



Søsætning af Mette Skou fra skibsværftet i Helsingør 1963. Fotograf Arne Magnussen

Brandulykken i ventilgraven - Et mikrohistorisk studie af Helsingør Skibsværft

FORFATTER: Niels Hein, cand. mag i historie, Museumsinspektør ved Museerne Helsingør

EMNEORD: Arbejderhistorie, Helsingør, 1960'erne

Abstract:

A minor accident at Elsinore Shipyard in 1963 is the focus of this microhistorical study that seeks to create a method to better understand complex industrial institutions, like Elsinore Shipyard, and their connections to workers, the town and its inhabitants. The historical shipyard in Elsinore has been studied from different angles, focusing on certain aspects or individuals of the institution. This has resulted in literature detailing technological advances, social-political battles or the life and work of a shipyard director. But a broad understanding of how the shipyard functioned, with its large workforce, many structures and connection to the town of Elsinore, is absent. As the study shows, even small and seemingly isolated historical events can be used to examine the networks and structures surrounding that event, and show how individuals and institutions are connected.

En mindre brandulykke på Helsingør Skibsværft i 1963 er genstand for et studie, der illustrerer en metode til at bruge enkeltstående historiske begivenheder til at se nærmere på de netværk og strukturer, der bandt værft, arbejdere, by og beboere sammen.

Den 13. marts 1963 sker en voldsom brandulykke på Helsingør Skibsværft. To arbejdere, Knud Svendsen og Ejvind Andersen, bliver alvorligt forbrændte. Sidstnævnte kommer sig aldrig af skaderne og dør nogle uger senere på Øresund Hospital.

Ulykken var ikke en enestående hændelse på værftet, hvor store og små ulykker var en del af arbejdslivet. Ulykken satte sig heller ikke noget nævneværdigt aftryk i byens historie. Men alligevel kan begivenheden give anledning til at se nærmere på de strukturer, der bandt værft, by og beboere sammen. Gennem en mikrohistorisk undersøgelse af denne ulykke dannes et indblik i Helsingør Skibsværft, ikke som institution, der er afgrænset af dets fysiske vægge, men som et fænomen indeholdende flere netværk på tværs af de institutionelle rammer. På denne måde illustreres en ny og givende tilgang til at undersøge danske værfter og andre industrielle arbejdspladser.

Tidligere undersøgelser af danske skibsværfter har typisk valgt ét enkelt perspektiv og behandlet institutionen gennem denne optik i en længere historisk periode. Således bliver alle begivenheder, udviklinger og forhold omkring institutionen set med samme tematiske briller. Det betyder, at den samlede litteratur om værfterne er ganske alsidig, men at et sammenhængende overblik over værfterne, deres indflydelse og sammenhæng med by og borgere, umiddelbart er fraværende. Ved derimod at fokusere på én konkret begivenhed åbner man muligheden for at folde flere relevante kontekster og perspektiver ud på tværs af de traditionelle tilgange. Ulykken den 13. marts 1963 kan således både afdækkes i dens sociale, tekniske, økonomiske eller politiske kontekst. På den måde skabes en bred forståelse af Helsingør Skibsværft, godt nok i et specifikt historisk nedslag, som en institution indeholdende flere tværgående, historiske perspektiver.

Dette studie folder én af disse tematiske kontekster ud, nemlig den sikkerhedspolitiske, og undersøger, hvorvidt metoden kan bruges til at påvise både interne netværk på værftet og netværk på tværs af værft, by og arbejdere.

Forskningsfelt – Værftet som flydende fænomen

Den danske værftshistorie er et broget og facetteret forskningsfelt. Der er heller ingen etableret forskningstradition eller traditionel tilgang til studiet af det enkelte skibsværft.

Umiddelbart skulle man tro, at fortidens skibsværfter kan defineres som lokale virksomheder i en national industri, i en afgrænset historisk periode, med en fysisk lokalitet og et skiftende antal ansatte. Med denne definition kan Helsingør Skibsværft beskrives som en virksomhed i den danske skibsindustri, som byggede skibe i perioden fra 1882 til 1983 placeret ved Helsingør Havn, med omkring 3500 medarbejdere i sin storhedstid. Men fænomenet Helsingør Skibsværft er selvfølgelig langt mere kompliceret og dens grænser langt mere flydende end som så. Virksomheden havde forskellige navne gennem tiden, den byggede meget andet end skibe, dens aktiviteter var spredt ud over byen, og den beskæftigede mange flere personer ud over sine egne ansatte. Denne kompleksitet gælder selvfølgelig også for andre danske og udenlandske skibsværfter og industrielle arbejdspladser i øvrigt.

Værfternes kompleksitet kommer til udtryk i den historiske bearbejdning af dem og især ved de mange forskellige måder og forskellige former, hvori værftet er blevet beskrevet, både i værftets aktive år og i eftertiden. Historien om de danske værfter er blevet beskrevet i årbøger, antologier og hæfter og formidlet gennem udstillinger, foredrag og avisindlæg – af historikere, museumsfolk, tidligere værftsarbejdere og amatørhistorikere. Men især den tematiske og faglige tilgang er sigende. Nogle publikationer behandler et værft som et stykke industri- eller søfartshistorie, med fokus på især de økonomiske og teknologiske udviklinger, mens andre behandler værftets arbejder-, politiske- eller socialhistoriske rolle - typisk lokalt.¹ Derudover har hvert værft været centrum for en lokal erindringskultur i fortsat forhandling og bearbejdning, og værftet lever fortsat videre som en del af en lokal identitet.

At værfterne kan ses i disse mange forskellige historiske perspektiver kan forklares med værfternes kompleksitet som institution. Værfterne var på en gang en del af en national maritim industri og en betydningsfuld lokal arbejdsplads. Værfternes medarbejderstab spændte over mange forskellige fagligheder, og den havde, på grund af dens økonomiske volumen og store antal ansatte (over 3000 ansatte i Helsingør Skibsværfts storhedstid), haft en stor politisk, kulturel og social indflydelse nationalt, lokalt og personligt. Der er derfor mange udgangspunkter at vælge imellem i en historisk behandling af de danske værfter, og ikke mindst Helsingør Skibsværft.

Denne variation i perspektiver bliver på fineste vis materialiseret i antologien *Da værftsfløjten lød – Værftstiden i Helsingør 1882-1983* fra 2004. Her fremstår hvert bidrag som et særskilt blik på værftshistorien. Flere kapitler følger ét specifikt perspektiv gennem historien, med kapiteloverskrifter som "Værftet som arbejdsplads" eller "Værftet fagligt set", mens andre tager en biografisk vinkel på enkelte direktører, under overskrifter som "H.P. Christensens epoke" eller "Mads Christian Holm – mennesket og myten". Denne diversitet af tilgange og perspektiver er ikke enestående for behandlingen af Helsingør Skibsværft, men er symptomatisk for behandlingen danske værfter generelt. I enkelte værker er der taget stilling til dette faktum, som fx i bogen *Virksomhed og arbejderliv*, hvor skibsværftet og maskinfabrikken B&W's historie bliver behandlet kronologisk med to forskellige men sideløbende perspektiver – arbejdernes og ledelsens.²

Eftertidens historiske behandlinger af Helsingør Skibsværft har heller ikke forsøgt at begrænse institutionen til en fysisk lokalitet. Værftets indflydelse og virke er blevet sporet i byen, fysisk, institutionelt og identitetsmæssigt og i de skibe, de er blevet bygget. Dette bliver blandt andet materialiseret i byvandring i Helsingørs byrum, hvor værftet bruges som gennemgående tema, Værftsmuseets egne udstillinger omhandlende skibe, der for længst har forladt Helsingør, og foredrag af tidligere værftsarbejdere om deres liv og minder. Især i sidstnævnte eksempel bliver værftet typisk fremstillet som en periode og en identitet frem for en fysisk arbejdsplads. Både i erindring og litteratur hersker der derudover en udbredt opfattelse af, at der eksisterede et særegent samspil mellem byen og værftet,³ selvom denne påstand sjældent undersøges eller defineres.

Sidst men ikke mindst så kan værftets historiske periode anses som flydende. Mens selve virksomhedens levetid bliver sat til at spænde fra grundlæggelsen af *Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri* i 1882 til lukningen af *Helsingør Skibsværft og maskinbyggeri* i 1983, så beskæftiger dele af litteraturen sig også med forhistorien, hovedsageligt Helsingørs tidligere træskskibsværfter, og eftertiden, især de mindre

¹ Fx Pedersen: *Da værftsfløjten lød* og Jensen, *Stålsat*.

² Nielsen: *Virksomhed og arbejderliv*.

³ Pedersen: *Da værftsfløjten lød*.

virksomheder, som arbejder videre med teknologi fra værftstiden – flere af dem i selvsamme bygninger, som husede værftet. Historiker Steen Andersen har således beskæftiget sig med begivenhederne omkring lukningen af værftet, blandt andet i teksten *The Closure of Elsinore Shipyard*.⁴ Værftsindustriens afledte virksomheder, på nationalt plan, er også genstand for Thomas Roslyng Olesens forskning. I hans afhandling *Fugl Føniks? Transformationen af den danske værftsindustri* og i bogen *Da værfterne lukkede* beskrives lukningen af de danske skibsværfter som en omstilling, og ikke som en afsluttet historie.⁵

Grænserne for hvad Helsingør Skibsværft er, og var, virker således flydende – både institutionelt, fysisk og i den historiske afgrænsning. Helsingør Skibsværft er så at sige forskellige ting, alt efter perspektiv og kontekst. Dette afgrænsede studie vil forsøge på at skabe en bredere forståelse af fænomenet Helsingør Skibsværft på tværs af by og værft uden at udelukke nogen tematisk tilgang eller perspektiv. Men hvordan kan dette lykkes?

En mikrohistorisk tilgang – begivenhed i kontekst og netværk

Det ville være næsten umuligt at danne det ønskede, sammenhængende overblik over en længere historisk periode. I denne undersøgelse vælges derfor en mikrohistorisk tilgang – en afdækning af én konkret hændelse i en specifik periode, som derefter kan ses i dens bredere kontekster. Dette studie kommer således til at beskrive en yderst begrænset periode i værftets historie, men den metodiske tilgang formes således, at den vil kunne bruges på andre begivenheder og historiske perioder.

Den mikrohistoriske disciplin er blevet kritiseret for at lægge en for stor vægt på enkeltstående begivenheder og for ikke at kunne skabe hverken overblik eller forståelse af historiske sammenhænge.⁶ Denne kritik er imidlertid kun berettiget, hvis den mikrohistoriske afdækning mangler kontekst, som netop skaber sammenhæng mellem enhed (den historiske begivenhed) og helhed. Det er også ved udfoldelsen af de forskellige kontekster, at vi åbner op for muligheden i at benytte flere historiske perspektiver og tilgange. Kontekst kan nemlig spejles både i socialhistorie, kulturhistorie, økonomisk historie osv.⁷ Dette giver muligheden for at afdække flere af værftets perspektiver i en undersøgelse af én enkelt begivenhed.

I denne afdækning kan man med fordel se på værftet som et netværk af personer, mekanismer og institutioner frem for en fysisk arbejdsplads. På den måde stopper afdækningen ikke ved værftets murer. Men hvilken historisk begivenhed egner sig bedst til en sådan undersøgelse?

Metode – begivenheder der åbner op for flere perspektiver

Valget af begivenheden er truffet på baggrund af, hvor tydeligt den har sat sig spor i det tilgængelige kildemateriale, og hvor mange perspektiver begivenheden giver mulighed for at afdække. Samtidig må den ikke være så exceptionel, at den ikke er kendetegnende for værftets virke generelt, som fx et attentat under besættelsen eller den endelige lukning af værftet. Arbejdsulykker er kendetegnet ved at have både et menneskeligt, socialt, teknisk, politisk og økonomisk aspekt og, især de alvorlige af slagsen, sætter sig spor i det bevarede kildemateriale, både fra by og værft.

Valget af den historiske periode, hvori begivenheden foregår, er afgørende for, hvor meget kildemateriale der er tilgængeligt, og for hvor komplekst forholdet mellem by og værft er blevet. Her er tiden omkring

⁴ Andersen: 'The Closure of Elsinore Shipyard'.

⁵ Olesen: *Fugl Føniks? Transformationen af den danske værftsindustri*, 2.

⁶ Brewer: 'Microhistory and the histories of everyday life', 88.

⁷ Magnusson: *What is Microhistory*, 7.

1960'erne oplagt. Her er værftet udbygget både strukturelt og socialt, og der findes et forholdsvist rigt kildemateriale fra denne tid. Samtidig ligger perioden umiddelbart i slutningen af værftets storhedstid ved begyndelsen af 1950'erne, både i forhold til medarbejdertal og økonomi, men inden konkurrencen fra udlandet for alvor truer værftets virke og struktur.⁸ Det er altså en periode, som ikke er præget af en økonomisk undtagelsestilstand – hverken exceptionel fremgang (som i Mellemløbetiden) eller udpræget krise (som i slut 1970'erne og start 1980'erne).

Denne undersøgelse har fundet sit udgangspunkt i en brandulykke på Helsingør Værft d. 13. marts 1963. Netop denne ulykke er så alvorlig, at den har sat sig et spor i kildematerialet, men er ikke så exceptionel, at den kan betragtes som atypisk for arbejdsulykker generelt. Denne begivenhed skal foldes ud ved hjælp af relevante kilder og litteratur.

Kilder og litteratur

Fra værftet findes kildemateriale, der indeholder beskrivelser af selve ulykken samt materiale om medarbejderforhold og sikkerhed, foruden materiale på de enkelte medarbejdere og interne institutioner, der var involveret i ulykken. Disse kilder er samlet i et arkiv under Værftsmuseet i Helsingør. Kildematerialet er varieret men ikke komplet, og der vil således være flere huller i afdækningen af ulykken. I samme arkiv findes en komplet samling af medarbejderblade fra værftet, foruden en pæn samling af litteratur om værftet og industrien.

Fra Helsingør by findes aviser og arkivmateriale, der kan belyse arbejdernes liv og fritid uden for arbejdstiden og værftets økonomiske og politiske sammenhæng med resten af byen. De bredere, nationale kontekster kan findes i samtidens aviser og statistikker, foruden bredere historiske værker om tiden.

Afdækning af brandulykken i 1963

Afdækningen af ulykken vil blive fremstillet som en systematisk gennemgang af kilder i et opklaringsarbejde. Det vil sige, at afdækningen begynder med én specifik kilde centreret omkring ulykken og foldes derefter ud gennem nærliggende kilder.

Den tidligste kilde, vi har til ulykken, er et et-sides referat fra et ekstraordinært møde i værftets Sikkerhedsudvalg afholdt kl. 9 den 14. marts, det vil sige dagen efter ulykken.⁹ Referatet noterer, at samtlige medlemmer af Sikkerhedsudvalget er til stede, og at en repræsentant fra arbejdstilsynet er med. Herefter beskrives ulykken, som i kilden kaldes en "*forbrændingsulykke*": Ulykken skete i skibsbyggeriets sydøstlige hjørne, i en ventilgrav for ventiler til værftets anlæg for trykluft. Ved ulykken blev Ejvind Andersen og Knud Svendsen forbrændt. Årsagen til ulykken tilskrives en koncentration af ilt i forbindelse med en glød. En sådan glød menes at kunne stamme fra en tændt pibe, som, ifølge unavngivne vidner, Knud Svendsen havde med sig i ventilgraven. Under mødet gjorde Georg Poulsen opmærksom på, at der tidligere har været lugtet gas i nærheden af ulykkesstedet, og at dette allerede har været påtalt ved et møde i Sikkerhedsudvalget. Overingeniør Israelsen meddelte, at man ville føre ventilspindlerne (den mekanisme som bruges til at tænde og slukke for ilt) op af ventilgraven og forsyne gravens overdækning med huller sådan, at en lignende ulykke ikke ville gentage sig. I et post scriptum i bunden af kilden konstateres, at ulykken ikke skyldes et gasudslip, men en lækage fra en iltledning, der havde ligget

⁸ Pedersen: *Da værftsfløjten lød*.

⁹ Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe 2844, Ekstraordinært møde i Sikkerhedsudvalget d. 14. marts.

nedgravet halvanden meter fra ventilgraven. Desuden fortæller to vidner, at der, i modsætning til hvad Georg Poulsen fortalte ved mødet, aldrig har været lugtet gas ved området.

Denne kilde fortæller os fire konkrete ting. For det første at der er sket en ulykke et specifikt sted, nemlig nede i en grav af en art. For det andet fortæller kilden, at to arbejdere, Ejvind Andersen og Knud Svendsen, er kommet til skade. For det tredje fortælles det, at man undersøger den tekniske eller praktiske årsag til ulykken, som viste sig at være en iltlækage. Og for det fjerde fortæller kilden, at man vil sørge for, at en lignende ulykke ikke vil gentage sig ved at sørge for, at man kan betjene ventilerne udefra, og at ilten kan slippe ud af graven.

Brug af særlige tekniske udtryk, navne uden titler og specifikke lokaliteter på værftets vidner om, at rapporten er tiltænkt internt brug, eller i hvert fald rettet til modtager der har kendskab til forholdene på værftet. Kildens eksistens og ophav afslører også, at der findes et Sikkerhedsudvalg på værftet, som, i dette tilfælde, blev aktiveret kort efter ulykken, og som tilsyneladende står for opklaring og udbedring.

I samme arkivkasse findes en halvanden siders lang rapport dateret den 16. marts 1963.¹⁰ Den er dateret den 16. marts, underskrevet overingeniør Israelsen fra Sikkerhedsudvalget, og opsummerer Sikkerhedsudvalgets undersøgelse og efterfølgende tiltag:

Først beskrives selve ventilgraven som værende 1 meter i højden, 0,75 meter bred og 1.5 til 2 meter dyb, med et knæk halvt inde. Vægge og loft var lavet af gamle skibsplader, og gulvet består af jord. Nedgangen til ventilgraven var forsynet med en jernlem. Inderst fandtes ventilerne, som fordelte tryklufften til byggebeddingerne, samt en *"drainpotte med aftapningsshane"* og en gammel malerspand, som blev brugt til at samle *"drainvandet"* op. På ulykkesdagen havde man repareret en af luftledningerne ved byggebeddingerne. Ulykken skete efter denne reparation, da Ejvind Andersen, efterfulgt af Knud Svendsen, gik ned i graven for at åbne op for iltventilerne. Knud Svendsen røg på en pibe, som menes at have antændt en iltlækage. Tre meter fra graven lå en kobberledning, som førte ilt fra iltbatterierne til skibsbyggeriet og byggebeddingerne. Ved en undersøgelse viste det sig, at der var en lækage på denne kobberledning, som var forsøgt stoppet med en bandage. Dette havde ikke stoppet ilten fra at sive ud, men idet jorden over ledningen var frossen, havde ilten ikke kunne sive op, men var blevet ledt ud i den nærliggende ventilgrav. Allerede et halvt år før ulykken havde man fundet lækagen, men grundet tidsmanglet, havde man ikke gravet ledningen op og loddet lækagen, men i stedet overhældt lækagen med jerncement. Efter ulykken viste det sig, at jerncementet ikke havde bundet til kobberrøret med ilt og derfor ikke havde stoppet lækagen. Rapporten ender med at beskrive fire tiltag, som skal medføre, at ulykken ikke gentager sig: En ny lodning af kobberrøret, boret lufthuller i lemmen til ventilgraven, montering af et luftrør i den modsatte ende af graven og en anordning så ventilerne kunne betjenes over graven.

Den opsummerende rapport er mere detaljeret i sin behandling af ulykken end referatet fra det ekstraordinære møde i Sikkerhedsudvalget. Kilden nævner implicit tre omstændigheder, der førte til ulykken: En dårlig reparation et halvt år forinden, som ikke havde stoppet en iltlækage, frost i jordoverfladen, der ledte ilten ud i ventilgraven, hvor den koncentrerede sig og Kurt Svendsens medbragte pibe, der antændte ilten. De efterfølgende tiltag udbedrer imidlertid kun to af forholdene; lækagen i kobberrøret og koncentrationen i ventilgraven. Den medbragte pibe ses altså ikke umiddelbart som en omstændighed eller årsag, som kunne være undgået eller som en fejl, der kan udbedres.

¹⁰ Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe 2844, Rapport fra den 16. marts.

I samme arkivkasse findes en lang række beskrivelser af ulykkestilfælde og sundhedsskader på værftet, indsamlet over en længere periode til en efterfølgende statistik. Her er ulykken den 13. marts noteret for hver af de to tilskadekomne på en enkelt side.¹¹ Siden er ikke dateret, men idet statistikken kun indeholder tilfælde, "der har medført 3 Dages Arbejdsfravær eller mere", må informationerne nødvendigvis være skrevet ind mindst tre dage efter ulykken. Siden er trykt med felterne; "dato, kl, afdeling, skadelidtes navn, fødselsdato- og aar, stilling, skadested, nærmere beskrivelse af ulykken, hvilke forebyggende foranstaltninger er eventuelt truffet og antal dages arbejdsfravær p. gr. Af ulykkestilfældet", hvorefter dataene er skrevet ind med skrivemaskine.

Dens beskrivelse af selve ulykken er kun fyldt ud ved Ejvind Andersen, og ved Knud Andersen som "se ovenstaaende". Her tilføjer kilden intet nyt om selve ulykken, og beskrivelsen stammer sandsynligvis fra Sikkerhedsudvalgets arbejde som de andre kilder. Men der findes dog enkelte nye oplysninger, så som tidspunktet for ulykken samt de tilskadekomnes skader samt diverse ansættelsesoplysninger. Begge tilskadekomne beskrives som "stærkt forbrændt"; Ejvind Andersen i hele hovedet og begge ben og Knud Svendsen i nakke og begge ben. Ved ulykkestidspunktet er Ejvind Andersen ansat hos Nitterne som værktøjsmager, og Knud Svendsen i Maskinværkstedet som maskinarbejder. Tidspunktet for ulykken er noteret som "12,50" i Ejvind Andersens tilfælde og "12,30" ved Knud Svendsen. Forskellen på 20 minutter mellem de to tidspunkter er tilsyneladende en slåfejl, som næste kilde vil vise.

I arkivet findes nemlig også et kortkartotek over anmeldte ulykker.¹² Heri findes et kort med samme data som i forrige kilde, men forkortet til en enkelt linje. Her er klokkeslættet for begge ulykker sat til kl.: 12,50.

En sidste kilde fra værftet burde have kunnet give flere detaljer om ulykken og dens følger. På værftet havde der siden 1950'erne eksisterede en mindre skadestue med bære og udstyr til behandling af skader samt en ældre samarit-ordning med sikkerhedsuddannede arbejdere, der kunne hjælpe ved ulykkestilfælde.¹³ Der findes imidlertid intet bevaret kildemateriale fra samaritternes arbejde i perioden omkring ulykken. Det er dog muligt, at arbejderne blev tilset af disse samaritter umiddelbart efter ulykken.

Vi kan til gengæld finde flere beskrivelser af ulykken i kilder uden for værftet. Begge lokale dagblade, der eksisterede i perioden, *Helsingør Dagblad* og *Fredensborg Amts Avis*, nævner ulykken. I *Helsingør Dagblad* fra den 14. marts beskrives ulykken under overskriften "To værftsarbejdere alvorligt forbrændt ved eksplosion". Artiklen giver nogle enkelte nye informationer, blandt andet om arbejdernes nuværende adresse, deres tilstand og kriminalpolitiets involvering. I artiklen fortælles, at Ejvind Andersen, fra Trækbanen 4 i Helsingør, og Kurt Svendsen, fra Ndr. Banevej 13 i Hillerød, blev kørt til Øresundshospitalet efter ulykken, og at de under omstændighederne har det godt. I artiklen bliver Knud Andersen kaldt Kurt Andersen. Derudover fortælles det, at de to bliver afhørt af kriminalpolitiet, hvor det afsløres, at Knud Svendsen har medbragt en pibe i ventilgraven, og at denne pibe må have antændt en gas. Artiklen i *Fredensborg Amts Avis* beskriver flere detaljer. De to mænd var gået ned i ventilgraven og var efter få sekunder kommet løbende op igen, stærkt forbrændte. Artiklen beskriver tredjegradsforbrændinger i Ejvind Andersens ansigt og tredjegradsforbrændinger i Knud Svendsens nakke, men intet om skader på deres ben. Artiklen fortæller, at ingen af de tilskadekomne er i livsfare, og at det ikke bliver nødvendigt at overføre dem fra Øresundshospitalet til et københavnsk hospital. I denne artikel fortælles det, at politiet

¹¹ Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe 2844, Statistikken over ulykkestilfælde og sundhedsskader.

¹² Værftsmuseets arkiv, Arkivmappen med anmeldte ulykker, Kort med anmeldte ulykker.

¹³ Pedersen: *Da værftsløjten lød*, 110.

ikke har kunnet afhøre de tilskadekomne, men at de får givet en kort forklaring til lægerne på hospitalet. Man fastlår dog, at ulykken skyldes et sammentræf af *"uheldige omstændigheder"*.

De to aviser har ikke prioriteret nyheden om ulykken i særlig høj grad. De er begge kortfattede, sammenlignet med andre artikler, og placeret et par sider inde i avisen. Der er heller ikke opfølgning på ulykken før Ejvind's dødsfald måneden efter. Dette tyder på, at aviserne netop anser ulykken som et uheld, og at der ikke er behov for en større undersøgelse af årsagerne bag, eller hvordan man kan undgå en lignende ulykke i fremtiden.

Disse kilder til beskrivelse af selve ulykken kan deles op i de *interne*, som sandsynligvis alle har rod i Sikkerhedsudvalgets arbejde på værftet, og de *eksterne*, nemlig de to artikler fra lokalaviserne. De interne kilder fokuserer på opklaring af ulykken, udbedring af fejl og notering af arbejdsfravær. De eksterne kilder, aviserne, fokuserer mere på arbejderne – hvem de er, hvor de kommer fra, og hvad der er sket med dem og ser ulykken som værende sket som følge af *"uheldige årsager"*.

Men der er også kilder, der kan hjælpe os med at afdække, hvilke reaktioner ulykken siden afstedkom i de interne strukturer og organisationer på værftet. Siden 1949 har der eksisteret et medarbejderblad på Helsingør Værft, som både var tiltænkt medarbejdere og deres familier.¹⁴ I dette blad er hændelsen beskrevet på en side med meddelelser fra *"Sikkerhedstjenesten"* (som sandsynligvis er et andet ord for Sikkerhedsudvalget), som er et fast indlæg i medarbejderbladet hvert kvartal. Under overskriften *"Forbrændingsulykke"* beskriver teksten, hvordan ulykken var forårsaget af en iltlækage, og hvorledes visse forholdsregler er aftalt således, at en lignende ulykke ikke kan ske.¹⁵ Men teksten peger også på en 'direkte årsag', nemlig den medbragte pibe: *"med hensyn til den direkte årsag ulykken, erindres der om det stadig gældende forbud mod tobaksrygning på værftet"*. Det er første gang, at den medbragte pibe bliver fremhævet som en årsag, og her bliver den endda en 'direkte årsag'. Det er også første gang, at et forbud mod tobaksrygning bliver nævnt eksplicit. Ulykken, eller de tilskadekomnes skæbne, bliver ikke behandlet i de efterfølgende udgaver af medarbejderbladet.

Beskrivelser af ulykkens følger er fraværende i arbejdernes egne organisationer. I værftets tidlige historie havde arbejderne organiseret sig, både i enkelte fag og sammen på tværs af fag. I 1960'erne var arbejderne organiseret i *klubber* efter værksted, fx *Nitterne* eller *Malerne*, hvor de valgte deres egne tillidsmænd og arbejdede for forbedring af arbejdsforhold. Det er ikke helt tydeligt, hvilke klubber Ejvind og Knud har tilhørt, men i ingen af referaterne fra klubbernes møder findes omtale af ulykken eller de to tilskadekomne.

De enkelte tillidsmænd fra klubberne var organiseret i Fællesklubben fra 1944, en institution som arbejdede for arbejdsforhold på tværs af klubberne. Bestyrelsesmødet i Fællesklubben den 22. marts 1963 er det første af sin slags efter ulykken.¹⁶ Her drøftes en række forbedringer af velfærdsforanstaltninger på værftet, heriblandt en forhøjelse af værftets støtte til Arbejdernes Hjælpefond, støtte til et feriehus til medarbejderne, opstillingen af en automat til varme drikke og støtte til nye svejsebriller. Men ulykken nævnes ikke i referatet.

¹⁴ Pedersen: *Da værftsfløjten lød*.

¹⁵ HSM Helsingør, 2. kvartalsblad, april 1963

¹⁶ Værftsmuseets arkiv, Arkivkasse 2964.

Ulykken har tilsyneladende ikke haft nogen direkte konsekvens for arbejderne, produktionen eller de forskellige organisationer internt på værftet. Ulykken bliver nævnt i medarbejderbladet, og her bliver rygeforbuddet understreget. Men ulykken leder ikke til forsøg på forbedring af arbejdsforhold fra klubbernes eller Fællesklubbens side. At ulykken ikke engang bliver nævnt i disse institutioner må betyde, at ulykken blev anset som et uheld eller som noget, der ikke var symptomatisk for sikkerhedsforholdene på værftet og derfor ikke kræver nogen særlige følger.

Der er dog kilder, der fortæller om de tilskadekomnes liv, ansættelsesforhold og videre forløb efter ulykken. Disse kilder hjælper os med at afdække ulykkens konsekvenser uden for værftets mure.

I Værftsmuseets arkiv findes et kartotek over medarbejdere. Det er usikkert, hvor komplet kartoteket er, men medarbejderkort for begge tilskadekomne arbejdere findes.

Af Ejvind Andersens medarbejderkort fremgår det, at hans fødselsdato er den 30. marts 1903, og at han blev ansat på værftet i 1926 som kleinsmed, dvs. som 23-årig. Hans ansættelse er kun afbrudt i nogle enkelte måneder gennem årene, og han kan fejre sit 25 års jubilæum i 1951. I 1954 overgår han til værktøjsmagasinet, en afdeling han bliver i til sin død i april 1963. På medarbejderkortet fremgår det desuden, at Ejvind bor på Trækbanen 4^{ll}. På Trækbanen 4 i Helsingør findes et hus med navnet Bethesda, bygget af Indre Mission i 1902, og huser i dag en af Indre Missions genbrugsbutikker. Ejvind har sandsynligvis selv haft en forbindelse til Indre Mission og lejede et af de indrettede lejemål i bygningen. Af Knud Steffen Svendsens medarbejderkort fremgår det, at han er født den 4. juni 1925, og at han begyndte på værftet i 1948, dvs. som 23-årig ligesom Ejvind. Han arbejder på værftet til den 3. august 1973. Hans ansættelse på værftet er afbrudt af en periode fra den 27. december 1954 til 10. september 1959. På kortet er anført 6 overstregede, tidligere adresser og en sidste på Blishøj 9, i det sociale boligbyggeri Vapnagård. Byggeriet af Vapnagård var blevet færdiggjort året inden Knud forlod værftet. Foruden arbejderens arbejdshistorik og boligforhold, afslører kilden de to tilskadekomnes skæbner. Knud Svendsen kommer sig af sine skader, mens Ejvind Andersen dør i april 1963, måneden efter ulykken.

I Værftsmuseets arkiv findes også en arkivkasse med notater fra indsamlinger til efterladte i forbindelse med dødsfald efter ulykkestilfælde på værftet.¹⁷ Disse indsamlinger har tilsyneladende ikke været systematiske, men pengene har typisk været tiltænkt arbejderens enker. Selve bevaringen af disse oversigter ser heller ikke ud til at være systematisk, og fra året 1963 findes ingen notater over indsamlinger. Muligvis har man ikke anset Ejvinds dødsfald som følge af ulykkestilfældet, eller også har der eksisteret en indsamling, som enten ikke er nedskrevet eller bevaret i arkivet. Der findes dog en kasse med forskelligt materiale omhandlende arbejderens ulykkesforsikringer.¹⁸ Materialet fremstår rodet og ukomplet, men der findes en håndskrevet side med informationer om de to tilskadekomne.

Ejvind Andersens personlige oplysninger og en kort beskrivelse af ulykken er skrevet med blyant og to yderligere notater er tilføjet med rød pen. Den seneste, med datoen 2/12 63, noterer blandt andet en *"Erstatning til stud. teck, Bent E. Engelsen Kr 570,- i årlig Rente i de 4 første År."* og en udbetaling af

¹⁷ Værftsmuseets arkiv, Arkivkasse 3331.

¹⁸ Værftsmuseets arkiv, Arkivkasse 0541, Ejvind T919/63 og A1/54447; Knud T921/63 og A1/54468.

dagpenge i Ejvinds sygeperiode på 1086,62 kr. Bent Engelsen var lærling på værftet, men han erindrer ikke nogen støtte til sine senere studier.¹⁹

Knud Svendsen fik også udbetalt dagpenge i sygeperioden, i alt 98 dage efter ulykken til et beløb på 2454,44 kr. Han fortsætter herefter med at arbejde på værftet til den 3. august 1973.

Denne kilde fortæller dels om, at en arbejdernes ulykkesforsikring kan udbetales til den ulykkesramte selv eller til en arving, men viser også, at en ulykke på værftet, ad omveje, leder til økonomisk støtte til en lærlings videre studier.

Af eksterne kilder findes flere, der fortæller om de tilskadekomnes liv og ulykkens følger. I en kirkebog står Ejvinds dødsdag angivet til den 26. april 1963 på Øresundshospitalet, og begravelse 1. maj på Helsingør Kirkegård. Ejvind står omtalt som maskinarbejder, boende på Trækbanen 4 og ugift. Han er født den 30. marts 1903 til værftsarbejder Hans Frederik Andreas Andersen og husmor Christine Johanne Petra Alberg. Faren kunne ikke umiddelbart findes i Værftsmuseets arkiv og dets oversigt over medarbejdere. Moren findes nævnt i en folketælling fra 1890 og er opgivet som boende på Sct. Olai Gade i Helsingør og med en alder på 17 år. Hun har altså været omkring 30 år ved Ejvinds fødsel.

I både Helsingør Dagblad og Frederiksborg Amts Avis fra den 29. april 1963 findes Ejvinds dødsfald noteret. Begge beskriver, at Ejvind var ved at have kommet sig efter en ulykke, men at han pådrog sig en sygdom af *"alvorlig art, at den nu har medført døden"*. Artiklen i Helsingør Dagblad fortæller ikke, at ilten er antændt af Kurt Svendsens pipe, men efter en værftsarbejder i et værkstød *"strøg en tændstik"*. Hvorfor begge artikler nævner ulykken, er usikkert, men der ligger muligvis en forståelse af, at ulykken og den efterfølgende sygdom hænger sammen.

Arkivalier fra Kriminalpolitiet og Øresundshospitalet er først tilgængeligt 75 år efter skabelsen. Disse kilder kunne muligvis have afsløret flere detaljer omkring ulykken og Ejvinds dødsfald.

Disse kilder er især interessante, da de viser, hvor forskellige liv de to værftsarbejdere levede. Deres medarbejderkort fortæller, hvordan den ene blev beboende på samme adresse hele sin karriere, mens den anden flyttede rundt flere gange og havde forskellige usammenhængende ansættelser på værftet. En anden interessant kilde er deres ulykkesforsikring, især Ejvinds, der viser, hvordan én værftsarbejders forsikring ender med at støtte en værftslærlings studier. Der findes ikke umiddelbart yderligere informationer om ulykken eller om de to tilskadekomne i Værftsmuseets eget arkiv eller andre steder.

Kontekst – sikkerhed på værftet

Hvad fortæller ulykken om sikkerheden på værftet?

At ulykken overhovedet kunne ske, kan ses som en brist i sikkerheden på værftet. Hvis reparationen af kobberledningen havde været udført korrekt, var der ingen lækage, hvis der var udluftning i ventilgraven, kunne ilten ikke være blevet koncentreret, og hvis tobaksforbuddet var blevet overholdt, ville den koncentrerede ilt ikke være blevet antændt. Men uanset årsag, så åbner ulykken op for en undersøgelse af

¹⁹ Mundtlig samtale med Bent Engelsen.

det generelle forhold til sikkerhed på værftet og om udviklingen i sikkerhed på de danske værfter og industriarbejdspladser.

Arbejdsulykker har typisk menneskelige aspekter - fysiske skader og smerte, tab af lønninger i sygedagene, handicap og død. Men ulykkerne kan også ses som en afbrydelse i virksomhedens produktion, noget som forsinket en levering eller på en måde ender med at blive en udgift for værftet. Det betyder også, at virksomheden prøvede at dæmme op for ulykker, og der blev således nedsat et Sikkerhedsudvalg på værftet allerede i 1951, selvom det først blev påbudt ved lov i 1953.²⁰ Det første sikkerhedsudvalg bestod af tre repræsentanter fra ledelsen, to ingeniører og en mester, samt fire af arbejderne tillidsmænd. Deres opgave var at finde årsager til ulykker, for derved at forhindre fremtidige, uden dog at drage nogen til ansvar. Derudover skulle udvalget udarbejde informationsmateriale til oplysning om sikkerhed.²¹ Gennem sammensætningen af Sikkerhedsudvalget kan man antage, at udvalget både arbejdede i virksomhedens interesse, med økonomien for øje og ønsket om en uafbrudt produktion, og i arbejderne interesse, med en kropslig sikkerhed for øje og ønsket om at beskytte arbejderne. Derfor er det muligt, at sikkerheden kommer til forhandling mellem disse to interesser.

Men hvem bestod Sikkerhedsudvalget af omkring ulykken den 13. marts 1963? På baggrund af kilderne kan vi kun identificere to medlemmer af Sikkerhedsudvalget med sikkerhed i tiden omkring ulykken. Begge kilder med rod i Sikkerhedsudvalget nævner en overingeniør Israelsen, som også er underskriver på den ene af kilderne. Denne Israelsen dukker også op i medlemsbladet *HMS Helsingør* i en artikel, som beskriver et møde for de danske værfters sikkerhedsledere. Overingeniør Israelsen er tilsyneladende værftets sikkerhedsleder og muligvis formand for Sikkerhedsudvalget. Han er desuden med i redaktionsudvalget for medlemsbladet. Foruden Israelsen nævner kilderne omkring ulykken også en Georg Poulsen, som er tillidsmand for arbejderne. Disse to kan ses som repræsentanter for henholdsvis ledelsens og arbejderne interesser. Men kommer ulykken til forhandling mellem dem?

Fra den første kilde, som er referatet fra det ekstraordinære møde i Sikkerhedsudvalget dagen efter ulykken, påpeger Georg Poulsen, at der tidligere er lugtet gas ved ulykkesstedet, og at dette har været påtalt ved et tidligere møde i Sikkerhedsudvalget. Det viser sig, at der ikke var tale om gas, og to arbejdere vidner om, at der aldrig har været lugtet gas ved stedet. Men man kan alligevel se, at tillidsmandens udtalelse er en anklage om, at der, trods advarsler, ikke blev handlet på gaslugten fra Sikkerhedsudvalgets side. Det er imidlertid sværere at vide, om denne anklage handler om at placere et ansvar eller blot er en konstatering.

På samme måde er det svært at identificere Israelsens syn på ulykken. I ingen af kilderne nævnes tabt arbejdstid eller en forsinket produktion, men der er heller ikke fokus på arbejderne skader eller tabt arbejdsmulighed. Det er dog markant, at Israelsen i medlemsbladet fremhæver "*den direkte årsag*" til ulykken som værende Knud Svendsens medbragte pibe og ikke nævner, at ulykken slet ikke ville være sket, hvis lækagen i kobberrøret var blevet stoppet korrekt et halvt år forinden. Hverken under det ekstraordinære eller i den opsummerende rapport bliver piben fremhævet som en direkte årsag. At den fremhæves i medlemsbladet er selvfølgelig for at understrege forbuddet mod tobaksrygning og forhindre fremtidige brandulykker antændt af rygning. Men understregningen af forbuddet kan også ses som en måde at lægge ansvaret for ulykken på Knud Svendsen.

²⁰ Pedersen: *Da værftsfløjten lød*, 109.

²¹ Pedersen: *Da værftsfløjten lød*, 110.

Det er svært at se, at ulykken er til forhandling mellem to interesser, ledelsen og arbejdernes, men det er interessant at se, at ulykken fremstilles på forskellige måder af Sikkerhedsudvalget alt efter modtageren.

Yderligere kontekster og perspektiver

Sikkerhed er kun en af mange mulige kontekster og perspektiver at se ulykken i, også nogle som ikke har direkte forbindelse til ulykken. Ved at kigge nærmere på de to tilskadekomne vil man åbne op for at se på værftsarbejdernes karriere, deres boligforhold, deres økonomi og sociale netværk på værftet og i byen, og hvordan disse forhold er forbundet med værftet. Mange af disse perspektiver vil også kunne vise, hvordan værfts, by og arbejder hænger sammen. Det kunne også være interessant at se nærmere på rygeforbuddet og undersøge, hvordan det blev håndhævet, og hvor ofte og hvorfor det blev overtrådt. Var det svært at håndhæve forbuddet? Og var det ofte en bevidst overtrædelse? Besvarelsen af disse spørgsmål ville kunne afsløre mere om forholdet mellem ledelse og arbejdere. Man kunne også se på ulykken som en del af skibsproduktionen. Her kunne man se på, hvilket skib der var under konstruktion omkring ulykken og finde ud af, i hvilken del af skibsbygningsfasen ulykken opstod. Blev det en stor udgift for værftet, eller forsinkede det leveringen af skibet?

Der er selvfølgelig også kontekster og perspektiver, der ikke giver mening at folde ud på baggrund af ulykken. Vi kommer fx ikke så tæt på ledelsen eller i arbejderkulturen på værftet. Men betyder det, at undersøgelsen af ulykken ikke er god til at give et overblik over værftet som institution?

Konklusion

Undersøgelsen af ulykken den 13. marts 1963 ledte til enkelte interessante, og mere eller mindre tilfældige opdagelser, som vil være en tilføjelse til den eksisterende historieskrivning om værftet. I litteraturen bliver værftsarbejdernes boligsituation typisk kædet sammen med befolkningstilvækst og sociale boligbyggeri, men Ejvind Andersens bolig hos Indre Mission nuancerer denne fremstilling og giver anledning til en mere systematisk undersøgelse af værftsarbejdernes boligforhold. Det samme gælder Ejvinds ulykkesforsikring, som endte med at gå til lærlingen Bent Engelsens videre studier. Var dette tilfælde enestående, eller fandtes der ligefrem "velgørende systemer" på værftet, som gjorde, at lærlinge blev hjulpet økonomisk gennem deres studier?

Den mikrohistoriske metode kunne, som forventet, give anledning til at kigge på flere interessante kontekster og perspektiver. Dog vil der være nogen, der er mere åbenlyse end andre. Men den mikrohistoriske tilgang kan fint benyttes til at undgå ét snævert tematisk blik på værftet – som fx et økonomisk eller et arbejderpolitisk blik. Samtidig kan metoden bruges til at analysere forholdet mellem institutioner internt på værftet, i dette tilfælde forholdet mellem ledelse og arbejdere, som det ses udspillet i Sikkerhedsudvalget.

Dette afgrænsede studie antyder et større netværk på tværs af arbejdere, værfts og by. Og der er ingen tvivl om, at begivenheder og forhold internt på værftet, så som en ulykke, aktiverer nogle institutioner uden for værftet, fx aviser, politi og hospital. Et større studie ville sandsynligvis kunne give et bedre overblik over værftets struktur og sammenhæng med byen og borgerne og er en udbytterig indgangsvinkel til at undersøge en kompleks industriel institution som Helsingør Skibsværft.

Litteraturliste

Utrykt materiale

Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe 2844, Ekstraordinært møde i Sikkerhedsudvalget d. 14 marts.

Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe 2844, Rapport fra den 16. marts.

Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe 2844, Statistikken over ulykkestilfælde og sundhedsskader.

Værftsmuseets arkiv, Arkivmappe med anmeldte ulykker, Kort med anmeldte ulykker.

Værftsmuseets arkiv, Arkivkasse 2964.

Værftsmuseets arkiv, Arkivkasse 3331.

Værftsmuseets arkiv, Arkivkasse 0541, Ejvind T919/63 og A1/54447; Knud T921/63 og A1/54468.

Trykt materiale

HSM Helsingør : firmablad for Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, april 1963.

Andersen, Steen: 'The Closure of Elsinore Shipyard'. I Eskil Wadensjö (red.) *The Nordic Labour Markets in the 1990's* (2) Elsevier, 1996.

Brewer, John: 'Microhistory and the histories of everyday life, *Cultural and Social History*, 7 (1), 2010, 87-109.

Jensen, Kai Nykjær: *Stålsat – Frederiksøen og værfterne 1901 – 1926*, Svendborg Museum, 2014.

Magnusson, Sigurdur G. og Istvan M. Szijarto, *What is Microhistory Theory and practice*, Routledge, 2013.

Nielsen, Niels Jul: *Virksomhed og arbejderliv bånd, brudflader og bevidsthed på B&W 1850-1920*, København: Museum Tusulanum, 2002.

Olesen, Thomas Roslyng: *Fugl Føniks? Transformationen af den danske værftsindustri 1975-2012*, ph.d. afhandling ved Institut for Historie, Kultur og Samfundsbeskrivelse, Syddansk Universitet, 2012.

Pedersen, Kenno et al.: *Da værftsfløjten lød – Værftstiden i Helsingør 1882-1983*, Helsingør: Helsingør Museumsforening, 2004.