

# Vårt Kockums

Innehåll

Förord. Peraxel Nilsson, redaktör.

Tack till... Bengt Runner, ordförande i Varvshistoriska Föreningen i Malmö.

Firmatiden i ekonomisk överblick. Peraxel Nilsson.

Arbetarnas vid Kockums Mekaniska Verkstads erkända sjukkasse. Peraxel Nilsson.

Kockums, från begynnelsen till 1953, Gösta Lundeqvist.

Ekonomisk översikt. Nils Holmström, Per Stenberg, Harry Jönsson, Gunnar Sjöstrand, Gösta Lundeqvist.

Världsmästare. Gösta Lundeqvist, Per Stenberg, Harry Jönsson, Gerhard Allenmark.

Kockums och atomkraften. Nils Holmström.

Kockums sjukstuga. Knut Haglind.

Stiftelsen "Arbetarnas vid Kockums semesterhem". John-Erik Olsson.

Arbetsledarnas semesterhem Solhöjden. Benat Lindström.

Sunnarp försvann – men minnena finns kvar. Lennart Jönsson.

Kockums Verkstads Idrottsklubb. Bertil Jönsson.

Fotboll, annan sport, och Kockums Fritidscenter. Arne Holm.

Lärlingsutbildningens utveckling. Hans Jönsson.

Studiecirkeln – ett kunskapslyft för Kockums och för kockumiterna. John-Erik Olsson.

Kunskap och mångfald. John Liljegren.

FÖVUX. John Liljegren.

Kockum Information 4/1968

"Rapport från en undersökning av skrovavdelningen på Kockums, Malmö 1969".

Peraxel Nilsson.

Naturliga steg i tiden. Jelica Ugricic.

Personal i fokus – Sven Lindahl.

Kockums personalpolitiska program.

Kockums och invandrarna. Leif Jungestad, Sven Lindahl.

Svensk varvindustri 1972

Hälsocentral Tandvårdscentral och Personalservice.

Kockums gjuteri 1972. Jan Ekeblom.

Mina tre decennier på Kockums Konstruktion och Produktion.  
Bertil Blomstergren.

Datorverksamheten vid Kockums under efterkrigstiden. Kai Holmgren.

Kockums Personalstiftelser – Bengt Runner

Kockums Resurs. Sune Nilsson, Arne Holm.

Utveckling för avveckling. Britt-Marie Lydahl.

Hobbyverkstaden. Claes Ohlsson.

Varvsstaden. Peab, Peraxel Nilsson.

# Förord

Vid mitten av januari 1865 sammankallade Frans Henrik Kockum sina arbetare till ett möte och föreslog dem; Att tillsammans med honom bilda en sjukkasse för företagets anställda och deras familjer. Kockum erbjöd sig att skänka 3 000 kr som en grundplåt till sjukkassan. För en månadsavgift av 50 öre skulle vid sjukdomsfall utbetalas 1 krona per dag jämte ersättning för läkarvård och medicin till arbetaren själv och hans familj. Förslaget vann enstämmigt bifall och man beslöt att kassan skulle träda i verksamhet den 28 januari 1865. Bland Kockums många "första-gången-båtar" genom åren märks den nära hundra meter långa emigrantångaren Hekla på 2740 depl ton levererad till Thingvallarederiet i Köpenhamn 1882. 1951 var Kockums det varv som levererade mest tonnage i världen. 13 nybyggda fartyg, på tillsammans 181 000 ton dw, lämnade då Malmö. Sex år senare, 1957, tog landets största och modernaste yrkesskola – Kockums lärlingsskola – emot sina första elever. Under årens lopp har 1000-tals personer utexaminerats från denna mönsteranläggning som "högt kvalificerad arbetskraft" till fromma för näringslivet i hela landet. Med stora – och större – sektioner byggde kunskapsföretaget Kockums en 350 000 tons tankers på 40 arbetsdagar i docka 14. Efter 30 arbetsdagar vid utrustningskajen var det 362 meter långa och 60 meter breda fartyget färdigt för provtur. Tankern, som var utrustad med extremt avancerade hjälpmedel, hade den teoretiska förmågan, att utan en människa ombord lämna Malmö, köra till Persiska viken, fylla sina tankar med olja, ta sig vidare till något raffinaderi i USA eller Europa och där överlämna sitt svarta guld för förädling! I början på den 41 enheter långa stortankseran (1969 – 1978) utvecklades företaget, genom "Kockumsrapportens" försorg, även till ett socialt och personalpolitiskt supervarv med bred utbildning, överskridande samarbete och vi-känsla som bärande inslag. Under lång tid fungerade de svenska varven som en ekonomisk huvudfåra i landets totala ekonomi. Med nära 30 000 anställda

varvsarbetare och 90 000 underleverantörer – totalt 120 000 personer – bidrog den svenska varvsindustrin till att trygga jobben och betala sin del av den välfärd landet så väl behövde. Och då varven exporterade 75% av sin produktion förbättrades Sveriges bytesbalans i motsvarande mån. 1971 blev de svenska varvens exportöverskott 1,25 miljarder kronor (cirka 12,5 miljarder kronor räknat i dagens penningvärde). På grund av att allt mer olja konsumerades i världen och tack vare att de av våra varv som kunde bygga supertankers, efterhand fick sina orderböcker fulltecknade, steg deras samlade vinster extremt kraftigt de närmaste åren. Storvarven i Uddevalla, Göteborg, Malmö och Landskrona "färgade också på många positiva sätt" sina respektive varvsorter. De svenska storvarven konstruerade, ritade, byggde och utrustade tekniskt komplicerade fartyg i en allt snabbare takt. För detta krävdes, och skaffades, resurser och kunskaper på alla nivåer inom företagen. Därutöver skapade Kockums under årens lopp bestående värden åt Malmö stad, och åt malmöborna, genom att fylla ut merparten av det markområde vi idag kallar för Västra Hamnen. Storvarven i Sverige, inklusive Kockums i Malmö, gjorde mer än att bara "bränna- och bocka plåt" – vilket dåtidens makthavare noggsamt noterade. Varvshistoriska Föreningen i Malmö har i tre tidigare kockumsskildringar – "Kockums med våra egna ord", "Kockums marina fartyg" och "Kockums på spåret" – skrivit och dokumenterat i termer av "min situation på varvet", "företagets utveckling", "produktionen", "produkterna", "högkonjunktur respektive lågkonjunktur" och "omvärldens inverkan". I "Vårt Kockums", föreningens fjärde – och sista – bok i serien om företaget och kockumiterna, berättar vi om Kockums långa och unika vandring till ett både socialt, personalpolitiskt och produktionsmässigt supervarv. Peraxel Nilsson, redaktör.