	Företagsledningen har inte redovisat alla fakta på styrelsesammanträdena... Kritiken mot Eriksbergs ledningen – och därmed Broströms som står bakom Göteborgsvarvet – är idag förödande... ...och en rad experter menar att företagets ledning genom sin oskicklighet vållat krisen.	Som nämnts har fackklubbarna vid EMV medverkat i styrelsearbetet sedan 1973. Inget tyder på att arbetstagarrepresentanterna undanhållits information. Men fackklubbarna reagerar dock 1974 när man kontaktar staten. Ungefär samtidigt som Tirfing kontaktar staten (se här vid redovisningen av styrelseprotokoll EMV och Tirfing 1974).
Aftonbladet 750225 Ta Broströms sparpengar...	Kristian v Sydow skyller Eriksbergs svårigheter ”till en dominerande del” på misslyckanden i bank- och valutarörelsen... Men så enkelt är det inte. De anställda har under en längre tid krävt satsningar för framtiden. Man har under flera år påpekat att Eriksbergs investeringar sackar långt efter de andra svenska storvarven... Från Broströmskoncernen går starka band till folkpartiet och Moderaterna i Göteborg. Den borgerligt styrda kommunen står följaktligen passivt vid sidan av regeringens och de anställdas ansträngningar att rädda varvets framtid. Detta är lärdomen från Eriksberg: Lite inte på privatkapitalet.	Tirfing har stöttat Moderaterna i Göteborg, se styrelseprotokoll 10/1975, 24 oktober 1975, §18, där Moderaterna får ta emot 250 000:- ⁶⁸ Fackföreningarna/Verkstadsklubben framför en annan uppfattning om EMV:s investeringar i protokoll 1975-05-13. Här säger den fackliga kommittén rörande 1975 års Varvskommision och skriver bl.a. Det är en ”starkt överdriven” kritik att EMV är hårt nedslitet. Varvet behöver ”punkt visa investeringar...” ”...trots allt har det investerats 450 miljoner under senaste 10-årsperioden”. Den fackliga kommittén anser att EMV kan fortsätta existera som självständigt varv bl.a. beroende på varvets ”flexibilitet” avseende produktion av olika fartygstyper.
Aftonbladet 750620: De drev varvet in i konkursen – idag får de betalt för Eriksberg av Rune Johansson. Priset en 1000-lapp...	Toppmännen i Broströmskoncernen Kristian v Sydow och Ingemar Blennow. De styrde företaget med armarna i kors och drev varvet in i konkursen. Men arbetarnas egen utredning avslöjade vanskötseln.	EMV:s/Tirfings ledning får ta emot mycket kritik. Inte helt utan anledning enligt denna uppsats. Goldberg ger också ledningen vid EMV mycket omfattande kritik.
Göteborgs Posten 750502: Sträng: Eriksbergledningen var skandalöst illa förberedd...	Ansvarer faller tungt på företagsledningen för underlåtelser under senare år... Man accepterade utdelningar till aktieägarna så sent om i fjol samtidigt	1:a majtal av Gunnar Sträng. ⁶⁹ Utdelning har förekommit enligt Årsberättelser Tirfing (TSEK) 1969/1970: 7000,

⁶⁸ SSU via förbundsordförande Lars Engqvist. 1972–1978 är Engqvist förbundsordförande i SSU samt chefredaktör vid Arbetet 1980–1990 (Källa Wikipedia) begär info om hur Tirfing bl.a. bidragit till politiska parter, eller andra organisationer och Tirfing (Ingemar Blennow, VD) svarar, till synes sanningsenligt, på detta brev 760428.

⁶⁹ Gunnar Sträng 1906–1992, statsråd från 1945, finansminister i socialdemokratiska regeringar under perioden 1955–1976. Källa Wikipedia.

	som företaget ekonomiskt urholkades. Deras sätt att sköta företaget är i grunden oförsvarligt och måste fördömas. Om svensk företagsamhet skall behålla sitt anseende får slika händelser inte upprepas. Den socialdemokratiska regeringen får nu gå in och rädda det som går att rädda när företagsledningen varit inkompetent.	1970/1971: 7000, 1971/1972: 5000, 1972/1973: 5000.
Göteborgs Posten 750430: Ledare. 	Från socialistiskt håll har man gärna velat försöka utnyttja Eriksbergs-kristen till häftiga angrepp mot Broströmskoncernen. Denna politisering har varit ett skamgrepp, som ligger långt ifrån den handfasta verkligheten: att det råder internationell kris i den globalt så känsliga varvsbranschen. Eriksberg kom först i raden av varven att drabbas hårt denna gång och har därför uppmärksamats i betydande grad men mycket talar för att krisen inte kommer att lämna praktiskt taget något varv oberört.	När det gäller hur de svenska varven utvecklas framöver visar det sig ju att GP:s profetia stämmer. Se här i detta dokument.
Göteborgs Posten 750503: En våldsamt överdrift - Så karaktäriserar Kristian v Sydow den svidande kritik, som de senaste dagarna, inte minst i de socialdemokratiska Första maj-talen riktats mot Broströmsledningen...	Tirfing bemöter varvskrisen: Ingen kunde förutse de kraftiga valutaförändringar som snabbt och hårt drabbade världens varvsindustri. Göteborgska Götaverken är ett annat varvsföretag som fick sina prognoser helt ställa 'på huvudet' påpekar Tirfing-ledningen. I juni månad förra året började Tirfings toppmän få upp ögonen för Eriksbergs verkliga situation.	I de 35 stickprov som tagits ur pressen i huvudsak under 1975 är detta det enda påträffade klipp där Tirfing uttalar sig om den omfattande (media)kritik man fått mottaga.



1 maj demonstration 1975. Bild från Eriksbergs Mekaniska Verkstad.

6 Sammanfattning

6.1 Frågeställningar

I stycke 4.2 ovan har valts ett antal problemställningar som diskuterats vid EMV. Detta är ett subjektivt val såtillvida att både fler och andra svårigheter finns. Jag väljer dock att summera med hjälp av de valda problemställningarna samt söka avgöra vad orsaken till dessa kan vara.

De aspekter som valts i syfte att besvara den överordnade forskningsfrågan är således:

1. Förmågan hos EMV:s ledning att driva verksamheten.
2. Såg man det komma – Ledningen, fackföreningsrörelsen, staten?
3. Produktivitet vid de göteborgska storvarven.
4. Varvens in- och utlåning i olika valutor.
5. EMV:s ränte- och valutarisker, inflation och prognoser avseende dessa variabler.
6. Personalomsättning och frånvaro.
7. EMV:s investeringar jämfört med andra göteborgsvarv.
8. Samt dessutom i samband med statens övertagande: Politisering av varven – Konsekvens för Tirfing och för statens handlande?

För ytterligare problembeskrivning se bl.a. stycke 4.4 där 1975-års varvskommission summerar ett antal svårigheter som mötte EMV.

Mina kommentarer till respektive frågeställning blir inledningsvis och kortfattat:

1. EMV:s **ledning får anses ha varit begränsat kompetent** att driva varvet och att se/vidtaga åtgärder avseende de stora orosmoln som alltmer närmar sig EMV under 1970-talet.
2. **Ledningen kan inte ha varit omedveten om EMV:s utsatta läge.** Resultat- och likviditetsprognoser, Goldbergs utredning med avslut mars 1973 var alla tydliga indikationer på läget. **Fackföreningarna/Verkstadsklubbarna** som av allt att döma tagit del av styrelsemöten och Goldbergs utredning får ju också anses ha varit insatta i EMV:s läge.

Ett antal **statliga** utredningar⁷⁰ har bedrivits 1970 och inför Götaverkens krisår 1969–1971,⁷¹ men dessa tycks inte ha fått något genomslag varken hos EMV, fack/verkstadsklubb, press eller statens handlande vid EMV:s kris 1975. Man kan anse att det vore rimligt att Götaverkens redan tidigare problematiska läge i åtminstone någon grad skulle beaktas, när bara några år senare också EMV kommer i kris 1974/1975. Jag ser inga tydliga indikationer i mina källor på att så blev fallet.

I analogi med vad som ovan sagts, är det än mer förvånande att staten spenderar kanske 20 miljarder SEK eller mer ⁷² på varvsindustrin med det grundläggande målet att rädda sysselsättningen. Det förefaller inte alltför komplicerat att konstatera att varven hade stora strukturella problem och att sysselsättningen vid varven under de marknadsförutsättningar där man verkat, därmed var bortom räddning. Statens satsning blev en mycket dyr historia för

⁷⁰ Staten förespråkar engångsinsatser till särskilt utsatta varv. Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 39. Sten Östlund, Götaverken – till minne..., s 31

⁷¹ Salénrederierna tar kortvarigt ska det visa sig, över Götaverken i samarbetet med staten. Se styrelseprotokoll från EMV 1975-12-17, där avtalet presenteras.

⁷² Siffrorna varierar något i källorna och är kanske inte helt lätta att beräkna då stödet bestod av många komponenter. En högre siffra 50 miljarder, från Sten Östlund, Götaverken – till minne..., s 224. 20 miljarder kommer från Algot Mattsson, Broströms en dynastis uppgång och fall s 336–337 och förefaller väl underbyggd.

skattebetalarna, men var kanske den enda politiskt möjliga?⁷³

3. Som visats har EMV på det stora taget en liknande **produktivitetskurva** som Götaverken. KMV genomgår dock en hög produktivitetsökning med start från ca 1969 vilket tycks visa att ett varv *kan* öka sin produktivitet. Samtidigt ger de studerade dokumenten bilden av att EMV inte (och kan möjligen tillämpas även på Götaverken) rätt rationaliserade sin verksamhet. Se också investeringar vid stycke 4.2.8.
4. EMV:s ekonomi är i hög grad beroende av hur finansieringen av fartygsbyggnationen kan ske. Beställarnas krav på EMV åstadkom också att EMV nödgades utsätta sig för stor **valutarisk vid finansieringen** av fartygsbyggnationen. Slutsatsen blir att EMV verkade i en tid och på en marknad där denna risk var nödvändig att tas. Det var ett större problem att finansiera fartygen än att bygga dem.
5. Gällande problem rörande EMV:s in- och utlåning så sammanfaller dessa till dels med tidigare frågeställning men här tillkommer även en hög **inflation** med åtföljande kostnadsökningar avseende bl.a. material och löner. Vidare var även **räntan** på "in- och utlåning" något man tvingades acceptera mot skeppsbyggnadsmarknaden och mot den nyttjade "räntemarknaden". Den svenska staten, till skillnad från den japanska⁷⁴, ger heller aldrig varven några räntesubventioner varför varven tvingas hantera "billig" finansieringskredit mot redarna, men själva får betala för "dyra" krediter vid refinansieringen på en internationell kapitalmarknad. En tveksam affärsmodell.
6. Den "**grå arbetskraften**" besvärar ofta EMV:s styrelse vilket noteras löpande i styrelseprotokollen. Förutom möjliga skillnader i kompetens jämfört med "ordinarie" **arbetsstyrka** så uppstår friktion mellan de två grupperna då exempelvis lönesättning ibland är till den går arbetskraftens fördel. Goldberg har analyserat även personalomsättningen som får anses vara väldigt hög, vilket även styrelsen vid EMV protokollför löpande. Brist på arbetskraft har naturligtvis försenat leveranser.
7. EMV:s **investeringar** följer länge de övriga varven men "dippar" efter 1972. Kanske blev tiden efter 1972 alltför turbulent.⁷⁵ Bristen på investeringar framhålls också i 1975-års varvkommission och socialdemokratisk press men här (punkt 428) har visar att påståendet sannolikt är överdräktigt i alla fall fram till 1972. Fackföreningarna är också av åsikten att investeringarna vid EMV varit rimliga.⁷⁶
8. Tirfings mycket hårda villkor för att "bli av med" EMV 1975 när staten tar över varvet är anmärkningsvärda. Det är lätt att dra slutsatsen, att det "straff" som kom att ådömas Tirfing i samband med statens övertagande av EMV 1975, var ett utslag av denna "**politiska risk**". Det vore inte oväntat om den socialdemokratiska regeringen såg med viss aversion på Tirfing/Broströms

⁷³ De statligt tillskjutna medlen fortsätter också när den borgerliga sidan övertar makten i riksdagen vid 1976-års riksdagsval. Industriminister vid tiden var Nils G Åsling (C). Stöden avtar dock 1982. Källa: Wikipedia om Åsling. Det kan möjligen förtjäna nämnas att det här inte var socialiseringspolitik som låg bakom statens intåg i varvsindustrin. Även borgerliga regeringar fortsätter att stötta varven. (Kent Olsson Göteborgs historia - Från industristad till tjänstestad s 310–311).

⁷⁴ Framför allt reducerades varvens ränterisker.

⁷⁵ Vid bolagsstämma Tirfing 750630 sägs investeringarna ha omfattat under perioden 1945–1966 160 miljoner SEK och under de tio följande åren 450 miljoner SEK. EMV har totalt levererat fartyg till Tirfing om 8,8 miljarder fördelat på 90 fartyg. Källa: Göteborgs Posten 750701.

⁷⁶ Men bilden är något oklar. Vid styrelsemöte EMV 1974-11-25 anser fackklubbarna att ökade investeringar är nödvändiga.

såsom en del av de "18 familjer som dominerar svenskt näringsliv".⁷⁷ Vidare att man tar intryck av 1975-års Varvskommission. Det samlade intrycket av de ca 30 pressklipp⁷⁸ som är med i källorna till detta arbete, ger tydligt vid handen att socialdemokratisk **press** ansåg att EMV:s svårigheter bestod av bristfällig ledning och att EMV/Tirfing därför skulle betala för sig och att Tirfing skulle bort som ägare av EMV. En opinionsbildning måhända svår för en S-märkt regering att inte ta hänsyn till.

6.2 Vilka åtgärder kunde man vidtagit från EMV:s och Tirfings ledning?

Det är måhända något utanför detta arbetes avgränsningar – men vad kunde egentligen ledningen vid EMV och vid Tirfing ha gjort under de åren från 1970–1974 då man rimligen bör ha sett den akuta krisen vid EMV närma sig? Efter genomgång av uppsatsens källor kan exempelvis följande åtgärder från ledning vid EMV och Tirfing synas rimliga:

- Påkalla statens uppmärksamhet på nödvändigheten av räntesubventioner då EMV tvingas ge redare "billiga" lån och där EMV själva fick ta "dyra" refinansieringslån.
- Kunde affärsmodellen sett över så att kontant försäljning också kunde inkluderas. KMV tillämpade själva denna modell även om den innebär ett lägre fartygspris.
- Långtidskontrakt med fasta priser var en mycket stor risk. Kunde detta ha undvikits?
- Kalkylsystemen vid EMV var undermåliga. Kunde dessa ha förbättrats?
- Personalomsättningen var mycket stor vid EMV kunde detta ha åtgärdats?
- Ett förbättrat samarbete mellan Tirfing och EMV kunde ha tillfört EMV viktig marknadsinformation.
- En förändrad styrelse vid EMV som också inkluderade tekniker och jurister?
- EMV leddes av en åldrande styrelse. Kunde nya kompetenta krafter ha rekryterats för styrelsearbetet?
- Tirfings oerhört dyra överlåtande av EMV till staten – kom det också att direkt påverka Tirfings ekonomiska möjligheter framledes? Skulle Tirfing ha tagit ett mer begränsat ansvar för att säkerställa Tirfings fortlevnad?

6.3 Svar på forskarfrågan i denna uppsats

Syftet med denna studie är att försöka bedöma, med ambitionen att undvika efterklokhet, de beslut som togs kring 1975 rörande EMV:s tillstånd och ekonomiska möjligheter. Intrycket blir då, enligt min mening, att EMV:s ledning, tillsammans med Tirfings ledning, tycks bära ett ansvar för den finansiella situation EMV hamnade i med start 1973.⁷⁹ Detta var sannolikt också vad samtiden ansåg.⁸⁰ Då arbetstagarrepresentanter medverkar i styrelsearbetet vid EMV, från 1973 kan det tyckas rimligt att även dessa bör ha förstått situationen något tidigare än som kom att ske.⁸¹

⁷⁷ [Monopol och storfinans - de 15 familjerna](#), (Hämtad 231201) 1965, C.-H. Hermansson. Hermansson listar 18 familjer som är dominerande inom svenskt näringsliv och Broströms-koncernen med moderbolaget Tirfing är en av dessa. Se även Goldberg s 1.14.

⁷⁸ Bland dessa klipp från 1975 förefaller Tirfing uttala sig mycket begränsat. Endast ett klipp har återfunnits där Tirfing framlägger sin syn på saken framför allt huruvida EMV styrdes av en bristfällig ledning. Man vänder sig mot kritiken och kallar den "En våldsam överdrift" även om man också till dels är självkritisk. Källa: Göteborgs-Posten 1975-05-03.

⁷⁹ Man kan alltså inte heller komma till annan slutsats än att det också gäller Tirfings ledning. Det är till dels samma personer som sitter i ledningen för EMV som för Tirfing.

⁸⁰ Kent Olsson, Göteborgs historia – Från industristad till tjänstestad 1920–1985, s 310–313: EMV skulle med ny ledning kunna ta sig ur krisen 1975 enligt samtida uppfattningar. Som nämnts är detta också den ståndpunkt som vänsterorienterad press intar.

⁸¹ Se exempelvis 82:1 Svenska Metallindustriarbetareförbundet, serie Ö2 7 1975 i Förbundsjurist Sören Mannheimers handlingar angående varvskrisen på 1970-talet och "Krisen vid Eriksbergs varv", s 2. Här startar man sitt agerande 741007 när EMV:s ekonomi analyseras och en diskussion i ämnet startar med styrelsen vid EMV. Verktadsklubben menar "att vid styrelsemötet gavs överhuvudtaget inga besked med anledning av nämnda skrivelse." 741110 kontaktar Verktadsklubben vid EMV, Industridepartementet.

Flera faktorer påverkade dock varvet och dessa faktorer var kanske orsaken till att varvet gick en dyster kräftgång mot insolvens och nedläggning. Det ligger alltså nära till hands att de akuta problemen som EMV och svensk varvsindustri möttes av under första halvan av 1970-talet⁸² orsakades av "strukturer"⁸³ på varvsmarknaden och att dessa får "viktas" tyngre än ledningens bristande förmågor.

Någon sorts "girig kapitalism" torde inte kunna förklara EMV:s nedgång och fall. Vi har sett hur investeringarna vid EMV från 1972 släpar efter jämfört med andra varv. Vi kan också konstatera att EMV gjort utdelningar⁸⁴ vilket självfallet kan ifrågasättas och har troligen retat opinion och fackföreningar. Men även om dessa utdelningar inte gjorts eller om investeringar skett också efter 1972, så hade EMV:s svårigheter inte kunnat undvikas så länge som marknadsförutsättningarna inte förändrades. Dåtidens debatt att "girig kapitalism"⁸⁵ från ägarnas sida orsakade EMV:s stora problem, får alltså enligt min uppfattning, besvaras nekande.

Med detta resonemang som bas, menar jag att de strukturella förhållanden inom vilka bl.a. EMV verkade, i huvudsak orsakade EMV:s olösliga och akuta problem under första halvan av 1970-talet. Men i avsaknad av statlig räntesubvention utöver en bristfällig ledning, kom EMV också att försvagats inför kriserna 1974/1975. Om staten ränte-subventionerat varven såsom skedde i Japan och Sydkorea, hade utgången kanske kunnat ändras?⁸⁶ Staten förmådde inte rädda EMV eller svensk varvsindustri trots mycket omfattande monetärt stöd.

Man kan också infoga att statens agerande 1975 till 1982, där industriminister (S) Rune Johansson och senare Nils G Åslings (C)⁸⁷ "varvsakut" inte alls tycktes baserade på varvens marknads- och finansiella förutsättningar. Vilken chans hade egentligen EMV (och andra varv) att överleva?

Den statliga "lösningen" för varvsindustrin var tänkt som temporär⁸⁸ men kom att sträcka sig över sju år och torde främst ha underlättat förflyttningen av arbetskraft från varven till andra industrier, såsom fordonsindustrin. Lösningen blev dock oerhört kostsam.

I arbetet har även diskuterat den "politiska risk" som EMV/Tirfing troligen fick lida av 1975. Kanske är det också rätt att säga att statens insatser vid EMV och senare ytterligare varv, också var en politisk risk. Att inte stötta varven trots dessas utomordentliga svårigheter, var en alltför stor "politisk risk" som ingen regering, socialdemokratisk eller borgerlig, var beredda att ta.

⁸² Eriksberg upphör 1979. Lindholmen upphör 1976, KMV håller ut till 1979 då Svenska Varv AB övertar. Den civila fartygsproduktionen lades ner 1987. Arendal upphör 1989 och Götaverken lever i någon mån vidare under namnet Cityvarvet med holländska ägare, Damen från 2000. Ca 150 personer är sysselsatta med ombyggnad och fartygsunderhåll. 2014 läggs varvet ned. Uddevallavarvet läggs ner 1986 och var ägt av staten/Tirfing sedan 1963, från 1971 ägt av staten endast. Se också, [Wikipedia](#) (hämtat 231204), "Eriksberg – Varvet som byggde de stora båtarna" (s2-16), "Götaverken – Världsledande skeppsvarv" (s2-16) och Lindholmen – "Det lilla storvarvet med de vackra båtarna" (s 2–16). Dessa tre senare publikationer är utgivna av Varvshistoriska föreningen i Göteborg.

⁸³ För exempel på vad som avses med "strukturer" se vid avsnitt 4.1.4.

⁸⁴ Utdelning har förekommit enligt Årsberättelser Tirfing (TSEK) 1969/1970: 7000, 1970/1971: 7000, 1971/1972: 5000, 1972/1973: 5000.

⁸⁵ En något utmanande formulering självfallet men formuleringen har använts för att spegla de vänstervindar som vid tiden i flera sammanhang ännu blåser i samhället och inte minst blir synliga från socialdemokratiska talarstolar, i vänsterorienterad press men även till dels i rapporten från 1975 års varvskommitté

⁸⁶ Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 65, framför också en liknande tanke.

⁸⁷ De statligt tillskjutna medlen fortsätter också när den borgerliga sidan övertar makten i riksdagen vid 1976-års riksdagsval. Industriminister vid tiden var Nils G Åsling (C). Stöden avtar dock 1982. Källa: Wikipedia om Åsling. Det kan möjligen förtjäna nämnas att det här inte var socialiseringspolitik som låg bakom statens intåg i varvsindustrin, även borgerliga regeringar fortsätter alltså stötta varven. (Kent Olsson Göteborgs historia - Från industristad till tjänstestad s 310–311).

⁸⁸ 1975 års varvskommision använder just temporär om "lösningen" för EMV och har uppfattningen att sysselsättningen vid EMV inte nödvändigtvis kan upprätthållas längre än till 1976. Se punkt 4.3 i proposition 1975:110 1975-06-06.

7 Eriksbergs sista leveranser

Några av EMV sista leveranser ska bli EMV 698 och EMV 699. De jättelika tankfartygen NAI Genova (klar för leverans 1978, och NAI Superba (klar för leverans 1978). Strax under 400 meter lång och på dryga 400 000 dödviktston). De största fartyg varvet byggt.⁸⁹ Därefter slutar snart varvet att existera. Se utdrag ur styrelseprotokoll 4/1973, 1973–10–03 där beställningarna noterats för leverans. Notera också "Valutaklausulen" och dess innebörd för varvet:

Nr. 4/1973
Protokoll fört vid styrelsesammanträde i Eriksbergs Mek. Verkstads Aktiebolag i Göteborg den 3 oktober 1973.

Närvarande: Herrar ordföranden Leif Janson, Tore Browaldh, Sven Häggqvist, Stig Danielson, Tor-Axel Broström, Kristian von Sydow, Ingemar Blennow, VD Bengt Eneroth, Arne Johansson och Bertil Levin. Dessutom voro herrar Per Alsén, Bengt Fink, H.G. Mellander, Leif Molinder, Erkki Persson och Gunnar Westerlund tillstädes.

Vid protokollet: undertecknad H.G. Mellander.

§ 4.

VD anmälde att följande nybeställningar erhållits:

EMV 697 för Skibs A/S Gylfe (Eiv. Evensen), Oslo
Tankmotorfartyg om c:a 135.000 tonnes d.w.
Fast pris: Kr. 134.000.000.-
Leverans: 4:e kvart. 1975
Kredit: 80% över 8 år med 8 1/2% ränta

EMV 698 för Navigazione Alta Italia S.p.a., Genua
Turbintanker om c:a 400.000 tonnes d.w.
Fast pris: US \$ 67.000.000.-
Leverans: senast 31 oktober 1977
Kontant. Valutaklausul.

EMV 699 för Navigazione Alta Italia S.p.a., Genua
Turbintanker om c:a 400.000 tonnes d.w.
Fast pris: US \$ 71.000.000.-
Leverans: senast 31 januari 1978
Kontant. Valutaklausul.

Valutaklausulen i kontrakten för 698 och 699 baserade sig på kursen 1 US \$ = Sv. kr. 4,5075. Fluktuationer upp eller ner inom 3% av baskursen fölle på varvet, fluktuationer mellan 3 och 10% delades lika mellan beställare och varv, medan fluktuationer över 10% helt fölle på varvet.

⁸⁹ Vid tiden för leverans gör rederiet (NAI) allt för att slippa ta emot tankfartygen. Se exempelvis 82:1 Svenska Metallindustriarbetareförbundet, serie Ö2 Förbundsjurist Sören Mannheimers handlingar angående varvskrisen på 1970-talet. Tore Browaldh förhandlar med NAI som vill annullera i alla fall beställningen av det ena fartyget eller båda. Man försöker vidare lätt tragikomiskt, förhålla leveransen och hävda felkonstruktioner. Förhåller man bortom ett givet datum kan beställningarna annulleras utan kostnad. Men EMV lyckas trots allt få båda fartygen klara och levererade inom givna datumramar. Båda fartygen är idag upphuggna. Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 444–447.



Bild ovan: En "demonstration" på NAI Superbas fribord.⁹⁰

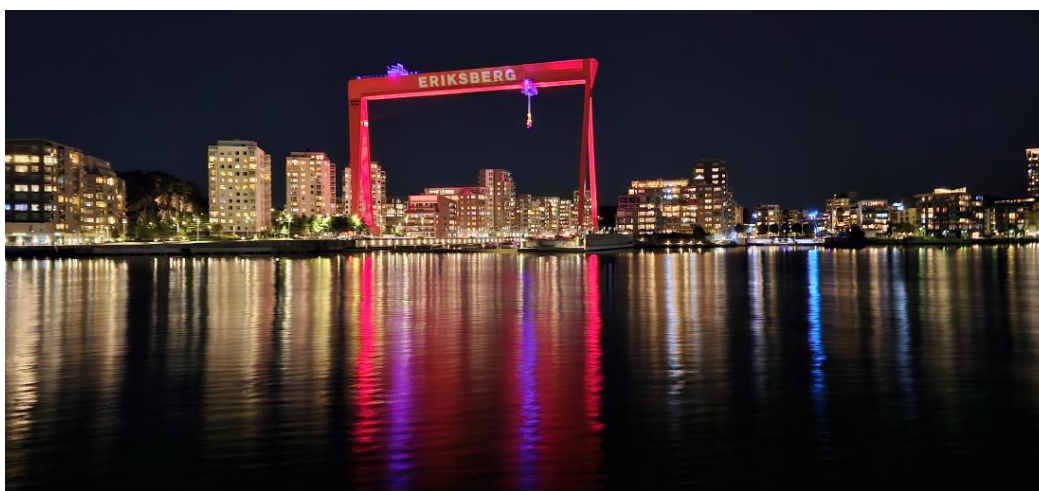
För mer information om de båda jättetanker som EVM levererar innan nedläggningen se [NAI Genova. Länk.](#) N(y) B(ygge) 698, [NAI Superba.](#) NB 699.

⁹⁰ Martin Holmgren, Eriksberg, ett storvarv och dess fartyg, s 47.

8 Appendix – Lite kuriosa

8.1 EMV idag på norra älvstranden

EMV gör sig ännu påmint där bockkranen från 1969 idag är vackert illuminerad. Dockan inunder kranen är idag en småbåtshamn. Där dieselmotorer för byggdes och testades, Blå Hallen, är idag hotell. En stapelbädd kan ännu ses i området. Hotell Villan den tidigare direktionsvillan, är nu restaurang och hotell. Fler byggnader står kvar sedan EMV:s tid. När jag idag promenerar längs vackra Norra Älvstranden, EMV:s gamla varvsområde, slår mig vikten av att vi flanörer också ägnar en tanke åt den storindustri som en gång låg i området och sysselsatte 1972 mer än 6000 personer. Men svetslågorna har sedan snart 50 år slocknat och hammarslagen sedan länge dött ut.



Bockkranen från 1969 vid EMV hösten 2023. Eget foto.



Utsikten från Bockkranens manöverhytt (foto Sjöfartsmuseet, Göteborg).

Pressen var från vänsterhåll inte nådig mot ledningen vid EMV. Se dan pressklipp från Aftonbladet 30 juni 1975. Nedan också GP:s dåvarande lördagsbilaga när EMV definitivt läggs ned.



I dag går Eriksbergs varv i graven



Nå går Eriksbergs varv i graven. "Torpet" finns inte mer.

För bara några år sedan var Eriksberg en ständigt bullrande och livande arbetsplats med över 1 000 anställda.

Har byggles superturkern. Här fanns världens största yrkeskollare. Här fanns världens största skruvdrift. Här fanns världens största skruvdrift.

Men idag är det bara en tom plats. Eriksbergs varv har stängts. Det är ett stort besked för de som har arbetat här i många år.

Varje år har Eriksberg varit en av Sveriges största arbetsplatser. Här har man byggt upp en stor industriell verksamhet som har varit en viktig del i Sveriges näringsliv.

Men idag är det bara en tom plats. Eriksbergs varv har stängts. Det är ett stort besked för de som har arbetat här i många år.

Varje år har Eriksberg varit en av Sveriges största arbetsplatser. Här har man byggt upp en stor industriell verksamhet som har varit en viktig del i Sveriges näringsliv.



626 fartyg har byggts under 126 år **ERIKSBERG**

Bogværket Aktie med 79 Medlemmer var Erkebyske Sines bogge och spandtes 1875. Det sats fartyget i en produktivitet på 23 000 skidstämmer med besattningsmedlemmer 708. Den ska levereras i maj 1976.

Totalt har 628 bering bogge på Erkebyske vart, som sträcker sig 1875.

Här är några minnelöpar i
 varvets historia:
 1800 fanns 200 anställda.
 1912 levererades det 100:e
 fartyget, en kassibågar på
 248 bristeton.
 1913 byggdes den första
 flyndschan. Namnet är taget
 varvet över av Dan Bryn-
 sterna, somal anställdt år
 1910.
 1922 levererades det första
 fartyget med en Ericksbergs-
 byggd motor, 1.150 an-
 ställda.

Under de kommande 40-50 åren utvidgas Erksbergstjärns stadsf. till överensstämma med 400 h. fastighet. Antalet anställda var då 4.500 och varaktighet var på 285.000 konstruktionsår.

1962 byggde Erksberg till sammans med Kockens och några andra nya Länsvärsf. i Pörsbo.

1963 tog staden och Erksberg över var sin Län av Länsvärsf.

1979 köpte Länsvärsf. var sin Turundalen. Nu 200.000 timmar kapital var aktier.

1954 slogs rekord. Då gjordes 321 340 dykningen på ett år. Samtidigt kom slogs första ordningslikheten.

1955 var Tyktsbergs tid i praktiken beslagat. Statens tog över de den flygplanskommissionen av 1 000 kronor. Totalt antalet: 1 328.

1906 blev Erikberg sluttet. Bortset fra Guldvejen var der ingen skole lige op til. Areal anvendte 4 HJ.

”Svenska Varv kom tio år för sent” **ERIKSBERG**

[illegible]

Vetenskapshelena gagnar sig i Skarholms slings i pepparkäksfabrik

— Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla. Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla. Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla.

— Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla. Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla. Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla.

Självtillit

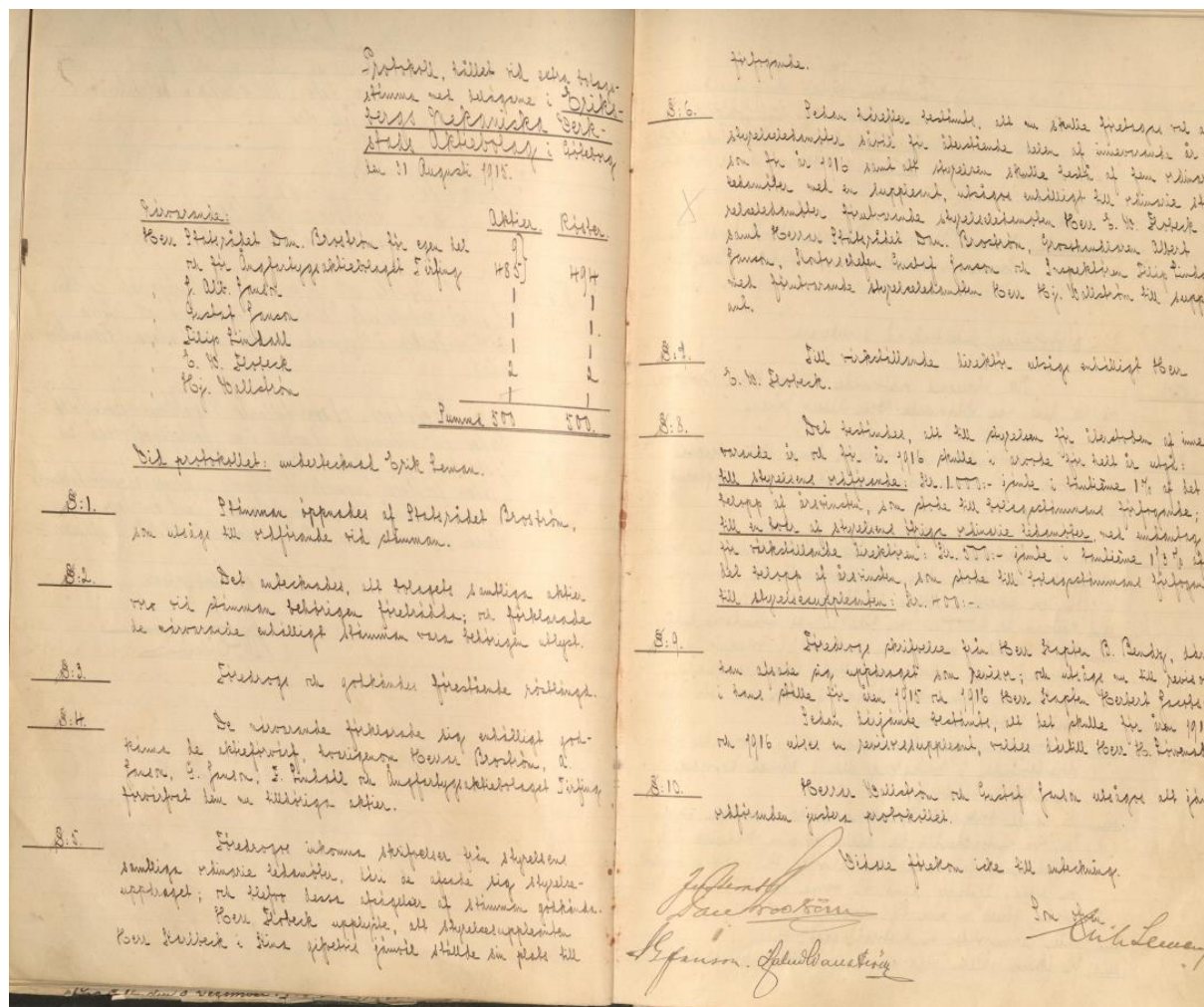
Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla. Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla. Det är inte bara jag som vill ha ett bättre liv, utan alla.

[illegible][illegible]

8.3 Broströmska släktträdet⁹¹

Dan Broström (1870–1925) förvärvar Eriksberg 1915 och varvet blir ett dotterbolag till Ångfartygs AB Tirfing som är moderbolag i den Broströmska koncernen.⁹²

EMV:s "Protokollsbok" 1915 31 augusti. Dan Broström äger EMV:



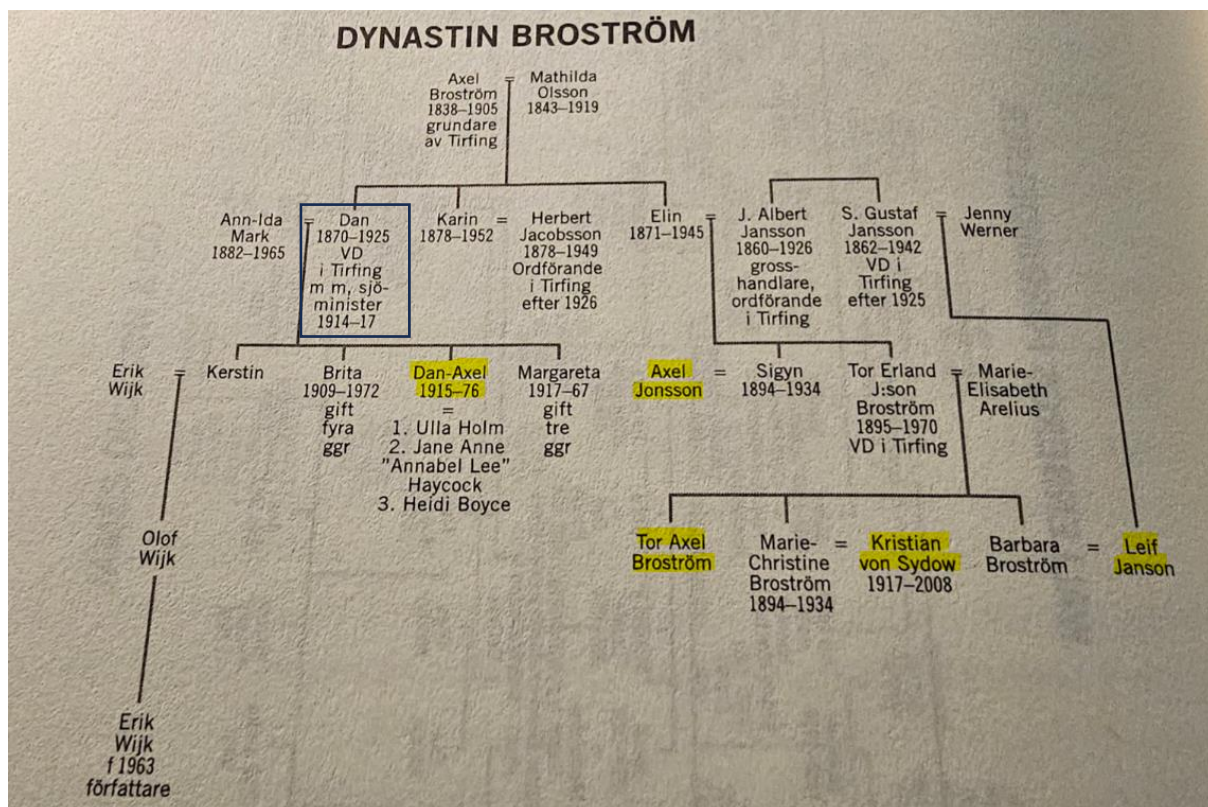
Dan-Axel Broström (1915–1976) blir 1949 VD i Ångfartygs AB Tirfing. Dan-Axel är mångårig medlem av styrelsen för Eriksberg, men avgår 1973.

Tor-Axel Broström (1923–2008) tillhör den "Jansonska" grenen som kommer till när Dan Broströms syster Elin (1871–1945) gifter sig med Johan Albert Janson (1860–1926). Paret får bl.a. en son Tor Erland J:son Broström (1895–1970, Tor Erland får använda namnet Broström efter en "namnadoption") som är mångårig maktbärande inom Broströmskoncernen. Tor-Erlands son Tor-Axel Broström (1923–2008) medverkar bl.a. i styrelsearbetet vid Eriksberg. Kristian v Sydow (1917–2008) som också medverkar i styrelsearbetet inom Eriksberg ingår giftermål med Marie-Christine Broström (1884–1934) och på så vis hamnar Kristian v Sydow i den Broströmska maktsfären och även i styrelsen för Eriksberg. Leif Janson mångårig styrelseordförande vid Eriksberg kommer in i maktens korridorer

⁹¹ Göran Hägg, Svenska Förmögenheter, s 370.

⁹² Se Riksarkivet SE/GLA/10923/1/A/A 1/A 1 A/3.

genom som barn till S Gustaf Janson (1862–1942 broder till Johan Albert Janson) och dennes giftermål med Jenny Werner. Se också nedan släktträd.⁹³



8.4 Största tankern som byggts i Sverige

"Nanny" var en oljetanker byggd av Uddevallavarvet 1978. Den var då den största tankern i världen med sina 499 000 DWT, och hade en längd på 364 meter och bredd på 79 meter. Fartyget högs upp i Kina 2003.⁹⁴



⁹³ Göran Hägg, svenska förmögenheter s 234.

⁹⁴ [Wikipedia](#).

9 Käll- och litteraturförteckning

9.1 Riksarkivet/NAD

Handlingar rörande Ångfartygsaktiebolaget **Tirfing**⁹⁵ och deras resp. arkivbenämningar. Länk till Nationella Arkivdatabasen hos Riksarkivet [Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01 - NAD \(riksarkivet.se\)](https://riksarkivet.se). Åtkomst till Tirfings arkiv har krävt särskilt tillstånd hos RA/NAD. Sådant erhöles 231011.

Arkiv/serie	Volym	Tid
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Bokslutshandlingar SE/GLA/15661/G 1 C/15	G 1 C:15	1974
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Bokslutshandlingar SE/GLA/15661/G 1 C/16	G 1 C:16	1974
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Bokslutshandlingar SE/GLA/15661/G 1 C/17	G 1 C:17	1975
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Bokslutshandlingar SE/GLA/15661/G 1 C/18	G 1 C:18	1975
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Bokslutshandlingar SE/GLA/15661/G 1 C/19	G 1 C:19	1975
Arkiv	Volym	Tid
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Styrelseprotokoll med bilagor SE/GLA/15661/A 2/5	A 2:5	1974– 1976
Ångfartygs AB Tirfing - GLA/C0119:01, Års- och revisionsberättelser SE/GLA/15661/A 1 B/3	A 1 B:3	1969– 1975

⁹⁵ Tillgång till materialet fordrar särskilt tillstånd, sådant erhöles från Riksarkivet 2023-10-11.

Handlingar rörande **Eriksbergs Mekaniska Verkstad** och deras resp. arkivbenämningar (Länk till Nationella Arkivdatabasen hos Riksarkivet [Sökning: Eriksbergs mekaniska verkstad - NAD \(riksarkivet.se\)](https://nada.riksarkivet.se/Sökning:Eriksbergs%20mekaniska%20verkstad%20-%20NAD)):

Arkiv/serie	Volym	Tid
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s arkiv - GLA/C0169, Huvudarkivet, Allmänna cirkulär och meddelanden SE/GLA/10923/1/B/B 1/4	B 1:4	1971– 1978
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s arkiv - GLA/C0169, Huvudarkivet, Protokoll och protokollsbilagor: Bolagsstämman och styrelsen SE/GLA/10923/1/A/A 1/A 1 A/3	A 1 A:3	1911– 1924
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s arkiv - GLA/C0169, Huvudarkivet, Protokoll och protokollsbilagor: Bolagsstämman och styrelsen SE/GLA/10923/1/A/A 1/A 1 A/12	A 1 A:12	1971– 1974
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s arkiv - GLA/C0169, Huvudarkivet, Protokoll och protokollsbilagor: Bolagsstämman och styrelsen SE/GLA/10923/1/A/A 1/A 1 A/13	A 1 A:13	1975

Walter Goldbergs långtidsstudie 1972–1973. Hittas här hos RA/NAD: [Utreddningar: Långtidsutredningar och prognoser - NAD \(riksarkivet.se\)](https://nada.riksarkivet.se/Utreddningar:L%C3%A5ngtidsutredningar%20och%20prognoser%20-%20NAD)

Arkiv/serie	Volym	Tid	Kommentar
Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s arkiv - GLA/C0169, Huvudarkivet, Utreddningar: Långtidsutredningar och prognoser SE/GLA/10923/1/F/F 6/F 6 A/2	F 6 A:2	1972– 1975	

9.2 Regionarkivet

(Materialet är beställt "över disk".)

Arkiv/serie	Volym	Tid
82:1 Svenska Metallindustriarbetareförbundet, serie Ö2 Förbundsjurist Sören Mannheimers handlingar angående varvskrisen på 1970-talet.	2	1974– 1975
82:1 Svenska Metallindustriarbetareförbundet, serie Ö2 Förbundsjurist Sören Mannheimers handlingar angående varvskrisen på 1970-talet.	3	1975
82:1 Svenska Metallindustriarbetareförbundet, serie Ö2 Förbundsjurist Sören Mannheimers handlingar angående varvskrisen på 1970-talet.	7	1975– 1978

9.3 Litteratur

Bohlin, Jan	Svensk Varvsindustri 1920–1975	Forskarbaserad akademisk avhandling 1989
Feiff, Christer och Sjölin, Mats (Red)	Varvsbilder, Frusna ögonblick i Göteborgsvarvens historia	Göteborgs stadsmuseum och Göteborgska tidsspeglar 2003
Holmgren, Martin	Eriksberg – ett storvarv och dess fartyg	Breakwater Publishing, 2019
Hägg, Göran	Svenska Förmögenheter	Lind & Co, 2013
Mattsson, Algot	Huset Broström, en dynastis uppgång och fall	Tre böckers förlag, 1984
Olsson, Kent	Göteborgs historia – Från industristad till tjänstestad 1920–1985	Forskarbaserad
Varvshistoriska föreningen i Göteborg	Eriksberg – varvet som byggde de stora båtarna, Götaverken – Världsledande	

	skeppsvarv, Lindholmen – Det lilla storvarvet med de vackra båtarna	
Östlund, Sten	Götaverken – till minne...	Tankeverksamheten inom Arbetarrörelsen i Göteborg ABF Göteborg 2012

9.4 Tidningar/Tidskrifter

Svensk sjöfartstidning	2012-01-09 , 2014-04-21 .	
Göteborgs Posten	1975	Varierande datum.
Aftonbladet	1975	Varierande datum.
Arbetet	1975	Varierande datum.
Veckans affärer	1975-03-06	

9.5 Internet

Wikipedia	Wikipedia länkar och källor har angivits separat och löpande i texten.	
Kringla		
Eriksbergs-historia via Varvshistoriska föreningen i Göteborg	https://www.bxn.se/EMVHISTORIA.htm	Här nämns faktiskt Goldbergs långtidsutredning. Det är enda källa som utgör bakgrund till uppsatsen, där Goldberg nämns.
Övrig info	Världsindustrin som försvann - Bizstories	