



Berättarkvällen

den 29 november 2017

Skepp och spårvagnar

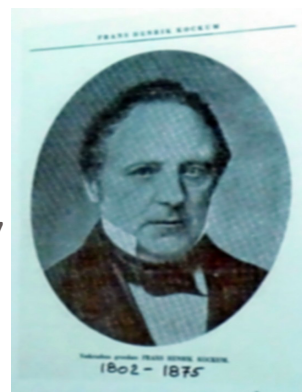
Nämn två drag i Malmös 1900-talsprofil, som väcker känslor och som kan få folk att frossa i nostalgi! Säkert kockumiternas cykelköer morgon och kväll och de stolta sjösättningarna där ute på det nu helt omdanade varvsområdet till musik av varvets egen orkester. Lika säkert plingandet från stadens spårvagnar med resor á 10 öre ända ut till bad i Sibbarp. I båda fallen bjöds berättelser och många fina, berättande bilder.

Kanske skall även husarerna med sina revbenspjällade dolmor få en chans att berättas om, men den här kvällen uppträdde kockumiten sedan 15 års ålder Bosse Nilsson. Född 1935 tillhör han det gäng av Kockum-veteraner som har ägnat de senaste åren åt att dokumentera den stolta varvshistorien, tyvärr i motvind från en kommun som visar ljumt intresse för sin historia. Via Tekniska Museet/Sjöfartsmuseet och med Varvshistoriska föreningen har dock mycket gjorts i form av böcker, utställningar, mm. I Stadsarkivet borde de garanteras en god fortsättning, men Bosse hade frågetecken kring detta.

Med ett förnämligt bildmaterial guidade Bosse Nilsson ett fullsatt auditorium genom varvshistorien från en dansk föregångare till Frans Henrik Kockum (1802-1875) och utvecklingen till ett företag med 7000 anställda, varav 1200 tjänstemän, innan det på grund av asiatisk konkurrens började gå utför. Den mäktiga kockumskranen hjälpte inte. Legendariske "HJ", tekniske direktören Harry Jönsson (1901-1977), hängde engagerat upp framtiden i den men dog i tid för att slippa uppleva exporten till HUNDAI, namnet som i stora bokstäver nu pryder kranen på andra sidan jordklotet.

1914, när första världskriget började, sjösattes den första ubåten, 1856, när stambanan till Stockholm hade börjat anläggas, byggdes järnvägsvagnar. I Kockums Mek. Verkstads tidiga historia i trakten kring Davidshall och nuvarande Operan ingick jordbruksmaskiner, äggklädningsmaskiner och allsköns andra nyttigheter, men efter brand 1909 och flytt ut till kusten följde ett slutligt crescendo från 1970 med oljetankers upp till 330 000 ton och tekniskt högkvalificerade ubåtar, bl.a. till Australien. Kockums 1900-tal karaktäriseras av högklassig teknologi, svetsning med ultraljudsundersökningar, montageteknik, allt kombinerat med ett socialt ansvarstagande med Kockums Fritid, bostadslån, verkstadsskola, sjukstuga, egen brandkår, m.m.

Inte undra på att man ville behålla kranen som ett minnesmärke över stolta tider, men olika förslag, bl.a. en restaurang högt där uppe, stupade på underhållskostnader och omöjlig ekonomi.



Frans Henrik Kockum



Bo Nilsson



Bore från 1894, åter i Malmö



Kockumsgripen i Bores salong...



...där man for kungligt



Intresserade kan gå in på www.varvshistoria.se och söka de samlingar och böcker som har blivit resultat av de gamla kockumiternas besjälade arbetsinsatser "på övertid". Bo Nilsson har medverkat i uppbyggnaden av "Albumet", en bildskatt. De många särdeles förnämliga fartygsmodeller som modellmakarna producerade finns inte att se som en samlad historik utan har spritts och finns förhoppningsvis kvar på kommunala förvaltningar.



Generationer på Kockums

Därför finns det känslor, generationer av malmöbor har arbetat på Kockums. **Harry Jönsson, HJ**, anställdes 1927 vid Kockums som tredje generation, hans farfar Olof började redan 1863 i verkstaden på Kärleksgatan och hans far Axel Theodor var maskiningenjör på varvet under 35 år. År 1928 blev han betrodd med uppdraget att svara för företagets skyddsverksamhet. Då hände hela 52 olycksfall per 100 årsarbetare. När HJ gick i pension 1966 var olycksfrekvensen nere i 3,2 per 100 årsarbetare, ett rekord bland skeppsvarven. Efter sin pensionering knöts HJ som konsult till företaget, en syssla som avslutades den 28 februari 1977. Så skapades profilen av en man med socialt patos. Han blev den förste i landet att promoveras för insatser inom, teknologie hedersdoktor vid Lunds universitet. Stadsarkivet har en samling i hans namn, dokument och bilder



Slut för dagen, kockums-jobbarna cyklade hem - tät trafik.



P.G. Andersson och Anders Silfverling berättade spårvägs-historia.



Malmöns första spårvagn byggdes på Kockums och står nu på Tekniska Museet. Vid 20-årsjubileum visades veteranvagnar med och utan el.



Ta spårvagnen!

Att komma från landet och vid centralstationen kunna ta en spårvagn till mormor betyder minnen av ”pling, pling”, läderremmen för att ta ner ett fönster, den uniformerade föraren och den oftast vänlige konduktören. *(Om de båda inte var vänner, bytte föraren kanske körplats ”inomhus”, medan konduktören fick byta utsides, även om det regnade, berättade PG).* Som liten spårvägsresenär en gång minns jag båda som snälla och man kunde få stå bredvid föraren.

Per Gunnar ”PG” Andersson och Anders Silfverling var med från början, när Malmö fick ”Museilinjens”. Malmö Stads Spårvägar Museiförening, MSS, bildades 1987 tar till vara och visar det som finns från Malmö spårvägnsepok, framför allt med museispårvägen, den enda i landet inne i stadsmiljö.

Drömmen om ett spårvägmuseum, där vagnarna även kan vårdas på rätt sätt utan omständliga flytt, lever vidare, var nära att förverkligas men stoppades på en ny ”kulturväg”. Anders har kört museispårvagnar i Malmö och annorstädes, PG har varit trafikchef för Museilinjens. I bakgrunden har de en sjuårdeles inlevelse i hur det var när staden fick sina hästspårvagnar (en kvar på Tekniska Museet), gick över till eldrift, skulle ha fått moderna lightrail-vagnar men i stället kör extra långa bussar. Men i Lund byggs just nu en spårvägslinje från centralstationen ut till området för bostäder kring de hyperavancerade forskningsanläggningarna MAX 4 och ESS.

Gå gärna in på mss.se och sparvagssallskapet.se och åk sedan museispårvagn när det åter blivit sommar. Jämför eventuella minnen med fakta om de olika spårvägslinjerna. Starta vid Fiskehoddorna, som finns där tack vare museiintendenten Carl-Gustaf Lekholms (1909-2005) påtalade tjänstefel att rädda dem, när de skulle ha rivits vid Citadellshamnen, där hovrätten ligger idag. Lekholm hade inte ”fått beslut på det här”, men det struntade han i och därför har Malmö med hoddorna en nyttig sevärdhet och en möjlighet att berätta historierna om Limhamns-sill, fiskarveteranerna Calle (1909-1996) och Gunhild (1915-1994) Bröns med rötter i var sin hodka i fiskehamnen.

Per Ragnarson

(som inte kan avstå från att visa återseendets glädje med Anders Silfverling, som var med och byggde Museilinjens för 30 år sedan).



Bilder: Kjell Wihlborg, Per Ragnarson och arkiv.