

Albumet 124: Krängningsvikter



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Lossning av krängningsvikter.
På vagnen dirigerar Frans Högström

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

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Lossning av krängningsvikter. På vagnen dirigerar Frans Högström. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 123: Ställnings-Erik



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Från vänster skyddsinspektör Helmer Johansson, vaktchef Erik Andersson och Ställningskontrollant Erik Nilsson (allmänt kallad "Ställnings-Erik").

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

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Från vänster skyddsinspektör Helmer Johansson, vaktchef Erik Andersson och Ställningskontrollant Erik Nilsson (allmänt kallad "Ställnings-Erik"). (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 122: Helge Nilsson



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Helge Nisson renbränner klips.
Han blev senare arbetsledare och som
sådan en av de dominerande i stora
byggdockan.

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

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Helge Nisson renbränner klips.

Han blev senare arbetsledare och som sådan en av de dominerande i stora byggdockan. (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 121: Utan hjälm



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Hjälm användes inte i onödan.
På senare år blev det ett tvång.

307 - betyder best.nr 307 Aramis, ett tankfartyg på 13360 dw ton till rederiet Skibs A/S Aramis, Flekkefjord

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

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal. Hjälm användes inte i onödan. På senare år blev det ett tvång.

307 – betyder best.nr 307 Aramis, ett tankfartyg på 13360 dw ton till rederiet Skibs A/S Aramis, Flekkefjord (Bilden hämtad från Malmö Museers bok "Från Lustgården till Möllevångstorget" utgiven 1999.)

Albumet 120: Lejdare



Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.
Kockums bädd 6.

Lejdare rest från dockporten upp mot fartyg som ligger på bädden.

Ser lite vanskligt ut.

Det går att utläsa namnet till troligen "Bokefors" - ett namn som inte finns i vår fartygslista. Men det kan vara så att fartyget bytte namn innan det levererades - sånt hände.

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

Från slutet 1940-tal – början 1950-tal.

Kockums bädd 6.

Lejdare rest från dockporten upp mot fartyg som ligger på bädden. Ser lite vanskligt ut.

Det går att utläsa namnet till troligen "Bokefors" – ett namn som inte finns i vår fartygslista. Men det kan vara så att fartyget bytte namn innan det levererades – sånt hände.

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

Albumet

119:

Från

huvudkontorets tak



Från slutet 1960-tal – början 1970-tal.

Uppe på 14 tr huvudkontoret. Förmodligen vid någon avtackning, jullunch eller liknande.
Fr.v Verkst.chef Per Leeb-Lundberg, verkst.ing Eric Johansson och verkm Stig Persson.

Från slutet 1960-tal – början 1970-tal.

Uppe på 14 tr huvudkontoret. Förmodligen vid någon avtackning, jullunch eller liknande. Fr.v Verkst.chef Per Leeb-Lundberg, verkst.ing Eric Johansson och verkm Stig Persson.

Albumet 118: Verkstadsledning för skrovproduktionen



Början 1960-tal. Avtackning av svetsverkmästare Bror Paulsson

Fr.v varvsing Jan Hallberg, verkm Bror Paulsson, verkm Hermod Persson, verkm Knut Jacobsson, verkm Stig Persson, verkst.chef Per Leeb-Lundberg, verkm Georg Österlin, verkst.ing Esa Salmi, övering Carl-Erik Fredriksson (CEF), och verkm Nils Westerdahl. (Verkst.ing Gillis Horney kom inte med på bilden men syns infälld nere t.h.)

Dessa personer utgjorde i princip dåvarande verkstadsledning för skrovproduktionen.

Början 1960-tal.

Fr.v varvsing Jan Hallberg, verkm Bror Paulsson, verkm Hermod Persson, verkm Knut Jacobsson, verkm Stig Persson, verkst.chef Per Leeb-Lundberg, verkm Georg Österlin, verkst.ing Esa Salmi, övering Carl-Erik Fredriksson (CEF), och verkm Nils Westerdahl. (Verkst.ing Gillis Horney kom inte med på bilden men syns infälld nere t.h.)

Dessa personer utgjorde i princip dåvarande verkstadsledning för skrovproduktionen.

Albumet 117: Förklaring

Varför revs den fina texten "Kockums Mek. Verkstads A.B" i tegel bort ?

Se även "Albumet 116"

Här en förtydligande bild.



Här skedde
"kollisionen"

Varför revs den fina texten "Kockums Mek. Verkstads A.B" i tegel bort ?

Se även "Albumet 116. Här en förtydligande bild. Här skedde "kollisionen".

Albumet 116: Kapad text

Varför revs den fina texten "Kockums Mek. Verkstads A.B" i tegel bort ?

Den frågan skall jag svara på. När den stora montagehallen nr 5, som låg norr om maskinverkstaden (på bild), blev byggd, hade man tyvärr gjort en miss i planeringen, Hall 5:s södra gavel var en flyttbar vägg och kunde alltså rulla ut mot maskinverkstaden. På så sätt kunde de två jättetraverserna i hallen köra ut över gatan som ses på bilden och lyfta in sektioner som



körts dit med den stora 700-tons trailern. Sektionernas vikt var så stor att båda traverserna måste komma ut och kopplas i sektionen. Här visade sig "missen". Traversernas stoppare uppe på traversbanan var placerade för nära hall 5 och således kunde traverserna inte rulla ut så långt som var nödvändigt för att kunna kopplas till sektionen. När stopparna flyttats blev det också nödvändigt att riva bort det allra översta av verkstadgaveln för att traversen skulle komma över.. Det var väldigt brått att göra detta eftersom det pressade byggnadsprogrammet måste hållas. Rivningen av gaveln skedde över en eftermiddag och natt. Förklaringen kanske verkar invecklad - men riktig - jag vet eftersom jag var ansvarig för sektionens lyften vid tillfället. (Se även Albumet 117) / Bo Nilsson

Varför revs den fina texten "Kockums Mek. Verkstads A.B" i tegel bort ?

Den frågan skall jag svara på. När den stora montagehallen nr 5, som låg norr om maskinverkstaden (på bild), blev byggd, hade man tyvärr gjort en miss i planeringen, Hall 5:s södra gavel var en flyttbar vägg och kunde alltså rulla ut mot maskinverkstaden. På så sätt kunde de två jättetraverserna i hallen köra ut över gatan som ses på bilden och lyfta in sektioner som körts dit med den stora 700-tons trailern. Sektionernas vikt var så stor att båda traverserna måste komma ut och kopplas i sektionen. Här visade sig "missen". Traversernas stoppare uppe på traversbanan var placerade för nära hall 5 och således kunde traverserna inte rulla ut så långt som var nödvändigt för att kunna kopplas till sektionen. När stopparna flyttats blev det också nödvändigt att riva bort det allra översta av verkstadgaveln för att traversen skulle komma över. Det var väldigt brått att göra detta eftersom det

pressade byggnadsprogramet måste hållas. Rivningen av gaveln skedde över en eftermiddag och natt. Förklaringen kanske verkar invecklad – men riktig – jag vet eftersom jag var ansvarig för sektionslyften vid tillfället. (Se även Albumet 117) / Bo Nilsson

Albumet 115: SIFA-fyren

År 1933 - SIFA-fyr



En Kockumstillverkad s.k **SIFA-fyr**. Vid dess sida står ingenjör Harry Jönsson ("HJ") som sedermera blev drifts-och produktionsdirektör. Efter sin pensionering blev han ansvarig för bygget av stora dockan och bockkranarna.

Från och till tillverkade Kockums specialprodukter som ej hade varvsanknytning., exempelvis SIFA-fyren som var ett led i att öka trafiksäkerheten - en trafikdelare med belysning. I Malmö fanns de på flera ställen



År 1933 – SIFA-fyr

En Kockumstillverkad s.k SIFA-fyr. Vid dess sida står ingenjör Harry Jönsson ("HJ") som sedermera blev drifts- och produktionsdirektör. Efter sin pensionering blev han ansvarig för bygget av stora dockan och bockkranarna.

Från och till tillverkade Kockums specialprodukter som ej hade varvsanknytning, exempelvis SIFA-fyren som var ett led i att öka trafiksäkerheten – en trafikdelare med belysning. I Malmö fanns de på flera ställen.

Albumet 114: Verkstaden 1920 – 1930

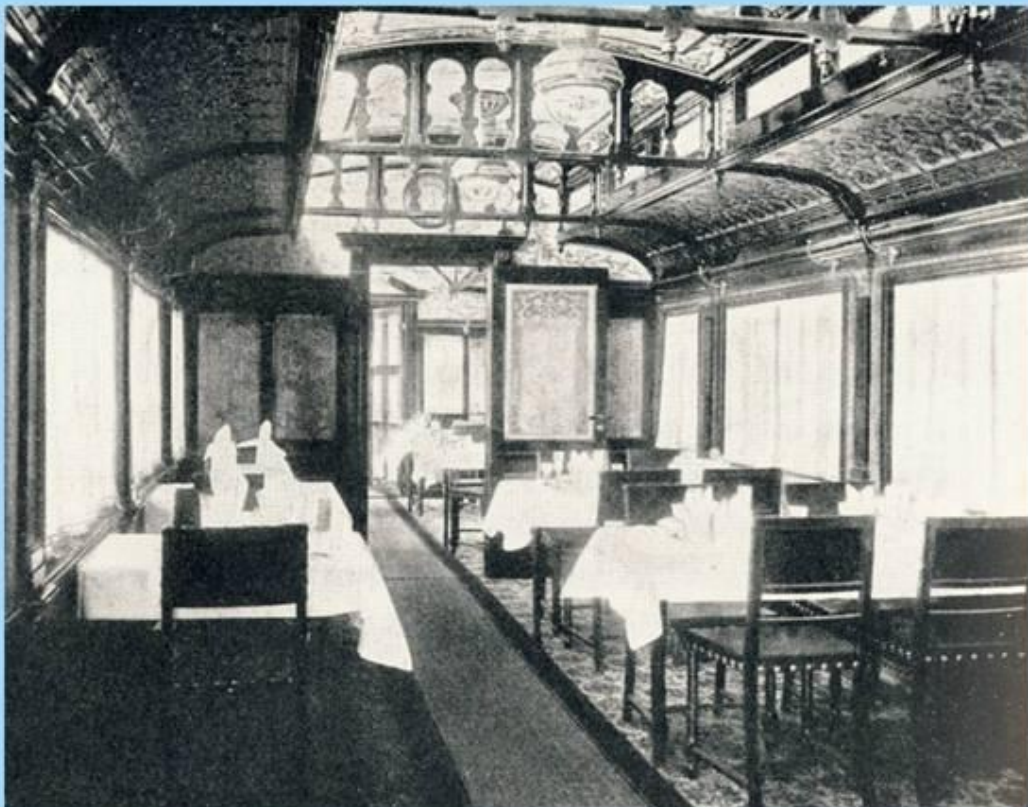


Verkstaden ca 1920 – 1930

1. Såghus och trätorka – klar 1913
2. Timmerskjul – klart 1913
3. Timmerskjul – klart 1913

4. Maskinhus för slipen – klart 1876
 5. Plåtslagareverkstad-- klar 1920
 6. Pannverkstad-- klar 1900
 7. Smedja – klar 1913
 8. Vagnsverkstad– klar 1913
 9. Snickeriverkst. & järnförråd – klar 1876
 10. Bäddarna I – IV
-

Albumet 113: Första restaurangvagnen



Interiör - Sveriges första restaurangvagn – byggd på Kockums 1896

Interiör – Sveriges första restaurangvagn – byggd på Kockums 1896.

Albumet 112: Spektakulär sjösättning

En spektakulär sjösättning av ubåten "U6" – b nr 268.
Plats: Innersta del av varvskanalen. Tid: 18/1 1943



"U6" levererades
den 28/7 1943 till
Svenska Marinen.

En spektakulär sjösättning av ubåten "U6" – b nr 268. Plats: Innersta del av varvskanalen. Tid: 18/1 1943. "U6" levererades den 28/7 1943 till Svenska Marinen.

Albumet 111: Nils-Hugo

Hallenborg

Nils-Hugo Hallenborg, Kockums VD 1968-78



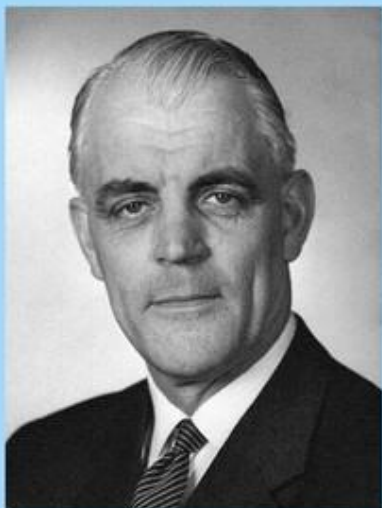
Nils-Hugo Lennart Hallenborg, född 1918 och död 1989 var en känd svensk industriman. Efter civilekonomexamen vid Göteborgs handelshögskola 1944 blev Hallenborg samma år anställd på Kockums Mekaniska Verkstad. Han utsågs till vice VD för Kockum 1964 och VD 1968. Han var bland annat styrelseordförande i Kockums Industrier AB och i Rederi AB Malmoil, vice styrelseordförande i Karskronavarvet AB och styrelsemedlem i Uddcomb Sweden AB. Han utsågs till styrelseordförande i Sveriges Varvsindustriförening 1971 och var detta till 1974 och sedan vice ordförande från 1975. Han blev teknologie hedersdoktor i Lund 1978.

Nils-Hugo Hallenborg, Kockums VD 1968-78

Nils-Hugo Lennart Hallenborg, född 1918 och död 1989 var en känd svensk industriman. Efter civilekonomexamen vid Göteborgs handelshögskola 1944 blev Hallenborg samma år anställd på Kockums Mekaniska Verkstad. Han utsågs till vice VD för Kockum 1964 och VD 1968. Han var bland annat styrelseordförande i Kockums Industrier AB och i Rederi AB Malmoil, vice styrelseordförande i Karskronavarvet AB och styrelsemedlem i Uddcomb Sweden AB. Han utsågs till styrelseordförande i Sveriges Varvsindustriförening 1971 och var detta till 1974 och sedan vice ordförande från 1975. Han blev teknologie hedersdoktor i Lund 1978.

Albumet 110: Nils Holmström

Nils Holmström, Kockums VD 1958-68



Nils Gunnar Teodor **Holmström**, född 1904 i Stockholm, död 1987, var en svensk industriman. Holmström blev juris kandidat 1926, genomförde tingstjänstgöring 1927–30, var fiskal i Svea Hovrätt 1931–33, sekreterare, direktörsassistent och direktör i Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF) 1933–41 och deltog som en av dess representanter i det berömda Saltsjöbadsavtalet med Landsorganisationen (LO) den 20 december 1938, blev ekonomidirektör och vice verkställande direktör vid Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö 1941–58, verkställande direktör där 1958–68 (vice ordförande i styrelsen till 1971).



Holmström var expert i internationella arbetsorganisationen (ILO) i Geneve 1939 och ledamot av Malmö stadsfullmäktige 1943–46. Han skrev *Lagen om förenings- och förhandlingsrätt* (1937) och *Semesterlagen* (1939, fjärde upplagan 1942). Han invaldes som ledamot av Vetenskaps societeten i Lund 1963.

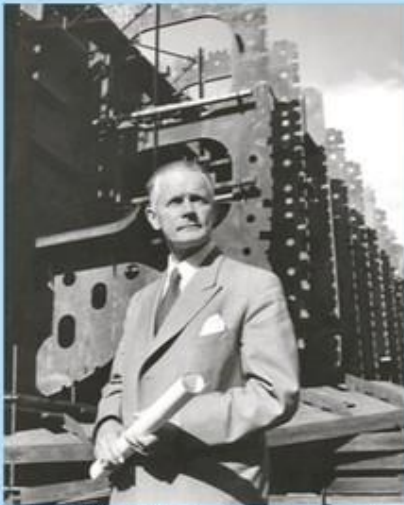
Nils Holmström, Kockums VD 1958-68

Nils Gunnar Teodor Holmström, född 1904 i Stockholm, död 1987, var en svensk industriman. Holmström blev juris kandidat 1926, genomförde tingstjänstgöring 1927-30, var fiskal i Svea Hovrätt 1931-33, sekreterare, direktörsassistent och direktör i Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF) 1933-41 och deltog som en av dess representanter i det berömda Saltsjöbadsavtalet med Landsorganisationen (LO) den 20 december 1938, blev ekonomidirektör och vice verkställande direktör vid Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö 1941-58, verkställande direktör där 1958-68 (vice ordförande i styrelsen till 1971).

Holmström var expert i internationella arbetsorganisationen (ILO) i Geneve 1939 och ledamot av Malmö stadsfullmäktige

1943-46. Han skrev Lagen om förenings- och förhandlingsrätt (1937) och Semesterlagen (1939, fjärde upplagan 1942). Han invaldes som ledamot av Vetenskapssocieteten i Lund 1963.

Albumet 109: Gösta Lundeqvist



Fotograf Liljeroth, Erik, Nordiska Museet

Gösta Lundeqvist, Kockums VD 1940-58

Gösta Evald Andreas Lundeqvist, född 1892 i Stockholm, död 1962 i Stockholm, var en svensk industriman.

Efter examen Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) 1915 blev Lundeqvist extra mariningenjör 1917 och slutligen marindirektör av andra graden i reserven 1952.

Lundeqvist Marinförvaltningens kontrollerande och biträdande marinattaché London 1925–26, verkställande direktör för Atlas Diesel Co, Ltd i London 1927–36, blev vice verkställande direktör Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö 1936 och var dess verkställande direktör 1940–58.

Lundeqvist var ordförande i Sveriges varvsindustriförening 1954–57, Stiftelsen för skeppsbyggnadsteknisk forskning 1955–57, vice ordförande i AB Landsverk Landskrona, styrelseledamot i Kockums Mekaniska Verkstads AB, i Sveriges allmänna exportförening, i Sveriges Industriförbund, i Högre Tekniska Läroverket i Malmö, Malmö sparbank, Statens skeppsprovvningsanstalt 1954–57, medlem av avdelningsrådet för avdelningen för flygteknik och skeppsteknik vid KTH, avdelningsrådet för avdelningen för skeppsbyggnad vid Chalmers Tekniska Högskola, Institute of Naval Architects, London, och 1953 års örlogsvarvsutredning.

Lundeqvist blev hedersledamot av Örlogsmannasällskapet 1946, ledamot av Fysiologiska sällskapet i Lund 1951, Ingejörsakademien 1953, Vetenskapssocieteten i Lund 1953 och var ledamot av Statens sjöhistoriska nämnd från 1955

Gösta Lundeqvist, Kockums VD 1940-58

Fotograf Liljeroth, Erik, Nordiska Museet

Gösta Evald Andreas Lundeqvist, född 1892 i Stockholm, död 1962 i Stockholm, var en svensk industriman.

Efter examen Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) 1915 blev Lundeqvist extra mariningenjör 1917 och slutligen marindirektör av andra graden i reserven 1952.

Lundeqvist Marinförvaltningens kontrollerande och biträdande marinattaché London 1925-26, verkställande direktör för Atlas Diesel Co, Ltd i London 1927-36, blev vice verkställande direktör Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö 1936 och var dess verkställande direktör 1940-58.

Lundeqvist var ordförande i Sveriges varvsindustriförening 1954-57, Stiftelsen för skeppsbyggnadsteknisk forskning 1955-57, vice ordförande i AB Landsverk Landskrona, styrelseledamot i Kockums Mekaniska Verkstads AB, i Sveriges allmänna exportförening, i Sveriges Industriförbund, i Högre Tekniska Läroverket i Malmö, Malmö sparbank, Statens skeppsprovsnings- anstalt 1954-57, medlem av avdelningsrådet för avdelningen för flygteknik och skeppsteknik vid KTH, avdelningsrådet för avdelningen för skeppsbyggnad vid Chalmers Tekniska Högskola, Institute of Naval Architects, London, och 1953 års örlogsvarvsutredning.

Lundeqvist blev hedersledamot av Örlogsmannasällskapet 1946, ledamot av Fysiologiska sällskapet i Lund 1951, Ingejörssakademien 1953, Vetenskapsocieteten i Lund 1953 och var ledamot av Statens sjöhistoriska nämnd från 1955.

Albumet 108: Georg Ahlrot

GEORG AHLROT KOCKUMS VD 1904 -1936

Kallades för "Käppen" för att han alltid gick med käpp – dock ej på denna bild.
(se även Albumet 76)



Adolf **Georg** Gabriel **Ahlrot**, född 10 oktober 1865 i Kalmar, död 17 oktober 1944, var en svensk ingenjör och industriman. Ahlrot var prästson. Efter avgångsexamen från Chalmers tekniska läroanstalt i Göteborg 1889 genomförde han tioårig praktik vid Tysklands största skeppsvarv, varav fyra år som överingenjör. Han var konstruktör vid Karlskronavarvet 1899–1902 och överingenjör vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm 1902–04. Han var verkställande direktör för Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö 1904–36, styrelseordförande där från 1935, ledamot av Sveriges verkstadsförenings överstyrelse och ordförande i dess södra kretsstyrelse. Han var ledamot av Malmö stadsfullmäktige 1909–12, av hamndirektionen från 1904 och av Malmö stads avlöningsnämnd.

GEORG AHLROT KOCKUMS VD 1904 -1936

Kallades för "Käppen" för att han alltid gick med käpp – dock ej på denna bild. (se även Albumet 76)

Adolf Georg Gabriel Ahlrot, född 10 oktober 1865 i Kalmar, död 17 oktober 1944, var en svensk ingenjör och industriman. Ahlrot var prästson. Efter avgångsexamen från Chalmers tekniska läroanstalt i Göteborg 1889 genomförde han tioårig praktik vid Tysklands största skeppsvarv, varav fyra år som överingenjör. Han var konstruktör vid Karlskronavarvet 1899-1902 och överingenjör vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm 1902-04. Han var verkställande direktör för Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö 1904-36, styrelseordförande där från 1935, ledamot av Sveriges verkstadsförenings överstyrelse och ordförande i dess södra kretsstyrelse. Han var ledamot av Malmö stadsfullmäktige 1909-12, av hamndirektionen från 1904 och av Malmö stads avlöningsnämnd.

Albumet 107: Ubåten Bävern

B.nr 129 - Ubåten Bävern

Här under byggnad 31/8 1918

Sjösatt 5/3 1921

Leverans 28/6 1921



B.nr 129 – Ubåten Bävern.

Här under byggnad 31/8 1918.

Sjösatt 5/3 1921.

Leverans 28/6 1921.

Albumet 106: Mjölner

Morgenutgaven
Aftenposten OSLO
15 mars 1978

*«Mjølner» åpnet Christianias
havn for sjøfart vinterstid*



Isbryteren «Mjølner», som ble tatt i bruk i Christiania for hundre år siden, i mars 1878, er her avbildet i aksjon vinteren 1892/93. Den slår opp isen omkring fastfrosne fartøyer ute i fjordgapet, fire kvartmil av Færder. (Efter et maleri av A. Gerhard, utført i 1923 og nå i Norsk Sjøfartsmuseum.)

Morgenutgaven, Aftenposten OSLO, 15 mars 1978:

«Mjølner» åpnet Christianias havn for sjøfart vinterstid.

Isbryteren «Mjølner», som ble tatt i bruk i Christiania for hundre år siden, i mars 1878, er her avbildet i aksjon vinteren 1892/33. Den slår opp isen omkring fastfrosne fartøyer ute i fjordgapet, fire kvartmil av Færder. (Efter et maleri av A. Gerhard, utført i 1923 og nå i Norsk Sjøfartsmuseum.)

Albumet 105: Gjuteriet



**Gjuteriet på Kockums stod klart 1910. Arkitekt Axel Stenberg.
Rivning pågår men förmodligen skall någon del av exteriören
bevaras – denna del som bilden visar får nog inte rivas?**

Gjuteriet på Kockums stod klart 1910. Arkitekt Axel Stenberg.
Rivning pågår men förmodligen skall någon del av exteriören
bevaras – denna del som bilden visar får nog inte rivas?

Albumet 104: Avfärd



**Nybygge nr 303 "Rio Primero" lämnar Malmö
21 sept. 1948.**

**Rederi: Flota Mercante del Estado, Buenos Aires.
Fart 16 knop – 6000HK**

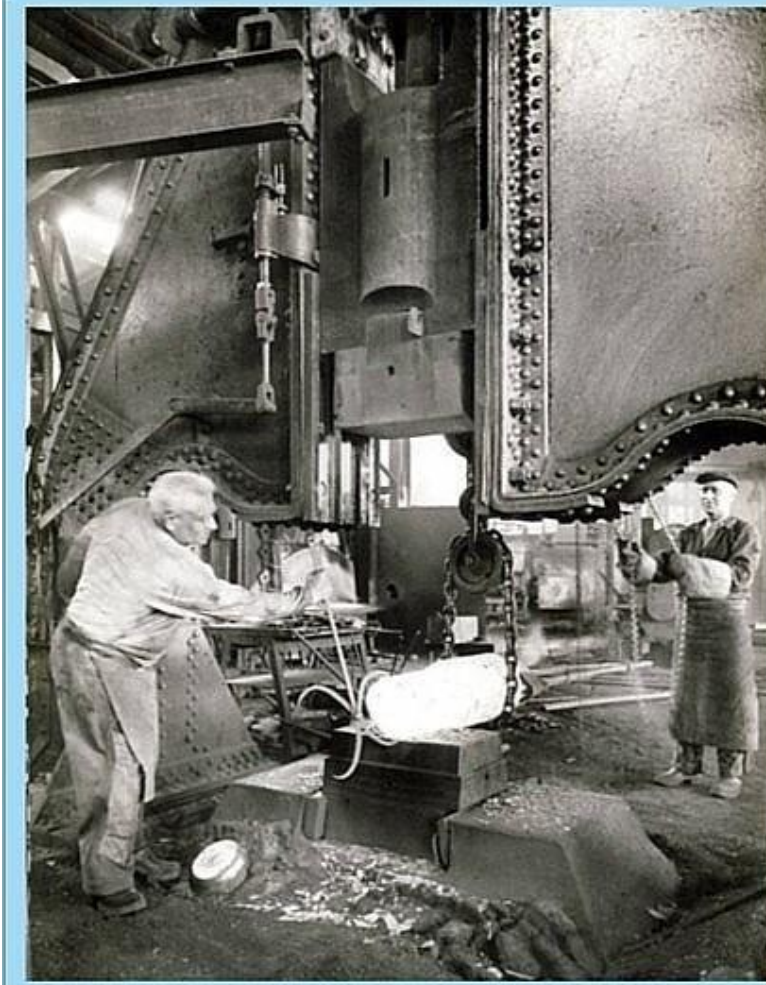
En vacker bild

Nybygge nr 303 "Rio Primero" lämnar Malmö 21 sept. 1948.

Rederi: Flota Mercante del Estado, Buenos Aires.

Fart 16 knop – 6000HK.

Albumet 103: Gamla smedjan



Ca 1940

Interiör från gamla smedjan.

Bildtexten lyder:

"Yrkesskickligheten hos Vulcani gamla trotjänare är ofta högst imponerande."

(Vulcanus - Wikipedia

Vulcanus var eldens och smideskonstens gud i romersk mytologi, son till Jupiter och Juno.)

Ca 1940

Interiör från gamla smedjan. Bildtexten lyder:
"Yrkesskickligheten hos Vulcani gamla trotjänare är ofta högst imponerande."

(Vulcanus – Wikipedia

Vulcanus var eldens och smideskonstens gud i romersk mytologi, son till Jupiter och Juno.)

Albumet 102: Strandad blåval



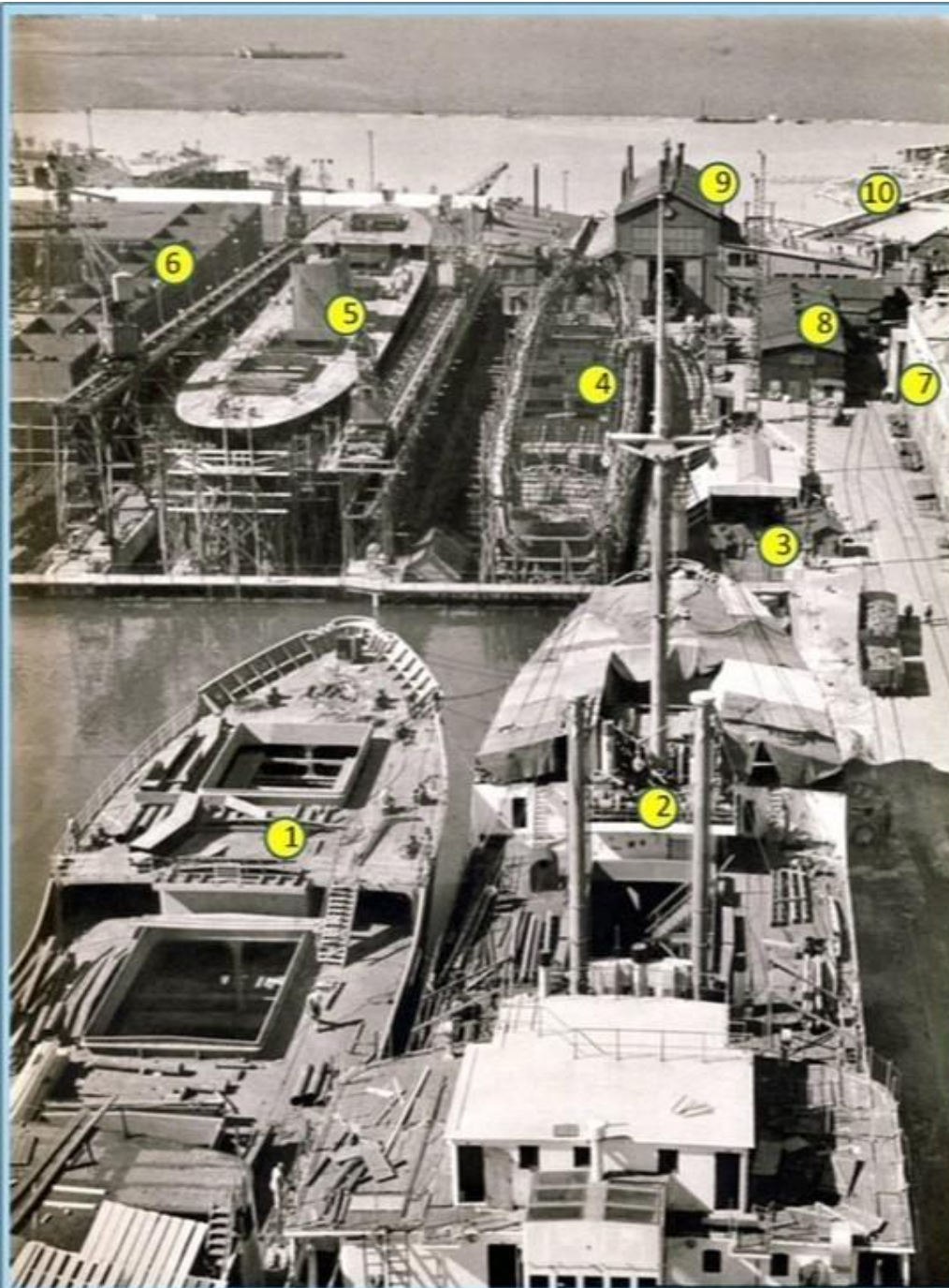
1932

En strandad Blåval togs in i lilla dockan och låg till beskådande mellan 11 och 19 januari 1932.

1932

En strandad Blåval togs in i lilla dockan och låg till beskådande mellan 11 och 19 januari 1932.

Albumet 101: Från 80-tonnaren



Ca 1940
Vy tagen
uppe från 80-
tons kranen
vid gamla
utr.kajen.

① och ② :
Fartyg under
utrustning.

③ Bädd 1:
Här byggdes
mest ubåtar.

④ Bädd 2:
Lastfartyg

⑤ Bädd 3:
Lastfartyg

⑥ Bädd 4:
Troligen en
tankbåt.

⑦ Snickeriet

⑧ Nagelförråd

⑨ Pannverkst

⑩ Gångbro
medan den

stora ut-
fyllnaden av
yttre varvet
pågick.

Ca 1940

Vy tagen uppe från 80-tonskranen vid gamla utrustningskajen.

1. Fartyg under utrustning.
2. Fartyg under utrustning.
3. Bädd 1: Här byggdes mest ubåtar.
4. Bädd 2: Lastfartyg
5. Bädd 3: Lastfartyg

6. Bädd 4: Troligen en tankbåt.
 7. Snickeriet
 8. Nagelförråd
 9. Pannverkstad
 10. Gångbro medan den stora utfyllnaden av yttre varvet pågick.
-

Albumet 100: Lyfthöror



Troligen slutet 1990 -talet

En fin bild som visar kranens tre lyfthöror. I mitten den stora s.k "Mitthönan" - 800 ton max. På var sida om denna ses "Porthönan" och "Hallhönan" - båda vardera 400 ton max. Kranen dock max 1500 totalt inklusive riggning (Ok med mera).

En fin bild som visar kranens tre lyfthöror. I mitten den stora s.k "Mitthönan" – 800 ton max. På var sida om denna ses "Porthönan" och "Hallhönan" – båda vardera 400 ton max. Kranen dock max 1500 totalt inklusive riggning (Ok med mera).