

# Kockumshistoria

Kort Kockumshistoria, ur vår bok Kockums med våra egna ord.

När Frans Henrik Kockum år 1840 startade gjuteri och mekanisk verkstad ute vid sitt sommarviste på landet (på den plats där gamla polishuset och Davidshallstorg nu ligger), så fanns det knappt 10 000 personer i Malmö.

1857 anlade Malmö stad en docka (nuvarande docka 1) på mark vunen från havet i västra hamnområdet.

Den 21 november 1870 köpte F H Kockum en tomt på 1 212 m<sup>2</sup> vid inre delen av dockans högra sida för 3 437 kronor och 50 öre.

1871 byggdes en lokomobilpanneverkstad med en kopparslagareverkstad, samt ett järnmagasin och en ångpanneverkstad på tomten.

Året därpå, 1872, blev en spantbockareverkstad, en plåtslagareverkstad, en smedja och två fartygsbäddar klara där ute. Kockums första varv var färdigt och området omfattade – sedan mera mark tagits ur havet – 7 390 m<sup>2</sup>. Bäddarna låg emellertid illa till och var snålt tilltagna. De slopades därför redan 1876, efter det att 12 fartyg hade byggts på dem. Fyra nya bäddar och en slip uppfördes vid inre varvsbassängen och de befintliga byggnaderna utökades med ett virkesskjul, ett nytt järnmagasin, en kombinerad snickeri- och maskinverkstad, ett ångpannehus, en ny plåtslagareverkstad, ett spruthus, slipens maskinhus, ett portvaktshus, ett avträdeshus, en drickabod, en oljekällare, ett pumphus, en redskapsbod och ett skjul för direktörens ekipage.

Stadens invånarantal ökade stadigt och då varvets första nybygge, Tage Sylvan, en lastångare på 700 ton d.w. och med en maskinstyrka på 60 hkr. sjösattes den 31 juli år 1873, fanns det 28 305 malmöbor. Malmö fortsatte på den inslagna vägen.

Vid 1800-talets utgång bodde 58 714 personer i staden och fyra år senare passerades 70 000 strecket med råge. Trenden var likartad i hela Sverige och "boven" var en mix av lantbrukets snabba rationalisering, de allmänt dåliga tiderna och en stor befolkningsökning.

Livet på landet förändrades radikalt. Småbönderna kunde inte längre försörja sig på de ynkliga jordplättar som de ägde och storbönderna avskedade både drängar och pigor. Landsbygdens folk blev arbetslösa i massor och tvingades emigrera, eller flytta in till städer och andra industriorter för att få sitt levebröd.

En tid var Malmö faktiskt Sveriges snabbast växande stad. Hon avancerade raskt från 6:e till 3:e plats i storleksligan och folkmängden sexdubblades på 60 år. Men trots att nya bostäder ute vid Södra Förstaden växte som svampar ur jorden, så kunde bostadsbyggandet inte hålla jämna steg med den väldiga inflyttningen. De nya malmöborna sågs inte med blida ögon av ursprungsbefolkningen. De blev ofta arbetslösa och de lägenheter som de till äventyrs fick tag på, var erbarmligt dåliga, sanitärt urusla och inte sällan direkt skadliga att bo i. Staden Malmö stod inför gigantiska problem och det fanns bara ett sätt att ta sig ur eländet. Nya jobb måste skapas och nya bostäder måste byggas. Och nog fick malmöborna nya jobb alltid. Kockums Mekaniska Verkstad ute på Holmen och Kockums varv nere vid hamnen växte så det knakade och de anställda räknades i hundratal och senare i tusentals.

I hela 73 år, från 1840 fram till 1913, fanns Kockums Mekaniska Verkstad ute på Holmen vid Kärleksgatan. Man tillverkade allehanda produkter till hushållen, lantbruken och industrin. Varor som spottkoppar, ljusstakar, gaslyktor, grytor, grindar, spisar, paraplyställ, säckkärror, plogar, harvar, tröskverk, ångmaskiner, brandsprutor, lokomobiler, järnvägsvagnar och liknande producerades nästan på löpande band. Som mest arbetade 700 personer där och verkstaden räknades, vid sidan om Motala Verkstad, som landets största i

sitt slag.

Med åren blev varvet allt större och allt viktigare för företaget. Och då en koncentration av Kockums båda industriområden, enligt specialisterna, skulle ge högre vinster och bättre möjligheter i konkurrensen, så beslöt ledningen att föra över all verksamhet i olika omgångar från Holmen till varvet. Flytten pågick under lång tid och år 1913 dracks gravölet, som bekräftade att epoken var över och att verkstaden på Holmen hade tjänat ut för gott. Malmö övertog den lediga marken och Davidshallstorg, polishuset och ett antal hyreshus "flyttade" så småningom dit. I dag är det bara namnet på ett par gator, "Kockumsgatan" och "Verkstadsgatan", som påminner om den tidigare storindustrin på området.

Kockums Mekaniska Verkstad och varv upplevde oanade höjder och djupa dalar under sin långa levnad. I redarkretsar världen över blev Kockums ett begrepp för tillförlitlighet, kvalitet, kunskap och "ärliga nävar" och den bedömningen hängde med "to the bitter end". Utöver 597 fartyg och ett stort antal dieselmotorer, ångpannor, broar, lyftkranar och signalapparater. Så tillverkade Kockums bl.a. över 13. 000 järnvägsvagnar och några hundra dieselelektriska lok. Lägg där till att företagets egen ljudapparat "Tyfonen" under några år hade 90% av världsmarknaden inom sitt gebit och vi förstår att det inte handlade om vilken liten "småskuttare" som helst. 1987 Den sista civila båten, en produkttanker på 23 000 ton, lämnade varvet.

Innan Kockums delades upp i tre "tårtbitar" 1986, så uppgick varvets totala markyta till en miljon tvåhundra tusen kvadratmeter och allt var vunnit ur havet. Det är nästan på decimalen tusen gånger större än den första markbiten, som Frans Henrik Kockum köpte vid den lilla dockan, 116 år tidigare!

**Peraxel Nilsson**