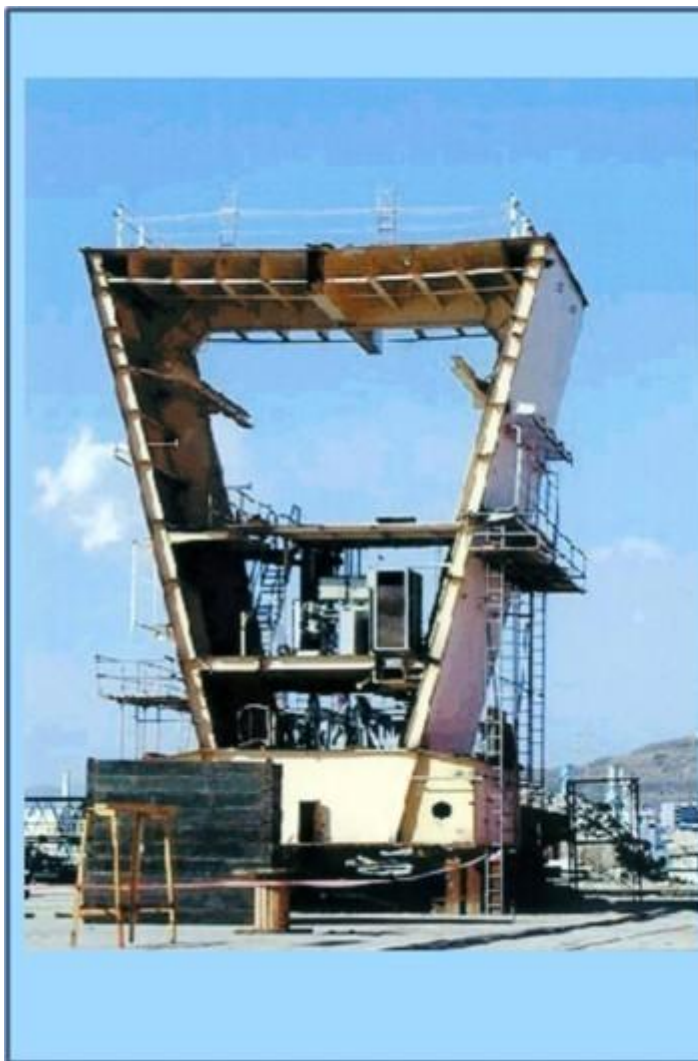


Albumet 75: Överbliven bit



2002

Biten som blev över

År 2002 monterades kranen ned, balken kortades och allt skeppades till Ulsan i Sydkorea, efter att ha köpts av Hyundai Heavy Industries. Den är idag rödmålad med texten "HYUNDAI" i vitt och kallas av koreanerna i folkmun för "Malmös tårar", då det sägs att Malmös invånare grät när de såg sin kran bogseras i väg.

Vi var några som agerade för att den här 6-meters biten skulle stanna kvar inom området – som ett slags monument över Kockums. Men det "smög sig".

2002: Biten som blev över

År 2002 monterades kranen ned, balken kortades och allt skeppades till Ulsan i Sydkorea, efter att ha köpts av Hyundai Heavy Industries. Den är idag rödmålad med texten "HYUNDAI" i vitt och kallas av koreanerna i folkmun för "Malmös tårar", då det sägs att Malmös invånare grät när de såg sin kran bogseras i väg.

Vi var några som agerade för att den här 6-meters biten skulle stanna kvar inom området – som ett slags monument över Kockums. Men det "smög sig".

Albumet 74: Sidosjösättning



18 januari 1943

Sidosjösättning av **ubåten U6**, b.nr 268.

Sjösättningen ägde rum i inre varvskanalen. Det var ett ganska våldsamt sätt att sjösätta. Ubåten släpptes ganska högt uppe ifrån – (kanske ända uppe ifrån kajkant? vet ej riktigt – men någon kanske vet bättre?). Det uppstod ett högt svall som slog upp på motsatta kajen – se bilden t.h med svall upp på huset.

Senare ändrade man metod och vinschade ner ubåten närmare vattnet och släppte loss bara en liten bit före vattenytan. **U6** levererades 28/7 1943.

18 januari 1943

Sidosjösättning av ubåten U6, b.nr 268.

Sjösättningen ägde rum i inre varvskanalen. Det var ett ganska våldsamt sätt att sjösätta. Ubåten släpptes ganska högt uppe ifrån – (kanske ända uppe ifrån kajkant? vet ej riktigt – men någon kanske vet bättre?). Det uppstod ett högt svall som slog upp på motsatta kajen – se bilden t.h med svall upp på huset. Senare ändrade man metod och vinschade ner ubåten närmare vattnet och släppte loss bara en liten bit före vattenytan. U6 levererades 28/7 1943.

Albumet 73: Illern dök för tidigt



4 februari 1958

På natten hade ubåten **Illern (II)**, (b.nr 410) ställt sig på botten vid utrustningskaj.

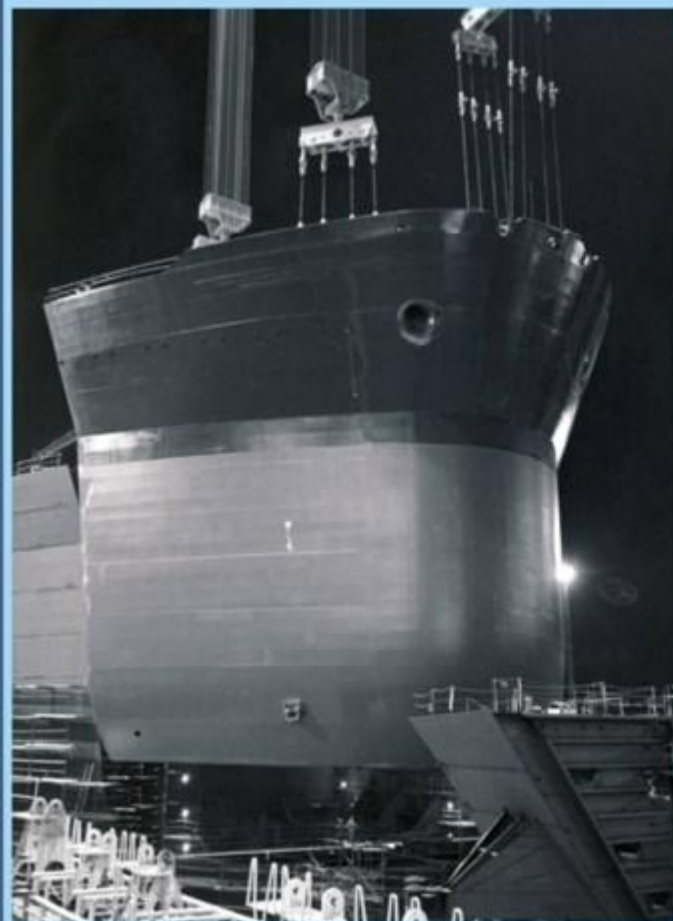
Det lär ha varit en öppen ventil ?

Illern (II) levererades till svenska marinen 29 maj 1959.

4 februari 1958

På natten hade ubåten Illern (II), (b.nr 410) ställt sig på botten vid utrustningskaj. Det lär ha varit en öppen ventil ? Illern (II) levererades till svenska marinen 29 maj 1959.

Albumet 72: Tyngsta lyftet



26 september 1974
Bockkranens tyngsta lyft
någonsin.

Bockkranen hänger förpiken till **b.nr 546, Sea Saint** – i ett stycke – d.v.s både undre och övre förpiksektioner färdighopsatta och målade. **Vikt 1580 ton** (inkl riggn.) Bockkranens största tillåtna last var 1500 ton, men detta lyft godkändes som provlyft till nyss färdigställd bockkran.

Framöver byggdes fartygen med en undre och en övre förpik som två lyft.

Fartyget dockades ut 12/10 1974 och levererades 29/11 1974.

26 september 1974: Bockkranens tyngsta lyft någonsin.

Bockkranen hänger förpiken till b.nr 546, Sea Saint -- i ett stycke – dvs både undre och övre förpiksektioner färdighopsatta och målade. Vikt 1580 ton (inkl riggn.)

Bockkranens största tillåtna last var 1500 ton, men detta lyft godkändes som provlyft till nyss färdigställd bockkran. Framöver byggdes fartygen med en undre och en övre förpik som två lyft. Fartyget dockades ut 12/10 1974 och levererades 29/11 1974.

Albumet 71: Ubåten Sjölejonet



1935

Ubåten **Sjölejonet I**, b.nr 185 under uppbyggnad på inre bädd nr 1.

Ubåten byggdes upp spantring för spantring och bordläggningsplåt för bordläggningsplåt.



Detta att jämföras med hur vi byggde våra moderna ubåtar inne i hallar, sektionvis och utrustade dem sektionvis. Och därefter monterade samman sektionerna inomhus och slädade ut färdig båt.

Sjölejonet sjösattes 25/7 1936 och levererades 6/11 1937.



Observera snickeriverkstaden i bakgrunden – Kockums äldsta byggnad som finns kvar än i dag. Uppförd 1876.

1935

Ubåten Sjölejonet I, b.nr 185 under uppbyggnad på inre bädd nr 1. Ubåten byggdes upp spantring för spantring och bordläggningsplåt för bordläggningsplåt. Detta att jämföras med hur vi byggde våra moderna ubåtar inne i hallar, sektionvis och utrustade dem sektionvis. Och därefter monterade samman sektionerna inomhus och slädade ut färdig båt. Sjölejonet sjösattes 25/7 1936 och levererades 6/11 1937.

Observera snickeriverkstaden i bakgrunden – Kockums äldsta byggnad som finns kvar än i dag. Uppförd 1876.

Albumet 70: Gasfartyg



Början 1980-talet

De båda LNG-gasfartygen (b.nr 559 och 564) som byggdes på Kockums på spekulation ligger här i yttre varvsbassängen i väntan på att komma "i tjänst". Sjösattes 1978 och 1979. För fler uppgifter under rubriken nybyggen.

De går i dag under namnen Bonny och Finima med last huvudsakligen mellan Nigeria och USA.

Början 1980-talet

De båda LNG-gasfartygen (b.nr 559 och 564) som byggdes på Kockums på spekulation ligger här i yttre varvsbassängen i väntan på att komma "i tjänst". Sjösattes 1978 och 1979. För fler uppgifter under rubriken nybyggen. De går i dag under namnen Bonny och Finima med last huvudsakligen mellan Nigeria och USA.

Albumet 69: Familjen



Ca 1855

Frans Henrik Kockum och hans hustru Jeanna i kretsen av sin familj.

Plats: Troligen vid deras s.k sommarstuga "Holmen" som låg vid dagens Holmgata nära Rönneholmsvägen.

Främre raden f.v: Dottern Emma f.1842 – handl. F.H Kockum f.1802 – hustrun Jeanna f.1805 – dottern Anne-Sophie f.1831 – dennas man handl C.L Mattson.
Bakre raden f.v: sonen Lorens f.1834 – sonen Gottfried f.1838 – sonen Frans Henrik f. 1840 senare Kockums VD.

Ca 1855

Frans Henrik Kockum och hans hustru Jeanna i kretsen av sin familj.

Plats: Troligen vid deras s.k sommarstuga "Holmen" som låg vid dagens Holmgata nära Rönneholmsvägen.

Främre raden f.v: Dottern Emma f.1842 – handl. F.H Kockum f.1802 – hustrun Jeanna f.1805 – dottern Anne-Sophie f.1831 – dennas man handl C.L Mattson. Bakre raden f.v: sonen Lorens f.1834 – sonen Gottfried f.1838 – sonen Frans Henrik f. 1840 senare Kockums VD.

Albumet 68: Julkaffe

Julkaffe någon gång på 1960 - talet

Fv produktionsdirektör Harry Jönsson (HJ), Kockums VD Nils Holmström, verkstadsingenjör Gillis Horney, utrustningschef Bent Broberg och t.h svetsingenjör Alf Ahlström.



Julkaffe någon gång på 1960-talet

Från vänster: Produktionsdirektör Harry Jönsson (HJ), Kockums VD Nils Holmström, verkstadsingenjör Gillis Horney, utrustningschef Bent Broberg och t.h svetsingenjör Alf Ahlström.

Albumet 67: Första spårvagnen



TEKNISKA MUSEET I MALMÖ.
Malmö stads första spårvagn,
tillverkad av Kockums Mekaniska
Verkstad år 1887.
Vagnen har trafikerat Malmö
gator till 1906.

TEKNISKA MUSEET I MALMÖ.

Malmö stads första spårvagn, tillverkad av Kockums Mekaniska Verkstad år 1887. Vagnen har trafikerat Malmö gator till 1906.

Albumet 66: Oljehamnen

**Utsikt över oljehamnen från 11 tr / HK
sommaren 1958**



Utsikt över oljehamnen från 11 trappor / HK (huvudkontoret)
sommaren 1958.

Albumet
Sjösättningsgäster

65 :



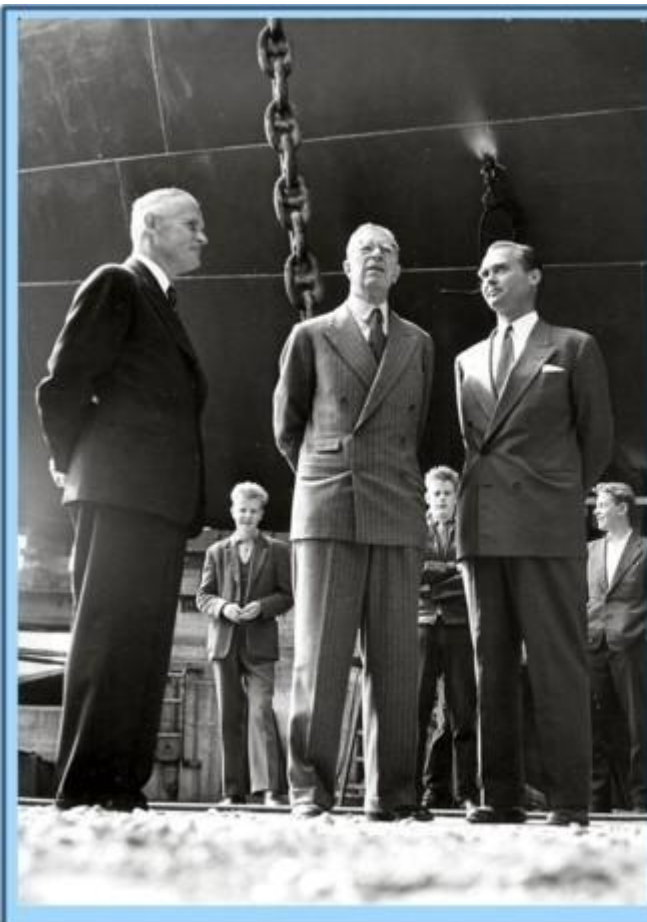
1950-60 – talet

Sjösättningsgäster i förgrunden och bakom anställda som var där för att beskåda begivenheten. Kockums hade egen musikkår som spelade

1950-60 – talet

Sjösättningsgäster i förgrunden och bakom anställda som var där för att beskåda begivenheten. Kockums hade egen musikkår som spelade.

Albumet 64: Kungabesök



Kungabesök 1950-talet Inför en sjösättning

F.v dåvarande VD för Kockums,
Gösta Lundeqvist – kung Gustaf VI
Adolf och varvsingenjör Jan
Hallberg.

Platsen är någon av de yttre
bäddarna.

Pågarna i bakgrunden är troligen
från lärlingsskolan.

Kungabesök 1950-talet: Inför en sjösättning.

F.v dåvarande VD för Kockums, Gösta Lundeqvist – kung Gustaf VI Adolf och varvsingenjör Jan Hallberg. Platsen är någon av de yttre bäddarna. Pågarna i bakgrunden är troligen från lärlingsskolan.

Albumet 63: Inför sjösättning 2



1960-talet

Förberedelse inför sjösättning (2)

Varvsingenjör Jan Hallberg t.h och verkstadschef Per Leeb-Lundberg är på plats inför en sjösättning och förvissas sig om att läget är under kontroll. En snöig bild från bädd 7 eller 8.

Kättingen var fäst högt uppe på förskeppet och kopplad till stor kättinghög som sedan släpade med i grus för att bromsa . Fartyget fick inte glida för långt ut med risk att köra ner i botten.

Det var imponerande storlek på kättinglänkarna.

1960-talet: Förberedelse inför sjösättning (2)

Varvsingenjör Jan Hallberg t.h och verkstadschef Per Leeb-Lundberg är på plats inför en sjösättning och förvissas sig om att läget är under kontroll. En snöig bild från bädd 7 eller 8.

Kättingen var fäst högt uppe på förskeppet och kopplad till en stor kättinghög som sedan släpade med i grus för att bromsa . Fartyget fick inte glida för långt ut med risk att köra ner i botten. Det var imponerande storlek på kättinglänkarna.

Albumet 62: Inför sjösättning



1960-talet

Förberedelse inför sjösättning (1)

Varvsingenjör Jan Hallberg och verkmästare Knut Jacobsson kollar ett av de två bäddlåsen några minuter före sjösättning.

Fartyget ligger på bädd 7 och skall snart vackert glida ut i yttre varvsbassängen.

När signal gavs lossades låsen med hjälp av slägga. Det gjorde verkstadschef Per Leeb-Lundberg och verkmästare Knut Jacobsson.

Sedan gällde det att kvickt ta sig ut innan kättinghögarna rasslade förbi.

1960-talet: Förberedelse inför sjösättning (1)

Varvsingenjör Jan Hallberg och verkmästare Knut Jacobsson kollar ett av de två bäddlåsen några minuter före sjösättning. Fartyget ligger på bädd 7 och skall snart vackert glida ut i yttre varvsbassängen.

När signal gavs lossades låsen med hjälp av slägga. Det gjorde verkstadschef Per Leeb-Lundberg och verkmästare Knut Jacobsson. Sedan gällde det att kvickt ta sig ut innan kättinghögarna rasslade förbi.

Albumet 61: Lady Ellen

Lady Ellen



Ur Wikipedia 2012 om Lady Ellen:

som är en tremastad bramsegelskonare med hemmahamn Skärhamn på Tjörn. Segelfartygets längd är 38,8 meter, inklusive bogsprötet en totallängd av 49,9 m samt med ett displacement av cirka 400 ton.

Lady Ellen kölsträcktes 1980 på Kockums varv i Malmö för att senare riggas i Skagen, Danmark. Inredningen utfördes vid Vindövarvet på Orust, Lady Ellen färdigställdes 1982. Inredningen på fartyget byggdes om i sin helhet 2000 - 02. Fartygets skrov är byggt i 11 mm u-båtsstål (Domex 430) från SSAB. Detta då varvet hade plåt över från en option på u-båtar som Försvarsmakten aldrig löste ut. Ur skrovet har skåror frästs, vilket simulerar bordläggning på ett äldre träfartyg.

Lady Ellen idag:

Gick ut på sin första seglats 1982. Hon är idealisk för bröllop, fest, konferens och företagsevent. När hon inte är ute och seglar ligger hon som restaurang vid sin egen brygga i Skärhamn. I höjd med däck är Lady Ellens vackra bar belägen. Under däck ligger hennes majestätiska salong med glänsande teakgolv och alla fina hytter.

Ur Wikipedia 2012 om Lady Ellen:

...som är en tremastad bramsegelskonare med hemmahamn Skärhamn på Tjörn. Segelfartygets längd är 38,8 meter, inklusive bogsprötet en totallängd av 49,9 m samt med ett displacement av cirka 400 ton.

Lady Ellen kölsträcktes 1980 på Kockums varv i Malmö för att senare riggas i Skagen, Danmark. Inredningen utfördes vid Vindövarvet på Orust, Lady Ellen färdigställdes 1982. Inredningen på fartyget byggdes om i sin helhet 2000 - 02.

Fartygets skrov är byggt i 11 mm u-båtsstål (Domex 430) från SSAB. Detta då varvet hade plåt över från en option på u-båtar som Försvarsmakten aldrig löste ut. Ur skrovet har skåror

frästs, vilket simulerar bordläggning på ett äldre träfartyg.

Lady Ellen idag:

Gick ut på sin första seglats 1982. Hon är idealisk för bröllop, fest, konferens och företagsevent. När hon inte är ute och seglar ligger hon som restaurang vid sin egen brygga i Skärhamn. I höjd med däck är Lady Ellens vackra bar belägen. Under däck ligger hennes majestätiska salong med glänsande teakgolv och alla fina hytter.

Albumet 60: Vindmölla



1898

Vindmölla producerad av Kockum

Kockums var tydligen ute i god tid med tankar kring vindkraft. Det skall ha funnits en anläggning med vindmölla och en liten byggnad som "el-station" någonstans. - Vi vet inte mer.

- Var fanns denna vindmölla?
- Hur många blev tillverkade?
- Finns det någon som vet mer? – hör av er.

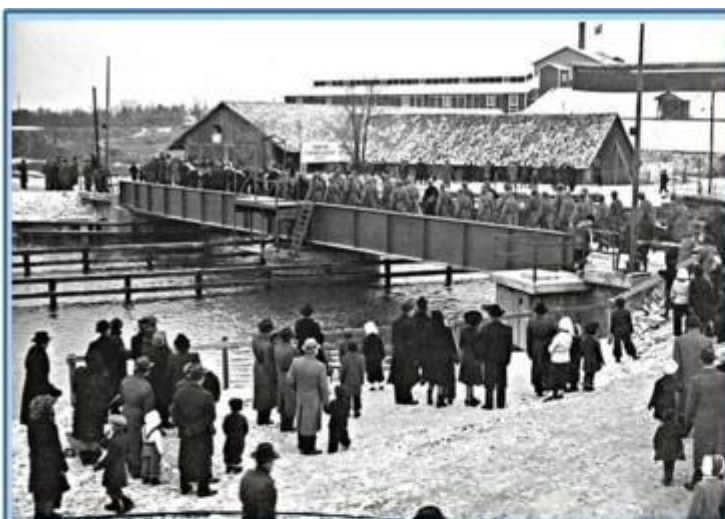
1898

Vindmölla producerad av Kockum. Kockums var tydligen ute i god tid med tankar kring vindkraft. Det skall ha funnits en

anläggning med vindmölla och en liten byggnad som "el-station" någonstans. – Vi vet inte mer.

Var fanns denna vindmölla? Hur många blev tillverkade? Finns det någon som vet mer? – hör av er!

Albumet 59: Broavdelningen



Broavdelningen

Kockums hade fram till mitten av 1900-talet en avdelning för konstruktion och byggande av stålbroar. En Kockumtillverkad bro är den svängbara järnvägsbron över Höjeå i Lomma hamn. Efter 60 års tjänst revs den 2007. Ej på grund av ålderssvaghet utan på grund av behov av en större bro. Den finns nu på plats

Här nedan följer ett utdrag från Skånska Dagbladet Måndagen den 14 januari 1946

Broinvigning i Lomma

Järnvägsbron över Höjeå mellan Skandinaviska eternit AB. och Skånska Cement AB:s industriområde samt Lomma samhälle invigdes på söndagen under högtidliga former. Före invigningen konserterade Öresunds sjövarnsflottiljs musikkår, och en avdelning hemvärnsmän stod uppställd invid bron.

Sedan direktör B. H. Kylberg hälsat de närvarande välkomna, överlät han åt landshövding A. Thomson att förrätta broinvigningen. Denne uttryckte, i det han klippte av det blågula bandet, den förhoppningen, att bron skulle bli till gagn för såväl Skandinaviska eternitaktiebolaget som för municipalsamhället.

Den nya bron har kostat ½ miljon.

Kockums hade fram till mitten av 1900-talet en avdelning för konstruktion och byggande av stålbroar. En Kockumtillverkad bro är den svängbara järnvägsbron över Höjeå i Lomma hamn. Efter 60 års tjänst revs den 2007. Ej på grund av ålderssvaghet utan på grund av behov av en större bro. Den finns nu på plats.

Här nedan följer ett utdrag från Skånska Dagbladet måndagen den 14 januari 1946:

Broinvigning i Lomma

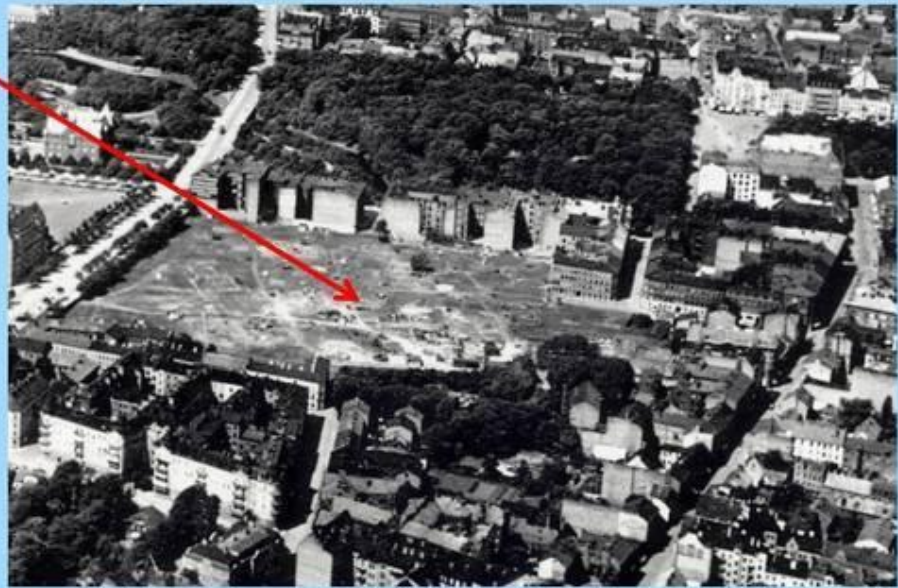
Järnvägsbron över Höjeå mellan Skandinaviska eternit AB. och Skånska Cement AB:s industriområde samt Lomma samhälle invigdes på söndagen under högtidliga former. Före invigningen konserterade Öresunds sjövarnsflottiljs musikkår, och en avdelning hemvärnsmän stod uppställd invid bron.

Sedan direktör B. H. Kylberg hälsat de närvarande välkomna, överlät han åt landshövding A. Thomson att förrätta broinvigningen. Denne uttryckte, i det han klippte av det blågula bandet, den förhoppningen, att bron skulle bli till gagn för såväl Skandinaviska eternitaktiebolaget som för municipalsamhället. Den nya bron har kostat en halv miljon.

Albumet 58: Davidshallstorg

Ca 1913 - 15

På denna tomma yta
Vid Davidhalls torg
låg "gamla" Kockum
från 1840. Alla
byggnader var rivna
1913. Bakom raden av
hus i ovankant av den
tomma tomten går
Regementsgatan och
där bakom syns
Gamla Kyrkogården.
Långa gatan t.v är
dagens Fersens väg



Långa gatan t.h är dagens Södra Förstadsgata. På tomten byggdes senare Davidhalls torg med polishuset. Gatorna Verkstadsgatan, Kockumsgatan och Erik Dahlbergsgatan tillkom. Storgatan drogs rakt igenom framför polishuset.

Ca 1913 – 15

På denna tomma yta vid Davidshallstorg låg "gamla" Kockum från 1840. Alla byggnader var rivna 1913. Bakom raden av hus i ovankant av den tomma tomten går Regementsgatan och där bakom syns Gamla Kyrkogården. Långa gatan t.v är dagens Fersens väg. Långa gatan t.h är dagens Södra Förstadsgata. På tomten byggdes senare Davidhalls torg med polishuset. Gatorna Verkstadsgatan, Kockumsgatan och Erik Dahlbergsgatan tillkom. Storgatan drogs rakt igenom framför polishuset.

Albumet 57: Nyinflyttade i Gängtappen



Nyss inflyttade till nybyggda huvudkontoret ("Gängtappen")

Den 12 januari 1958 flyttade de första kockumarna in det nybyggda kontoret. Personhissarna var inte klara – endast varuhissen på baksidan fanns tillgänglig.

Bilden är från skrovritkontoret på 11 trappor och togs endast 10 dagar efter inflyttningen. 1/ Längst fram i fönsterraden sitter Paul Nilsson som var "chargeman" för lastdel och förskepp på tankbåtar. Titeln innebar att han hade ansvaret för framtagandet av arbetsritningar – att de blev granskade – och färdiga i tid för att produktion skulle kunna starta enligt program. Han var alltså chef över ett antal fartygsritare. 2/ Nästa person är Ernst Nilsson, fartygsritare, var något av specialist på ankarklysrör. 3/ Där bakom Sten Brodén, fartygsritare. 4/ Erkki Läskinen, fartygsritare, granskare. 5/ Knut Håkansson, chargeman för däckshusritning, tankbåtar. Hos honom står, i vit skjorta och fluga, skrovavdelningens chef Yngve Persson (YP). 6/ Längst bak vid fönster sitter Georg Nilsson (Jois), fartygsritare. 7/ Längst fram i inre raden sitter undertecknad, Bo Nilsson, fartygsritare. 8/ Bakom Gustav(?) Dalene, tillsammans med Lars Deros (i mörk skjorta), båda fartygsritare. 9/ Stående vid dörren Bengt Bergendorff, chargeman akterskepp, tankfartyg. Om förstnämnde Paul Nilsson kan nämnas att han senare blev chef över central produktionsteknik, en befattning som han hade fram till sin pensionering.

Nyss inflyttade till nybyggda huvudkontoret ("Gängtappen")

Den 12 januari 1958 flyttade de första kockumarna in det nybyggda kontoret. Personhissarna var inte klara – endast varuhissen på baksidan fanns tillgänglig.

Bilden togs endast 10 dagar efter inflyttningen.

1. Längst fram i fönsterraden sitter Paul Nilsson som var "chargeman" för lastdel och förskepp på tankbåtar. Titeln innebar att han hade ansvaret för framtagandet av

arbetsritningar – att de blev granskade – och färdiga i tid för att produktion skulle kunna starta enligt program. Han var alltså chef över ett antal fartygsritare.

2. Nästa person är Ernst Nilsson, fartygsritare, var något av specialist på ankarklysrör.
3. Där bakom Sten Brodén, fartygsritare.
4. Erkki Läskinen, fartygsritare, granskare.
5. Knut Håkansson, chargeman för däckshusritning, tankbåtar. Hos honom står, i vit skjorta och fluga, skrovavdelningens chef Yngve Persson (YP).
6. Längst bak vid fönster sitter Georg Nilsson (Jois), fartygsritare.
7. Längst fram i inre raden sitter undertecknad, Bo Nilsson, fart.ritare.
8. Bakom Gustav(?) Dalene, tillsammans med Lars Deros (i mörk skjorta), båda fartygsritare.
9. Stående vid dörren Bengt Bergendorff, chargeman akterskepp, tankfartyg.

Om förstnämnde Paul Nilsson kan nämnas att han senare blev chef över central produktionsteknik, en befattning som han hade fram till sin pensionering.

Albumet 56: Bronspropeller



**1950-tal.
Montage av en
4-bladig
bronspropeller.**

1950-tal. Montage av en 4-bladig bronspropeller.

**Albumet 55: Frans Henrik
Kockum**

Frans Henrik Kockum och hans familj

Far: Lorens Kockum (1773 – 1825) – Frans Suells svärson

Mor: Anna S Suell gift Kockum (1777 – 1831)

Frans Henrik:

Född: 1802-09-27 i Malmö.

Född i det hus på Östergatan där SDS senare hade sitt kontor.

Död: 1875-02-12 i Malmö ; Sankt Petri

Begravd på Gamla kyrkogården vid Gustav Adolfs torg

Bosatt:

Familjen Kockum var bosatta i Jörgen Kocks hus på Västergatan 1827 – 1870. (kv. 40 Frans Suell)

Anm: Som framgår av ovanstående var modern dotter till Frans Suell.

Gift med: Jeanna D Beijer (1805 – 1875)

Vigsel: 1829-06-07 i Landskrona

Barn: Anne Sophie - gift Mattsson (1831 - 1896)

Agneta M (1832 – 1904)

Lorens P (1834- 1899)

Gottfried W G (1838 – 1875)

Frans Henrik (1840 – 1910)

Emma H (1842 – 1861)

Jeanna F (1845 – 1852)



Noteringar:

Efter slutade studier blev han bokhållare på sin faders kontor. Redan vid denna tid gjorde han sig så välkänd att han av vänner och bekanta var mycket högt skattad och åtnjöt stort förtroende.

Vid faderns plötsliga död 1825 fick han huvudansvaret att reda upp alla affärer, vilket lyckades då hans anseende gjorde att han fick krediter och finansiellt understöd.

Han fick Kommerskollegiums tillstånd att i Malmö driva tobaks- och snusfabrik 1826. Tobaksfabriken uppdrev han inom några år genom modernisering och fördelaktiga inköp av råmaterial. Fabriken blev sen hans mjölkko, som försåg honom med medel till alla affärer han gjorde.

Sedan han 1838 inköpt Holmen anlade han 1840-41 gjuteri och mekanisk verkstad som 1866 blev Kockums mekaniska verkstads aktiebolag.

Han införde vitbetsockertillverkning vid den gamla sockerfabriken i Landskrona, denna övertogs 1853 på Kockums initiativ av Skånska Sockerfabriksaktiebolaget där han satt i styrelsen i 22 år.

Han köpte Tegelbruket i Lomma, senare utvecklat till även cementfabrik.

Han var en tid ägare av Stadt Hamburgs vårdshus i Malmö, i Höganäs stenkolsverk var han en stor intressent. I Malmö var han intressent och grundare av flera industrier, såsom gaslysningsaktiebolaget, anlagt 1852, Malmö Manufakturaktiebolag med bomullspinneriet, Malmö Ångbåtsaktiebolag m fl. År 1858 startade Kockum en fabrik i Kallinge för tillverkning av galvaniserade kärl av stål och jämplåt.

Läs mer om släkten Kockum i Malmö Formminnesförenings minnesskrift 1909-1919.

Frans Henrik Kockum och hans familj

Far Lorens Kockum (1773 – 1825) – Frans Suells svärson

Mor. Anna S Suell gift Kockum (1777 – 1831)

Frans Henrik:

Född 1802-09-27 i Malmö. Född i det hus på Östergatan där SDS senare hade sitt kontor.

Död: 1875-02-12 i Malmö ; Sankt Petri. Begravd på Gamla

kyrkogården vid Gustav Adolfs torg

Bosatt: Familjen Kockum var bosatta i Jörgen Kocks hus på Västergatan 1827 – 1870. (kv. 40 Frans Suell)

Anm Som framgår av ovanstående var modern dotter till Frans Suell.

Gift med Jeanna D Beijer (1805 – 1875)

Vigsel: 1829-06-07 i Landskrona

Barn: Anne Sophie – gift Mattsson (1831 – 1896)

Agneta M (1832 -1904)

LorensP – (1834-1899)

Gottfried W G (1838 – 1875)

Frans Henrik (1840-1910)

EmmaH (1842-1861)

Jeanna F (1845 – 1852)

Noteringar:

Efter slutade studier blev han bokhållare på sin faders kontor. Redan vid denna tid gjorde han sig så välkänd att han av vänner och bekanta var mycket högt skattad och åtnjöt stort förtroende

Vid faderns plötsliga död 1825 fick han huvudansvaret att reda upp alla affärer, vilket lyckades då hans anseende gjorde att han fick krediter och finansiellt understöd

Han fick Kommerskollegiums tillstånd att i Malmö driva tobaks- och snusfabrik 1826. Tobaksfabriken uppdrev han inom några år genom modernisering och fördelaktiga inköp av råmaterial. Fabriken blev sen hans mjölkko, som försåg honom med medel till alla affärer han gjorde.

Sedan han 1838 inköpt Holmen anlade han 1840-41 gjuteri och mekanisk verkstad som 1866 blev Kockums mekaniska verkstads aktiebolag.

Han införde vitbetsockertillverkning vid den gamla

sockerfabriken i Landskrona, denna övertogs 1853 på Kockums initiativ av Skånska Sockerfabriksaktiebolaget där han satt i styrelsen i 22 år.

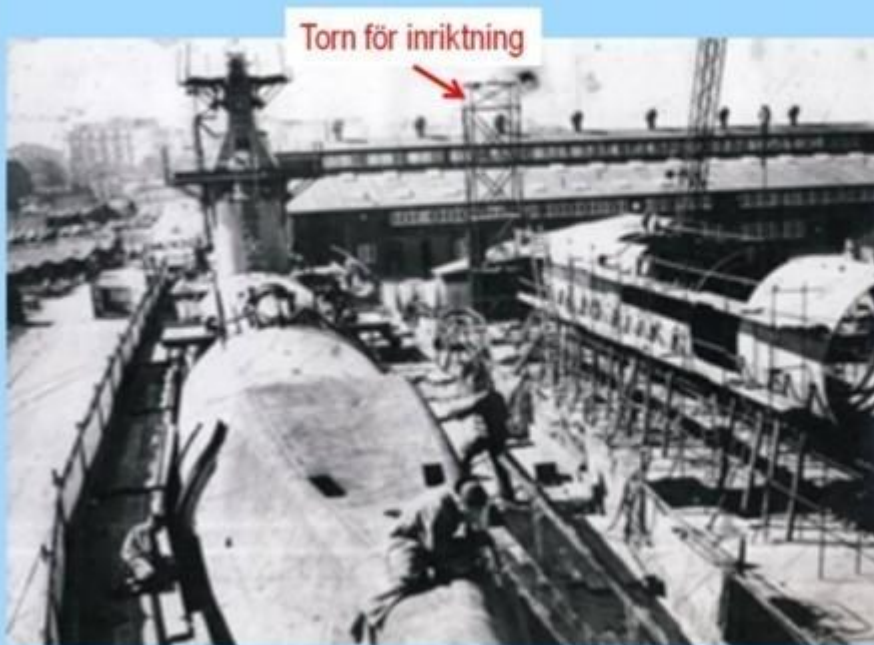
Han köpte Tegelbruket i Lomma, senare utvecklat till även cementfabrik.

Han var en tid ägare av Stadt Hamburgs värdshus i Malmö, i Höganäs stenkolsverk var han en stor intressent. I Malmö var han intressent och grundare av flera industrier, såsom gaslysningsaktiebolaget, anlagt 1852, Malmö Manufakturaktiebolag med bomullspinneriet, Malmö Ångbåtsaktiebolag m fl. År 1858 startade Kockum en fabrik i Kallinge för tillverkning av galvaniserade kärl av stål och järnplåt.

Läs mer om släkten Kockum i Malmö Formminnesförenings minnesskrift 1909-1919.

Albumet 54: Två ubåtsbyggen

Bilden från ca 1954 - 55. Dateringen grundar sig på att tornet (fanns minst 2 st) byggdes tidigast 1953-54. (mallarna till tornet tillverkades på mallvinden hösten 1953).



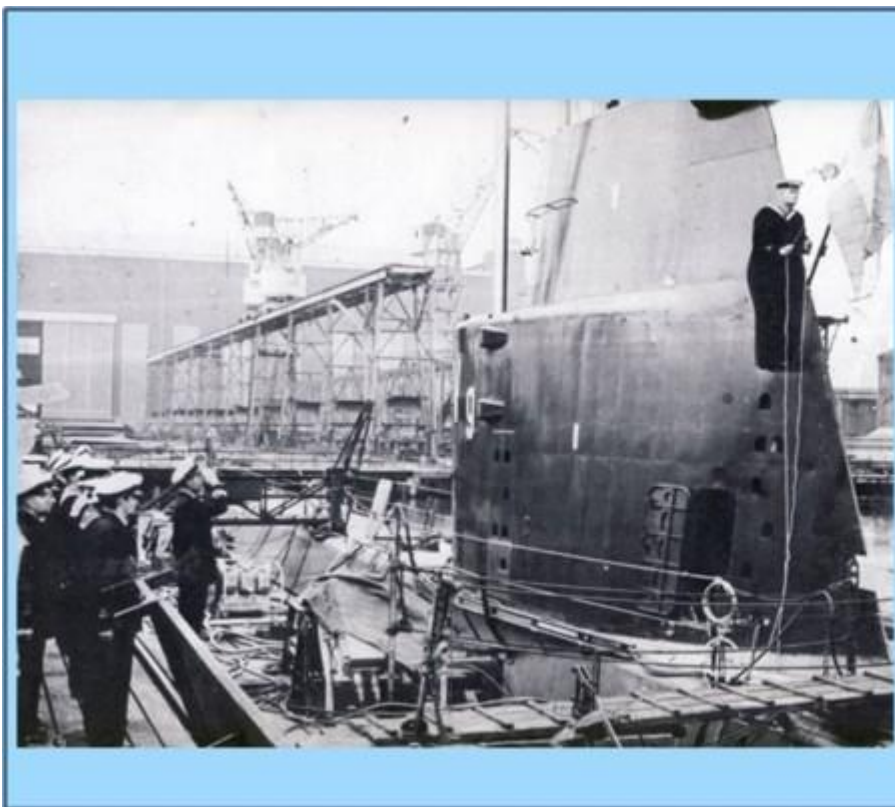
Uppbyggnad av två st ubåtar pågår .
Bäddarna låg längst inne vid inre varvsbassängen. Ubåtarna sidosjösattes
Det är troligen
UB 383 Hajen och
UB 384 Sälen
Obs i bakgrunden
syns "Ribershusen"

Pilen i bilden: Torn för inriktning

Bilden från ca 1954 – 55. Dateringen grundar sig på att tornet (fanns minst 2 st) byggdes tidigast 1953-54. (Mallarna till tornet tillverkades på mallvinden hösten 1953).

Uppbyggnad av två st ubåtar pågår. Bäddarna låg längst inne vid inre varvsbassängen. Ubåtarna sidosjösattes. Det är troligen UB 383 Hajen och UB 384 Sälen. Obs i bakgrunden syns "Ribershusen".

Albumet 53: Ubåten Vargen



UB Vargen b.nr 431

Bilden förmodligen tagen när ubåten namngavs till Vargen – därav flaggceremonin. Bör vara ca 1960 - 61 eftersom Vargen levererades till marinen 15/11 1961 Plats inre varvsbassäng med hall 4 i bakgrunden

UB Vargen, b.nr 431. Bilden förmodligen tagen när ubåten namngavs till Vargen – därav – flaggceremonin. Bör vara ca 1960 – 61 eftersom Vargen levererades till marinen 15/11 1961. Plats inre varvsbassäng med hall 4 i bakgrunden.

Albumet 52: En historia

Angående kungligt besök.

Sanningshalten i nedanstående berättelse är omdiskuterad. Jag fick mig historien till livs av två förmän på skrovavdelningen – nämligen **Hjalmar Hall** och **Tage Svanlund** – båda med den s.k glimten i ögat. Dessutom var Tage Svanlunds far den, om inte riksbekante, så i alla fall skånebekante bondkomikern Oskar Svanlund som skrev den berömda visan "Baltirullan" och dessutom framförde den i samband med Baltiska utställningen. Sonen Tage fick faktiskt framföra den i samband med Baltiskans 50-års jubileum, 1964 – som jag tror gick av stapeln i Pildammsparken under ledning av Lennart Hyland. Så Tage hade ordentligt med komiker-gener i sig och därför är kanske följande story bara en skröna – men flera andra gamla kockumare har sagt att den är sann.



Och nu till historien:

I samband med en sjösättning eller leverans av en torpedbåt var kung Gustaf VI Adolf på Kockumsbesök. En ceremoni skulle ske i motortorpedverkstaden. När sådana höga honoratiores var på besök skulle det putsas och fejas i verkstaden. Någon fick order att nymönja ett stort rör invändigt, som gick genom väggen ut i fria luften – bara rakt ut utan några som helst krusiduller - den tidens "avancerade" ventilationssystem. Röret blev mönjat i all hast en halvtimme innan monarkens ankomst.

Till historien hör att Kockums vaktchef – den legendariske Löfkvist – som bodde i en tjänstebostad inne på Kockums – alldeles intill motortorpedverkstaden – höll höns. När ceremonin var i full gång inne i hallen flaxade plötsligt en mönje-illröd höna ut ur röret under ett fruktansvärt kackel och for genom verkstaden, rakt framför de höga gästerna, och ut genom porten. Alla måste ha tappat hakan, även kungen.

Hur storyn slutade fick jag aldrig höra – det kom så klart order från högre ort om att utreda vem som gjort det – men det kom aldrig fram. Någon hade skrämt in hönan genom hålet Tage Svanlund påstod för mig att det var Hjalmar Hall som låg bakom – men det förnekade han med ett stort tvetydigt leende på läpparna.



Angående kungligt besök.

Sanningshalten i nedanstående berättelse är omdiskuterad. Jag fick mig historien till livs av två förmän på skrovavdelningen – nämligen Hjalmar Hall och Tage Svanlund – båda med den s.k. glimten i ögat. Dessutom var Tage Svanlunds far den, om inte riksbekante, så i alla fall skånebekante bondkomikern Oskar Svanlund som skrev den berömda visan "Baltirullan" och dessutom framförde den i samband med Baltiska utställningen. Sonen Tage fick faktiskt framföra den i samband med Baltiskans 50-års jubileum, 1964 – som jag tror gick av stapeln i Pildammsparken under ledning av Lennart Hyland. Så Tage hade ordentligt med komiker-gener i sig och därför är kanske följande story bara en skröna – men flera andra gamla kockumare har sagt att den är sann.

Och nu till historien: I samband med en sjösättning eller leverans av en torpedbåt var kung Gustaf VI Adolf på Kockumsbesök. En ceremoni skulle ske i motortorpedverkstaden.

När sådana höga honoratiores var på besök skulle det putsas och fejas i verkstaden. Någon fick order att nymönja ett stort rör invändigt, som gick genom väggen ut i fria luften – bara rakt ut utan några som helst krusiduller – den tidens "avancerade" ventilationssystem. Röret blev mönjat i all hast en halvtimme innan monarkens ankomst.

Till historien hör att Kockums vaktchef – den legendariske Löfkvist – som bodde i en tjänstebostad inne på Kockums – alldeles intill motortorpedverkstaden – höll höns. När ceremonin var i full gång inne i hallen flaxade plötsligt en mönje-illröd höna ut ur röret under ett fruktansvärt kackel och for genom verkstaden, rakt framför de höga gästerna, och ut genom porten. Alla måste ha tappat hakan, även kungen.

Hur storyn slutade fick jag aldrig höra – det kom så klart order från högre ort om att utreda vem som gjort det – men det kom aldrig fram. Någon hade skrämt in hönan genom hålet Tage Svanlund påstod för mig att det var Hjalmar Hall som låg bakom – men det förnekade han med ett stort tvetydigt leende på

läpparna.

Albumet 51: Kungabesök



KUNGABESÖK

Vid ett flertal tillfällen har Kockums haft besök av våra kungar. Jag har sett bilder från olika besök av Gustaf V, Gustaf VI Adolf och Carl XVI Gustaf. Denna bild visar hur Gustaf VI Adolf visar stort intresse för en kille och hans jobb i maskinverkstaden.

Bilden gjorde att jag kom att tänka på en osannolik historia som jag fick mig berättad i mitten av 1960-talet. Läs och "tro't om du vill". (se nästa albumbild nr 52.)

Vid ett flertal tillfällen har Kockums haft besök av våra kungar. Jag har sett bilder från olika besök av Gustaf V, Gustaf VI Adolf och Carl XVI Gustaf. Denna bild visar hur Gustaf VI Adolf visar stort intresse för en kille och hans jobb i maskinverkstaden.

Bilden gjorde att jag kom att tänka på en osannolik historia som jag fick mig berättad i mitten av 1960-talet. Läs och "tro't om du vill". (se nästa albumbild nr 52.)