

Albumet 150: Bromsskärmar

Bromsskärmar vid sjösättning

Innan den stora byggdockan togs i bruk sjösattes fartygen från stapelbäddar. De gled alltså ut i hamnbassäng på infettade avlöpningsbanor. De största fartygen som sjösattes från bädd var:

- 1/ B.nr 496 - 121185 dw tons tankfartyget Sea Spirit som sjösattes från bädd 7 den 20 augusti 1965.
- 2/ B.nr 497 - 116250 dw tons tankfartyget Sea Spray som sjösattes från bädd 7 den 28 januari 1966.

Fartygens storlek innebar att bädd 7 förlängdes ca 15 meter mot genomfartsgatan. Förlängningen byggdes upp av förstärkt ställningsmateriel – med mycket tätt mellan stolp-rören. Avlöpningsbanorna förlängdes ut över den nya uppbyggnaden.



Risk fanns att fartyget skulle glida för långt ut i bassängen innan väntande bogserbåtar fick stopp på det och att då aktersta bottenplåten skulle skrapa i bassängbotten och skadas. Därför förebyggdes detta genom att montera 4 st bromsskärmar på bordläggningen. Se bild. Åtgärden fungerade.

Bromsskärmar vid sjösättning. Innan den stora byggdockan togs i bruk sjösattes fartygen från stapelbäddar. De gled alltså ut i hamnbassäng på infettade avlöpningsbanor. De största fartygen som sjösattes från bädd var:

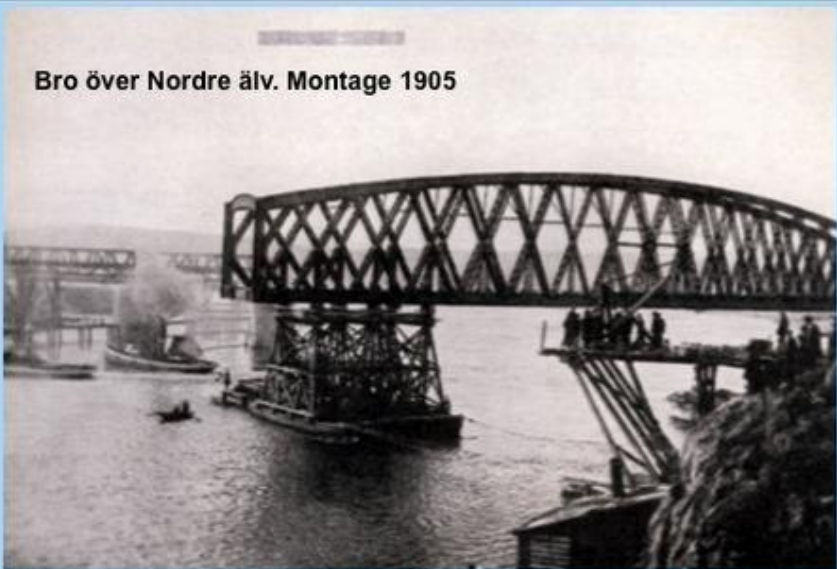
1. B.nr 496 – 121185 dw tons tankfartyget Sea Spirit som sjösattes från bädd 7 den 20 augusti 1965.
2. B.nr 497 – 116250 dw tons tankfartyget Sea Spray som sjösattes från bädd 7 den 28 januari 1966.

Fartygens storlek innebar att bädd 7 förlängdes ca 15 meter mot genomfartsgatan. Förlängningen byggdes upp av förstärkt ställningsmateriel – med mycket tätt mellan stolprören. Avlöpningsbanorna förlängdes ut över den nya uppbyggnaden.

Risk fanns att fartyget skulle glida för långt ut i bassängen

innan väntande bogserbåtar fick stopp på det och att då aktersta bottenplåten skulle skrapa i bassängbotten och skadas. Därför förebyggdes detta genom att montera 4 st bromsskärmar på bordläggningen. Se bild. Åtgärden fungerade.

Albumet 149: Broavdelningen



Bro över Nordre älv. Montage 1905

Broavdelningen
Genom åren hade Kockums en ganska omfattande bro-tillverkning. Den första bron var en järnvägsbro över inre hamnen och blev tillverkad 1875. Under 1880 -90 talet tillverkades ett 40-tal broar. En del av dessa till Malmö stad, såsom Schougens bro, Rörslöbron, Davidshallsbron m.fl..

Bilden visar Nordre-älvbron, den första verkligt stora bron. Den byggdes 1903-1905 och vägde 380 ton. Själva montagearbetet var en ganska komplicerad historia. Kockums broavdelning fortsatte ända fram till 1920-talet i samma omfattning men därefter tog krantillverkning över mer och mer. Så sent som på 1950-60-talet fanns det fortfarande kvar en kille som hade varit chef för på broavdelningen. Han arbetade deltid och ansvarade bl.a för uppföljning av de garantier som Kockum hade kvar gentemot beställarna.
(se även Albumet-bild 59)

Broavdelningen. Bro över Nordre älv. Montage 1905.

Genom åren hade Kockums en ganska omfattande bro-tillverkning. Den första bron var en järnvägsbro över inre hamnen och blev tillverkad 1875.

Under 1880-90 talet tillverkades ett 40-tal broar. En del av dessa till Malmö stad, såsom Schougens bro, Rörslöbron,

Davidshallsbron m.fl..

Bilden visar Nordre-älvsbron, den första verkligt stora bron. Den byggdes 1903-1905 och vägde 380 ton. Själva montaget var en ganska komplicerad historia.

Kockums broavdelning fortsatte ända fram till 1920-talet I samma omfattning men därefter tog krantillverkning över mer och mer.

Så sent som på 1950-60-talet fanns det fortfarande kvar en kille som hade varit chef för på broavdelningen. Han arbetade deltid och ansvarade bl.a för uppföljning av de garantier som Kockum hade kvar gentemot beställarna. (Se även Albumet-bild 59.)

Albumet 148: Sommarresidenset



Kockum and his chief assistants in the 1860's.

År 1946 gav Kockums ut en 100-sidig bok i A4-format på engelska.

Bilden som är från 1860-talet visar Frans Henrik Kockum och hans närmaste medarbetare.

De sitter ute i trädgården till hans sommarresidens "Holmen" som låg i stadens "utkanter" i anslutning till verkstäderna som låg där Davidshallstorg ligger idag. Holmgatan i närheten av Malmö Opera är uppkallad efter denna villa.

Frans-Henrik är den äldre mannen som sitter 2:a från höger med sin fina ljusa hatt i handen.

Frans-Henrik dog natten mellan 11 och 12 februari 1875.

Kockum and his chief assistants in the 1860's.

År 1946 gav Kockums ut en 100-sidig bok i A4-format på engelska.

Bilden som är från 1860-talet visar Frans Henrik Kockum och hans närmaste medarbetare.

De sitter ute i trädgården till hans sommarresidens "Holmen" som låg i stadens "utkanter" i anslutning till verkstäderna som låg där Davidshallstorg ligger idag. Holmgatan i närheten av Malmö Opera är uppkallad efter denna villa.

Frans-Henrik är den äldre mannen som sitter 2:a från höger med sin fina ljusa hatt i handen.

Frans-Henrik dog natten mellan 11 och 12 februari 1875.

Albumet 147: Gillis Horney



Gillis Horney - en "legendarisk" verkstadsingenjör. - Arbetade först ett antal år som ingenjör på Kockums marinritkontor. - Flyttade på 50-talet ut till verkstaden på produktionssidan. Blev verkstadsingenjör på "skrov", fartygsbäddarna 6, 7 och 8 där han ansvarade för allt "tekniskt", d.v.s tunga lyft, sjösättningar och ställningar. Han var mycket innovativ och tog fram många produktions - hjälpmedel.

När varvet byggdes ut med stora dockan och bockkranarna blev han verkstadschef för "yttre skrov" och ansvarig för att utveckla alla nya gigantiska lyft-hjälpmedel Han gjorde även alla lyftberäkningar med tillhörande lyftskisser och instruktioner.



ca 1350 ton



ca 1580 ton

Exempel på verkligt stora och tunga lyft

Gillis Horney – en "legendarisk" verkstadsingenjör. – Arbetade först ett antal år som ingenjör på Kockums marinritkontor. – Flyttade på 50-talet ut till verkstaden på produktionssidan. Blev verkstadsingenjör på "skrov", fartygsbäddarna 6, 7 och 8 där han ansvarade för allt "tekniskt", d.v.s tunga lyft, sjösättningar och ställningar. Han var mycket innovativ och tog fram många produktions – hjälpmedel.

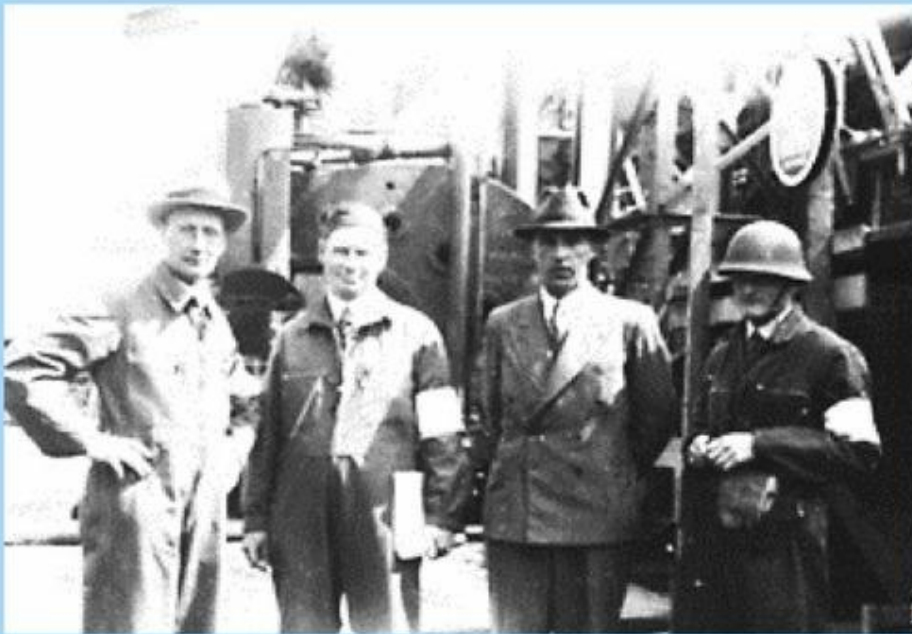
När varvet byggdes ut med stora dockan och bockkranarna blev han verkstadschef för "yttre skrov" och ansvarig för att utveckla alla nya gigantiska lyfthjälpmedel Han gjorde även alla lyftberäkningar med tillhörande lyftskisser och instruktioner.

Exempel på verkligt stora och tunga lyft:
ca 1350 ton, ca 1580 ton

Albumet

Luftskyddsavdelningen

146:



Andra världskriget

1939-1945 fanns en luftskyddsavdelning på Kockums. Chef var Ingenjör Harry Jönsson som syns som andre man från höger (med hatt och kostym).

Andra världskriget 1939-1945 fanns en luftskyddsavdelning på Kockums. Chef var Ingenjör Harry Jönsson som syns som andre man från höger (med hatt och kostym).

Albumet 145: Översikt



Malmö
Hamn
med
Kockum
på
1880-talet

År 1946 gav Kockums ut en 100-sidig bok i A4-format på engelska, som delades ut till företagets kunder. Ovanstående bild visar Malmö hamn och Kockums.

Kommentarerna i **gult** är ett försök att identifiera några ställen på bilden. Finns kanske något fel som i så fall får rättas till.

Malmö Hamn med Kockum på 1880-talet

År 1946 gav Kockums ut en 100-sidig bok i A4-format på engelska, som delades ut till företagets kunder. Ovanstående bild visar Malmö hamn och Kockums.

Kommentarerna i gult är ett försök att identifiera några ställen på bilden. Finns kanske något fel som i så fall får rättas till.

Albumet 144: Tank Emperor



Sjösättning av fartyg M/T 322 "Tank Emperor". Den 22 maj 1950. Fartyget levererat den 20 oktober 1950 till Rederi Skibs A/S Oilexpress, Moss – Norge

Gudmoder var en ung flicka som vi tyvärr inte kan namnet på. Mest troligt en dotter eller barnbarn till redaren?

Hon får kvalificerad assistans av Kockums VD Gösta Lundeqvist.

Albumet 143: Stadsministern på besök

Statsminister Tage Erlander på besök



Vid ett flertal tillfällen har kända personer besökt Kockums av någon anledning. Som här – statsminister Tage Erlander.

Besöket skedde under 1950-60-talet. Anledningen var en provtur i Sundet. Fartygen som sjösattes från bädd hade blivit så stora att det inte fanns möjlighet att docka in i Malmö. Istället gjordes en "enklare" första provtur i Sundet som avslutades med att man dockade in i Burmeister & Wains docka i Köpenhamn. Här passade man också på att utföra den slutliga bottenmålningen.

Som första åtgärd, när man kommit ut i Sundet från Malmö, var att justera kompassen. Det gjordes ute på bryggan genom att man riktade in instrumentet mot fasta, kända punkter på land. Resultatet överfördes automatiskt i till styrhyttens huvudkompass. På bilden får Erlander en information om hur det fungerar.

(andra kändisar som besökt Kockum:

Kung Gustav VI Adolf – Kung Carl XVI Gustav – Per Albin Hansson – Olof Palme – Torbjörn Fälldin - Lech Walesa m.fl.)

Statsminister Tage Erlander på besök

Vid ett flertal tillfällen har kända personer besökt Kockums av någon anledning. Som här – statsminister Tage Erlander.

Besöket skedde under 1950-60-talet. Anledningen var en provtur i Sundet. Fartygen som sjösattes från bädd hade blivit så stora att det inte fanns möjlighet att docka in i Malmö. Istället gjordes en "enklare" första provtur i Sundet som avslutades med att man dockade in i Burmeister & Wains docka i Köpenhamn. Här passade man också på att utföra den slutliga bottenmålningen.

Som första åtgärd, när man kommit ut i Sundet från Malmö, var att justera kompassen. Det gjordes ute på bryggan genom att man riktade in Instrumentet mot fasta, kända punkter på land. Resultatet överfördes automatiskt i till styrhyttens huvudkompass.

På bilden får Erlander en information om hur det fungerar.

Andra kändisar som har besökt Kockum:

- Kung Gustav VI Adolf
- Kung Carl XVI Gustav
- Per Albin Hansson
- Olof Palme
- Torbjörn Fälldin
- Lech Walesa
- ...

Albumet 142: Fotografen

Fotograf Otto "Bebbe" Ohm (1884-1960)



Vi som var anställda på Kockums såg nog Otto Ohm som något av en institution. Han fotograferade i stort sett alla sjösättningar - själva stapelavlöpningsen och efterföljande gruppfoto av sjösättningsgäster m.m. Kom alltid på cykel. Bil var inget för Bebbe utan den specialtillverkade cykeln med pakethållare både fram och bak räckte gott åt honom och hans trogna följeslagare, en kamera med stativ och övrigt tillbehör. När fotograf Ohm kom visste alla att det var något på gång. Aktuella händelser, invigningar eller olyckor likväl som familjehögtider eller en enkel skogsutflykt fångades av hans kamera. Bebbe drog sig inte för att klättra upp i lyktstolpar eller springa på hustak för att få "bilden".

Anm: Han kallades Bebbe för att skilja honom från sin far, den gamle Otto Ohm – han som startade firman.

Fotograf Otto "Bebbe" Ohm (1884-1960)

Vi som var anställda på Kockums såg nog Otto Ohm som något av en institution. Han fotograferade i stort sett alla sjösättningar – själva stapelavlöpningen och efterföljande gruppfoto av sjösättningsgäster m.m.

Kom alltid på cykel. Bil var inget för Bebbe utan den specialtillverkade cykeln med pakethållare både fram och bak räckte gott åt honom och hans trogna följeslagare, en kamera med stativ och övrigt tillbehör. När fotograf Ohm kom visste alla att det var något på gång. Aktuella händelser, invigningar eller olyckor likväl som familjehögtider eller en enkel skogsutflykt fångades av hans kamera. Bebbe drog sig inte för att klättra upp i lyktstolpar eller springa på hustak för att få "bilden".

Anm: Han kallades Bebbe för att skilja honom från sin far, den gamle Otto Ohm – han som startade firman.

Albumet Sjösättningslunch

141:

Sjösättningslunch (bilden från 1950-tal)



Direktör Nils Holmström med damer vid en sjösättningslunch.
En av damerna troligen det sjösatta fartygets gudmor.

Sjösättningslunch (bilden från 1950-tal). Direktör Nils Holmström med damer vid en sjösättningslunch. En av damerna troligen det sjösatta fartygets gudmor.

Albumet 140: Claes Bodén

1950-talet

Den smått legendariske ritkontorschefen Claes Brodén.

Han var chef över fartygsritkontoren t.ex skrovritkontor och de olika utrustnings ritkontoren.

Han gick i pension i slutet av 1950-talet ev. in i början av 1960-tal.

Det gick en skröna om honom:

Om man försökte att få ett lönepåslag mitt i löneperioden, påstods det att han svarade (med glimten i ögat) "javisst om du kan lägga mig i armbrytning". Och det kunde tydligen ingen. Tro't om ni vill. Men enligt hans son Sten var han en hejare på just armbrytning.



1950-talet. Den smått legendariske ritkontorschefen Claes Brodén. Han var chef över fartygsritkontoren t.ex skrovritkontor och de olika utrustningsritkontoren. Han gick i pension i slutet av 1950-talet ev. in i början av 1960-tal. Det gick en skröna om honom: Om man försökte att få ett lönepåslag mitt i löneperioden, påstods det att han svarade (med glimten i ögat) "javisst om du kan lägga mig i armbrytning". Och det kunde tydligen ingen. Tro't om ni vill. Men enligt hans son Sten var han en hejare på just armbrytning.

Albumet 139: 80-tonnaren anskaffades

1930

Kockums anskaffade den smått legendariska "80-tonnaren" - som utrustningskran vid inre varvsbassängen. Det var Kockums största kran ända tills bockkranarna togs i bruk. Bäddarna hade som max 65-tons kranar. Kranen klarade 80 ton vid 21 meters utliggning och 30 ton vid 42 meter. Mycket imponerande då.



1930

Kockums anskaffade den smått legendariska "80-tonnaren" – som utrustningskran vid inre varvsbassängen.

Det var Kockums största kran ända tills bockkranarna togs i bruk.

Bäddarna hade som max 65-tons kranar.

Kranen klarade 80 ton vid 21 meters utliggning och 30 ton vid 42 meter. Mycket imponerande då.

Albumet 138: Svetsning

Svetsning (bilden från slutet 1940-tal eller början 50-tal?)



En gruppbild som förmodligen visar folk som har fått någon form av svetsinformation. Stående mitt i bild svetsverkmästare Kalle Lundahl – han i kostym och hatt. Han arbetade med automatiseringsprojekt av svetsning inom Kockums, bland annat med en pinnautomat i hall 1 (en utrustning som matade ned vanliga elektroder. Mycket arbete lades ned på detta men den fungerade inte särskilt väl. Kalle arbetade med Hägglunds svets som utvecklat pinnautomaten. Nils Gunnar Leide var starkt engagerad i detta projekt. Han fick också ansvaret att försöka mekanisera främst handsvetsningen. Kan även ha utprovat och infört grässhoppesvetsningen tillsammans med Esab. Direkt t.v om Kalle Lundahl ses Bror Paulsson som senare blev svetsverkmästare.

Svetsning (bilden från slutet 1940-tal eller början 50-tal?)

En gruppbild som förmodligen visar folk som har fått någon form av svetsinformation. Stående mitt i bild svetsverkmästare Kalle Lundahl – han i kostym och hatt. Han arbetade med automatiseringsprojekt av svetsning inom Kockums, bland annat med en pinnautomat i hall 1 (en utrustning som matade ned vanliga elektroder. Mycket arbete lades ned på detta men den fungerade inte särskilt väl. Kalle arbetade med Hägglunds svets som utvecklat pinnautomaten. Nils Gunnar Leide var starkt engagerad i detta projekt.

Han fick också ansvaret att försöka mekanisera främst handsvetsningen. Kan även ha utprovat och infört grässhoppesvetsningen tillsammans med Esab.

Direkt t.v om Kalle Lundahl ses Bror Paulsson som senare blev svetsverkmästare.

Albumet

Patentavdelningen

137:

Patentavdelning



Kockum hade en speciell avdelning där man hanterade alla Kockums patentärenden. Sammanhållande var Sven Erik Svensson – allmänt känd som "Patent-Svensson". Här ses han längst t.v. - tillsammans med arbetskollegorna Gunnar Rhedin och Östen Blomqvist.. Bilden är från oktober 1973.

Kockum hade en speciell avdelning där man hanterade alla Kockums patentärenden. Sammanhållande var Sven Erik Svensson -- allmänt känd som "Patent-Svensson".

Här ses han längst t.v. – tillsammans med arbetskollegorna Gunnar Rhedin och Östen Blomqvist. Bilden är från oktober 1973.

Albumet 136: Kockums industribrandkår

Kockums industribrandkår – uppställd ca 1940-50 tal (?)

Personen allra längst t.v i hatt är driftschefen Harry Jönsson – sedermera prod.direktör.



Kockums industribrandkår – uppställd ca 1940-50 tal (?)
Personen allra längst t.v i hatt är driftschefen Harry Jönsson
– sedermera prod.direktör.

Albumet 135: Två legendarer



Två "legendarer" på produktionssidan

Bilden är troligen från slutet 1940-tal eller början 1950-tal.

T.h i ljus overall står **Gunnar Strandberg**. Vad han hade för sysselsättning när bilden togs är okänt – men han hamnade på nitareavdelningen, där han troligen gick igenom hela kedjan från "nagelvärmare", "nagelapa", "mothållare" till "nitare". Därefter blev han svetsare. Han blev förman på skrovavdelningen och hamnade till slut som en av de dominerande förmännen i stora byggdockan – fram till sin pensionering.

T.v om honom står **Helmer Johansson** – också han en kändis på varvet. Han blev skyddsinspektör på driftsavdelningen med hela varvet som sitt arbetsfält.

Två "legendarer" på produktionssidan. Bilden är troligen från slutet 1940-tal eller början 1950-tal.

T.h i ljus overall står Gunnar Strandberg. Vad han hade för sysselsättning när bilden togs är okänt – men han hamnade på nitareavdelningen, där han troligen gick igenom hela kedjan från "nagelvärmare", "nagelapa", "mothållare" till "nitare". Därefter blev han svetsare. Han blev förman på skrovavdelningen och hamnade till slut som en av de dominerande förmännen i stora byggdockan – fram till sin pensionering.

T.v om honom står Helmer Johansson – också han en kändis på varvet. Han blev skyddsinspektör på driftsavdelningen med hela varvet som sitt arbetsfält.

Albumet 134: Stora bockkranen



Stora bockkranen

Den stora bockkrans-balken tillverkades på Burmeister & Wain i Köpenhamn.

Den 13/8 1973 skeppades balken över på pråm till Kockum och placerades i de två tornen där man omgående började "jacka" upp den – i 600 mm steg. (Dagarna innan hade ett 250'000 tons tankfartyg dockats ut). Nästa tankbåt

startade byggas omgående och skulle vara klart för utdockning den 13/10 1973. Då måste balken vara så högt uppe att skorstenstoppen skulle "gå klar" under balken. Efter många diskussioner med det tyska företaget som monterade bockkranen uppnåddes detta mål. Tankfartyget Sea Swift på 256'050 ton dockades planenligt ut med ca 0,5 meters klarning.

Den stora bockkrans-balken tillverkades på Burmeister & Wain i Köpenhamn.

Den 13/8 1973 skeppades balken över på pråm till Kockum och placerades i de två tornen där man omgående började "jacka" upp den – i 600 mm steg. (Dagarna innan hade ett 250 000 tons tankfartyg dockats ut). Nästa tankbåt startade byggas omgående och skulle vara klart för utdockning den 13/10 1973. Då måste balken vara så högt uppe att skorstenstoppen skulle "gå klar" under balken. Efter många diskussioner med det tyska företaget som monterade bockkranen uppnåddes detta mål. Tankfartyget Sea Swift på 256'050 ton dockades planenligt ut med ca 0,5 meters klarning.

Albumet 133: Hem efter jobbet



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Hem efter jobbet.

Över bron vid fiskargummorna – in i Engelbrektsgatan – förbi Gustaf Adolfs torg - över kanalen och in på Davidshallsgatan och förbi Triangeln. Vidare på Södra Förstadsgatan och ända upp förbi Dalaplan. Så långt kunde man se en markant grupp av dessa cyklister innan de spreds ut för gott.

(Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" Utgiven 1999)

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Hem efter jobbet. Över bron vid fiskargummorna – in i Engelbrektsgatan – förbi Gustaf Adolfs torg – över kanalen och in på Davidshallsgatan och förbi Triangeln. Vidare på Södra Förstadsgatan och ända upp förbi Dalaplan. Så långt kunde man se en markant grupp av dessa cyklister innan de spreds ut för gott. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 132: Hemfärd



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Hem efter jobbet.

Längst till vänster Åke Svensson och på motorcykel Ove Karlsson.

*(Bilden hämtad från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Hem efter jobbet. Längst till vänster Åke Svensson och på motorcykel Ove Karlsson. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 131: Fartygsdop



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Fartygsdop

"Honoratiores" närmast i bild och på andra sidan gatan intresserade åskådare – mest anställda.

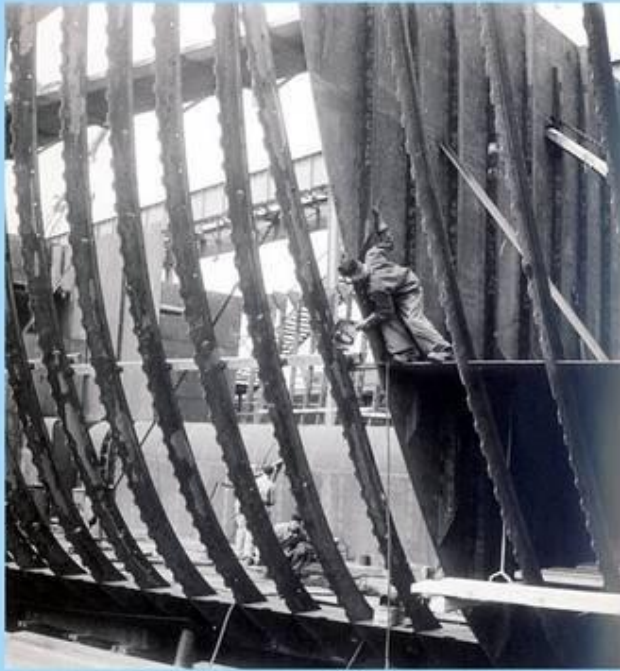
Längst till höger syns den legendariske fotografen Otto Ohm.

*(Bilderna hämtade från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Fartygsdop.

"Honoratiores" närmast i bild och på andra sidan gatan intresserade åskådare – mest anställda. Längst till höger syns den legendariske fotografen Otto Ohm. (Bilderna hämtade från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 130: Spantresning



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Spantresning.

Innan sektionsbyggnadsprincipen tagits i bruk monterades de ingående fartygselementen ett och ett, efter varandra. Tidsödande och en ganska farlig arbetsmetod - dåliga ställningar och skyddsräcken.

När varvet investerat i större lyftkranar slog sektionsbygge igenom på allvar.

*(Bilden hämtad från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Spantresning.

Innan sektionsbyggnadsprincipen tagits i bruk monterades de ingående fartygselementen ett och ett, efter varandra. Tidsödande och en ganska farlig arbetsmetod – dåliga ställningar och skyddsräcken.

När varvet investerat i större lyftkranar slog sektionsbygge igenom på allvar.

(Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 129: Verktygssmedjan



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Verktugssmedjan

*(Bilden hämtad från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Verktugssmedjan.
(Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till
Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 128: Hejarsmide



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Hejarsmide

*(Bilden hämtad från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Hejarsmide. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 127: Tågfärjan Malmöhus



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Kockums nybygge b.nr 219. Tågfärjan
Malmöhus.
Levererades till Kungliga
Järnvägsstyrelsen den 20 september
1945.

*(Bilden hämtad från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Slutet 1940-tal – början 1950-tal. Kockums nybygge b.nr 219. Tågfärjan Malmöhus – Levererades till Kungliga Järnvägsstyrelsen den 20 september 1945. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

**Albumet
sjösättning**

126:

Inför



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Fören av fartyg på bädd. Förberedelser
för sjösättning.

*(Bilden hämtad från Malmö Museers bok
"Från Lustgården till Möllevångstorget"
Utgiven 1999)*

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Fören av fartyg på bädd. Förberedelser för sjösättning. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)