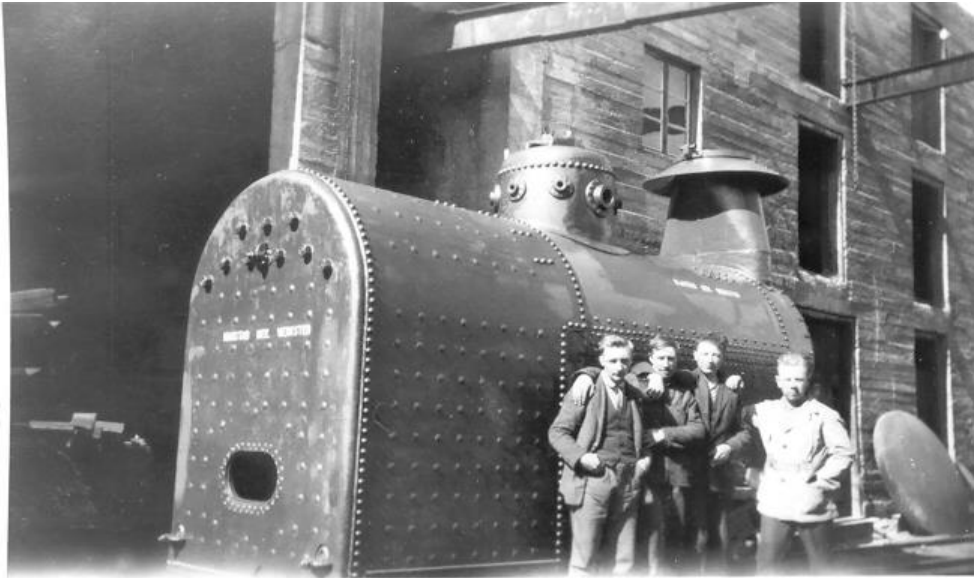


# Aparte produkter

Ualminnelig produksjon i verkstedbyen Harstad som er i ferd med å gå i glemmeboka.



Skrevet av Frode Bygdnes

## Forord – kommentar til prosjektet og fremdriften

Troms Historielag ved daværende leder Gunnar E. Kristiansen søkte om støtte til tiltak i Kulturminneåret 2009. Prosjektet det ble søkt støtte om var: ”*Dokumentasjon av ”annerledes” arbeidsoppdrag ved skipsverft i Harstad som fikk virkninger langt ut over Sør-Troms: Bygging av busser, posebåter, oljetanker og snøploger – fra ca 1935 til ca 1955.*”

Jeg fikk spørsmål sommeren 2009 om jeg ville jobbe med dette. Kristiansen som var avgått leder av Troms Historielag, ønsket ikke å følge opp dette prosjektet, selv om det nå var innvilget støtte. Jeg var positiv til utfordringa, og jobbet derfor med dette prosjektet. Etter hvert fikk jeg og innvendinger til teksten det var søkt på, men tror at jeg har samme intensjon som ligger bak ideen til prosjektet.

Min første innvending er at tidsperioden vil være for begrensende. Verkstedindustrien hadde i 1935 vært i gjennom en stor krise etter konkurser. Nybygg av skip ble ikke tatt opp igjen før i 1952. Altså i den omsøkte perioden var det i all hovedsak bare reparasjon og vedlikehold verkstedene drev med. Innovasjonsperioden var i hovedsak før konkursene i 1927. Etter krigen var det mer gjenreising enn nyskaping. Teknologisk nyvinning kommer heller ikke spesielt i denne perioden. Og flere av de foreslåtte temaene strekker seg godt ut over denne perioden.

Min annen innvending var de produktene som det var søkt om; busser, posebåter, oljetanker og snøploger. Jeg har valgt bort posebåter fordi jeg ser på det som helt ordinært arbeid ved et skipsverft. Posebåter er for så vidt et interessant tema, men må heller sees i sammenheng med skipstømmerarbeid i Harstad. Derfor vil jeg heller se på arbeidet ved Harstad Skipsverft, TMV&Treskib, Danielsens Slipp&Båtbyggeri og MMV, for seg selv senere. Det var her tømmermennene arbeidet. Ut fra mitt kjennskap til disse arbeiderne, vil jeg gjerne gjøre det, men da som et eget prosjekt.

Jeg er av den mening at innovasjon må sees i sammenheng med den tida og den konteksten verkstedene er i. Derfor har det for meg vært spesielt interessant å ta for meg hele det 20. århundre fra 1900 til i dag. Perioden kan deles inn i 5 perioder hvor jeg legger mest vekt på de 3 første som er på tur i glemmeboka.

Periode 1 går fra 1892 til og med 1919. Det er etablering og vekst som står i fokus. Det er oppbygging av infrastruktur på et strandsted som bygger en by.

Periode 2 går fra 1920 til 1932. Det er krise og konkurs i ei tid når verkstedindustrien ser seg om etter annen virksomhet for å overleve.

Periode 3 er fra 1933 til 1953 som bærer preg av vekst igjen. Veksten innen kjøttindustrien, hermetikkindustrien og fiskeindustrien på 30-tallet, tjente også verkstedindustrien. Krigsårene var ikke en dårlig tid for verkstedene, heller tvert om. Tida etter krigen var gjenreisning. Hele perioden bar altså preg av stor utenlandsk skipstrafikk til Harstad.

Periode 4 går fra 1953 til 1982. Da vokser de to største verkstedene så mye at de begge begynner å bygge båter igjen. Denne perioden går frem til akkord og konkurs på 80-tallet for de samme to større verkstedene.

Siste periode fra 1986 til i dag. Perioden har medført ei avskalling og reduksjon av denne industrien tilbake til vedlikehold og service for den nære skipsflåten. En har møtt krisa, ikke med innovasjon som på 20-tallet, men med avskalling.

Verkstedindustrien ruver ikke lenger. I en slik periode som vi er i nå, har vi så lett for å glemme og vrake vår historie. Jeg ønsker at den skal frem. Og lettest for fall står de aparte verkstedproduktene som folk ikke husker på.

Ramma jeg har skrevet innenfor er også noen tanker rundt spørsmålet; hvorfor kan vi ikke produsere våre egne verkstedprodukter og forbruksvarer lenger? Hva er det som har endret seg? Med fokus på pris, mister vi og fokus på kvalitet, varighet, kunstnerisk form og

egenverdi av produktene. Jeg ønsker at en skal kunne se sporene som står i vårt lokalmiljø etter verkstedarbeidet som har vært. En del av dette arbeidet er med på å gjøre oss stolt over byen. Det er vår historie som gjør Harstad til en særegen nordnorsk kystby.

Søknaden har også skissert arbeidsmetode angående innsamling av materialet. Til det er å si at pensjonistene bak Harstad skipsverftshistorie arbeider godt. Jeg har vært knyttet til dette prosjektet fra første dag og vil fortsette med å støtte dem i innsamling av materiell.

Digitalisering av intervju, bilder og annet materialet gjøres fortløpende. Spørsmålet som står igjen er presentasjonsmedie. Presentasjonsformen er derfor pr i dag bare foredrag med PowerPoint. Det er likevel en begynnelse.

Det som følger som skriftlig presentasjon her, er mest som en kladd å regne. Den er prega av stikkord som gjerne bør følges opp. Dette er mer å se på som en dreiebok bl.a. for videre intervjuer og for utstilling. Tekst og bilder er tenkt å brukes som utgangspunkt til plansjer. Likevel er det blitt et dokument på over 40 sider med bilder. Og formen er forsøkt skrevet for lekfolk og ungdom.

Jeg har intervju av 10 talls arbeidere der 8 intervju er fra tidligere. Disse eldre intervjuene er viktig for det som jeg har satt som periode 3. Arbeidet med nye intervju av arbeidere er tidkrevende og må ta lenger tid enn hva som er satt opp for prosjektet. Mange er forespurt, men det tar tid å gjøre avtaler og. Intervjuobjektene vi har tilgjengelig er en viktig ressurs for prosjektet, men de har størst verdi for periodene jeg har definert som periode 4 og 5. Intervjuobjektene er og en viktig grunn for utvidelse av tidsperioden.

Prosjektet er satt opp med ca 100 timer for Troms Historielag og Harstad Historielag. Dette er langt på veg oppfylt uten at en er i mål. For å nå en presentasjonsform for offentliggjøring i aviser og eller nett, vil denne tida overskrides. Skipsverfts-pensjonistene skulle bruke 20 timer. Denne tid er passert for Arne Eidissen, Tore Berg og Gunnar Bowich som spesielt har hjulpet meg i arbeidet.

Plastelina har jeg ikke arbeidet mot enda, men regner med at når vi har noe som skal presenteres på nett, så vil de fort bruke 45 timer. Håper altså at Plastelina sitt spesialfelt er nettet.

Prosjektet har satt opp intervjuperioden fra april 2009 til mai 2009. Jeg var på denne tiden ikke kommet inn i prosjektet. Dessuten er en måned for dette arbeidet, alt for optimistisk. Vi er nå mitt i november knapt kommet i gang.

Publisering av dette i aviser, ser jeg ikke som noe mål for Historielaget. Derimot er dette spennende stoff til lagets Årbok 2010. Som tema på Harstad Historielag sitt møte, er prosjektets godt egna. Og hva vi klarer på nettet, vil bli spennende.

Frode Bygdnes  
Harstad 19.11.2009

# aparte verkstedprodukter

(à part, av fransk, til side, enestående, egenartet, noe for seg selv, rar. Litt utenom det vanlige.)

Industrien i dag kvitter seg med sekundære funksjoner. Outsourcing kalles det når en bedrift kvitter seg med en del oppgaver og tjenester som de får andre bedrifter til å gjøre. Det forklares med at en bedrift ønsker å frigjøre ressurser for å fokusere mer på kjernevirksomheten, men den egentlige grunnen er helst at bedriftene bare ønsker å drive med det mest lønnsomme. Det kalles gjerne for jakta på maksimalprofitt.

At verkstedindustrien i Harstad sluttet å bygge båter på 90-tallet, var av økonomiske grunner. Reparasjon og vedlikehold var mer lønnsomt. Skrogbygging ble outsourcet på tvers av landegrensene, også kalt offshore outsourcing.

Verkstedindustrien i dag er derfor kraftig nedbygget og driver innen et snevert servicemarked. Derfor kan det virke rart når en ser tilbake på alt hva verkstedindustrien drev med opp gjennom tidene. Vi må forstå den produksjonen og betydningen verkstedindustrien har hatt opp gjennom tidene, med å se den i sammenheng med den tida den opererte i.

## OPPSTART

Verkstedindustrien favner om de moderne industrifagene. Den var en del av moderniseringa av Norge og kanskje den viktigste forutsetningen av at vårt land gikk fra et jordbruk til industrisamfunn. Det var kanskje den hvite industrien (elektrifiseringa) som var særegent for Norge, men uten verkstedindustrien, hadde ikke denne ressursen heller blitt anvendt. Videre var det verkstedindustrien som gjorde at sjøfartsnasjonen Norge kunne gå fra seil til damp.

Harstad har vært med på denne prosessen. Så er da også byen bygd opp rundt verkstedindustrien, og denne industrien har og dratt mye annen virksomhet hit. Verkstedindustrien i Harstad er eldre enn byen selv om byens far, Rikard Kaarbø, også er grunnleggeren av verkstedet. Harstad mek Verksted ble startet i 1895 for å reparere dampbåter og verkstedet bygde den første båten M/S Sigrid på 10 tonn som ble levert i 1904, samme år som Harstad ble by.

Før 1900 hadde en bare karbonstål som verktøystål. Maskineringa måtte foregå med en skjærehastighet på ca 5 m/min for å holde verktøystålet under 200°C. Det var smeden som måtte smi, herde og reparere skjæreverktøyet. Derfor var smeden den viktige premissleverandøren for stålbearbeiding. Verkstedindustrien måtte ha mange smeder til mange forskjellige oppgaver. Harstad hadde omland med bygdesmeder. På torget etablerte smed Anders Moe seg allerede i 1887 og i Strandgt. 11 startet smed Olai Hansen egen smedforretning i 1893. Hansen blir snart en av de sentrale formennene på Harstad mek. Verksted.

Rundt 1900 kommer legert verktøystål som får navnet hurtigstål (HSS). Dette verktøystålet tåler opp mot 600°C og skjærehastigheta kunne femdobles. Maskinarbeideren kunne slipe sitt eget stål. På lik linje med det andre håndverkere måtte på den tida, så måtte maskinarbeideren lage sitt eget skjærestål, måleverktøy og andre hjelpemidler. Håndverkerne måtte lage sitt eget verktøy og klare seg med det en hadde tilgjengelig rundt seg. Da var det en stor fordel at en hadde bred og allsidig erfaring. Det hadde både bygdesmedene og de som kom rundt om kring fra vår kystkultur. De kunne løse varierende oppgaver for det var utfordringene i et allsidig omland. Harstad var som en smeltedigel og trakk til seg folk med allsidig erfaring.



Her ser vi to krumpassere og en fotpasser. Krumpasser brukes til å ta utvendige mål, fotpasser til å ta innvendige mål. Den minste krumpasseren er laget av Elmer Johansen som startet Harstadbotn Mek Verksted i 1914, sannsynligvis under navnet E.J.M.V. Alle disse måleredskapene har vært brukt av meg.

Jeg skulle gjerne hatt med en rissefot fra MMV som var merket med Carlsen. For sannsynlig var denne Anton Edvard Carlsen som hadde laget. I så fall har den fulgt med fra hans smie, til Haukebø&Pedersen, så til Sogges Mek. Verksted for så å havne på MMV. Sogges datter giftet seg med Leif Mathiassen. Den viste bl.a. at de gamle fagarbeiderne la flid i utformingen av håndverktøyet med en tydelig kunstnerisk form. Det gamle handverktøyet hadde stil.

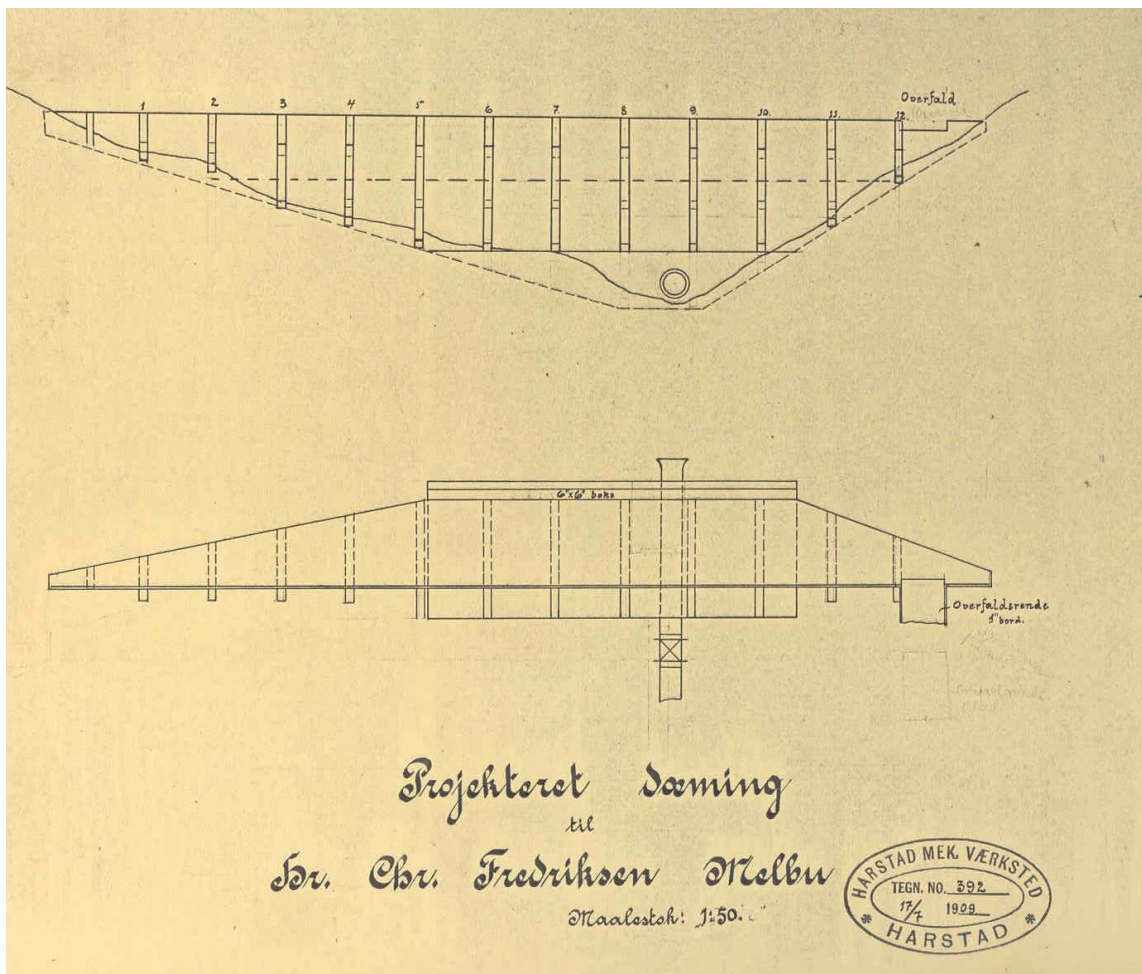
## OPPBYGGING AV INFRASTRUKTUR

I oppstarten bar verkstedindustrien preg av allsidighet både i de enkelte fag og i aktivitet. Byen sjøl var i kraftig vekst uten at det var etablert et borgerskap som satte proteksjonistiske begrensninger. Tvert om, det var samarbeid som preget industriveksten i Harstad. Arbeidsfordeling og gjensidig hjelp var nødvendig for at industristedet skulle kunne reises så raskt som det gjorde.

Innen Verkstedindustrien ser vi en tydelig arbeidsdeling hvor Kristoffersens blikkenslagerverksted var fremst på tynnplater, Harstad mek. Verksted på dampbåter, verkstedet til Ejnar S. Nielsen (ESN) på forbrenningsmotor og Harstad Skibsværft hadde trebåtene. Her er Harstad Mek Verksted det største verkstedet som tok ansvar for å få større oppdrag til byen og som utvilsomt hadde størst kapasitet til å ta de større dampskipene.

## DEMNINGER

I tillegg var HMV det verkstedet som kunne delta i industrireisinga i hele regionen. I 1909 prosjekterer Harstad mek. Verksted en demning for Chr. Fredriksen på Melbu. Her laget verkstedet turbinrør til elektrisitetsverkene.



A/S Kalvegjerdets Vandledning ble etablert i 1896 fordi verkstedet hadde stort forbruk av vann. Inntaksdammen var på Kaarbøjordet. Trondenes kommune ble medeier pga vannbehovet for forsvaret. Selskapet ble avløst i 1910 av Harstad Vandverk.

## HARSTAD GASSTASJON

En anvendte acetylgass til lys både på båter og i hus. Lanterner på båter var et slikt bruksområde. En så for seg at denne belysningen skulle få stor utbredelse og erstatte andre lyskilder. Forventingene var store til denne nye lyskilden. En så for seg at acetylgass til og med ville fortrenge elektrisk belysning. Dette skjedde ikke, men mange bedrifter og institusjoner i Harstad skaffet seg slikt anlegg til reservebelysning.

Acetylgass ble fremstilt ved at calciumcarbid kom i berøring med vann. Carbid sammen med vann, var eksplosivt og derfor skjedde det ofte ulykker. Kalsiumcarbid er et kjemisk salt som i forbindelse med vann setter i gang en kjemisk reaksjon som er eksplosiv. Den frigjør potensiell energi til kinetisk energi (bevegelsesenergi).

Det var acetylgass Rikard Kaarbø brukte da han allerede i 1899 på eget initiativ, anskaffet et større lysanlegg for bruk på dampskipskaien. Harstad Acetylgassværk startet gassverk i november 1900. Dette skal ha vært det første større anlegg i sitt slag i Skandinavia og ga lys til byen i ti år fremover før elektrisiteten tok over.

Acetylen var og godt egnet til sveising og skjæring for verkstedindustrien. Derfor var det naturlig at det bl.a. var verkstedeierne Kaarbø og Kristoffersen som stod bak stiftinga av Harstad Gasstasjon A/S. Selskapet skulle produsere og selge gasser som acetylen og surstoff samt verktøy for disse gassene. Så i 1917 ble Harstad Gasstasjon AS stiftet. Acetylenfabrikk kom i drift i 1920 i Tordenskjoldsgate 11.

Belysning var det første en satset på, men etter hvert ble imidlertid alt som har med sveising det dominerende for firmaet. Til og med produserte en gass til medisinsk bruk. Hovedoppgaven var likevel å levere gass og sveisemateriell til verkstedindustrien. Firmaet gikk over til Norsk Aktieselskap Gasaccumulator, Oslo. Det var startet av det svenske AGA og ved fusjon skiftet det navn til Norgas i 1966.

## ELEKTRIFISERINGA



Transformorkiosken i forkanten her, sto i flere år etter krigen. Den var vel av jern? Var den støpt her i byen?

Kaarbøverkstedet hadde en spesiell interesse i elektrisitetshistorisk sammenheng, skriver forfatteren av Troms Kraft sin bok "Et felles gode". Oddvar Svendsen skriver at verkstedet tok i bruk det første elektriske lysanlegget i Harstad i 1900. Verkstedet anskaffet seg en dampmaskin for å drive et elektrisk lysanlegg med 7 lysbuelamper og 38 glødelamper. Strømmen ble brukt til utelys på slippen og kaia, verkstedene, støperiet og lager m.m. Særlig buelampene tiltrakk seg oppmerksomhet med sitt kraftige hvite lys som overgikk gasslyktene.

Sønnen til Rikard Kaarbø, Reidar ønsket å bygge et gasskraftverk i 1908 for å levere elektrisitet til byen. Reidar Kaarbø hadde blitt brukt som konsulent til å legge inn gass som belysning, for eksempel hos Harstad Arbeidersamfunn. Selv om verkstedet selv hadde elektrisk belysning, var det gass Kaarbø trodde på, eller så penger i. Kommunestyret avviste gasskraftforslaget og gikk i stedet inn for vannkraft. Så blir dette selskapet, Vågsfjord Kraftselskap, et kommunalt selskap. Reidar Kaarbø kom inn i dette selskapet, men da som representant for Trondenes kommune, ikke som aksjonær.

Høsten 1910 fikk Harstad elektrisk kraft fra et vannverk i Gausvik og ble derfor et av de første kommunene i landsdelen som fikk eget elektrisitetsverk. På denne tida kan Harstad Jern & Metall vise til overføring av elektrikere fra Salangsverket til Harstad. Dermed var det kvalifiserte fagarbeidere som kunne elektrisitet.

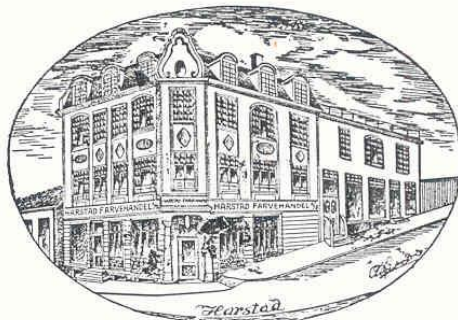
I samarbeid med nabokommunene, ble Vågsfjord Kraftselskap etablert i 1918. Dette var det første interkommunale kraftselskapet i Nord-Norge. Dette kraftsamarbeidet vakte oppmerksomhet på landsplan, skriver Svendsen i ”Et felles gode”: ”*Dette la grunnlag for Sør-Troms som eget kraftrike.*”

Energikildene til selskapet var Gausvikvassdraget, Tennevikvassdraget og Melåvassdraget. Til sammen representerte disse vassdragene en kraftytelse på 12 000 hestekrefter og selskapet utnyttet 3000. Selskapet solgte energien til kommunene som 17 000 volts vekselstrøm. Denne elektrifiseringa fikk betydning for annen fabrikkvirksomhet i Harstad som Nordull og etter hvert også for hermetikkindustrien. Harstad hadde i forhold til innbyggertallet, mye større strømforbruk enn for eksempel Tromsø. Dette må forklares med industriaktiviteten her.

## MALEPRODUKSJON

Vedlikehold av skipsflåten krevde stort forbruk av maling. I førstninga var nok denne levert av forhandlere. Følgende annonse kan en se i Harstad Tidende i november 1912: ”*Malerverer billigst hos B Gaarde.*”

Harstad Farvehandel A/S ble startet i 1913 av Harald Schjelderup Hansen som en spesialforretning for fargehandel. Det begynte som detaljhandel, men pga stor omsetning ble det nødvendig å utvide til engrossalg. Salgsdistriktet utgjorde strekningen Mo i Rana til Krikenes. Varespekteret var både maling og tjæreprodukter, kjemiske artikler, vaskemidler osv. I 1947 utvidet firmaet til en kjemisk fabrikk med bort i mot 22 ansatte og produserte bort i mot 1500 kg maling på 8 timers skift og i tillegg kom lakk og oljer. Hvor mye av denne produksjonen som var for verkstedindustrien, bør undersøkes, i hvert fall er det en interessant del av vår historia at vi hadde en farvefabrikk i byen. Verkstedindustrien er en sannsynlig årsak til det.



Året 1914 startet Johan Bakkeli også opp egen maleforretning. I 1927 flyttet firmaet til Verftsgata 6 og leide kjelleretasjen. Det er dette bygget som på folkemunne går under navnet Bakkeli-gården. Dette firmaet opprettet egen avdeling for skipsmaling i 1937. Det var i hovedsak Kaarbøs mek. Verksted som fikk leveranser herfra. I sesongen sysselsatte firmaet opp til 14 mann.

## TELEGRAFEN

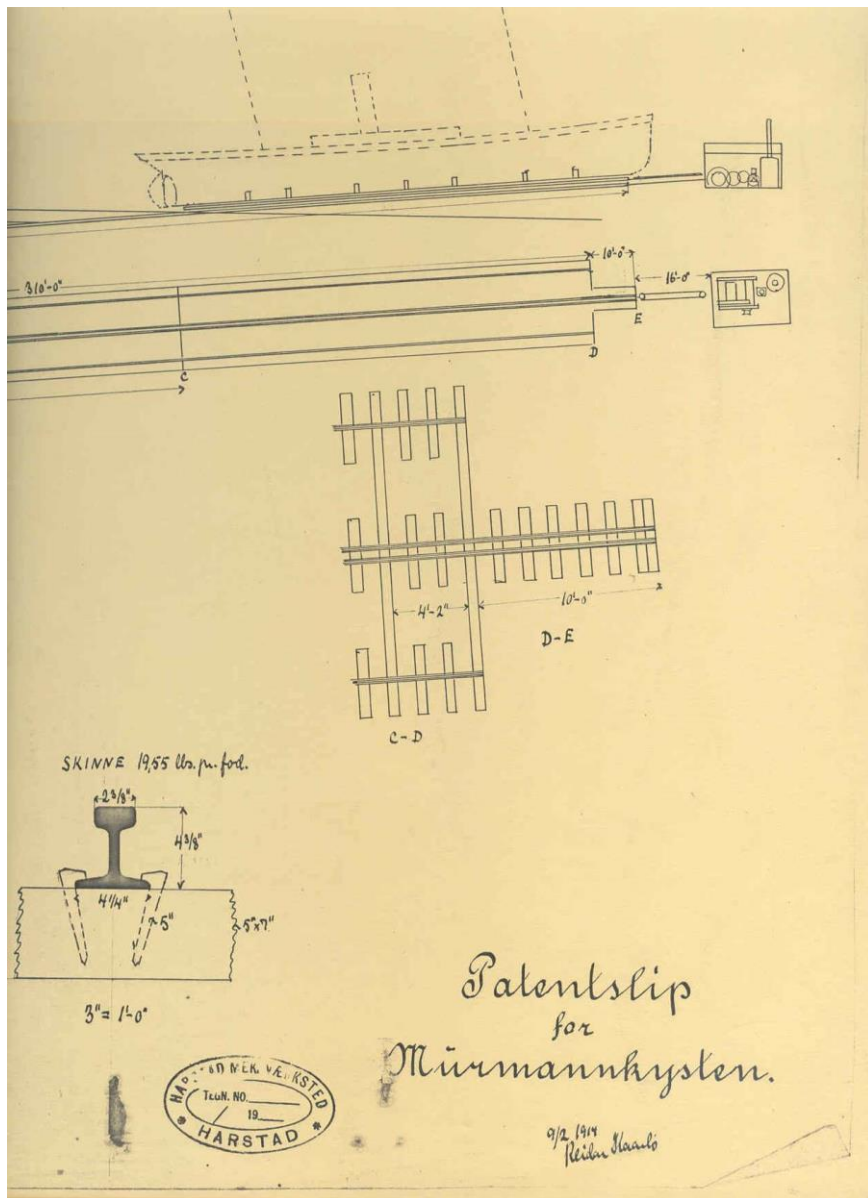
Det var Rikard Kaarbø som sto bak Harstad Telefonkompani allerede i 1891. Dette var en viktig del av kommunikasjonsbildet som var med på å bygge opp infrastruktur. Siden dette fremskrittet både kom samtidig om ikke før verkstedindustrien, og fordi det kom primært for å

melde raskt om sildefisket, hopper jeg over både telegrafen, posten, meieriet og forsvaret. Alle disse infrastrukturiltakene er viktige faktorer for fremveksten av byen Harstad, men er primært kommet av andre grunner enn å tjene verkstedindustrien. Men fremveksten av disse var viktige for oppbygginga av strandstedet Harstad, innbefatta verkstedene.

Kaarbøverkstedet er nok lokomotivet for industrien i området vårt. Bedriften *”har hatt stor betydning for landsdelens skipsfart, industri og næringsliv i sin alminnelighet”*, Skrev Sigurd Simensen i forbindelse med byens 50-års beretning.

## MARKEDET

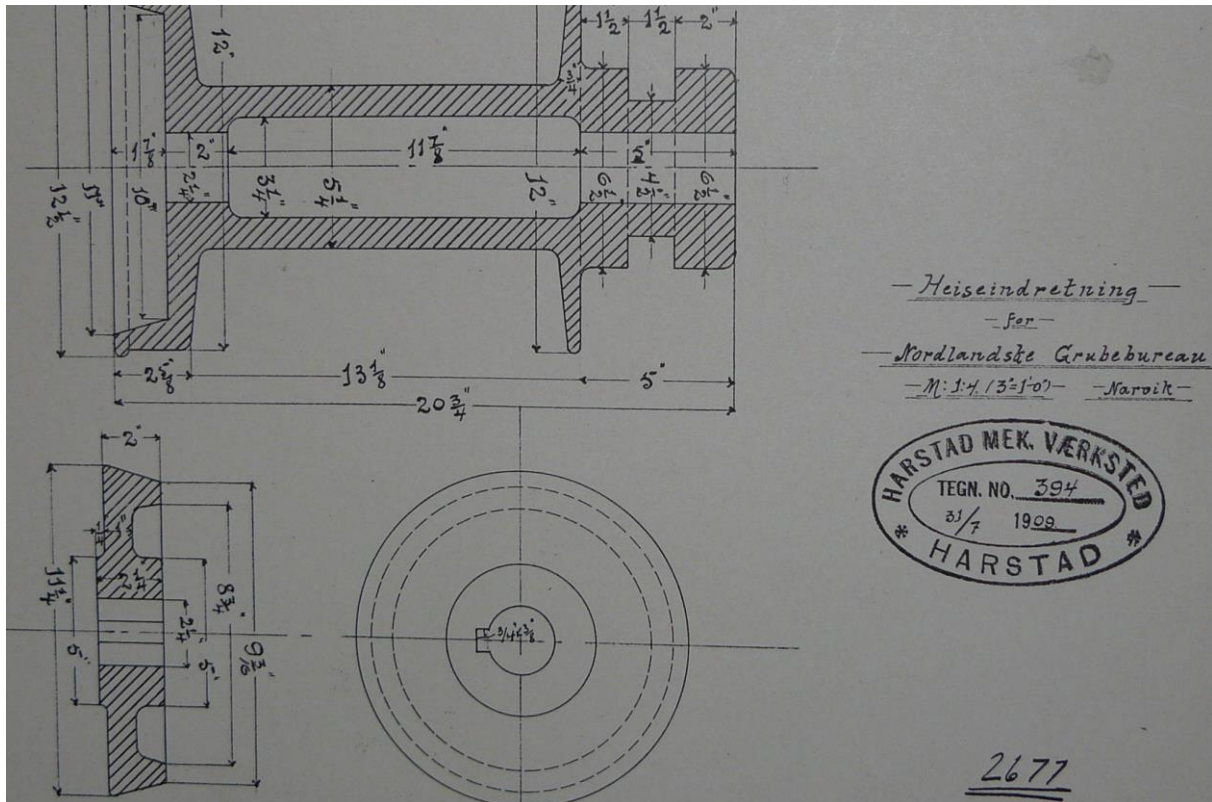
Fjernere områder som Kolahalvøya var marked, særlig i pomortida. I boka Nordnorsk og for egen maskin, viser Gulowsen bilde av en 10 tonns dampopphalingsspill for patentslip på Murmansk-kysten. Denne ble sannsynligvis levert sammen med selve patentslipen som ble tegnet i 1914 av Reidar Kaarbø. De fleste tilbudene til russerne var skrevet på norsk og gikk via den russiskyndige Oscar Hansen på tollboden i Tromsø i følge Gulowsen.





## GRUVEPRODUKTER

Til gruveindustrien finner vi og tegninger for heiseinnretning til Nordlandske Grubebureau, Narvik. Tegninga er fra 1909.

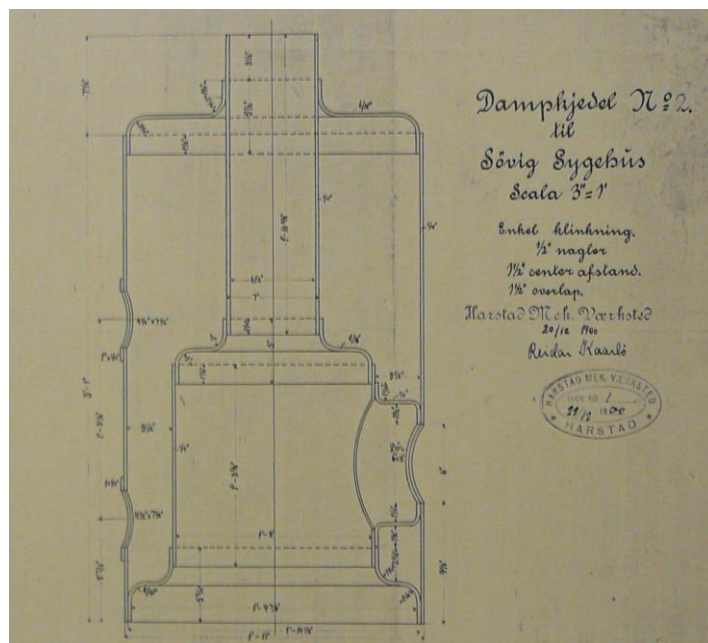


Både for LKAB og for Sulitjelma Gruver hadde verkstedet en del arbeid som vedlikehold av bl.a. slepebåter.

Og hva med båttrafikken på Tornetresk? Fra et seminar på Riksgrensen fikk jeg høre at det var nordmenn som drev båten på Tornetresk med en petroleumsmotor under bygginga av malmbanen. Til gjengjeld var det svenskene som drev taubanen på norsk side. Fra folketellinga 1900 kan en finne at det var et betydelig antall, ca 20 stk som under tellinga befant seg på Ofofbanen fra Harstad-området.

## DAMPKJELER

Harstad mek. Verksted laget dampkjeler for mange formål, også for virksomhet på land. Det var gjerne for meieriene, sildoljeindustrien, men også for offentlige bygg. Her ser vi en dampkjel til Søvig Sygehus. Dette er sannsynlig en kjele som ble levert Sykehjemmet i Melvik eller kan pleiehjemmet Kveldsol i Sørvik vært kalt for Sygehus av Kaarbø? Det ser ut for meg at Kaarbø skrev "Scala" med c, men på denne tegninga finner vi mer sjelden at tegninga også er signert. Tegninga er fra desember 1900 og har fått nummer 2.

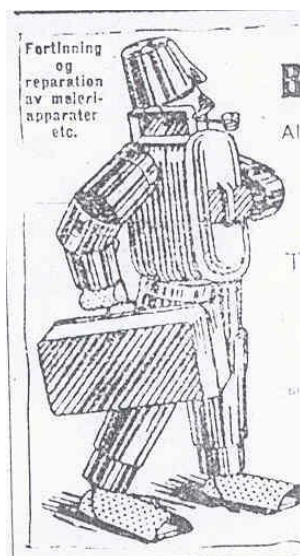


I Gulowsens bok om verkstedindustrien i Harstad er det en detaljert tegning over en dampkjel nummer 3 av 1903. Den tegningen har påført flere beregninger som fagarbeiderne hadde å forholde seg til.

#### ANDRE VERKSTEDER:

#### J. KRISTOFFERSEN

Kristoffersens verksted startet opp i 1891 i Standgaten. I 1912 annonserer de en rekke oppgaver. Fortinning og reparasjon av meieriapparater, og de lager alle sorter blikk og kobbervarer, all slags lanterner og lykter av alle størrelser. Trankjeler av galvaniserte stålplater, takrenner og forskjellige tanker til parafin og bensin. Firmaet leverer og ovnsrør, komfyrhetter og ventiler. For riktig å understreke hele produktspekteret, har de satt sammen en mann i helfigur av disse produktene.



Blikkenslagerverksted vil naturlig ha leveranser til hus som pipebeslag og takornament. Alfred Lian fra Tromsø, begynte hos Kristoffersens verksted i 1908 og ble der til han startet eget verksted i Havnegata. Han leverte i hovedsak blikkenslagerarbeid i forbindelse med husbygging som pipebeslag, takrenner, pipehatter, tak og kjøkkenbeslag m.v. Bl.a kan vi se dette arbeidet i Kasfjord og Fauskevåg skolehus.

Smie og sveiseverkstedet til Carl August Bjerkås er kjent for arbeidet til veivesenet. Vegskraper var etterspurt på grusveger før i tida. Men dette firmaet hadde også større gelenderarbeid bl.a. til Hotell Royal i Narvik og på telegrafbygget i Harstad.

Allsidighet preger og annonsen fra A/S Tangens mek. Verksted samme år. Det er et smedje, maskinverksted og metalstøperi som utfører reparasjoner ”av enhver slag”. Foruten smedarbeid reklamerer de for montering og instalasjon av bad, varmeapparater og rørlegging. Og på lager har de oljer for damp og motor, tvist, hylsefett, pakninger og andre marine produkter og masse verktøy for dette. I tillegg har de grønnsåpe, pussepomade, brannslukkingsapparater og komfyrer.

Smed Anton Edvard Carlsen drev sin forretning fra et ombygd bakeri i Fjordgata. Vi kan enda se essa til venstre for oss før vi går inn til Vinmonopolet i Bertheus-senteret. Carlsen var en flittig annonsør i Harstad Tidende. Han annonserte petroleumsmotoren ”Tryg”, Tenfjords linespill og eget smedarbeid. I annonsene kan en se handa med jakkeerme som ligner på hendene fra fagforeningsfana, men nå er det en pekefinger som peker mot det som annonseres. Carlsen var med på å stifte Harstad Jern & Metall i 1906, ble formann både i fagforeninga og senere i Håndtverkforeninga.



I avisene har jeg leita etter annonse for verkstedprodukter fra HMV og ESN. Jeg har sett igjennom Harstad Tidende for årgangen 1912. Det var ikke en eneste annonse å finne fra Harstad Mek Verksted eller ESN. Det var flere annonser fra motorleverandører sørfra og for lokale agenturer fra småverkstedene i regionen, men ikke fra disse største verkstedene i byen. Jeg kan ikke forstå det som annet enn at de hadde nok å gjøre, og at det var utfordrere lokalt som Anton Edvard Carlsen som prøvde seg med regelmessige annonser.

Jeg tok så stikkprøver i Haalogaland-avisa for å se etter annonser der i samme tidspunkt. Her hadde ESN og Kristoffersen-verkstedet annonser, men ikke HMV. Haalogaland var ei Venstre-avis, og det virket som det var flere annonser her enn i Harstad Tidende. Er dette av politisk tilhørighet, eller er det ei vurdering om hvilke avis en når kundene best med?

## OVNER

I gamle hus kan en finne ovner mest på alle rommene, til og med på soverommene. Hvor ble disse ovnene laget? Var det lokale støperier eller var det forhandlere som solgte Jøtul, Kværner, Ulefoss m.fl?

Avisene før 1. verdenskrig har mange og kontinuerlig annonser for kull, koks og ved-salg. Derimot er det nesten ingen annonser for ovner. Sannsynlig gikk mesteparten av kullet til dampbåter. Kullet kom i hovedsak fra England og Tyskland.

Da provianteringsrådet for Harstad kommune diskuterte forsyninger ca 1918, diskuterte de brensel og behovet for ved. De konkluderte med at i Harstad var det så mange ovner i husene som var i stand til å fyres med kull at brensel ikke var noe stort problem. Var dette særegent for Harstad, så er det grunn til å drøfte hvorfor. Var det slik at her fikk husstandene tak i billig kull, så kan det være situasjonen etter at Store Norske etablerte seg i 1918, neppe før. For da var det dyrt utenlandsk kull som var blitt fraktet helt nord til Harstad beregna for et betalingsdyktig marked. Kan situasjonen Provisjonsrådet beskriver komme av at det ble laget ovner her, at Harstad hadde god tilgang på solide ovner. I så fall må jernstøperiene i Harstad ha laget ovner. HVM hadde utvida støperiavdelinga under 1.verdenskrig.

I dag er det vanskelig å få kontrollert dette, for de fleste husstandene har restaurert og kastet ut de gamle ovnene. Dagens ovner er nok mer ressursvennlige. Spørsmålet er og om det var vanlig for verksteder å lage ovner. Da Kværner Brug skulle markere unionsoppløsninga valgte de å lage en ovn som de kalte "Kongeovn". Den ble vist frem på utstilling i 1906.

En annonsene jeg kommer over før 1.verdenskrig, var bl.a. en annonse fra E. Weltzien-Holst som hevder at de har det største utvalg i Støbegods med bilde av en etasjeovn og en komfyr. Firmaet ble grunnlagt i 1897 og hadde forretningsgården på Torget (der Vikings Grunder er nå) I tillegg drev de skibshandel og salg av bygningsartikler på "en større murbrygge ved havnen". Forretningen var den mest allsidige og største i Harstad som omfattet kolonial, skibs- og bygningsartikler, glass og stentøy, fiskeredskaper, tauverk etc. I 1933 flyttet firmaet til Rikard Kaarbøs plass 5 og nå drev de en spesialforretning i kolonial.

En annen annonsen jeg finner er 2.mars 1912 i Haalogaland fra byggmester Bjørhovde i Harstad som reklamerer for bl.a. Kongeovnen fra Trolla Brug, Trondheim. Dersom disse firmaene har hatt store leveranser av ovner til husstandene i Harstad, ville det ha vist tydeligere på firmaenes annonsering, vekst og omtale.

Den lokale verkstedindustrien annonserte derimot svært lite utenom forbrenningsmotorer. De var nok kjent i markedet og hadde ikke bruk for å bruke penger på annonser.

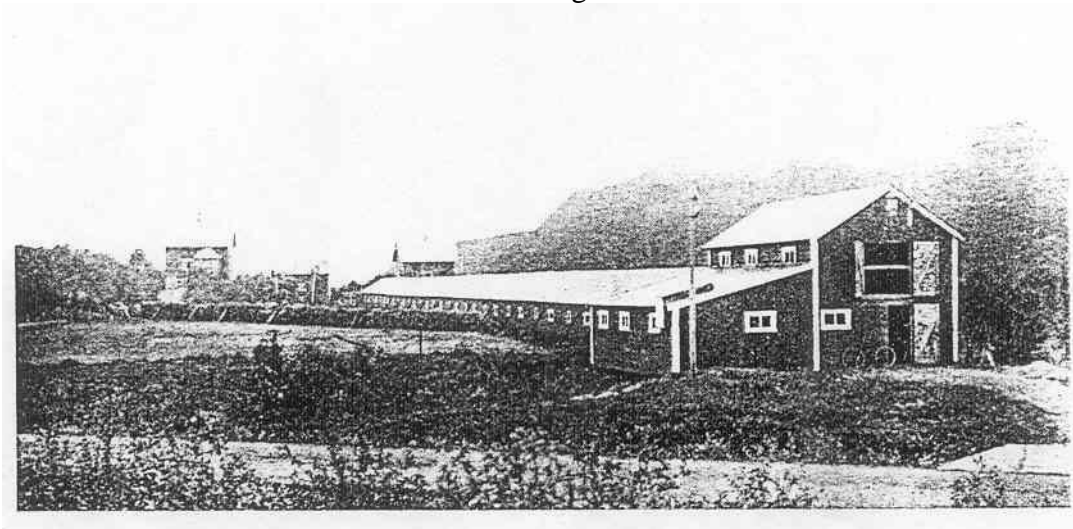
## ARNESTEDET HARSTAD (HARSTAD I VEKST)

I en maritim by som Harstad, der båter ble bygd og utrustet, grodde det frem virksomhet som muliggjorde at hele utrustninga kunne skje her. Vi fikk sadelmakere for å lage seil og presenninger. Sadelmakervirksomhet drev både Storø Møbelverksted og Lindquist med.

Mer kjent er Reperbanen på Seljestad hvor brødrene Karl og Anton Hansen anla en 113 m lang reperbane i 1911. De var da henholdsvis 27 og 23 år gamle og hadde lært faget fra sin far. Reperbanen ble brukt til å tvinne de enkelte tauene (kordelene) til trosse. Dette ble gjort ved at en spinner tauene mens hester trakk ei vogn med tromler for tauene som ble tvinnet sammen. Slik ble tauene slått. I tillegg forhandlet de alt av tjæredrev til båter. Reperbanen lå omtrent der Mega lå eller der Prix er i dag, også kalt Hestmyra. Under 2.verdenskrig brant anlegget ned etter at tyskerne tok i bruk anlegget til stall for sine hester.

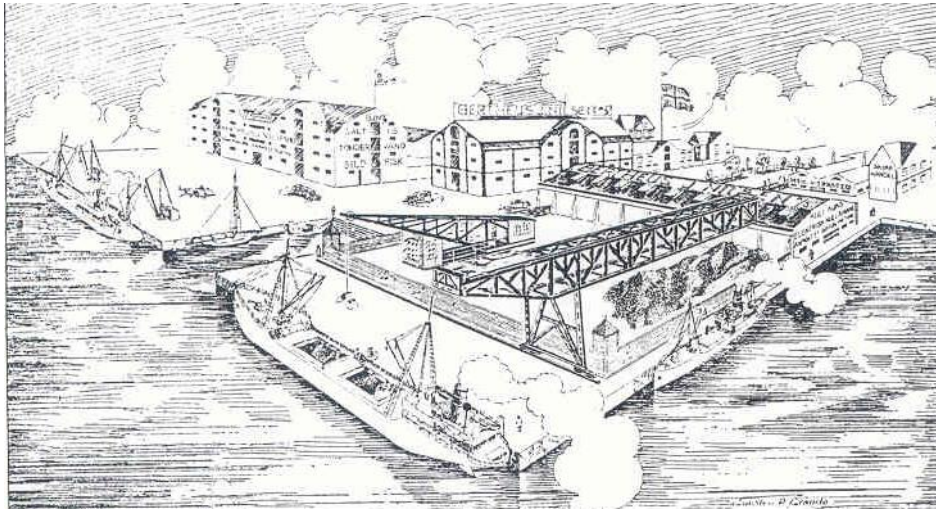


Annonse i bladet Haalogaland i mars 1912



## KULL

Den store dampskistrafikken trengte bunkerskull. Harstad Kulkompani ble startet i 1906. Det var agent Joh. Mikkelsen og lensmann M. Mikkelsen, urmaker G. Eriksen og ekspeditør M. Lund som startet. Etter hvert kom og John S. Bjørhovde inn etter at lensmann Mikkelsen og ekspeditør Lund hadde trekt seg ut.



Her ser vi tegning over B.J. Nilsen sin kullkran i sentrum. I tillegg etablerte Kristian Holst bunkerstasjon for kull og olje og tankanlegg for dette. Telegramadressa var Kullholst. Og Store Norske Kullkompani kom til Harstad i 1918 i Havnegata.

## OLJEANLEGG

Etter hvert var det petroleumsmotoren som erobra særlig den mindre flåten. Vestlandske Petroleum Compagni AS etablerte seg på Sama i 1913 med to tanker på 4000 kbm. Det var det første tankanlegg i landsdelen for olje. Tidligere hadde olje blitt fraktet på trefat fra Bergen. Før de andre stedene fikk mindre lagertanker, ble nå olje sendt fra Harstad i fat. Dermed fikk vi en betydelig stab med bøkkere her i Harstad, for fatene skulle både stimes, limes og repareres.

## KOLONIALER

Den store skipstrafikken førte og med seg flere skipsprovianteringsbutikker. 5 til 10 kolonialbutikker betjente nok mer enn byens befolkning. Flere reklamerte at de drev skipshandel som Brødrene Bothner. Det samme reklamerte Selmer Hanssen AS som ble etablerte i 1931 etter at Hansen hadde arbeidet hos H Heitmann som til å begynne med og var en kolonialbutikk. Brødrene Rønning startet opp i 1931. Ingv. Vistnæs etablerte seg i 1923 etter at han hadde arbeidet hos E Weltzien Holst, et firma som ble etablert i 1897. Alle agentur og engrosfirmaene kunne neppe ha etablert seg her om det ikke var for den store skipstrafikken. Mest kjent er A/S Nilsen Skibshandel som ble etablert i 1914 på Torget 6.

Slik motoriserte ikke bare verkstedene flåten, men verkstedene var motoren i utviklinga av Harstad.

## (FRA VEKST TIL) KONSOLIDERING OG KRISE

Kriseårene møtes med at verkstedene finner mange føtter å stå på. De lager egne produkter i tillegg til service og vedlikehold.

Kanskje det verkstedet som laget mest originale produkter, var Kristoffersenverkstedet. De laget likkister av zink som ble brukt for Svalbard. I tillegg laget de mye kokekar og blikkbokser for ishavet og for fangstfolk som overvintret, samt lykter og lanterner til bruk på ishavsfåtten og fiskeflåten m.m.

ESN forhandlet Dan-motoren. Så var både Ejnar og broren Isidor selv dansker. Broren drev verkstedet i Trondheim og var importør av denne danske motoren som ble montert som den første forbrenningsmotor om bord i et norsk fartøy, den kjente ishavsbåten Gjøa. ESN er et av de viktigste verkstedene for motorisering av fiske og fangstflåten her nord. Men da denne motoriseringa var gjort, var krisa nært forestående. ESN hadde forsøkt å utvide produkttilbudene til å gjelde lensepumper og fiskeredskaper som line- og garnspill, vinsjer for sild- og rekefiske samt anker- og lossevinsjer.

I 1921 da bilen var på tur hit nord, anla ESN egen avdeling for bilreparasjon under navnet "Bilcentralen A/S" som ga service for alle typer biler og ble autorisert som Ford-forhandler. Likevel var det Moskvitch sin bil ESN ble kjent med. Så var da og de første Moskvitch-ene kopier av Ford.

Det ble og startet sjåførskole som var den første her nord. Og utover begynte selskapet også med drosjer. Her ser vi drosjene oppstilt foran bolighuset til ESN, Samasjøvegen 16 der pensjonistene driver museet Harstad Skipsverftshistorie sin utstilling i dag.

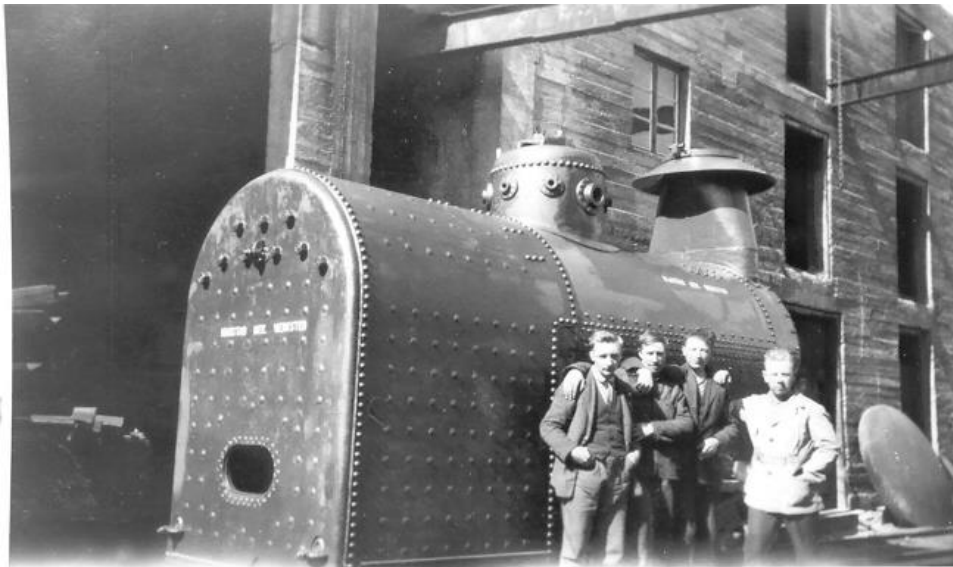


## HARSTAD MEK VERKSTED

Den regionale dampskipsflåten hadde dominert markedet for HVM frem til kriseårene på 20-tallet. Oppdragsmengden på dampskip synker. For også rederiene får problemer med kriseårene. HVM begynner å se seg om etter andre oppdrag og prøver seg på annen virksomhet på land for å kompensere frafallet fra dampskipene. Gulowsen beskriver dette slik:

*”Etterhånden synes det som bedriften prøvde seg på nærmest alle slags mekaniske oppdrag, så lenge de kunne opprettholde aktiviteten ved verkstedet: kraner, vareheiser m.m. Mens anbudene tidligere dreide seg om komplette jobber, dreide det seg nå i økende grad om komponenter: tanker, bøyer, propeller, lokomotivkjeler, kompressorakslinger, kranbaner, tannhjul, skorsteiner m.m. I tillegg kom en mengde støperioppdrag. Under 20-tallet synes det som om HVM utviklet seg mot å bli et vanlig mekanisk verksted heller enn et spesialisert skipsverft.”*

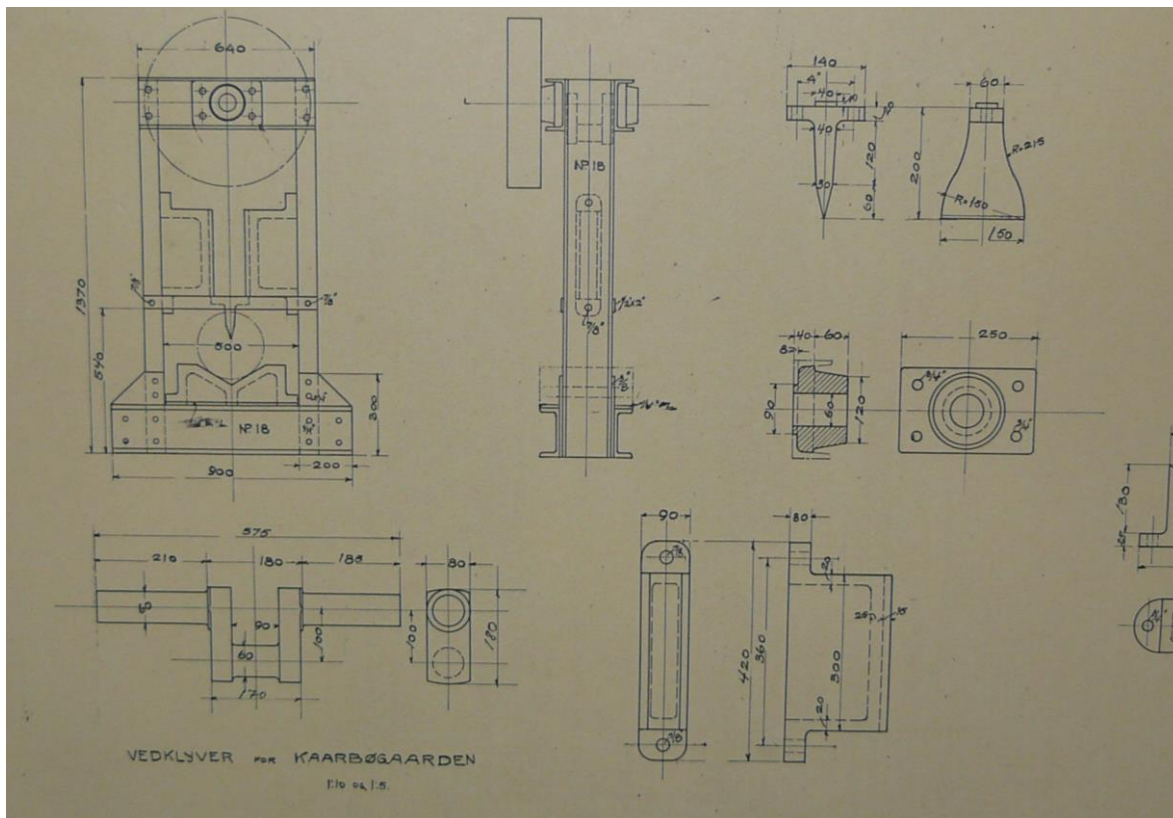
Krisa fikk verkstedene til å se seg om etter et marked for litt mer uvanlige produkter. Av dampkjeler som ble levert, er vel kjelen til lokomotiv på malmbanen den mest spennende. På bildet ser vi at det er malt i fronten Harstad Mek. Verksted. HVM gikk konkurs i 1927 og fikk navnet Kaarbøs Mek Verksted etter oppstart. Kjelen er altså laget før 1927 og er nok et av krisetiltakene på 20-året. Det har ikke lyktes oss fra Malmbanens venner i Sverige å få vite om det ble laget flere eventuelt om det i det hele tatt ble brukt. LKAB var en betydelig kunde for KVM, særlig under krigen. I 1943 var LKAB en av de større kundene med en handel på kr 40.000,- .



Ved lokomotivet står Leon Johansen i lys jakke. Det var han som lånte meg dette bildet da jeg intervjuet ham. På bildet fra venstre: 1) Sigurd Sørensen, 2) ukjent, 3) Reidar Lorentsen og 4) Leon Johansen.

## PRODUKTER TIL EGEN VIRKSOMHET

Reidar Kaarbø laget og produserte til seg selv. Det var hydraulisk presse til verkstedet, sildoljefabrikk på Skjerstad og jordbruksredskaper. Her ser vi en vedklyver for Kaarbøgården. Vi har ikke årstallet, men her er målene i hovedsak metermål, noe verkstedet gikk over til tidlig på 20-tallet.



I verkstedenes begynnelse, var støypjern et hendig material. Det gikk an å støpe og en fikk ikke så mye sponavfall. Støping ble gjort av mange, men i hovedsak var det Harstad Mek Verksted og Haukebø & Pedersen som drev med det. HVM bygde ut støperiet i 1916. Det ble både utvidet og forbedret. Verkstedet hadde brukt gode tider til å reinvestere kapitalen og kunne derfor tilby forskjellige støperiprodukter utover i kriseårene på 20-tallet

## NØDSARBEID

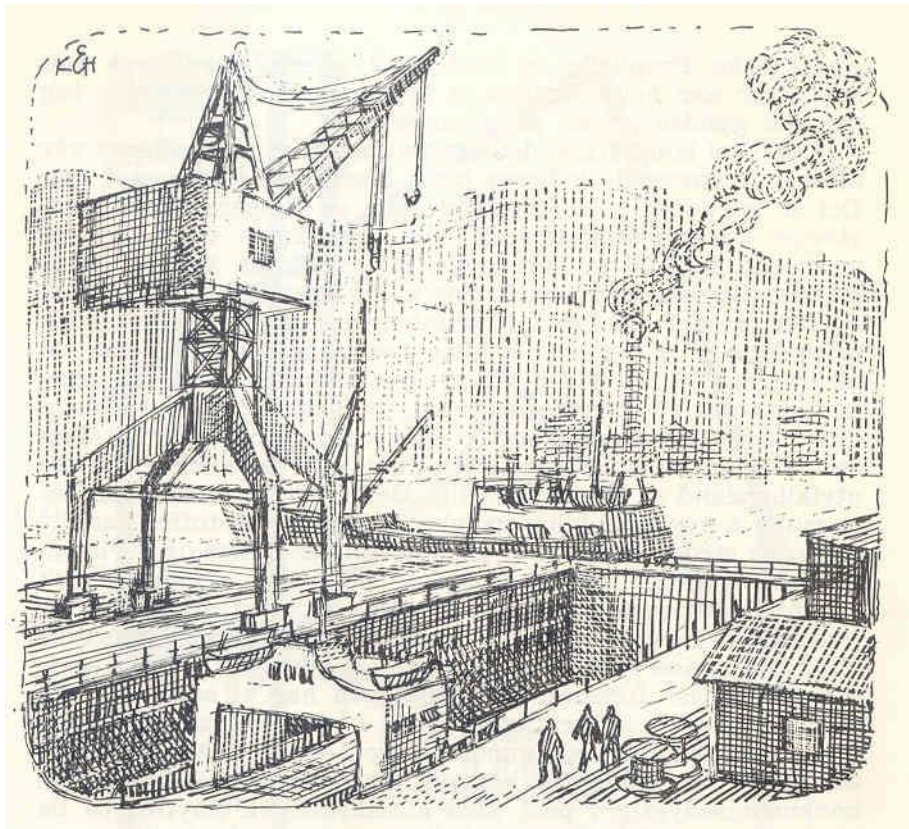
Harstad Mek Verksted gikk konkurs i 1927. Det samme gjorde flere andre verksteder. Det var krise i landet. Harstad Jern & Metall sine tall viser at 60 personer var ledige i november dette året. Dette ble ei sak for formannskapet. Her var ideen at en skulle sette i gang bygging av steinkai for Bertheus J. Nilsen. Her skulle Havnestyret stå for lønn.

For folk med offentlig understøttelse, gikk kommuner til det skritt å kreve pliktarbeid. Derfor fikk nødsarbeid en dårlig klang. Slikt nødsarbeid hadde også Harstad kommune angående steinhugging til muren på gammelsykehuset, det som er dagens Rådhus nr 2. Jeg intervjuet Ernst Wærdahl som kunne fortelle om faren Adolf Wærdahl som deltok på dette arbeidet med sjøllagede vernebriller som besto av nettmasker av ståltråd for å hindre steinsplinter å treffe øyet.

Det var mange arbeidsledige verkstedarbeidere som laget steinblokkene som ble brukt i Harstad Havn og som grunnmur på sykehuset. Stålarbeidere kunne også brukes til steinarbeid.

## KUNSTNERE

Verkstedindustrien har satt spor etter seg hos kunstnere i Harstad også. Vi ser det hos bl.a. Jardar Lunde. På rådhuset i trappoppgangen finner vi flere motiv i glassmosaikken fra verkstedene. (Og på forsida i dette dokumentet.) Her ser vi en tegning fra en annonse for KMV i Studieselskapets hefte Nord-Norge Næringsliv og økonomi. Oppe til venstre ser det ut til at det er Karl Erik Harr som er tegneren. En kan finne hans tegninger i noen av KMV sine årsberetningen rundt 1963.



## KMV

De første årene etter oppstarten igjen etter konkursen, drev det nye firmaet KMV mest bare med reparasjon og service. Nybygg ble ikke tatt opp igjen før etter krigen. Utover på 30-tallet var det en stor utenlandsk trafikk som gjorde at særlig Storverkstedet hadde mye reparasjonsarbeid for båtene. For de utenlandske båtene var innom Harstad for å hente is. Da hadde verkstedarbeiderne gjerne kort tid på seg. Da betydde tid gjerne mer enn pris.

## BUSSPRODUKSJON

Kaarbø mek. Verksted utvidet produktspekeret med å bygge busskarosseri. Den første bussen ble levert i 1937 til Harstad Oppland Rutebil A/S.



I følge Sør-Troms Rutebilhistorie og forfatteren av HORB sin 50-års historie, A. Hole, så er dette den første bussen som er bygget ved KMV. Bussen er registrert med registreringsnummer X-21, så den er nok klar til overlevering nede på verkstedet. I grillen kan vi og se at bussen har fått en volvmotor. Hvem som er på bildet, blir bare gjetting. Men av HORB sitt styre i 1937 var poståpner Th. N. Berg formann og slaktermester Egil Pettersen nestformann og styremedlem overingeniør Th. Smith-Sunde, kirkesanger A. Hammerø, postmester Leif Falch og gårdbruker Ole Olsen. Både han i kjeledress og sistemann kan fort være representanter for verkstedet. Og kan nr. 2 være Ole Olsen som dette året gikk inn som medlem av styret da Berg flyttet?

Harstad Oppland Rutebil A/S ble stiftet i 1922 på initiativ fra N. Bardal. Det var kommunene Harstad og Kvæfjord som deltok ved starten. I 50-årsberetninga til Harstad By skrives det at Bardal og smedmester E.A.Charlsen møtte for Harstad på den første generalforsamlinga. Det er nok en skrivefeil for i HORB sin egen beretning står det at det var smedmester Anton Edvard Carlsen som møtte. Carlsen var med på å stifte Harstad Jern & Metall i 1906. Dette møtet vedtok å kjøpe 3 vogner. Ingen av vognene hadde mer enn 10 sitteplasser. Turene gikk på strekningen Harstad – Borkenes med to turer daglig og en tur Gausvik – Harstad. Hvor disse vognene ble produsert, er ukjent.



Denne bussen har enda ikke blitt registrert, men den står på samme oppstillingsplass på verkstedet. Motormerket er heller ikke kommet på, men den har fått påmalt "Harstad Oppland Rutebilselskap". Ut fra bilder på de første bussene, så må vi kunne slutte at også denne bussen har en volvmotor, men at merke enda ikke er kommet på.

Når vi ser på ruteannonser for HORB på denne tida, ser vi bussene som KMV leverte. Det er derfor rimelig å tro at det var en stor vognpark KMV bygde for HORB.

Harstad Oppland Rutebilselskap  
Telefon. nr. 415 Harstad Telegr.adr.: Rutebil



RUTER

Etter krigen fant HORB ut at de skulle fornye vognparken med to nye vogner. Da bensinprisen gikk kraftig opp, ville de skifte til en annen motortype som brukte billigere olje. I 1952 ble det anskaffet 4 nye vogner med motor for dieselolje, i 1953 kom det ytterligere 5 nye vogner for 35 til 38 sitteplasser.

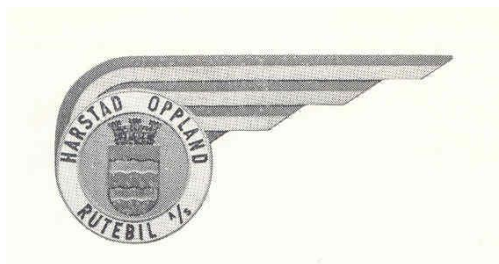


Her ser vi en del av selskapets busser på den gamle rutebilstasjonen på kinotomta i 1947. Alle disse bussene er laget over samme mal, ikke ulik de som vi har sett på bilde utafør KMV.



I 1959 begynte verkstedet å bygge bussene sjøl. Denne bussen er fra 1961 og er bygget på eget verksted. Vogna har 20 seter og har fått registreringsnummer X-30. Det ble neppe produsert særlig mange av de sjøllagede bussene. Allerede i 40-årsberetninga i 1962 er det gratulasjonsannonse fra Vestfold Bil & Karosseri AS i Horten som har levert busskarosseri i lettmetall. Det var Scania Vabis-busser.

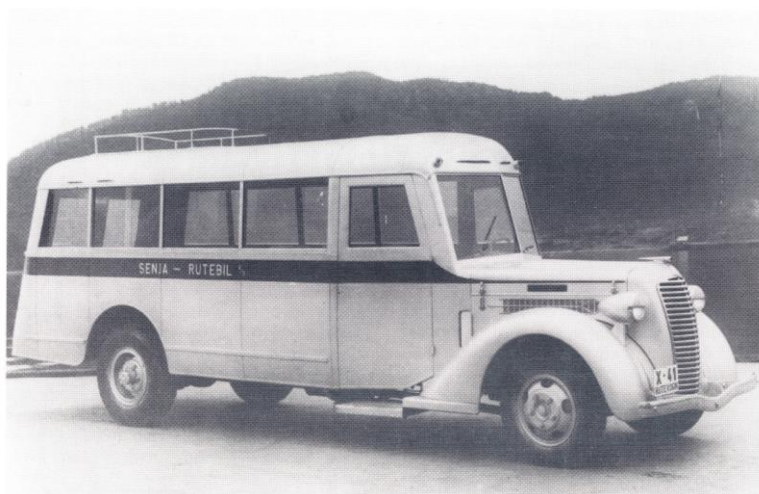
Vi ser og at selv om dette er et interkommunalt selskap, så har HORB nå fått egen logo med Harstad sitt kommunevåpen inni.



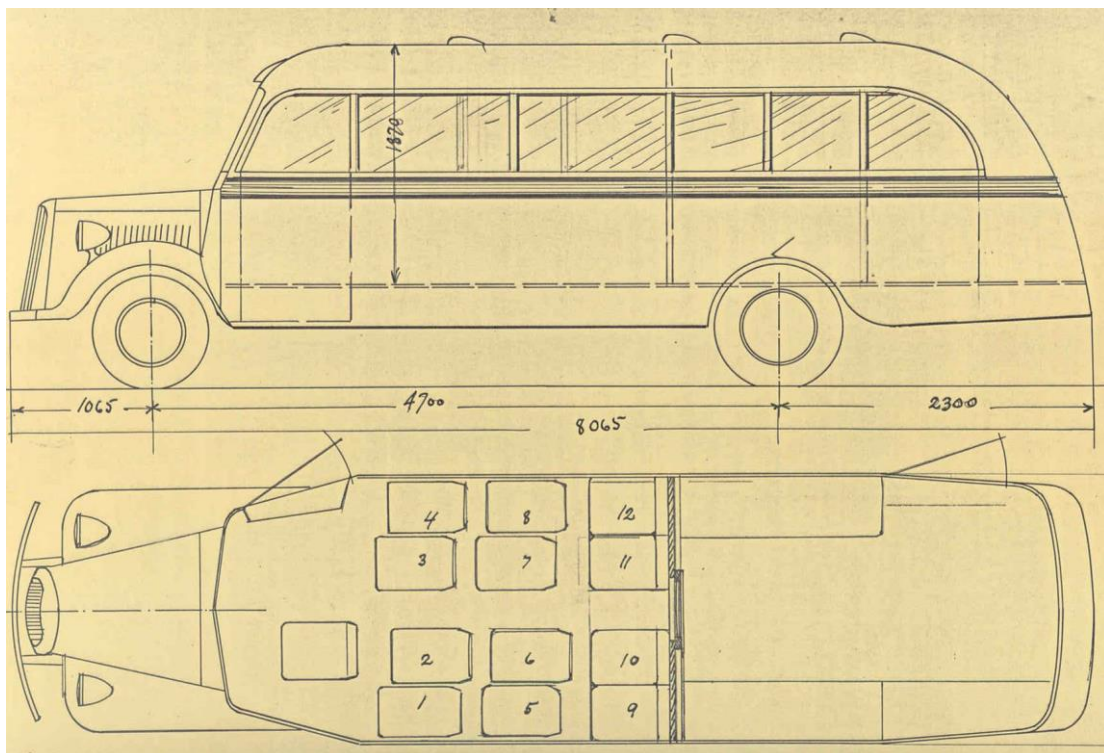
Og hva som skjedde med de gamle skrogene fra KMV, hadde vært interessant å få kjennskap til. Tro om alle gikk denne vegen til skipskirkegårdene?



KMV laget ikke bare busser til HORB. På 50-tallet var HORB sitt ruteområde mellom Narvik og Sortland. Strekningen Narvik – Harstad ble drevet i samarbeid med Ofotens Bilruter og ble trafikkert 3 ganger daglig. Strekningen Harstad – Sortland ble drevet i samarbeid med Vesterålens Trafikklag, Sortland og denne gikk 3 ganger for dag. Fra Narvik og nordover gikk Troms Innlands Rutebil. Og på Senja hadde Senja Rutebil 8 vogner.



Denne bussen er bygget i 1937 for Senja Rutebil A/S og har fått registreringsnummer X-41. Denne har et spyd montert over grillen.



I KMV sitt tegnearkiv har vi funnet denne tegninga av en kombibuss for gods og passasjerer. Bussen har 12 sitteplasser. Vogna er tegnet for Austad Bilruter, Narvik og er datert januar 1940. Bredden var satt til 2050 alternativt 2100 mm brei. Hvis vi skal tolke tallene som er påført under tegninga som et overslag, så har denne bussen en pris på kr. 6800,- og det er nok uten motor.



På dette originalbildet kan en skimte at det på siden står "Tromsø Bussruter". Bussene står utenfor Høvelverkstedet i Fjorgata og de har enda ikke fått registreringsnummer.



De to øverste bussene er sannsynlig samme buss med registreringsnummer Y-263. Og nederste buss har fått registreringsnummer Y-292. På sida står det F.F.R. på alle tre. Det må da stå for Finnmark Fylkes Rederi? I så fall leverte KMV busskarosseri til hele den nordlige landsdel.

Den nederste vogna har en volvomotor, men på den øverste ser vi igjen spydet over grillen. Den øverste modellen er fotografert i såkalt nøytralt område, så det eneste holdepunktet at den er bygd på KMV, er at den er nesten identisk med tegninga fra januar 1940.



Denne bussen har registreringsnummer X-3043 og har volvomerke i grillen. Denne har åpen kasse bak og sannsynlig bare 10 – 12 sitteplasser inne. Bussen står utenfor KMV og er klar for levering til Troms Innland Rutebiler. Den karakteristiske svarte nedre del ser vi kommer igjen på alle bilene KMV leverte til Troms Innland Rutebilsselskap.



Her ser vi X-3042 og til høyre X-3047, begge ved slippen på KMV klar for levering til Troms Innland Rutebil A/S. Den til venstre var vogn nr. 12 og gikk mellom Tromsø og Narvik. Denne vognen var utsatt for et uhell i 1942 og brant da opp. Bussen til høyre var vogn nr 17 til selskapet og gikk mellom Sjøvegan og Narvik. Begge hadde Volvo-motor. Vogn nr. 12 var bygget i 1939, og ut fra registreringsnumrene, antar jeg at alle tre vognene ble bygget dette året.

Det var ikke uvanlig at verkstedene laget buss og lastebilchassis. Strømmens Værksted leverte til Oslo Sporveier i 1927 og Schøyens Bilcentral fikk laget busskjelett på Kværner Brug i 1934. (Bøkene "Tariffavtale som formet Norge" og "Bruget")

Busbygginga på KMV var ikke bare å bygge karosseriet. Også innredningen med stoler ble laget lokalt.



Både Storø sitt møbelverksted og Lindquist drev sadelmakerverksted. Lindquist Sadelmakerverksted ble etablert av Arnt Helge Lindquist som kom fra Hammerfest. Han var 45 år da han startet verkstedet i 1917 i Harstad. Det var nok arbeid knyttet til verkstedene, for

eksempel hadde de alt sadelmakerarbeid som følger med nybygging og reparasjoner av båter. Sønnen Reidar Lindquist overtok verkstedet da faren døde i 1947. Da hadde verkstedet også arbeidet med stopping av stoler og annet utstyr. Her på bildet kan ”vi beundre verkstedets gode smak etter utført arbeidet på en buss fra Kaarbøs mek Verksted”. Slik uttrykte Simensen seg i byens 50-årsberetning.

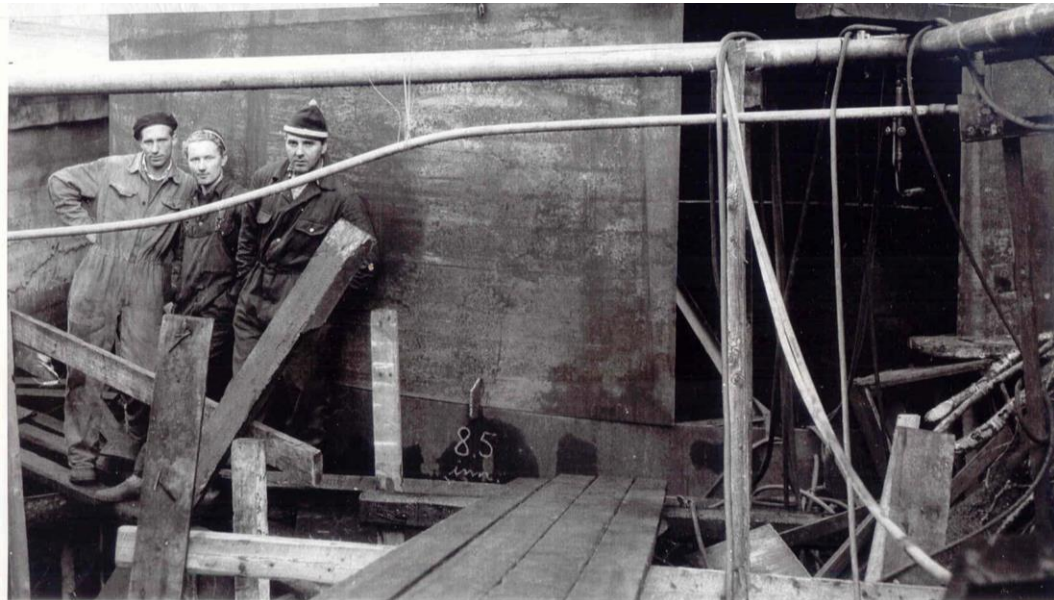
## KRIGSÅRENE

En skal ikke se bort fra at krigen stimulerte verkstedmiljøet faglig. Særlig tyskernes tilstedeværelse med det tyske marine verksted, førte til en faglig og teknisk heving av verkstedtjenestene. Først var det de engelske marinefartøyene en stiftet kjennskap til. Så skiftet marinefartøyene flagg og en fikk lære seg den tyske krigsmaskinen å kjenne. Spesielt på det Tyske marineverkstedet i Samasjøen fikk en kjennskap til de beste og nyeste krigsskipene og en fikk tysk instruksjon også på KMV gjennom den tyske marinens representanter ved Marine Bauaufsicht. En av mine intervjuobjekter vektlegger sterkt den betydningen tysk nøyaktighet og orden betydde for verkstedarbeidet.

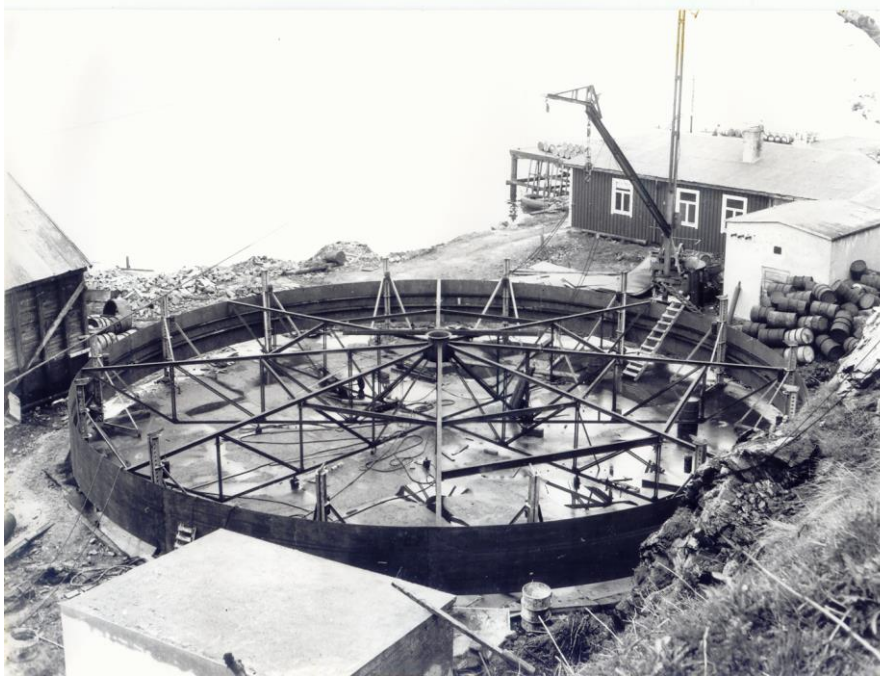
Det ble ikke gjort sabotasjer mot tyskerne, men de verkstedarbeiderne jeg har snakket med, fremhever at de gikk sakte, så sakte som de turte uten at det skulle føre til represalier.

## BYGG PÅ LAND

Det er bygd flere tankanlegg rundt Harstad.



Her ser vi tankarbeid en gang rundt 1960. Fra venstre er Halvard Nergård, Arnljot Karlsen og Sverre Knutsen.



Her er en tanke under bygging på Gangsås. Betongplatten er klar, så begynner arbeidet på ståltanken.

#### SNØPLOGER



Her ser vi arbeidsgjengen foran en snøplog fra KMV. Fra venstre ser vi 1) Robert Eliassen, 2) Mikal Olafsen, 3) Henry Enoksen, 4) ?, 5) Svein Sørensen, 6) Birger Holen og 7) Ivar Hansen.

Snøplogene fra KMV hørte jeg om da jeg gikk på realskolen på Sortland på 60-tallet.  
(Bilder av snøbrøyting i Bjørn H.Hofsø sin bok nr 3?)



ESN:

I annonse på 50-tallet kan vi se at ESN reklamerer med det en forventer å finne på et verksted som slipp, maskinverksted, smie, plateverksted og tømmerverksted. I tillegg reklamerer de for elektrikkerverksted og dykkerutstyr. Av produktene er det lin- og garnspill, fabrikkasjon av reketrålvinsjer, tanker, jernkonstruksjoner og anleggsmateriell. De melder og at verkstedet planlegger motorlettbåter i aluminium. Og verkstedets spesialitet er dieselmotorer, salg, service og overhalinger. Det er et verksted som har mange bein å stå på og reklamerer med at de er under stadig utvidelse.

PRIVAT ARBEID og ARBEID TIL PRIVATE

Smeden Ole Meyer Olsen laget sine egne portstolper etter inspirasjon av gassflasker.





Her ser vi ei jernkule på portstolpen i St.Olavsgt. 43, tidligere Einar Kaarbø sitt hus.



Gammelt og nytt smie-arbeid. Her ser vi smijern på uteveggen på gamle posthuset og et oppheng for Kaffistova.

Gateskilt:



Til og med kumløkkene med Harstad kommunevåpen støpes sørafor nå. Denne er tydeligvis levert fra Furnes.

Statuen på krematoriet er støpt av Marcussen Metall og sannsynlig Herleik Kristiansen som har modellert?

Marcussen metall er blitt utkonkurrert med plaketter for idrettsutøvere ol. Disse kjøpes nå fra lavkostland. Enda støper en FINN sin festplankett. Ellers støpes terser, pakkboks, offeranoder, juksasnelle m.m.

Takstiger og pipehatter, takornament m.m Værhaner

Altan og rekkverk? Den kjente smeen fra Bleik var i Harstad og monterte smijernsrekkverk på Grand en gang på 60-tallet? Mon tro om de er bevart?



Kinodørene inn til selve kinosalen er laget av KMV-arbeiderne. Det samme er altertavla og garderobehylle i Kanebogen kirke . Lysestakene på Trondenes kirke kan være dreid av KMV? Og hvor har kirka fått alle gravmerkene av stål, samt montering av familiegraver?

## KONTINUITET

Reparasjonsmarkedet var mye sesongpreget. Sesongene følger gjerne fisket. Verkstedene kunne selvfølgelig ansette arbeiderne for sesongen. Det ble og gjort, men å rekrutere for så å permittere arbeiderne i takt med arbeidstilgange, har sine uheldige sider og. Bedriften ønsker gjerne lojalitet fra arbeiderne, da må verkstedet også være lojal ovenfor de ansatte. Et verksted vinner lojalitet og kan bygge opp en stabil dyktig arbeidsstokk om verkstedet klarer å sysselsette arbeidsstokken kontinuerlig året rundt.

KMV begynte med ombygging etter krigen mer enn nybygg, Nybygg startet de opp igjen med i 1953, 26 år etter konkursen.

For å dempe svingningene i markedet, prøvde nok verkstedene å la arbeiderne rydde, vedlikeholde og bygge ut bygninger og slipp. Slik kunne verkstedet forberede seg til neste sesong.



Her har jeg fotografert Mathiassen Mek Verksted. Vi ser både slippet, slippvogna, gangvegen som vi har produsert sjøl i ledige stunder. Husker godt at jeg hadde ansvar for sprenginga som ble gjort i slippet, for jeg hadde hatt sommerjobb hos Leonard Nilsen og lært meg litt om megging av fenghetter. Vi var i hovedsak to stykker som jobbet mye med å reise tårnkranen i bakgrunnen. Her måtte en del deler byttes ut og lages nytt. Vi hadde lite permitteringer, men mye bedriftsarbeid under Leif Mathiassen sin ledelse.

Bedriftsarbeid vil være en rein utgiftspost som forhåpentligvis gir verkstedet muligheten til å drive mer effektivt og rasjonelt når arbeidsoppdragene senere kanskje ville stå i kø. Og når en dreiv med bedriftsarbeid, så var arbeidsstokken til en hver tid i beredskap for å hoppe på havari eller annet hastearbeid, som var og godt betalt. Arbeidet var helst på time og ikke på anbud.

En annen strategi var å kunne produsere for salg i ledige stunder. Selv om det bandt opp kapital, så kunne en vinne tilbake kostnadene når en fikk dette solgt. MMV drev med produksjon av grabber for lastebåtene. Verkstedet ble kjent for sine grabber til bruk for sandbåter til å hente sjøsand til støping. Det ble gjort i rolige tider og vi hadde da deler liggende på lager når båtene kom inn for reparasjon eller skulle ha ny grabbe. Etter hvert ble disse erstatta av en brøyt montert direkte om bord i båtene. Vi fikk litt arbeid i å montere disse gravemaskinene om bord i båtene, men mistet samtidig markedet for grabbene.

Verkstedet forsøkte mer varierende produksjonsoppdrag som hadde ulike sesonger. Varierende oppdrag forutsetter forskjellige kunder og forskjellige marked. Problemet her var at en da spredde innsatsen. MMV levere noen stålkonstruksjoner til bygg, bl.a. ved gjenreisinga av Helga Lind-bygget. Her ser vi en altan på Helga Lind-gården.

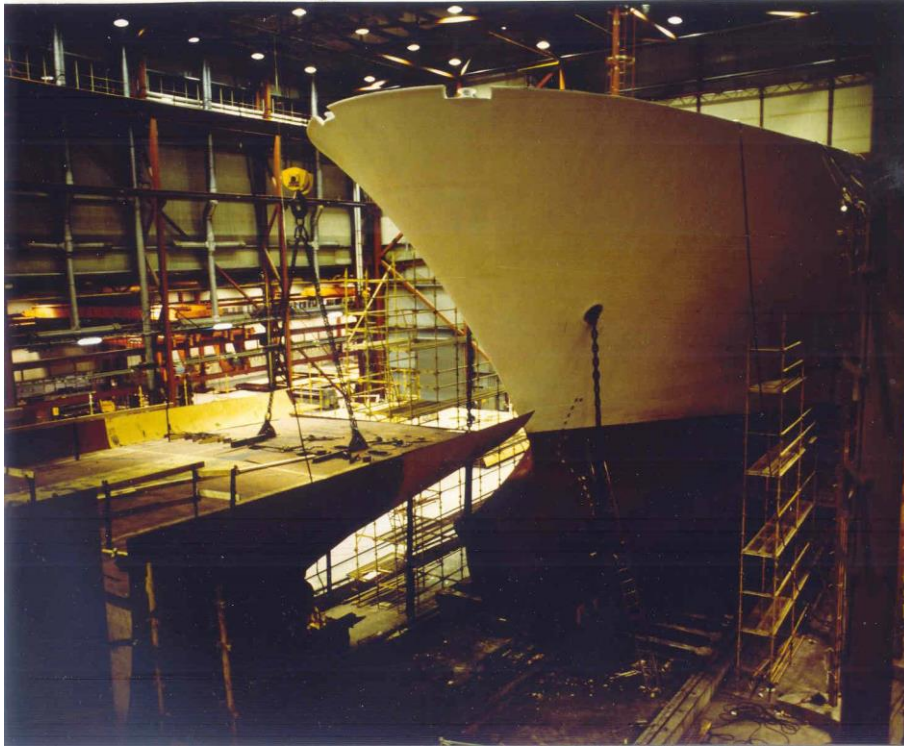


Resultatet av denne nye erfaringen var at noen av de arbeiderne som ble brukt på dette arbeidet, tilegna seg en egen kunnskap. Relativt fort skjedde det at tre av arbeiderne gikk ut og startet eget firma som i dag heter Harstad Stålmontasje. Det er en bedrift som etter konkursen på MMV har tatt i mot flere av tidligere arbeidskamerater. Med å spre innsatsen opplevde vi utskilling.

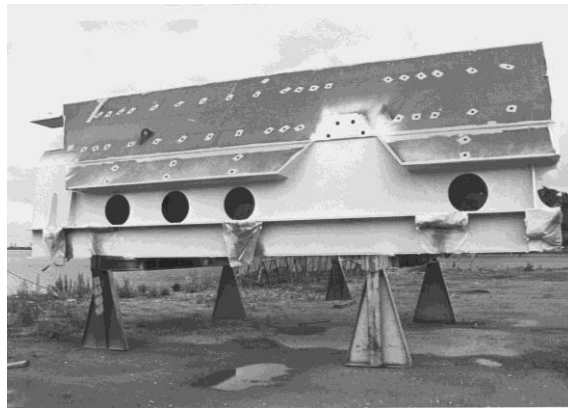
KMV sin vinsjproduksjon var en strategi å komme seg inn på et verdensmarked. I samarbeid med Norwinch og Bergen Mek Verksted på 60-tallet, lyktes de med til gangs, men til slutt solgte de rettighetene og ødela dette markedet for seg selv.

Den beste strategien for kontinuerlig arbeid, har vært å drive med nybygg. Funksjonen av nybygg har hatt en udiskutabel fordel. Virksomheten krevde en stabil og fast arbeidsstokk som til gjengjeld fikk arbeide året rundt. Nybygg-aktiviteten kunne reguleres og denne arbeidsstokken kunne og brukes på reparasjon når det kneip om. Ja til tider kunne de overføres til reparasjon i den mest hektiske sesongen. Og viktig var det at de båtene som ble bygd, var det stor mulighet for ville bli vedlikeholdt og reparert nettopp ved verkstedet her.

Nybygg bandt opp kapital og stilte derfor krav til både kapital og teknisk stab for å planlegge og tegne nybyggene. Med nybygg følger spesialisering, reparasjon krever allsidighet. Disse to produksjonsformene utfyller en annen og bedrer den kontinuerlige arbeidstilgangen. Men det krever både menneskelige og økonomiske ressurser, det kreves en viss størrelse.



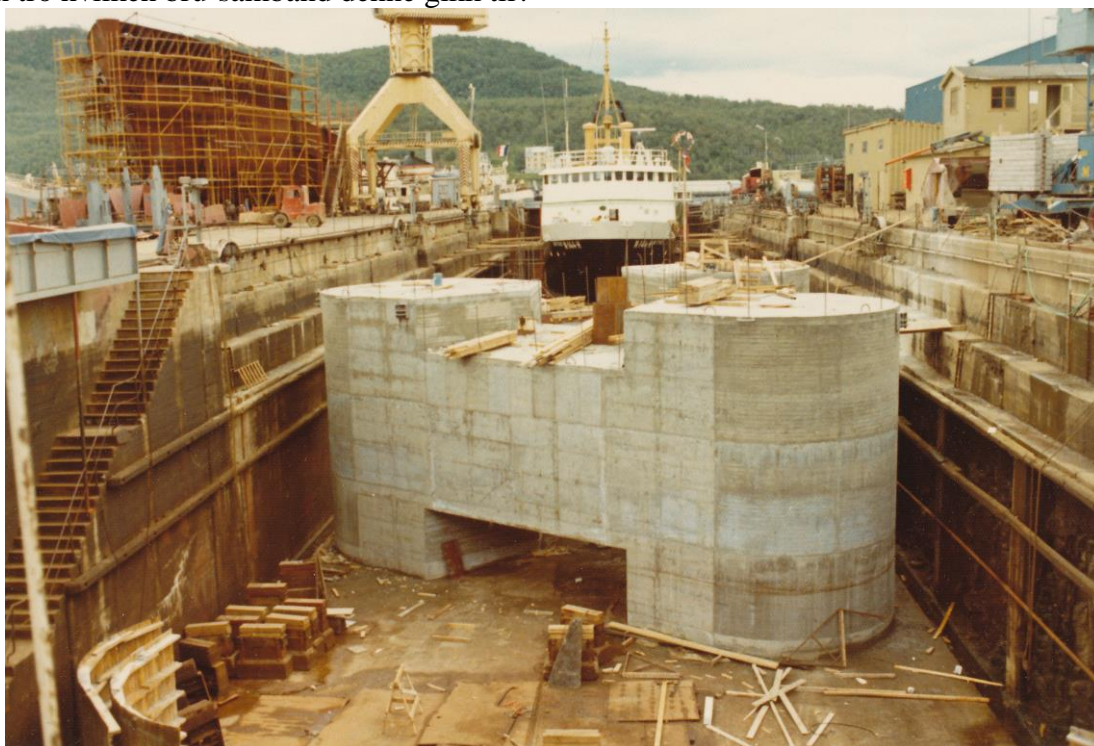
LKAB i Narvik har vært en viktig kunde. Her ser vi en del av et større industrioppdrag for dem, med påskriften: ”Rullende lossing etappe 2” Denne stålkonstruksjonen veier 16 tonn.



Transport gikk etter hvert mer og mer over fra sjø til land. Og KMV fulgte opp med produksjon av containere:



Og arbeidet for landveis samferdsel fikk mange former. Her ser vi en betongpilar i dokka. Mon tro hvilken bru-samband denne gikk til?



Også MMV prøvde seg på spesielle produkter. Verkstedet innleda samarbeid med Mercur og fikk laget div. utstyr til oljerigger. Den største enheten er kanskje denne kompostkverna, en biorotor som ble sendt til India i 1998.



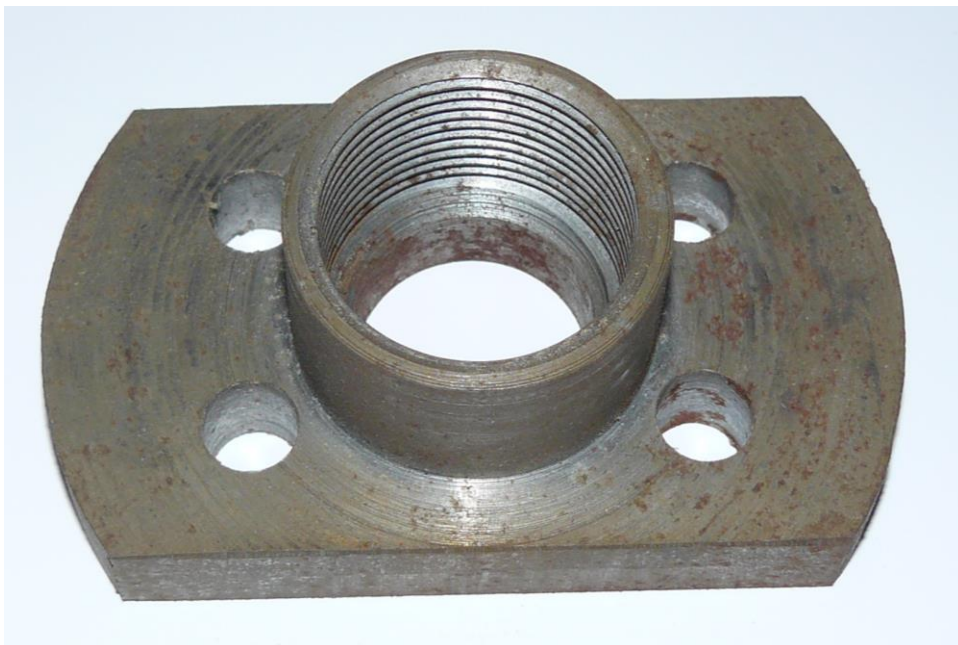
Oppgangstider, har fokuset vært reparasjon og ombygging. Alternative produkter har mer vært krisepreget.

Den internasjonale krisen i verkstedindustrien på 70-tallet, nådde Harstad ca 10 år etterpå. Grunnen kan være at Harstad hadde et hjemmemarked. Det forklarer og at KMV kom også for seint til å få den offentlige draghjelpen til for eksempel overbygg på dokka som andre verksteder i nord hadde fått (KIMEK og Slippen). Og da krisen kom, kom samtidig et håp om olje. Derfor skapte ikke krisen de store omveltningene, men tross en akkord og en konkurs på 80-tallet, så endret ikke strukturen seg vesentlig i Harstad. Verkstedene forble lokalt eid og var attraktive spekulasjonsobjekter. Og slik var situasjonen inn i vårt nye århundre der to av verkstedene gikk konkurs sammen med TMV og IMV. 4 verksteder i fylket gikk konkurs mens den mest hektiske fasen for utbygginga av et norsk industriområde foregikk på Melkøya. Og jeg mistet min arbeidsplass.

Oljevirkomheten har ikke gitt særlige ringvirkninger. Tvert om så satte oljevyene verkstedene opp mot en annen. Begge storverkstedene satset på hver sin maskin for gjenging av oljerør. Det bandt opp kapital og ga minimalt igjen. Dessuten synes det som at mer og mer av virksomheta får service sørfra.

At marinen og tenkte på kostnadene og prøvde å gjøre verkstedreparasjoner på eget verksted og egen base, førte også til mindre arbeid for verkstedene i Harstad. At marinen så solgte ut båter, reduserte igjen dette markedet.

Også verkstedene gikk over fra å produsere deler til å bestille og bare montere deler. En av grunnene var gjerne at garanti fulgte krav til originaldeler. Men en gang opplevde jeg følgende. Fredag rett før vi skulle gå heim, kom formannen og ba meg om å lage en flens som skulle inn i en hydraulisk oljetank. Den skulle koble trykkledningen til oljepumpa inni tanken. Jeg tok et stålemne og begynte å dreie, frese og gjenge flensen som sees her under fordi jeg har tatt vare på den som et minne:



Jeg fikk ikke gjort den ferdig før mandagsmorgenen klar til montering. Da var kl. 09.00. Omtrent samtidig som jeg leverte den til formannen, kom det ilpost til bedriften. Ved en misforståelse var flensen bestilt og i løpet av helga, hadde posten klart å få den sendt til verkstedet. Denne var for så vidt masseprodusert, men pga frakt var den dyrere enn den jeg hadde klart å lage. For verkstedet var det viktig å kunne føre fraktutgiftene på kunden, så den tilsendte flensen ble brukt. Og jeg sto igjen med et minne om at det ikke er nok å være

konkurransedyktig både i pris, i leveringstid og i kvalitet. Leverandørene har erobra et marked som reduserer oss fagarbeidere til montører.

Bedriftene skal ikke sitte inne med lager. I dag skal det være ”just inn time”. For bedriftene skal ikke ligge med unyttig eller ”død” kapital på verkstedet. På slutten gikk det så langt på MMV at vi leverte delelager inn til en lokal grossist for skruer og mutter. Slikt forbruksmateriell skulle heller hentes inn når vi hadde bruk for det. Og vi verkstedarbeidere gikk automatisk over i bud-tjenesten i stedet for å være maskinarbeidere.

Kapitalens natur er riktignok å jakte på maksimalprofitt. Kapitalisten om den er offentlig eller privat, godtar ikke at det bare går rundt og at produksjonen går i pluss. En skal ha størst mulig fortjeneste, for ellers går andre forbi en. Denne konkurransen tar ikke samfunnsansvar eller hensyn til hva folk er tjent med. Den tar bare hensyn til hva som gir mest avkastning. En får altså en produksjon ut fra hva som lønner seg, ikke hva som kan og bør produseres. Og dermed er vi inne i den onde sirkelen at arbeidsplasser og stabilitet i samfunnet ikke er et mål, og proteksjonisme er blitt et skjellsord.

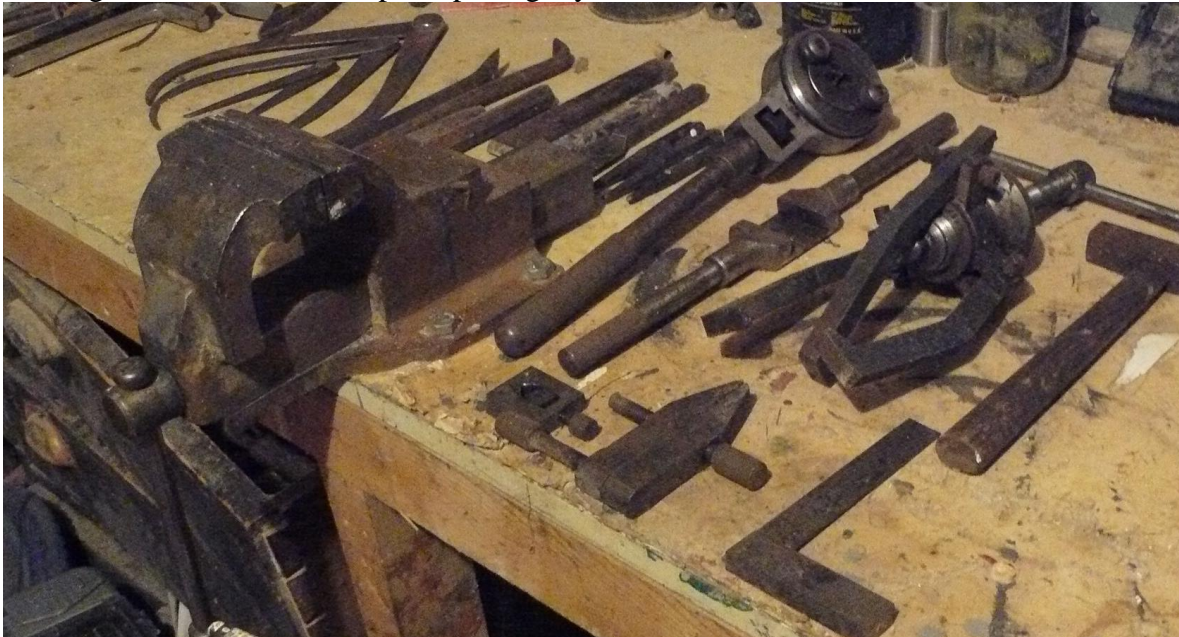
Det skal sies at det er ikke bare kapitalens forvaltere som preges av denne kulturen. Også forbrukernes jakt etter billigst mulige produkter, fremskynder den.

#### KJØPESAMFUNNETS BRUK OG KAST.

Min snøskuffel er så stor og tar så mye snø at den er tung å arbeide med. På verkstedene laget en både snøskuffer, kjelker og sparker før i tiden. Til og med tørkestativet som var i hagen min før, var laget på et av verkstedene i byen. Nå kjøpes kanskje en snøfreser til samme pris?



Da jeg gikk på Yrkeskolen i Harstadbotn på 70-tallet, laget vi verktøy. Skrustikke, ambolt, hammer, parallellklosser, vinkel, treklørsters, svingjern, rørsnitt med rørskrustikke og masse småting som meisler, dorrer, platespett og mye mer.



Riktignok var det kvalitetsverktøy vi laget, men i dag får en ikke ungdom til å lage ei skrustikke som de kan kjøpe på Biltema eller Europris til kanskje bare for en 200-lapp. Billigproduktene er så billig at en heller ser seg tjent med å kaste den gamle og kjøpe seg ny. Mye av det som kommer fra lavkostnadsland, er simpel kvalitet, men en får hva en betaler for, så folk er innstilt på at det skal ha kort levetid.

Det mest trasig med denne utviklinga er at håndverket forsvinner. Og vi ser ikke lenger for oss håndverket i de gamle tingene heller. Vi har en tendens til å kaste det gamle for å kjøpe nytt. Vi mister sansen for de gamle håndverksproduktene og vi overser de fine gamle gjenstander som forfaller og ruster ned, gror igjen eller kommer bort. Sporene av de gamle håndverkene forsvinner.

På en søndagstur langs gatene i Harstad, kan en se porter som er fine smijernsporter, men ikke vedlikeholdt. Nytt erstatter fremfor å reparere. Om det nye bryter stilen med det gamle, så ser en knapt i det.

At gjenstandene får redusert levetid, er nok en medvirkende årsak til at en heller ikke legger den store fliden i utsmykking som skal vise detaljer i håndverket. Vi har mistet en del av den kunstneriske utforminga på bruksgjenstandene. Brukskunst er erstattet av plast. Så skal da ikke bruksjenstander som er masseprodusert, vare lenge. For det ødelegger markedet. Det er heller viktig å bygge inn feil slik at en kan få solgt nye produkter etter kort tid. Dermed har vi mistet noe som har med trivsel å gjøre. Med tanke på den pågående omdømme-debatten i Harstad, så må det nevnes at særpreget i byen også visner.