

Bilden är fotograferad i Hamburg på 1960-talet och fartyget borde då vara Peru med de karaktäristiska 9 ventilationsrören som fartyg 7, 8 och 9 hade.

Version 2, Uppdaterad juni 2019.



*Faktaguide, historik och minnen*

Av Sven-Erik Nyberg © 2019  
seo nyberg digital publications  
seonyberg47@gmail.com | Facebook; Seo Nyberg  
Facebook grupp: JOHNSONSEGLARNA



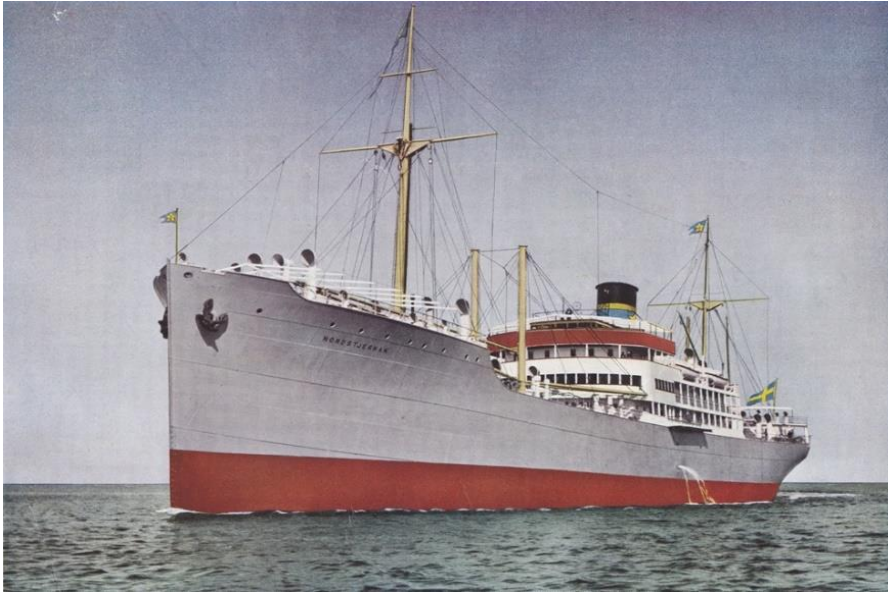
En vacker modell av moderfartyget Argentina1.

## Ur innehållet i denna faktaguide;

- |   |          |
|---|----------|
| 1. Ett litet förord om Argentinaserien.         | Sida 3   |
| 2. Generellt om Argentinaklassen & prestanda.   | Sida 6   |
| 3. Argentinafartygen från Götaverken .          | Sida 17  |
| 4. Argentinafartygen från Kockums, Flodbåtarna. | Sida 57  |
| 5. Skillnader i design och modernisering.       | Sida 72  |
| 6. Passagerarservice och inredning.             | Sida 82  |
| 7. Förlisningar under andra världskriget.       | Sida 94  |
| 8. Förlisningar under fredstid .                | Sida 105 |
| 9. Fartygens livslängd.                         | Sida 117 |
| 10. Sammanfattning, Källhistorik och Tack!      | Sida 121 |



**Välkänt varumärke,**  
den välkända blågula Johnsonflaggan.  
blev en symbol för Johnson Line World Wide och ett välkänt  
varumärke på 4 kontinenter.



Nordstjernen, fartyg nr 3 vid leveransprovturen 1935.  
Med facit i hand kom fartyget att bli det äldsta av seriens fartyg  
tillsammans med systerfartyget Uruguay. Båda 33 år.  
Foto Sveriges flotta.

# 1

## Förord om Argentinaklassen inom Rederi AB Nordstjernen.

När Rederi AB Nordstjernen började planera och konstruera den nya fartygsserien var det den tidigare Axel Johnson-serien som låg till grund för konstruktionen. Denna serie om tre fartyg byggdes 1925 och 1928. Dessa fartyg var vid denna tid mycket moderna med modern design. De var konstruerade för Nordpacific traden men den nya fartygsserien konstruerades för de båda Sydamerikatraderna, därav deras 16 sydamerikansk namn.

Den nya fartygsserien, i starten bara fyra fartyg beställdes 1934 vid Götaverken i Göteborg och fartygsserien kom att kallas för Argentinaserien efter dess första fartyg Argentina. De fyra första fartygen var Argentina, Brasil, Nordstjernen och Uruguay. Alla fartygen sjösattes och levererades under 1935. Samma ritning och

man kan även förmoda byggda av samma varvsarbetare och ingenjörer på Götaverken. Från rederiets del samma tekniska leveransövervakare men olika befälhavare och maskinchefer.

De övriga i fartygsserien kom sedan att beställas i olika intervaller och även på andra svenska varv som jag återkommer till. Trots att det första fartyget byggdes 1935 och det sista i serien 1948 var de alla byggda från samma mall och ritning som moderfartyget Argentina.

Givetvis med en del moderniseringar och uppgraderingar genom årens lopp men i princip var de samma fartyg och för ett otränat öga kan de se förvillande lika ut men för den mera skarpsynte för detaljer är det olika fartyg även utseendemässigt men jag kommer att förklara tydliga skillnader under berättelsens gång.

Argentinaseriens fartyg kom av Johnsonanställda och sjömän i allmänhet att kallas för A-båtarna. Även för rederipersonal kom även de tre föregångarna i "Axel Johnson-serien" att kallas för "A-båtarna" då det för många var svårt att skilja dem åt utseendemässigt.

Fartygsserien var den största fartygsserie som byggts för svenska redare vad jag kan få fram. De samlade kontrakten var 18 fartyg men kom att bli ytterligare tre fartyg då de tre krigsförlista fartygen i serien omedelbart kom att ersättas av nya med samma namn. Beställningarna skedde i olika intervaller som jag återkommer till.

Rederiet byggde alltid stora fartygsserier förutom de tre i Axel Johnsonserien. Den ännu tidigare stora serien var de första motordrivna fartygen i Suecia- och Balboaserien som omfattade 14 fartyg. Seattle-serien kom att bli 8 fartyg och Rio de Janeiro-serien 7 fartyg samt kylfartygen 6 fartyg och de nya containerfartygen i nya Axel Johnsonserien 1969 omfattade 5 fartyg.

Argentinaseriens investering av 21 fartyg var en helt gigantisk satsning och investering som rederiet då gjorde. Vid denna tidpunkt 1930-talet var Rederi AB Nordstjernen ett mycket välkonsoliderat företag med stora förmögenheter trots de svåra depressionsåren i början av 1930-talet med mycket upplagt äldre tonnage av världens flottor.

Det var dåvarande koncernchefen Generalkonsuln Axel Ax:son Johnson som låg bakom satsningen av alla nybyggen för rederiets räkning vid denna tid. Generalkonsuln låg även bakom den kommande nya moderna "Seattleserien" som kom 1947. Detta kom även att bli hans sista satsning då han avled 1958. Då kom även med facit i hand "rederiets sjöfartsmotor" att försvinna.

Jag hoppas att denna berättelse och tidsdokument skall vara intressant för många s.k. gamla Johnsonseglare och alla andra sjöfartsintresserade människor som kanske var med under denna epok. Det får även ses som ett historiskt tidsdokument till eftervärlden som Sveriges största fartygsserie.

**Denna berättelse är tillägnad alla de Johnsonseglare som var mönstrade och verksamma i olika befattningar i de gamla A-båtarna.**



Guayana, den sista av Argentinaseriens fartyg som byggdes och levererades 1948 ett år efter det att Seattle levererades.

Befälhavaren Harry Bergström var den siste av rederiets befälhavare som hade en A-båt som nybygge.

Foto: Gösta Jansson, Fotograferat i Köpenhamns frihamn.



Den berömda blågula skorstenen med den gula Johnsonstjärnan.



Paraguay, en av de sista A-båtarna byggd 1947 fotograferad i Stockholm av Gösta Jansson.

## 2

### Generellt om Argentinaklassen

Man kan med gott fog påstå att när Rederi AB Nordstjernen investerade i nytt tonnage och började beställa den nya fartygsserien 1934 var detta i absolut rätt tid konjunkturmässigt och finansiellt. Rätt tajming alltså och detta är signerat koncernchefen Generalkonsul Axel Ax:son Johnson och hans goda fingertoppskänsla för investeringar och goda affärssinne.

Detta var tiden efter världens svåra depression i början av 1930-talet och där all handel nu återigen började ta ny fart och modernt tonnage efterfrågades. Som jag nämnde var rederiet vid denna tidpunkt ett mycket välkonsoliderat rederi och hade till skillnad från andra rederier inte förlorat några pengar under depressionen. De tre sista nybyggda fartygen inom Axel Johnsonserien hade gått med fulla laster ända från då de levererats 1925 och 1928.

När nu rederiet beställde sin nya serie tog de också tillfället i akt att utnyttja de låga varvspriserna som var under 1930-talet och i viss

mån ända tills efter andra världskriget. Stora beställningar och stora fartygsserier var även bra för svenska varv. Just nu under en 20-årsperiod lade rederiet sina beställningar vid svenska varv.

Den första beställningen till Götaverken 1934 var de fyra första fartygen i den nya Argentinaserien där moderfartyget Argentina var först ut följt av Brasil, Nordstjernen och Uruguay. Dessa fyra fartyg sjösattes och levererades under 1935. Året efteråt, 1936 och 1937 beställdes ytterligare fem fartyg, 2 + 3 fartyg i serien vilka kom att bli Colombia, Chile, Peru, Venezuela och Ecuador. Samtliga sjösattes och levererades mellan 1937 till 1939 förutom Ecuador som levererades i mars 1940. Ecuador var det första av fartygen som levererades under 1940-talet, den första 40-talistbåten alltså. Dessa nio första fartyg i serien kom generellt att kallas för 30-talsbyggena.

Efter detta gjordes ett nästan treårigt uppehåll och först ut på de nya 40-talsbyggena var den andra Argentina som ersatte den första Argentina då hon minsprängdes i Skagerack sommaren 1942 och hon var egentligen tänkt att bli Suecia. Hon sjösattes i augusti 1942. Ett halvår senare minsprängdes även Brasil utanför den norska kusten och även hon kom att ersättas och byggas omgående och hon var i grunden tänkt att bli Panama. I april 1941 hade även den första Venezuela torpederats av en tysk ubåt några dagar efter avgång Norge på resa till Rio de Janeiro. På grund av namnet kom inte den andra Venezuela att sjösättas och levereras förrän 1945. Jag återkommer strax till namnförbryllelsen.

De sista delbeställningarna till Götaverken kom därför att bli följande "delar" 1940, "nya" Argentina (2) Brasil (2) samt Suecia och de sista fem fartygen blev i två beställningar, 2+3 fartyg de två var Panama och Venezuela samt de tre sista som byggdes på varvet, Bolivia, Paraguay och Guayana. Hela Götaverksserien blev på grund av ersättningsbyggena för de förlista fartygen mer än tre år försenade och de tre sista levererades inte förrän 1946, 1947 respektive 1948.

Moderniseringsmässigt, design och faktamässigt skulle man kunna dela in hela serien i följande "miniserier": Argentinaserien, (9 fartyg) Nya Argentinaserien, (3 fartyg) La Plataserien (Flodbåtarna, 4 fartyg) och till sist Panamaserien. (5 fartyg) = 21 fartyg.

De fyra Kockums byggena kom att beställas 1941 på grund av att Götaverken hade vid detta tillfälle inte kapacitet att bygga dessa fartyg. Dessa fyra fartyg kom att kallas för "Flodbåtarna" då de hade namn efter sydamerikanska floder. Dessa fyra fartyg var La Plata, Amazonas, Orinoco och Bio-Bio. Dessa fartyg byggdes mellan 1943 till 1945. Bio-Bio var det första av fartygen som levererades efter krigsslutet 1945.

Argentinaklassen var en oerhört stor satsning och som kom att innefattade 21 fartyg även om dessa kom att beställas i olika omgångar. Vi skall även komma ihåg att 11 av dessa fartyg var byggda under andra världskriget med allt vad detta innebar för svårigheter såsom svårt att få tag på varvsarbetare i alla yrkesbefattningar samt att underleverantörerna hade svårt att anskaffa allt material som behövdes och krävdes.

Under hand när fartygen kontrakterades på de två varven uppgick kontrakts- och köpesumman på de olika fartygen som följer:

De fyra första byggena låg köpeshillingen på 3,2 mkr/fartyg. Sedan följde andra fem fartygen för 3,3mkr, 4,0 mkr /fartyg. Ersättningsfartygen kom däremot att kosta 7mkr/fartyg och de resterande 6 mkr. Kockumsbyggenas kostnad var budgeterade till 5,7 mkr men kostnaden blev 6,5 mkr/fartyg. Bara Suecia blev marginellt lite dyrare eftersom hon utrustades med KaMeWa-systemet som det första lastlinjefartyget i världen. Ett sammanlagt nybyggnadsvärde på cirka 100 miljoner kronor och detta var ett gigantiskt belopp vid denna tid.

Vid denna tidpunkt levde Götaverken och Kockums i princip på att bygga "Johnsonfartyg". Götaverken byggde 17 fartyg på 13 år och Kockums byggde de fyra Flodbåtarna och även 6 av de 8 Seattlefartygen fram till 1952. Kockums byggde alltså 10 fartyg åt Nordstjernen mellan 1943 till 1952. 10 fartyg på 9 år.

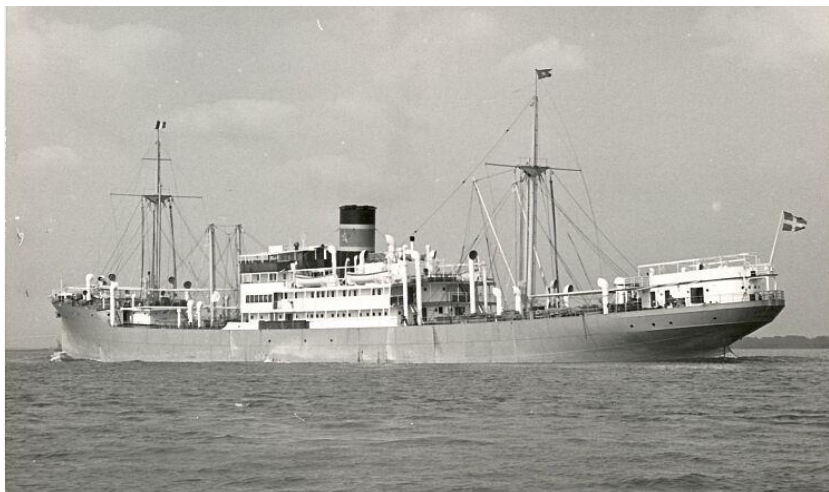
Nordstjernen tog alltså leverans av 29 nybyggda fartyg på 17 år. En ofattbar stor satsning eftersom man också måste ta i beaktande att en del av denna tid var mitt i ett brinnande krig och svårigheterna med allt vad detta innebar för att slutföra alla byggnationerna. Det är också en av anledningarna till varför det tog extra lång tid för en del av fartyget mellan sjösättning och leverans. Tillsammans var dessa



satsningar häpnadsväckande stora vid denna tid. Detta var en mäktig epok inom rederiet och inom den svenska handelsflottan.

Eller ett steg längre om man så vill, 49 fartygsnybyggen under 36 år, 1935 -1971 då containerfartygen var färdigbyggda. Nordstjernen hade vid denna tid verkligen momentum och var en stark maktfaktor inom svensk sjöfart och rederinäring. Mycket tack vare gamle Generalkonsul Axel Ax:son Johnsons fingertoppskänsla och affärssinne. Han var en stor entreprenör för sin tid och sin generation. Även sonens, Bergsingenjör Axel Ax:son Johnsons affärssinne för sjöfart levde sedan vidare till mitten av 1970-talet. Efter detta kan man med fog påstå att rederiets nedgång började ta form i samband med stora felsatsningar. Tyvärr.

Rederi AB Nordstjernen var en av de allra viktigaste aktörerna och ledande rederierna med ordinarie linjetrafik på Brazil-La Plata, Sydpacific och Centralamerika vid denna tidpunkt och flera år fram i tiden. Trafiken var ett nav och en "kassako" för rederiets utveckling och kommande investeringar. Affärssatsningar som skulle göra det möjligt att på nytt storsatsa och generera en ny storslagen modern fartygsserie i "Seattleklassen" från 1947 - 1952. Denna var avsedd att ersätta "Axel Johnsonserien" från 1925 på Nordpacificlinjen och de tre fartygen kom då att flyttas till Sydeamerika-linjerna innan de gick till skrot 1962. Seattleserien kom senare att ersättas av den nya storslagna fartygsserien inom "Rio de Janeiroklassen" 1957.



Moderfartyget Argentina 1. Levererad 1935.  
minsprängdes i juli 1942.

## **Fartygsnamnen.**

Eftersom Argentinaserien var konstruerad och byggd för Sydamerikas trader, Sydpacific, Brasil La Plata samt Centralamerika fick dessa fartyg sina namn efter Sydamerikanska länder och floder. Alla av dåtidens 12 länder i Sydamerika fanns representerade, samt de fyra största floderna och de två rederinamnen Suecia och Nordstjernen.

Eftersom huvudländerna för linjen var Argentina, Brasilien och Chile skulle dessa prioriteras bland fartygsnamnen. Därav anledningen till att de förlista fartygen Argentina och Brasil kom att ersattes omedelbart. Det var också anledningen till att den första Venezuela som förliste 1941 fick vänta några år på att ersättas. Givetvis var det också anledningen till att de tre sista fartygen, Bolivia och Paraguay prioriterades ner då de inte hade någon kust och Guayana hade normalt Johnsonlinjen ingen reguljär trafik på eller ringa trafik. Det fanns alltså en tydlig tanke bakom allt. En naturlig förklaring till varför det blev som det blev.

Hela Argentinaseriens 21 fartyg var alltså följande:

1. **m/s Argentina (1) 1935 Minsprängd 1942.**
2. **m/s Brasil (1) 1935 Minsprängd 1943.**
3. **m/s Nordstjernen 1935, Såld 1968.**
4. **m/s Uruguay 1935, Såld 1968.**
5. **m/s Colombia 1937, Brann och Skrotad 1955.**
6. **m/s Chile 1937, Såld 1968.**
7. **m/s Peru 1938, Såld 1970.**
8. **m/s Venezuela (1) 1939) Torpederad 1941.**
9. **m/s Ecuador 1940, Grundstött och sjönk 1956.**
10. **m/s Argentina 1943, Såld 1970.**
11. **m/s La Plata 1943, Brann och Skrotad 1957.**
12. **m/s Amazonas 1943, Såld 1964.**
13. **m/s Brasil 1943, Såld 1971.**
14. **m/s Suecia 1944, Såld 1970.**
15. **m/s Orinoco 1944, Såld 1964.**
16. **m/s Panama 1945, Såld 1971.**
17. **m/s Venezuela 1945, Såld 1970.**
18. **m/s Bio-Bio 1945, Brann och skrotad 1969.**
19. **m/s Bolivia 1946, Såld 1971.**
20. **m/s Paraguay 1947, Såld 1971.**
21. **m/s Guayana 1948, Såld 1971.**

## **Prestanda.**

”Moderfartyget ”var Argentina som blev en ”formmall designmässigt” för samtliga dessa fartyg. Därav namnet ”Argentinaklassen”. Hon var ett mycket modernt fartyg för sin tid när hon levererades till rederiet 1935. Konstruktion och formgivning låg före i tiden och detta visades också genom att de kommande fartygen inte gjordes några större modifieringar och förändringar på fram till det sista i serien byggdes tretton år senare 1948.

De första nio fartygen fick en längd av 128,25 meter, 17,05 breda och ett djupgående av 7,7 meter. De sista fartygen samt Kockumsbyggena blev lite större men detta kunde även variera fast än bara marginellet. Dessa fartyg var 133,3 meter långa, 17,26 breda och 7,97 meters djupgående. Dessa fartygen fick ett dödvikston av 7770 dwt. Aningen större alltså än sina yngre förlagor.

Maskineriet inom fartygsserien bestod av två 8-cylindriga B&W Götaverken dieslar med en effekt av 6800 ihk och gjorde från början 15,2 knop. De sista Götaverksbyggena utvecklade 8800 ihk. Från 1940-tals byggena Brasil och Suecia 16,2 knop och senare från Boliva 17 knop. De fyra s.k. Flodbåtarna fick Kockums MAN dieslar. MAN diesel var tyska maskiner och MAN stod för Maschinenfabrik Augsburg-Nurnburg. Motorerna utvecklade 7000 hästkrafter styck och där maskineriet var sjövattnenkylt. Toppfarten var för dessa fartyg var 17 knop. Mera detaljerad information följer under respektive fartyg.

De sistnämnda fartygen förbrukade 50% mer i bunkerkostnader men i gengäld med snabbare fart kunde de göra 4 rundresor på Brasil La Plata istället för 3 rundresor. Så kostnaderna tjänades snabbt in.

Alla fartygen var på drygt 7,000 dwt. samt de sista 7770 dwt. Idag kan tyckas som mycket små fartyg men vid denna tidpunkt då de levererades var de bland de största lastlinjefartygen i den svenska handelsflottan. Dessa skall då jämföras med Seattleserien som kom 1947 och var på drygt 9000 dwt och de var bland de största och snabbaste lastlinjefartygen i världen när de kom.



Moderfartyget Argentina. Modell vid sjöfartshistoriska museum.

Fartygsserien hade nya moderna lastkylrum som hade moderniserats och utvecklats från den tidigare fartygsserien. Rederiet var då, sedan byggandet av Axel Johnsonserien 1925 en pionjär även inom att kunna erbjuda sina kunder kylaster till och från Sydamerika och Nordamerika. Rederiet var vid denna tid bland de första rederierna i världen som kunde göra detta.

Suecia som levererades i januari 1944 fick som första fartyg i världen det s.k. KaMeWa-systemet med vridbara propellrar. Systemet var bara på prov och anledningen till att bara Suecia fick detta. När Seattleserien kom 1947 var det bara Los Angeles i den serien som fick systemet på prov. KaMeWa kom av flera befälhavare att lovordas men en del gamla befälhavare spydde galla över systemet och kallade det för en navigationsrisk.

Systemet utvecklades av det då Johnsonägda Karlstads Mekaniska Verkstads AB, därav systemets namn KaMeWa.

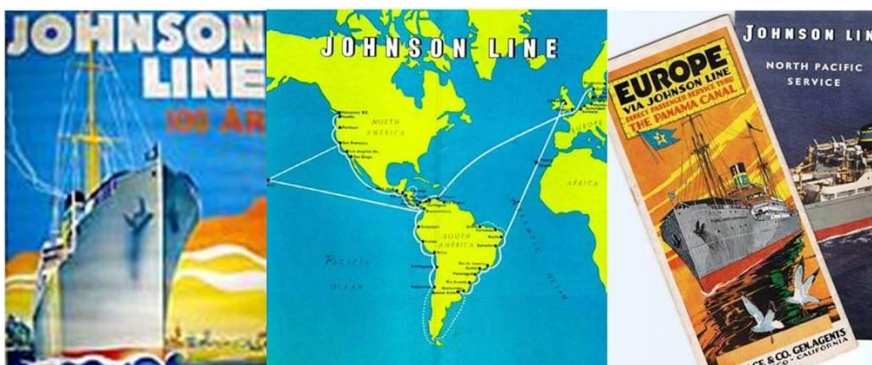
Samtliga fartyg inom A-båtarna var passagerarcertifierade. Till skillnad från den tidigare Axel Johnson-serien från 1925 hade dessa fartyg inga 3:e klass passagerare. Bara förstaklass-passagerare. Generellt var de första 30-talsbyggena fram till Ecuador klassade och certifierade för 24 passagerare och de sista var klassade för 30 passagerare. Samtliga fartyg hade läkare ombord. Mer om passagerarservice under kapitlet Passagerarservice.

De flesta av fartygen hade en besättning på mellan 50 och 60 personer men denna kom under åren att reduceras kraftigt personer. Befäl och passagerare bodde midskepps, intendenturpersonalen

samt några juniorbefäl och förhandsmännen bodde akterut under poppen. Maskin- och däckspersonal bodde under backen. Maskinkillarna på babord och däckskillarna på styrbord. Så var det i de flesta av A-båtarna med några få undantag.

### Nybyggnadskaptenerna – Befälhavarna.

1. m/s Argentina (1) 1935 David Liljequist.
2. m/s Brasil (1) 1935 Oskar Lindskog.
3. m/s Nordstjernen 1935, Carl Olof Holmberg.
4. m/s Uruguay 1935,. Harry Bergström.
5. m/s Colombia 1937, David Liljequist.
6. m/s Chile 1937, Harry Bergström.
7. m/s Peru 1938, Fredrik Ranke.
8. m/s Venezuela (1) 1939) Gustav Salomonsson.
9. m/s Ecuador 1940, Oscar Gedda.
10. m/s Argentina(2) 1943, Karl Andreasson/ Fredrik Ranke.
11. m/s La Plata 1943, Ragnar Nyberg.
12. m/s Amazonas 1943, Pehr Åhsberger.
13. m/s Brasil (2) 1943, Hjalmar Bladh.
14. m/s Suecia 1944, Yngve Grönwall.
15. m/s Orinoco 1944, Pehr Åhsberger.
16. m/s Panama 1945, Pehr Åhsberger.
17. m/s Venezuela (2) 1945, Gunnar Ahlman.
18. m/s Bio-Bio 1945, Axel Holmström.
19. m/s Bolivia 1946, Carl Olof Holmberg.
20. m/s Paraguay 1947, Oscar Gedda.
21. m/s Guayana 1948, Harry Bergström.



Reklambroschyrer från rederiet

## Limaincidenten.

Rederi AB Nordstjernen hade haft ordinarie linjetrafik på Sydpacific sedan Panamakanalen öppnas 1914, med bl.a. Chile, Peru, Ecuador och Colombia som huvudländer och rederiet hade mycket goda kontakter och handelsförbindelser i alla dessa länder. Detta är viktigt att känna till då jag nu helt kortfattat berättar om den s.k. Limaincidenten 1921. Både som trad och där leveransen av nya Chile 1937 spelar en mycket viktig roll och där jungfruresan var väl tajmad.



Lima, ett av fartygen i den fjorton serie långa Suecia och Balboaserien som var den första motordrivna fartygsserien.  
Foto från R.Sahlstens samling.

I oktober 1921 var Johnsonägda motorfartyget Lima på väg från Valparaiso i Chile till Buenos Aires i Argentina med last till Argentina och Skandinavien. Fartyget gick Magellans- sundsleden vilken var mycket svårnavigerad och med svåra strömmar. Fartygen var ej heller så väl utrustade med navigationsinstrument på den tiden. Den brittiske lotsen var under resan tvungen att sätta fartyget på grund på Chilenskt vatten.

Besättningen var nu påtvingade att dumpa stora delar av lasten för att komma loss från grundet och sedan hon kommit loss togs hon in till Punta Arenas i Chile där fartyget togs i kvarstad. Befäl och besättning inkvarterades iland. Domstolen i Chile fann att lotsen var skyldig till händelsen men även där befälhavaren fanns skyldig då han skulle ha haft bättre uppsikt över lotsen (?!) Efter domen skedde nu

många tvister och turer med de Chilenska försäkringsbolagen och den Chilenska staten och man stämde bl.a. att befälhavaren på Lima för att ensam vara ansvarig för haveriet och dumpning av lasten.(!)

De invecklade diplomatiska turerna med försäkringsbolag och staten drog ut på tiden och rederiet tillsatte bankgarantier för att få loss sitt fartyg och fortsätta resan till Buenos Aires efter fem månaders kvarstad.

Effekten av denna händelse blev att Johnson Line inte kom att trafikera Chile på många år i fruktan att den Chilenska staten skulle ställa stora skadeståndskrav på rederiet. 1927 togs incidenten upp på regeringsnivå. Först 1936 fick incidenten en slutlig uppgörelse i samband med att den Chilenska staten och den Svenska staten träffat ett nytt sjöfarts- och handelsavtal.


Året därpå återupptog rederiet sin regelbundna trafik till Chile som man haft sedan 1914 men detta var då i krig med linjekonferensen, The European South Pacific & Magellan Conference och då speciellt med sin norska konkurrent Knudsen Line.

När m/s Chile levererades i november 1937 fick fartyget det viktiga uppdraget på sin jungfruresa att åter trafikera Sydpacifictraden och Chile efter drygt 16 års frånvaro. Vad kunde alltså vara mera passande av rederiet än som första fartyg skicka ett nybyggt fartyg på jungfruresan med namnet Chile till landet Chile där rederiet återigen återfick sin mycket goda relation med landet och där sedan Johnson Line hade regelbunden trafik tills rederiet lades ner 1993 och där containerfartyget Bo Johnson var det sista fartyget att trafikera Sydpacifictraden.

Det var den mycket välmeriterade befälhavaren Harry Bergström som fick det viktiga uppdraget att vara Chiles första befälhavare på dess jungfruresa 1937.



Chile. Rederikort.



**A SYMBOL OF GOOD SERVICE**

Fast and modern motorvessels carry cargo and passengers on our regular lines:

**Brazil River Plate Line:** Sweden—North Brazil—Rio de Janeiro—Santos—Rio Grande—Montevideo—Buenos Aires and vice versa.

**North Pacific Line:** Sweden—Antwerp—Atlantic Coast of Colombia—Panama—West Coast of Central America—San Pedro—San Francisco—Portland—Seattle—Vancouver and vice versa. Occasionally calling at Hawaii.

**South Pacific Line:** Sweden—Venezuela—Panama—Pacific Coast of Colombia—Ecuador—Peru—Chile and vice versa.

**JOHNSON LINE**

REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN • STOCKHOLM • SWEDEN

Telegrams: "Johnsons"

Reklam från Johnson Line. Bild av Argentina2.



### 3

## Argentinfartygen byggda på Götaverkens varv Göteborg.

Här följer en kortfattad redogörelse om Argentinfartygen som byggdes på Götaverken i Göteborg. De fartyg som förliste under krigstid och fredstid har fått mycket större utrymme och bilder under respektive kapitel nr. 7 och 8.

Jag väljer även att separera Götaverkens byggen och Kockums byggen då de fyra "Flodbåtarna" berättar jag om i nästa kapitel 4.

#### **Argentina (1):**

Nybygge 485 sjösattes i Januari 1935 och som fick namnet Argentina. Fartyget var det första i en beställd serie om 4 fartyg som samtliga byggdes 1935. Dessa fartyg var identiskt lika.

Fartyget var 128,25 meter långt, 17,05 meter brett och 7,70 meters djupgående och dödviktston om 7060.

Argentina utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 5 400 hk. Toppfart om 15 knop.

Fartyget fick IMO nr. 3007992 och anropssignal SDQA.

Alla fartygen fick hemort Stockholm fram tills de såldes eller förlistes.

Fartyget levererades till sitt rederi i Mars månad 1935 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså bara drygt två månader vilket får anses som en mycket snabb byggnation.

Fartygets förste befälhavare och leveransövervakare var Kapten David Liljequist och maskinchef B. Jöransson.

befälhavare Kapten David Liljequist var den enda befälhavaren som jag känner till som fick förmånen att övervaka 6 fartyg som fördelades på tre fartygsgenerationer varav två epokgörande fartygsserier i rad, Axel Johnson (3) 1925 samt Argentina (1) 1935.



Kapten Liljequist t.h. i bild på Argentina(1) foto från en filminspelning.

Liljequist var tillsammans med endast Gunnar Dahlquist och Torsten Johansson de som hade 6 nybyggnationer och dess jungfruresor. De övriga fyra nybyggena Liljequist hade var från Suecia-seriens San Francisco (1) 1915, Balboa-seriens Canada (1) 1920 sedan Axel Johnson (3) 1925, Margaret Johnson (1) 1928 samt Colombia 1937. Alltså sex nybyggnationer från fyra fartygsserier och tre generationers fartyg vilket var rekordet inom Johnson Line!

Argentina 1 minsprängdes i juli 1942 och sjönk omgående men besättningen lyckades rädda sig och bara tre man omkom.

Fartygets livslängd blev bara 7½ år.



Modell av den första Argentina. Sjöhistoriska museet.



Argentina 1 Från boken om Götaverken.  
Observera den höga skorstenen på dessa första 9 fartygen.  
Bild från Hans Neréns fotosamling.

### **Brasil (1):**

Nybygge 486 sjösattes i februari 1935 och som fick namnet Brasil. Fartyget var det andra i en beställd serie om 4 fartyg som samtliga sjösattes och byggdes 1935. Dessa fartyg var identiskt lika.

Fartyget var 128,25 meter långt, 17,05 meter brett och 7,70 meters djupgående och dödviktston om 7060.

Brasil utrustades med Två licenstillverkade 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 5 400 hk. Toppfart om 15 knop.

Fartyget fick IMO nr. 3008014

Alla fartygen fick hemort Stockholm fram tills de såldes eller förlistes.

Fartygetlevererades till sitt rederi i Maj månad 1935 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså tre månader men detta var en månad längre tid än systemen Argentina vilket ändå får anses som en mycket snabb byggnation. Fartygets förste befälhavare var Oskar Lindskog.

Brasil 1 minsprängdes utanför Norges kust i januari 1943 och sjönk omgående men besättningen lyckades rädda sig och bara tre man omkom. Kapten Fredrik Ranke var då befälhavare och han tillsammans med en fantastisk gjorde att bara tre man omkom.

Fartygets livslängd blev bara knappa 8 år från leveransen.



Brasil 1 1936-10-07 i Vancouver foto Walker E. Frost City of Vancouver Archives  
Foto från H. Neréns samlingar

### **Nordstjernen:**

Nybygge 487 sjösattes på nationaldagen 6 juni 1935 och som fick namnet Nordstjernen efter sitt rederi. Fartyget var det tredje i en beställd serie om 4 fartyg som samtliga byggdes 1935. Dessa fartyg var identiskt lika.

Fartyget var 128,25 meter långt, 17,05 meter brett och 7,70 meters djupgående och dödviktston om 7060.

Nordstjernen utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop.

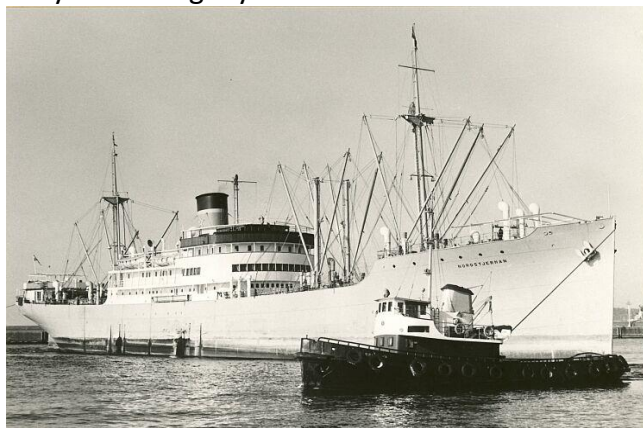
Fartyget fick IMO nr. 5255765

Alla fartygen fick hemort Stockholm fram tills de såldes eller förlistes.

Fartyget levererades till sitt rederi i Augusti månad 1935 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså drygt två månader vilket får anses som en mycket snabb byggnation.

Fartygets förste befälhavare och leveransövervakare var Kapten Carl-Olof Holmberg. Holmberg kom att vara totalt 11 år i fartyget fram till 1946 då han fick systerfartyget Bolivia som nybygge. Vad jag kan se stod han 40 resor i fartyget!

Nordstjernen var det första av A-båtarna som såldes 1968. Hon såldes till ett Grekiskt rederi och fick namnet Frances. Hennes dagar var dock räknade och såldes till skrot i Kaohsiung året efteråt 1969. Hon var den av systrarna som fick ett längst liv hela 34 år. För övrigt samma som systemen Uruguay.



Nordstjernen. Foto genom Klubb Maritim.



Kapten Holmberg på Bolivias brygga.  
Foto från JLAB.

Holmberg hade två av Argentina-serien som nybygge, Nordstjernen (2) 1935 och Bolivia 1946. Holmberg kom att vara totalt 11 år i Nordstjernen, vad jag kan se stod han 40 resor i Nordstjernen och fartyget kom att förknippas med honom. 1946 då han fick systerfartyget Bolivia som nybygge. Sedan följde följande med två fartyg ur Seattle- serien; Han var övervakare i Seattle men sjukavmönstrades i Göteborg på utresan men efter tillfrisknandet fick han istället Golden Gate som förste befälhavare.



Nordstjernen, Foto Maritimbild Lennart Ramsvik

## Uruguay:

Nybygge 488 sjösattes i mars 1935 och som fick namnet Uruguay. Fartyget var det fjärde och sista fartyget i den första beställningen till Götaverken om 4 fartyg som samtliga byggdes 1935. Dessa fartyg var identiskt lika.

Den observante kanske undrar varför Uruguay sjösattes tidigare än systemen Nordstjernen som hade nybygge nr 487 och det har jag inte lyckats ta reda på.

Fartyget var 128,25 meter långt, 17,05 meter brett och 7,70 meters djupgående och dödviktston om 7060.

Uruguay utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop.

Fartyget fick IMO nr. 5374511

Alla fartygen fick hemort Stockholm fram tills de såldes eller förlistes.

Fartyget levererades till sitt rederi i november månad 1935 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså åtta månader vilket då kan jämföras med hennes tidigare systrar som hade en byggnationstid på 2 respektive 3 månader.

Fartygets förste befälhavare var Kapten Harry Bergström.

Uruguay var det andra av A-båtarna som såldes 1968. Hon såldes till ett Liberiarederi och fick namnet Lilly. Även hennes dagar var dock räknade och såldes till skrot i Kaohsiung året efteråt 1969. Fartyget såldes till skrot ett halvår innan systemen Nordstjernen

Hon var tillsammans med Nordstjernen som fick ett längst liv hela 33½ år.



Uruguay Tilbury innan hon såldes 1968.  
Hon ser mycket fräsch ut men det beror på en fin colering.  
foto Bob Scott men fotot är färglagt av Johnny Riert

### **Colombia:**

Nybygge 510 sjösattes i maj 1937 och som fick namnet Colombia. Fartyget var det första av de fem nya beställningarna på A-båtarna och den femte i serien. Dessa fartyg var stort sett identiska med de fyra äldre systerarna men det fanns vissa skillnader och moderniseringar. Senare i kapitel 5 återkommer jag med skillnaderna.

Fartyget var 128,25 meter långt, 17,05 meter brett och 7,70 meters djupgående och dödviktston om 7060. Colombia utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop. Fartyget fick IMO nr. 3008196 och anropsignal SKDT. Alla fartygen fick hemort Stockholm fram tills de såldes eller förlistes.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen i augusti månad 1937 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså



tre månader vilket är densamma tid som sina tidigare systrar förutom Uruguay.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten David Liljequist. Under andra världskriget var Kapten Yngve Grönwall befälhavare under åren 1938 till 1944. Grönwall kom sedan att få Suecia som nybygge.

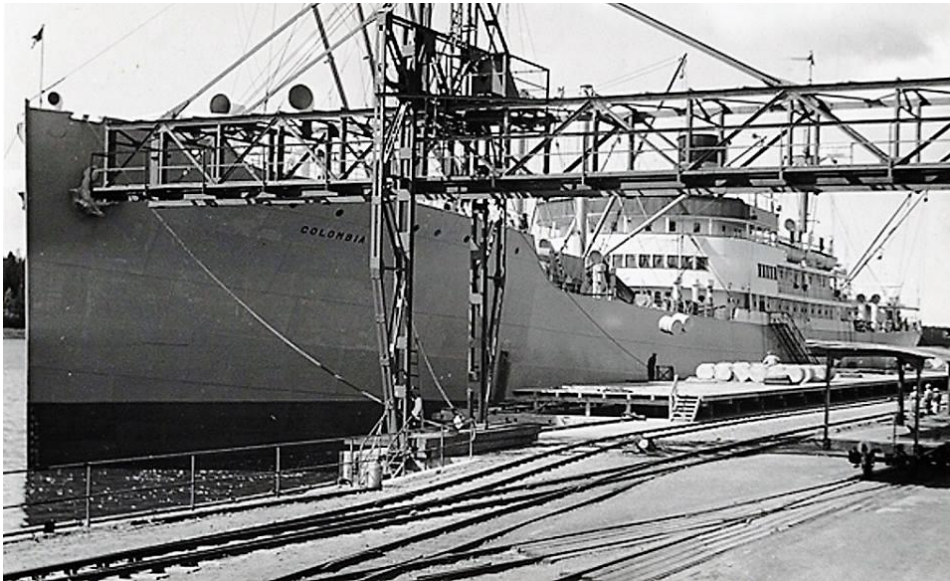
Colombia klarade sig utan olyckor under kriget men däremot klassades hon som vrak efter det att hon i november 1954 gick på grund utanför Skags udde i Bottenhavet. Befälhavare Herrström dog vid räddningsarbetet.

Mer om denna händelse med fotografier i kapitel 8. Under kapitel 9 om Passagerarservice finns många fina inredningsbilder från Colombia.

Colombia kom alltså bara att vara under Johnsonflagg i 17 år.



Colombia, Argentina och Venezuela neutralitetsmålade i Göteborgs Hamn under andra världskriget från boken Rederiet.



Colombia. Foto från sjöhistoriska museet Stockholm.  
Bild från Hans Neréns fotosamling.

### Chile:

Nybygge 511 sjösattes i augusti 1937 och fick namnet Chile. Fartyget var det andra av de fem nya beställningarna på A-båtarna och Chile var det sjätte fartyget i fartygsserien. Dessa fartyg var stort sett identiska med de fyra första systrarna men det fanns vissa skillnader och moderniseringar. Senare i kapitel 5 återkommer jag med skillnaderna.

Fartyget var 128,3 meter långt, 17,10 meter brett och 7,30 meters djupgående och dödviktston om 7060.

Chile utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop.

Fartyget fick IMO nr. 5507024 anropssignal SKUN.

Chile fick som alla andra fartygen hemmahamn Stockholm.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen i november månad 1937 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså tre månader vilket är densamma tid som sina tidigare systrar förutom Uruguay.

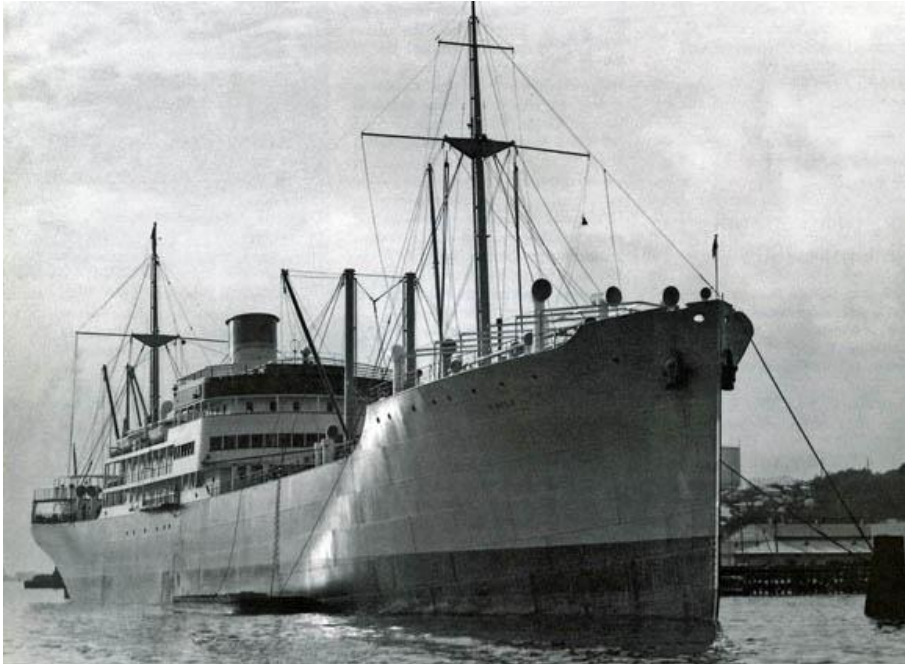
Chiles jungfruresa efter leveransen gick till Chile och Sydpacific-traden och var det första fartyget att trafikera traden sedan 1921 alltså 16 år efter den inträffade Lima-incidenten. Sydpacific och Chile kom återigen att bli en av rederiets viktigaste handelspartners och det var en lyckoträff att just Chile under sin jungfruresa åter gick till Chile eller var det kanske en strategi och väl regisserat av Generalkonsuln Axel Ax:son Johnsons smarta affärsstrategi. Det förtäljer inte historien.

Chiles första befälhavare var Kapten Harry Bergström.

Chile såldes i mars 1968 till ett Panamarederi och döptes om till Vakis. Redan första tiden för sina ny ägare råkade hon ut för ett maskinhaveri och vägrade sedan att gå igen. Hon såldes därför till skrot i Kaohsiung året efteråt och höggs upp efter 32 års tjänst varav 31 år för sin ägare Rederi AB Nordstjernen.



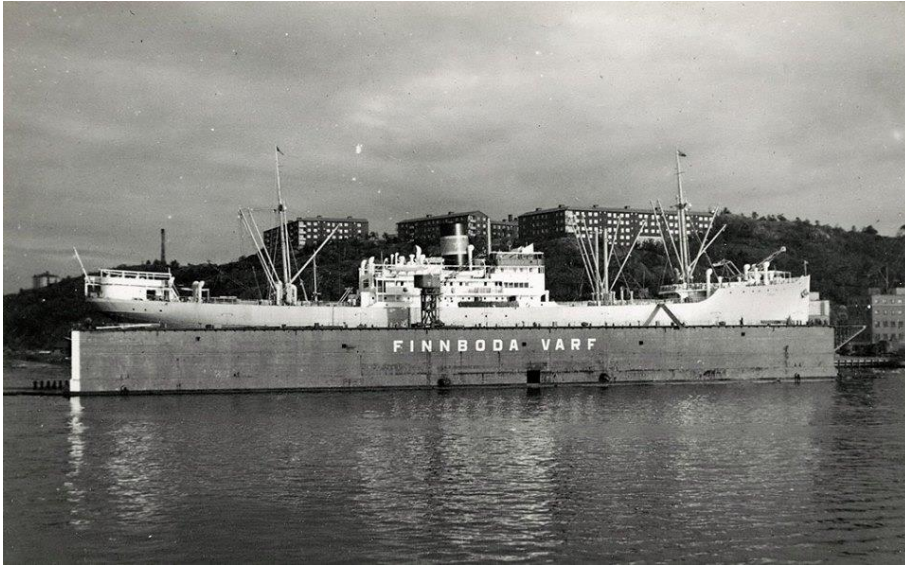
Chile. Foto Terje Fredh



Chile. Fotograf okänd



Chile foto Jan Henriksson  
Foto från Hans Nerén fotosamling.



Chile i Finnboda varf Dickingson Collection  
Foto från Hans Nerén fotosamling.

### **Peru:**

Nybygge 519 sjösattes i maj 1938 och som fick namnet Peru. Fartyget var det tredje av de fem nya beställningarna på A-båtarna och Peru var det sjunde fartyget i fartygsserien. Dessa fartyg vari stort sett identiska med de fyra första systrarna men det fanns vissa skillnader och moderniseringar. Senare i kapitel 5 återkommer jag med skillnaderna.

Fartyget var 128,3 meter långt, 17,10 meter brett och 7,30 meters djupgående och dödviktston om 7060.

Peru utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop.

Fartyget fick IMO nr. 5275375 anropssignal SLIN.

Peru fick som alla andra Johnsonfartyg hemmahamn Stockholm.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen i augusti månad 1938 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var alltså tre månader vilket är densamma tid som sina tidigare systrar förutom Uruguay.

Peru fick ett förhållandevis lugnt liv på oceanerna. Hon klarade sig helskinnad under hela andra världskriget och hon fick tjänstgöra under Johnsonflagg 32 år fram till 1970 då hon såldes till Panama och fick namnet MACO VENTURE. Året efteråt skrotades hon i Shanghai, Kina och inte som några av sina systrar i Kaohsiung.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Fredrik Ranke som även kom att övervaka nya Argentina (2) fem år senare samt även två av de kommande Seattlefartygen.

Kapten Ranke förde dessutom befälet på den första Brasil då fartyget minsprängdes utanför Norges kust 1943.



Peru under Sandöbron. Foto okänd.



Peru i Stockholm.  
Bild från Hans Neréns stora bildsamling



Peru okänd fotograf och plats  
Bild från Hans Neréns stora bildsamling

## Venezuela (1)

Nybygge 530 sjösattes i november 1938 och som fick namnet Venezuela. Fartyget var det fjärde av de fem nya beställningarna på A-båtarna och Venezuela var det åttonde fartyget i Argentinaserien. Dessa fartyg var i stort sett identiska med de fyra första systrarna men det fanns vissa skillnader och moderniseringar. Senare i kapitel 5 återkommer jag med designskillnaderna.

Fartyget var 128,3 meter långt, 17,10 meter brett och 7,30 meters djupgående och dödviktston om 7400  
Venezuela utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop.  
Fartyget fick IMO nr. 3008315 anropssignal SLRN.  
Venezuela fick som alla andra Johnsonfartyg hemmahamn Stockholm.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen och befälhavaren Gustaf Salomonsson i januari månad 1939 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var bara två månader vilket är en av de snabbaste byggnadstiderna för fartygen i serien. Venezuela var det sista av fartygsseriens fartyg som levererades under 1930-talet. Ecuador som redan sjösatts kom att levereras i mars 1940. Venezuela var det första fartyget som levererats i serien sedan kriget bröt ut 1939 och det kom även att snabbt bli hennes öde.

Venezuela fick ett mycket dramatiskt liv där ute. I April 1941 lastade hon i Göteborg för Rio de Janeiro och på utgående utanför norska Kristiansand stoppades hon av tyska patrullfartyg. Två dagar senare blev hon beskjutet av tyska bombplan och gick in till Föröarna för vård av skadade besättningsmän.

Några dagar senare försvann all kontakt med fartyget och senare rapporterades att Venezuela blivit torpederad av tysk ubåt den 17 april. Hela besättningen, passagerare och kapten Salomonsson omkom och följde med fartyget i djupet.

Venezuela blev bara 2 år gammal. Hon var det fartyg i serien som fick det kortaste livet och det tragiskaste slutet. Fartygsnamnet Venezuela återkom dock som namn 1945 och den nya Venezuela (2) kom sedan att tjänstgöra inom rederiet i 25 år.





Venezuela 1 i Göteborg 1940. Foto Carl Maydans

### **Ecuador:**

Nybygge 543 sjösattes i december 1939 och som fick namnet Ecuador. Fartyget var det sista i serien som sjösattes under 1930-talet.

Fartyget var det femte och de sista av de fem nya beställningarna på A-båtarna och Equador var det nionde fartyget i Argentinaserien men rederiet hade vid denna tidpunkt redan beställt flera fartyg i olika omgångar. Ecuador var i stort sett identiska med sina tidigare systrar samt de första fartygen i serien men det fanns vissa skillnader och moderniseringar. Senare i kapitel 5 återkommer jag med designskillnaderna.

Fartyget var 128,3 meter långt, 17,10 meter brett och 7,30 meters djupgående och dödviktston om 7400.

Ecuador utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 6800 hk. Toppfart om 15,2 knop.

Fartyget fick IMO nr. 3008409.

Ecuador fick som alla andra Johnsonfartyg hemmahamn Stockholm.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen i mars 1940 och byggnationstiden mellan sjösättning och leverans var tre månader vilket var i paritet som hennes tidigare systrar. Fartyget var det första i fartygsserien som levererades under 1940-talet.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Oscar Gedda. Kapten Gedda var under perioder i fartyget och han blev även fartygets siste befälhavare då han var i fartyget då detta förläste efter grundstötningen utanför Vlissingen i Holland i februari 1956.

Kapten Gedda kom även att bli leveransövervakare och fartygets förste befälhavare i det senare systerfartyget Paraguay början 1947. Senare fick han även det prestigefyllda uppdraget att bli Seattles befälhavare under jungfruresan från november samma år efter det att fartygets leveransövervakare och förste befälhavare Kapten Holmberg insjuknat.

När fartyget förläste 1956 var det efter 16 år under Johnsonflagg. Mera information och bilder i kapitel 8 i denna berättelse.



Ecuador neutralitetsmålad och liggandes i någon av Buenos Aires gamla kajer. Obs. de nio ventilationsrören som hon hade tillsammans med Peru och Vemezuela!  
Foto från Digitalmuseum



Ecuador går till botten efter grundstötningen i Vlissingen 1956.  
Foto från Hans Neréns samling

## **Argentina (2):**

Nybygge 577 sjösattes i augusti 1942 fick namnet Argentina. Detta fartyg var egentligen planerad som Suecia och den första av de tre fartyg som delbeställdes 1941. Hon sjösattes en månad efter det att den första Argentina förliste i Juli. Här kan man verkligen tala om snabba beslut och även se hur viktigt namnet Argentina var för rederiets La Plata-trad. Hon var det tionde fartyget i serien som levererats från Götaverken.

Vid detta tillfälle hade nybygge 251 (La Plata) vid Kockums varv sjösatts en månad tidigare och höll nu på att byggas för fullt och spanten till nybygge 252 (Amazonas) vid samma varv höll på att sättas. Kockumsbeställningen uppgick till 4 enheter och var byggda enliga samma ritning som Argentina men med små uppdateringar. Mer om dessa fyra fartyg i nästa kapitel om de s.k. "Flodbåtarna".

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen prick fem månader efter sjösättning, alltså januari 1943 och byggnationstiden mellan

sjösättning och leverans var fem månader vilket var ett par månader längre tid än sina hennes tidigare systrar. Leveransen i januari var då tre år efter det att Ecuador levererades i mars 1940.

Argentina fick nu ett antal moderniseringar och uppdateringar jämfört med de nio 30-talsbyggena, exempelvis en mera modern stäv. Utseendemässigt kom de även att bli enklare att urskilda skillnaderna som jag kommer att berätta om i kapitel 5.

Den "nya" Argentinaserien blev 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7770. Argentina utrustades med Två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 8800 hk. Toppfart om 16,4 knop alltså drygt en knop snabbare än de tidigare fartygen. Fartyget fick IMO nr. 5023186. Anropsignal SFQT Ecuador fick liksom de andra systrarna hemmahamn Stockholm.

Fartygets leveransövervakare var Kapten Karl Andreasson och förste befälhavare var Kapten Fredrik Ranke som tidigare hade haft Peru som leveransövervakare och förste befälhavare 5 år tidigare. Kapten Ranke var, kan man tänka sig, en av Generalkonsuln Axel Ax:son Johnsons favoritkaptener då han fick förtroendet senare att få även två av de kommande Seattlefartygen, Lions Gate och California och hans hustru, Olga Ranke, fick även det hedersamma uppdraget att vara gudmor och döpa Portland i Kiel den 15 juli 1952. Kapten Ranke finns med i min nya kommande uppdaterade e-bok om Johnsonlinjens Flaggskeppare.

Argentina fick ett långt liv trots att hon levererades mitt under de brinnande krigsåren och gick flertalet lejdresor under kriget. Fartyget såldes 1970 till ett rederi på Cypern och fick namnet Ismini. Hon var då i ett förhållandevis gott skick och hon trafikerades i ytterligare några år. 1975 vidare såldes hon till Grekland och två år senare lades hon upp i Pireus. 1979 gick hon till upphuggningsvarvet i Savona, Italien nio år efter det att hon lämnat Johnson Line.

Argentina seglade under Johnsonflagg i nästan exakt 27 år och hennes livslängd blev alltså 36 år. En seglivad gammal dam alltså! Tilläggas kan också att Argentina var en synnerligen trivsamt segla i enligt många gamla "Johnsonseglare".



Argentina, rederifoto.

Observera den modernare kortare och bredare skorstenen som fartygen nu fick istället för den högre och smalare som tidigare fartyg i serien hade.



Kapten Fredrik Ranke



Den nya Argentina, neutralitetsmålad vid leveransen 1943.



Båda dess bilder är från Hans Neréns fotosamling från Johnson Line.

## Brasil (2):

Byggnationsnummer 567 sjösattes i februari 1943 fick namnet Brasil. Detta fartyg var egentligen planerad som Panama i den delbeställning om tre fartyg som skedde 1941. Brasil var det andra fartyget av dessa och det elfte fartyget i serien från Götaverken.

Hon sjösattes bara en månad efter det att den första Brasil minsprängdes utanför Norge en månad tidigare i januari 1943. Återigen fick rederiet fatta snabba beslut som man gjorde med Argentina, även här, kunde man se hur viktigt namnet Brasil var för rederiets Brasil La Plata-trad.

Brasil kom att bli det tolfte fartyget i serien och det elfte fartyget från Götaverkens varvsbädd. Vän av ordning frågar sig säkert om det elfte fartyget i serien och det var La Plata levererad från Kockums bara fyra månader tidigare. Dessutom kom det trettonde fartyget i serien att levereras från Kockums bara några dagar senare. Man kan lätt föreställa sig att rederiledningen, den tekniska avdelningen och alla leveransövervakare både i Göteborg och Malmö hade mycket bråda dagar vid denna tid. Det var en hektisk nybyggnadstid för rederiet.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen nästan sju månader efter sjösättning, alltså september 1943 och byggnationstiden var cirka 4-5 månader längre tid än sina tidigare systrar innan andra världskriget. Givetvis berodde byggnationstiden på att det var ett krig med alla vad detta innebar med tillgänglighet av arbetskraft och underleverantörers svårigheter att anskaffa material och utrustning till alla beställda fartyg.

Brasil var det andra fartyget inom "nya" Argentinaserien och hon fick samma prestanda som sin syster, 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7770. Brasil utrustades som tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 8800 hk. Toppfart om 16,4 knop alltså drygt en knop snabbare än de tidigare fartygen i serien. Fartyget fick IMO nr. 5050579. Anropsignal SJQT

Brasil klarade sig helt ifrån andra världskrigets problem men, i slutet av 1948, i fredstid men efterdyningar av kriget gick fartyget på en mina i nordvästra Danmarks kust i full orkan på Nordsjön, fartyget

fick dock inga maskinsador men fartygets befälhavare Kapten Hjalmar Blad med besättning fick göra en heroisk insats och kämpa för att införa Brasil till Göteborg. Kapten Bladh var f.ö. fartygets förste befälhavare vid leveransen 1943.

Vid varvet kunde man konstatera svåra skador och flera stora hål i fartygets skrov och det var i sig ett under att fartyget kom till Göteborg. Kapten Blad fick senare äran att förflyttas till en av de nya "kranbåtarna" Los Angeles.

I juni 1971 såldes Brasil till redare i Panama och hon döptes om till Charming och efter fem år såldes hon vidare till skrot i Kaohsiung 1976. Där slutar också det tolfte fartyget inom Argentinaserien sitt liv efter totalt 33 år varav 28 år under Rederi AB Nordstjernans blågula skorsten.



Brasil då hon vid ett varvsbesök kantrar på Finnboda varv 1968.

. Fotograf Ch. Samuelsson.

Foto från Hans Neréns stora fotosamling av Johnson Line.



Fina kvalitetsfotografier från Bertil Hägerhälls kamera 1965.



Brasil under bunkring i Curacao 1965.  
Foto: Bertil Hägerhäll.



Brasil fotograferad akterifrån 1965  
Obs de nya ventilationsrören som kom på 40-talsbyggena!  
Foto: Bertil Hägerhäll.

## Suecia:

Byggnationsnummer 583 sjösattes i juni 1943 fick namnet Suecia. Detta fartyg var egentligen planerad som det första av den delbeställning om tre fartyg som skedde 1941. Men eftersom Argentina och Brasil gick före p.g.a. de viktiga namnen kom Suecia att bli det tredje och sista fartyget av de tre i delbeställningen.

Hon sjösattes bara tre månader efter det att den första Brasil sjösattes. Suecia var det enda av seriens fartyg vars skrov byggdes på Lindholmen varv och sedan kom att bogseras in till Götaverken för färdigbyggnation. Här var både varv och rederi mycket flexibla mycket p.g.a. att Argentina (2) och Brasil (2) "gick före i kön" så att säga.

Suecia kom att bli det fjortonde fartyget i serien och det tolfte fartyget från Götaverkens varv. De vandra två i serien som var före var La Plata och Amazonas där den sistnämnda var levererad från Kockums i september 1943. Man kan lätt föreställa sig att rederiledningen, den tekniska avdelningen och alla leveransövervakare både i Göteborg och Malmö hade mycket bråda dagar vid denna tid.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen sju månader efter sjösättning, alltså januari 1944 och byggnationstiden var cirka 4-5 månader längre tid än sina tidigare systrar innan andra världskriget. Givetvis berodde byggnationstiden på att det var ett krig med alla vad detta innebar med tillgänglighet av arbetskraft och underleverantörers svårigheter att anskaffa material och utrustning till alla beställda fartyg.

Suecia var det tredje fartyget inom "nya" Argentinaserien från Götaverken och hon fick samma prestanda som sin syster, 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7770.

Suecia utrustades som tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 8800 hk. Toppfarten hade vässats nu till 16,7 knop alltså drygt en knop snabbare än de tidigare fartygen i serien. Fartyget fick IMO nr. 5343043. Anropsignal SGM T.

Suecia var det första fartyget i serien och det första inom rederiet som utrustades med det nya KaMeWa-systemet med svängbara propellrar. Detta var en test liksom det även blev en test på kommande Los Angeles fyra år senare.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Yngve Grönwall som fyra år senare kom även att få Los Angeles som nybygge kanske p.g.a. att Grönwall var inkörd på KaMeWa systemet.

Suecia kom att segla under Johnsonflagg i 26½ år. Hon såldes till Panama i juni 1970 och kort därefter såld till Grekland där hon fick namnen MACO FIDELITY med hemmahamn Pireus. Hon kom dock inte att bli så gammal i Grekland utan hon såldes till skrot och ankom den sista stationen och upphuggningsvarvet i Shanghai, Kina hösten 1971.



Suecia fotograferad av Lennart Ramsvik, maritimbild.com



Kapten Yngve Grönwall.

## **Panama:**

Götaverkens byggnationsnummer var 597 och hon sjösattes i januari 1945 och fick namnet Panama.

Panama var det första av den sista delbeställningen om fem fartyg (2+3)

Panama kom att bli det sextonde fartyget i serien och det trettonde fartyget från Götaverkens varv. (Orinoco från Kockums var det femtonde fartyget.)

Panama och hennes kommande fyra systrar fick en uppdatering av både design och prestanda från sina tidigare systrar och man skulle kunna kalla dessa sista fem A-båtar för "Panamaserien".

Utseendemässigt märks det allra tydligast då de inte fick den karaktäristiska träbryggan runt om utan istället modern vit stål. Den sista i serien som hade träbrygga var Suecia från Götaverken och Bio-Bio från Kockums.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen nio månader efter sjösättning, alltså oktober 1945 och byggnationstiden var mycket längre än sina tidigare systrar men detta kan förklaras svårigheterna nu i krigsslutet. Fartyget var också det första som levererades under fredstid.

Panama fick följande prestanda: 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7790.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 9200 hk. Toppfarten hade vässats nu till 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena

Fartyget fick IMO nr. 5269704. Anropsignal SIUT.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Pehr Åhsberger som även kom att ha två av Kockumsbyggena, Amazonas och Orinocco.

Panama såldes i maj 1971 till Panamaredare och fick namnet Sea Empire, hon såldes vidare 1972 til ett kinesiskt Panamarederi och fick namnet WAH FUNGI Året efteråt 1973 gick hon till skrot och kom till Kaohsiung i februari. Hon hade då tjänat ut och den gamla damen var då 28 år. Hon seglade under Nordstjernen blågula flagg i 26 år.



Panama vid Lindholmen i Göteborg. Fotograf okänd.



Panama i Panamakanalen 1970.  
Foto: Torkjell Bang Pedersen

## Venezuela (2)

Götaverkens byggnationsnummer var 596 och hon sjösattes i juni 1945 och fick namnet Venezuela. Tyvärr kan jag inte reda ut varför hon fick varvsnumret innan Panama. Det borde vara tvärtom. Venezuela var det andra av den sista delbeställningen om fem fartyg (2+3)

Venezuela kom att bli det sjuttonde fartyget i serien och det fjortonde fartyget från Götaverkens varv. I motsats till sina systrar Argentina och Brasil kom inte Venezuela (2) att ersätta den första Venezuela (1) som så tragiskt torpederades 1941, förrän nu. Det vittnar om att namnet Venezuela inte var lika viktigt som de två andra systrarna.

Venezuela fick liksom sina fyra systrar en uppdatering av både design och prestanda från sina tidigare systrar. Utseendemässigt märks det allra tydligast då de inte fick den karaktäristiska träbryggan runt om utan istället modern vit stål med träinfattade bryggventiler.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen fem månader efter sjösättning, alltså november 1945 och byggnationstiden var mycket snabbare än de av systrarna som byggdes under kriget. Men 2-3 månader längre tid än de tidiga 30-talsbyggena.

Venezuela fick följande prestanda: 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7750.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 9200 hk. Toppfarten hade vässats nu till 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena  
Fartyget fick IMO nr. 5378000.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Gunnar Ahlman som senare även kom att få Silver Gate som nybygge.

Fartyget såldes 1970 till Panama och fick namnen Monrubby. Två år senare såldes hon till skrot och ankom Kaohsiung i maj 1972 för upphuggning. Hon seglade med Johnsonflagg i 25 år.



Venezuela. Foto från Anders Erikssons fotosamling.  
Observera den nya moderna bryggan av vit stål runt om istället för den  
karaktäristiska träbryggan.



Venezuela. Foto från R. Sahlstens fotosamling.

## **Bolivia:**

Götaverkens byggnationsnummer var 599 och hon sjösattes i januari 1946 och fick namnet Bolivia.

Fartyget var det första av de tre sista i delbeställningen om fem fartyg (2+3)

Bolivia kom att bli det nittonde fartyget i serien och det femtonde fartyget från Götaverkens varv. Ej heller Bolivia var ett prioriterat namn då landet inte hade någon sjöfart eller kust. Därför var de tre sista fartygen i serien också de minst viktigaste namnen. Logiskt då rederiet hade en tanke med namnen från första början.

Bolivia fick liksom sina fyra systrar en uppdatering av både design och prestanda från sina tidigare systrar. Dessa sista fem fartyg var i princip omöjliga att skilja åt. Det var bara Bio-Bio byggd på Kockums som stack ut en del mot alla de andra.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen åtta månader efter sjösättning, alltså i september 1946 och den långa byggnationstiden berodde till stora delar på att fartyget råkade ut för en brand med svåra skador som påföljd. Fartyget reparerades givetvis under byggnationstiden men blev avsevärt försenat.

Bolivia samma prestanda som sina senaste systrar: 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7750.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 9200 hk. Toppfarten hade vässats nu till 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena.

Fartyget fick IMO nr. 5047649. Anropsignal SKGA.

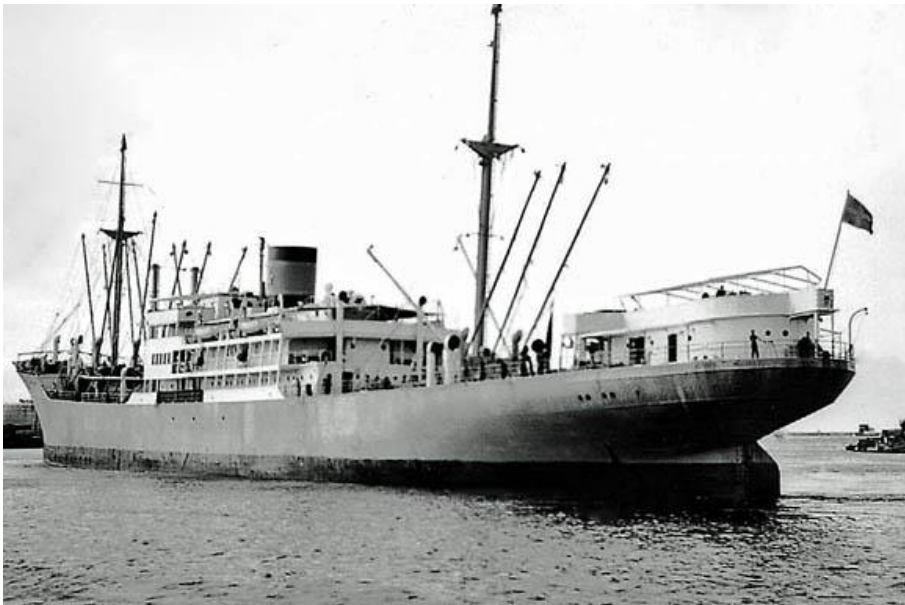
Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Carl-Olof Holmberg som även hade systerbåten Nordstjernen och året efteråt leveransövervakare på Seattle samt detsamma på Golden Gate där han även var på fartygets förste befälhavare.

Fartyget såldes 1971 till Panama och döptes om till Balboa men såldes vidare 1978 för att sedan säljas till skrot 1979. Hon höggs upp i Pakistan 1979. Hon seglade för Johnson Line i 25 år.





Bolivia i Engelska kanalen (FotoFlite)  
Bild från Hans Neréns stora bildsamling.



Bolivia fotograf okänd.



Bolivia 1960-talets början i Ystad  
från boken Bergmans Bilder, foto Sven Bergman  
Bild från Hans Neréns stora bildsamling.



Bolivia fotograf okänd.

## Paraguay:

Götaverkens byggnationsnummer var 610 och hon sjösattes i oktober 1946 och fick namnet Paraguay. Fartyget var det näst sista av de tre sista i delbeställningen om fem fartyg (2+3) och Paraguay kom att bli det tjugonde fartyget i serien och det sextonde fartyget från Götaverkens varv. Ej heller Paraguay var ett prioriterat namn då landet liksom Bolivia inte hade någon sjöfart eller kust. Därför var de tre sista fartygen i serien också de minst viktigaste namnen.

Paraguay fick en uppdatering av både design och prestanda från sina tidigare systrar. Dessa sista fem fartyg var i princip omöjliga att skilja åt. Det var bara Bio-Bio byggd på Kockums som stack ut en del mot alla de andra.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen i mars 1947, fem månader efter sjösättning. En ganska snabb tid mot sina tidigare systrar som var byggda och utrustade under kriget.

Paraguay hade samma prestanda som sina senaste systrar: 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7890.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 9200 hk. Toppfarten hade vässats nu till 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena.

Fartyget fick IMO nr. 5270466. Anropsignal SLPT.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Oscar Gedda som även hade systerbåten Ecuador och året efteråt leveransövervakare på Golden Gate men kom att ha Seattle på jungfruresa. Gedda var en dåtidens storhet inom rederiet och en stor hjälte när Ecuador gick på grund och förliste utanför Vlissingen 1957.

Paraguay gick i ordinarie Sydamerikatrafik med passagerare fram till 1957 då hon byggdes om till elevfartyg för fartygsbefälslever och maskinbefälslever. Hon tog över den rollen efter Annie Johnson och Margaret Johnson som nu började bli uttjänta efter 32 resp. 29 år.

Fartyget hade elever i princip ett tjugotal elever varje resa. De olika lärarna ombord hade tidigare seglat som befäl inom rederiet.

Fartyget såldes 1971 till ett Cypernbaserat rederi och döptes om till Katarina K. De nya ägarna hade planer på att bygga om henne till passagerarfartyg för de grekiska öarna men kapital och finansiering saknades.

1975 såldes fartyget till Perema Grekland för upphuggning och året efteråt startade upphuggningen.

Paraguay blev 24½ år inom Johnsonlinjen och hon var 29 år när skärbrännarna satte sin klor i henne.



Befälhavaren Oscar Gedda på bryggan på Paraguay vid nybygget. Mer om honom under Ecuador vid grundstötning i kapitlet om förlisningar i fredstid. Foto från Johnson Line.



Paraguay, fotograf okänd.



Paraguay 1950-talets början ligger i Antwerpen  
Foto Lennart Ramsvik, Maritimbild.com

## Guayana:

Götaverkens byggnationsnummer var 610 och hon sjösattes i september 1947 och fick namnet Guayana. Fartyget var det sista av de tre sista i delbeställningen om fem fartyg (2+3) och Guayana kom att bli det tjugoförsta och sista fartyget i serien och det sjuttonde fartyget från Götaverkens varv. Guayana var heller inget prioriterat namn då rederiet normalt inte hade någon trafik till landet.

Guayana tillsammans med sina sista 2 systrar Bolivia och Paraguay blev med facit i hand cirka 3 år försenade p.g.a. ersättningsfartygen till dem minspränga och torpederade fartygen. Guayana kom också att sjösättas 5 månader efter det att nya Seattle sjösattes på Kockums i april 1947.

Guayana fick en uppdatering av både design och prestanda från sina tidigare systrar. Dessa sista fem fartyg var i princip omöjliga att skilja åt. Det var bara Bio-Bio byggd på Kockums som stack ut en del mot alla de andra. Guayana blev tillsammans med Bio-Bio extrautrustade i salongsinredningen då de var avsedda som representationsfartyg. Observera att endast dessa två fartyg hade bar ombord.

Fartyget levererades till Rederi AB Nordstjernen i maj 1948, åtta månader efter sjösättning. En förhållandevis lång byggnationstid i jämförelse med sina första systrar som byggdes på 1930-talet. Det borde ha gått snabbare då det var tre år sedan krigsslutet.

Guayana hade samma prestanda som sina senaste systrar: 133,3 meter långt, 17,30 meter brett och samma djupgående, 7,30 meter. Dödviktston om 7890.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 8-cyl, B&W-Götaverken dieselmotorer på totalt 9200 hk. Toppfarten hade vässats nu till 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena.

Fartyget fick IMO nr. 5137107.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Harry Bergström och tillika hans tredje nybygge i fartygsserien!

Guayana såldes 1972 till Monrovia och registrerad i Panama. Hon fick då namnet Golden Crown. Hon skrotades i Kaohsiung 1977 vid 30 års ålder. Hon seglade under Johnsonflagg i 24 år.



Guayana 1947-09-02 sjösättningen vid Götaverken (Göteborgs Stadsmuseum)



Guayana i Københavns Søndre Frihavn  
Foto från Hans Neréns stora fotosamling.



Guayana den sista Abåten i Vancouver.  
Foto: Vancouver archive



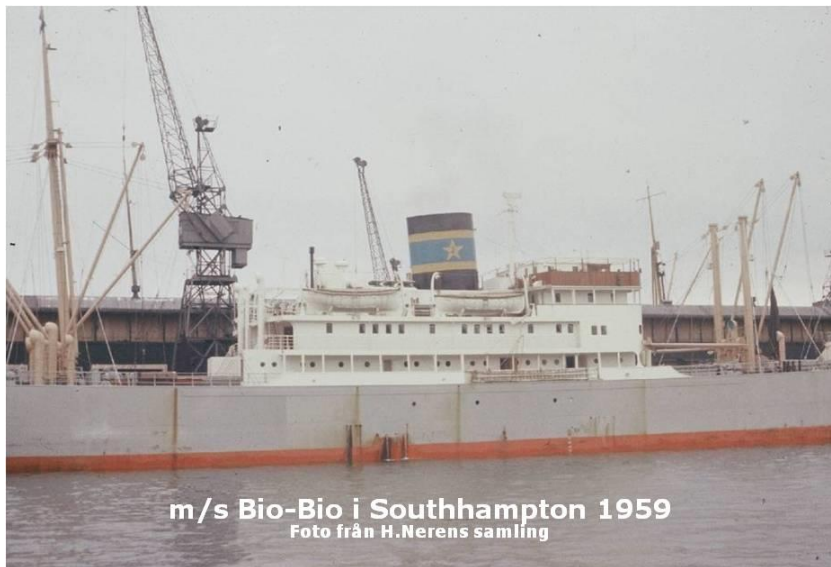
Guayana ligger vid Zuiderterras, Antwerpen på 1960-talet.  
För om henne en äldre systerbåt.  
Detta var då en mycket vanlig syn i Antwerpen.  
Foto från Hans Neréns stora fotosamling.



## 4

### Argentinfartygen byggda på Kockums varv Malmö.

Denna del av berättelsen är en uppdaterad berättelse från min tidigare publikation om "Flodbåtarna" som jag skrev 2013.



Denna fartygsserie kom att kallas för Flodbåtarna inom rederiet men de kom även att kallas för "La Plata-serien" efter seriens första fartyg La Plata. Denna lilla serie om fyra fartyg beställdes av Rederi AB Nordstjernen 1941 och anledningen var att Götaverken vid denna tid inte varken hade plats, kapacitet eller tid. Det rådde ju ett brinnande krig ute i Europa vilket även fick påföljder för Sverige.

Dessa Kockumsbyggen följde helt och hållet samma ritningar och konstruktion som den "andra Argentinaserien" från 1943 hos Götaverkenbyggena. Hon blev även "mallen" för flodbåtarna.

Fartygen blev helt identiska förutom det sista fartyget Bio-Bio som fick en uppdaterad design med inbyggd veranda och mindre verandaventiler. Detta var hon helt ensam om i serien. De andra tre var i stort sett omöjliga att skiljas åt utseendemässigt.

Serien kom att omfatta följande fyra fartyg byggda vid Kockums varv i Malmö:

**m/s La Plata, 1943 – 1957** mellan Argentina (2) och Brasil (2)

**m/s Amazonas, 1943 – 1964** mellan Argentina (2) och Brasil (2)

**m/s Orinoco, 1944 – 1964** mellan Suedia och Panama

**m/s Bio-Bio, 1945 – 1969** mellan Venezuela (2) och Bolivia

Flodbåtarna fick följande ordningsnummer inom Argentinaserien: La Plata nummer 11, Amazonas nummer 12, Orinoco nummer 15 och Bio-Bio nummer 18. Flodbåtarna fick sitt serienamn eftersom de fyra fartygen var uppkallade efter Sydamerikas största floder till skillnad från de 17 Götaverksbyggena som fick sina namn i prioritetsordning efter de Sydamerikanska länderna. Mer information om namnen följer längre fram i berättelsen. Flodbåtarna hade inga högprioriterade namn att döma av ordningsföljden av fartygen.

A-båtarna var en riktigt klassisk fartygsserie inom Rederi AB Nordstjernen och de blev också en form av moderna "statusikoner" inte bara för rederiet utan även för den svenska handelsflottan vid den tiden. Satsningen var mycket omfattande och finansiellt gigantisk för rederiet men företaget var vid denna tidpunkt mycket solvent.

Även Flodbåtarna hade passagerare och de var klassade för 30 passagerare liksom de flesta av deras systrar. Det sista fartyget Bio-Bio var dessutom tillsammans med Guayana inrett och utrustat som representationsfartyg. Något som jag berättar mer om i kapitlet 6 om Passagerarservice och inredning. Fartygen hade en fantastisk inredning och komfort och som fortfarande skulle ha varit lyxig elegans med klassisk ädelträ och designmöbler.

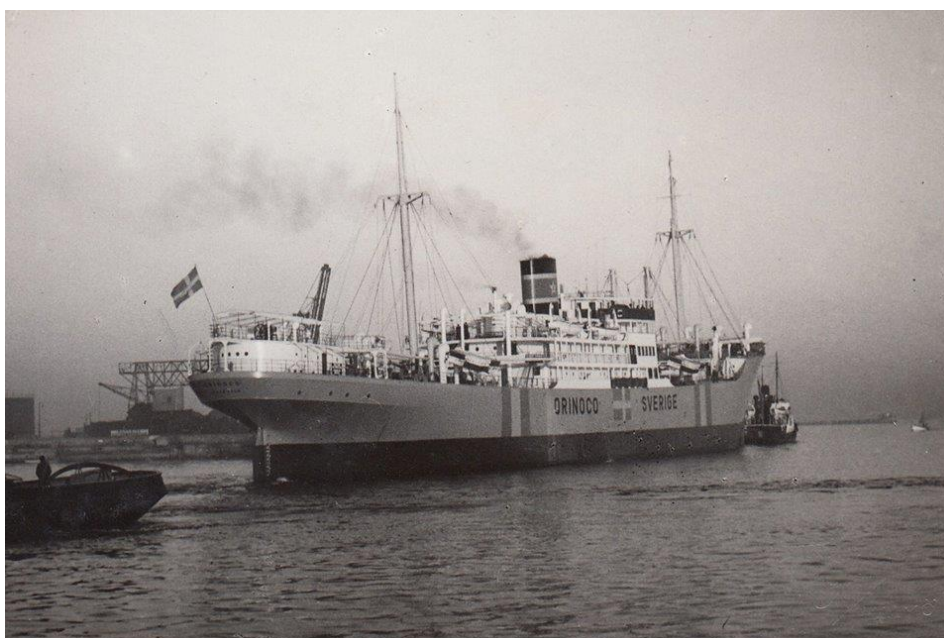
De tre första fartygen byggdes, utrustades och levererades under andra världskriget och de första gick direkt till uppläggning i Stockholm. De tre första blev neutralitetsmålade med de svenska färgerna, men Bio-Bio levererades inte förrän efter krigsslutet 1945.

Dessa fartyg tog normalt 22 förstaklass passagerare även om de hade certifikat för 30 med tanke på extra barnsängar. Fartygen hade en besättning på 44 - 48 personer.

Här följer en kort resumé, deras prestanda och vad som hände dessa fartyg och dess öde i livet fram till skrotning och upphuggning.



Orinoco och Amazonas upplagds i Stockholms Frihamn  
Foto: Stockholmskällan



Orinoco provturen i Malmö 1944 då hon var neutralitetsmålad liksom hennes systrar. Foto från Hans Neréns samling.

## La Plata

Kockums byggnationsnummer var 251 och hon sjösattes och döptes till La Plata i juli 1942. Hon fick sitt namn efter den Argentinska floden Rio de La Plata. La Plata var det första i serien och fartyg nummer 11 i Argentinaserien.

I mars månad 1943 var fartyget leveransklart men provturen fick ställas in på grund av de krigsförhållanden som då rådde. Provturen gjordes istället under fartygets gång till Stockholm i maj månad -43 då fartyget officiellt levererades till Nordstjernen. Byggnation och utrustning tog åtta månader. Fartyget levererades mellan systrarna Argentina (2) och Brasil (2)

Fartyget var vid leveransen målad med de svenska neutralitetsfärgerna. Fartyget lades upp i Stockholm och låg upplagd till hösten 1944 tillsammans med systrarna Amazonas och Orinoco.

La Plata sattes in för lejdtrafik hösten 1944 fram tills krigsslutet i maj 1945. Fartyget sattes i trafik på sin planerade La Platalinjen under sommaren 1945.

La Plata fick lite modifierade prestanda mot sina senaste Götaverkenbyggda systrar: 134,2 meter långt, 17,40 meter brett och samma djupgående, 6,80 meter. Dödviktston om 7890.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 6-cyl, Kockum MAN dieselmotorer på totalt 7.900 hk. Toppfarten blev 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena.

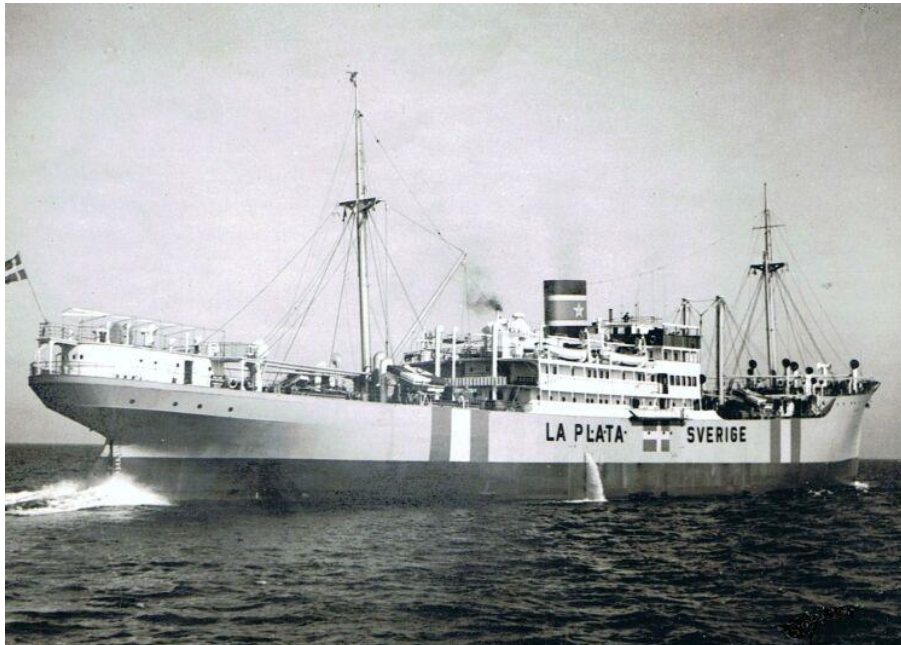
Fartyget fick IMO nr. 3008559.

Fartygets leveransövervakare och förste befälhavare var Kapten Ragnar Nyberg.

La Plata kom att få ett mycket dramatiskt liv och slutade så småningom som vrak vid den brasilianska kusten i juli 1957 då en brand utbröt i maskinrummet som spred sig i fartyget varvid besättning och passagerare fick gå i livbåtarna. Fartyget hade vid detta tillfälle 44 mans besättning och 8 passagerare ombord. Totalt 52 personer. I kapitel 8 längre fram i berättelsen kan du läsa mera om

denna händelse samt ett antal fotografier från den tragiska förlisningen.

Fartyget var vid denna händelse bara 14 år under Johnsonflagg och var det kortaste livet bland systrarna under fredstid.

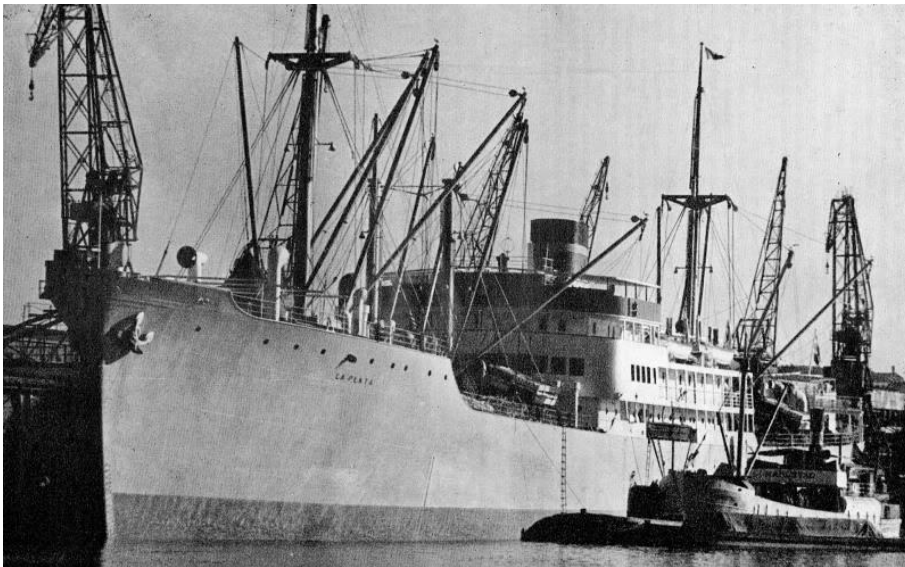


Bilder från m/s La Plata i Göteborg.  
Bilden från Lars Grundberg samling





La Plata 1955. Bilden från Hans Neréns samling.



La Plata i Göteborg. Bilden från Lars Hans Neréns samling.

## Amazonas

Amazonas var det andra av de fyra Flodfartygen och fartyg nummer 12 i Argentinaserien. Fartyget började byggas under 1942 och sjösattes och döptes i mars 1943. Hon namngavs efter Sydamerikas största flod Amazonas i norra Brasilien.

Amazonas levererades i september 1943. Fartyget var målat i de svenska neutralitetsfärgerna vid leveransen. Omedelbart efter leveransen gick Amazonas till Stockholm där hon lades upp sida vid sida om systerfartyget La Plata.

Amazonas sattes aldrig in i lejdtrafiken utan låg upplagd i Stockholm fram tills krigsslutet 1945 då hon sattes in på sin ordinarie La Platalinje. Hon hade en besättning av 44 personer. Amazonas förste befälhavare var P.G. Åhsberger. Byggnation och utrustning tog sex månader. Fartyget levererades mellan systrarna Argentina (2) och Brasil (2)

Fartyget lades upp i Stockholm och låg upplagd till hösten 1944 tillsammans medsystrarna Amazonas och Orinoco.

1953 när Amazonas var på utgående från Frihamnen i Göteborg kolliderade hon med två svenska kustjagare, Halland och Malmö. De båda jagarna fick en del skador och Malmö fick intryckningar skrovet. Amazonas fick lindrigare skador men kunde fortsätta sin resa efter inspektionen. Kraftig plåt i dessa fartyg alltså.

Amazonas var i Rederi AB Nordstjernans tjänst fram till 1 september 1964 då hon såldes till redare i Singapore och döptes om till "Golden Wonder". 1977 såldes hon till Hong Kong för skrot och upphuggning. Där tar också sagan om Johnsonlinjens Argentinafartyg nummer 12 slut eftersom hon blev den som var kvar i livet längst av de fyra systrarna i La Plataserien. Hon blev 34 år totalt.

Amazonas var verksam under Johnsonflagg i 21 år. Fartygets siste befälhavare inom Johnsonlinjen var Kapten Albin Svensson.



Amazonas i Göteborg 1945. Foto från Hans Neréns samling.



Amazonas i Malmö. Foto Sam Svensson.



## Orinoco

Orinoco var det tredje i serien flodfartyg och det 15e fartyget i Argentinaserien och sjösattes och döptes i juni 1943. Hon fick sitt namn efter floden Orinoco i norra Venezuela som mynnar i Atlanten söder om Trinidad.

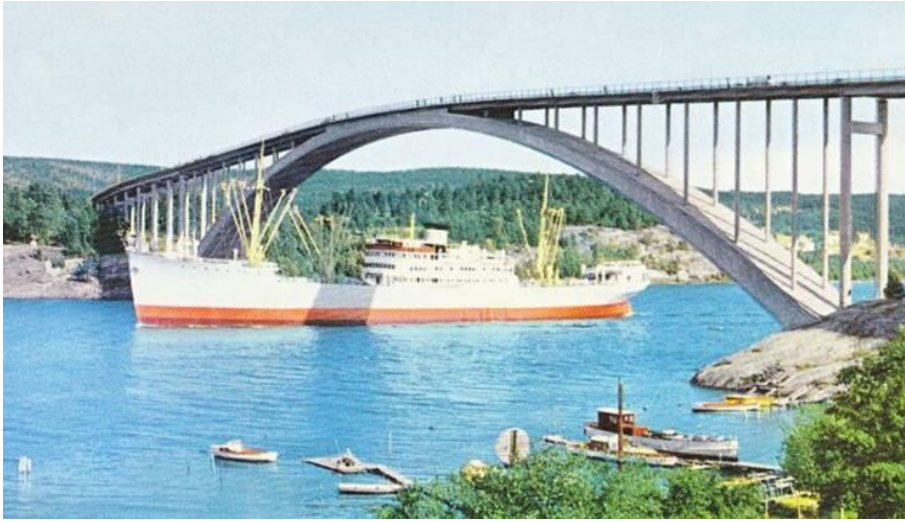
Fartyget levererades i mars månad 1944 för att omedelbart läggas upp tillsammans med sina två tidigare systrar i Stockholm. Även detta fartyg var neutralitetsmålat vid leveransen. Orinocos förste befälhavare var även här Pehr Åhsberger.

Orinoco fick lite modifierade prestanda men desamma som sina tidigare systrar inom Flodbåtarna: 134,2 meter långt, 17,40 meter brett och samma djupgående, 6,80 meter. Dödviktston om 7890. Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 6-cyl, Kockum MAN dieselmotorer på totalt 7.900 hk. Toppfarten blev 17 knop alltså två knop snabbare än sina äldsta systrar och 30-talsbyggena.

Orinoco sattes inte heller in i lejdtrafiken utan låg upplagd fram tills krigsslutet 1945. Fartyget sattes i trafik på hennes planerade La Platalinje från sommaren 1945. Hon hade en besättning av 44 personer.

Orinoco var i Rederi AB Nordstjernans tjänst fram till 26 juni 1964 då hon såldes till redare i Singapore och döptes om till "Golden Spring". 1971 gick fartyget på ett rev utanför Shanghai och förliste. Hon avslutade sitt liv på havets botten.

Orinoco var verksam under Johnsonflagg i 20 år. Fartygets siste befälhavare inom Johnsonlinjen var Kapten Blom, även kallad Store-Blom och Charlie Flower.



Orinoco under Sandöbron. Foto från Hans Neréns samling.



Orinoco sedd akterifrån fotograferad i Ystad 1954.  
Foto från Hans Neréns samling.

## Bio-Bio

Bio-Bio var det fjärde och sista fartyget i serien av flodfartygen och hon var Argentinaseriens 18e fartyg och hon kom mellan Venezuela (2) och Bolivia.

Fartyget sjösattes och döptes i september 1944. Hon namngavs efter den Chilenska floden Bio-Bio söder om Santiago de Chile vid Concepcion. Bio-Bio döptes av Bergsing. Axel Ax:son Johnsons hustru, Antonia Ax:son Johnson.

Hon levererades i november 1945 efter 14 månaders byggnation p.g.a. krigsslutet i maj 1945. Bio-Bio var det första fartyget som levererades efter krigsslutet 1945.

Bio-Bio fick samma prestanda som sina tidigare systrar inom Flodbåtarna: 134,2 meter långt, 17,40 meter brett och samma djupgående, 6,80 meter. Dödviktston om 7890.

Fartyget fick en vassare maskinstyrka än de tidigare med två 6-cyl, Kockum MAN dieselmotorer på totalt 7.900 hk. Toppfarten blev 17 knop.

Omedelbart efter leveransen sattes fartyget in i trafik på rederiets centralamerikalinje. Hon kom att vara mestadels sysselsatt på denna linje och Sydpanic under sin "Johnsonkarriär". Hon hade en besättning av 44 personer och tog 22 passagerare. Bio-Bios förste befälhavare var Axel Holmström som 13 år senare kom att få det nya Rio-fartyget Buenos Aires, maskinchef var Bertil Jöransson.

Bio-Bio hade till skillnad från alla de andra A-båtarna en något annorlunda byggd salongsinredning och det märktes även exteriört då hon var det enda av dessa fartyg som inte hade de fem stora salongsventilerna på babord- och styrbordssidorna på B-däck. Detta blev bland annat ett tydligt identifieringstecken av just Bio-Bio mot alla de andra A-båtarna.

Fartyget hade inget verandadäck eller "promenaddäck" men däremot en finare salongsinredning med bar, röksalongen gick runt hela fördäck då fartyget var ett av representationsfartygen, det andra var Guayana.

I september 1969 vid ett varvsbesök på Lindholmen i Göteborg brandskadades fartyget allvarligt i de förliga lastrummen som spred sig till stora delar av inredningen. Skadorna blev så allvarliga och omfattande att hon klassades som skrot. Befälhavare vid tillfället var Sven Schollin. Bio-Bios siste befälhavare på varvet i Göteborg innan hon överlämnades till skrotföretaget den 9/12 -69 blev Odd Janson, även välkänd som vikarie befälhavare på kustresor under många år.

Förstemaskinist vid detta tillfälle var den legendariske "Store Simon" eller Arne Simonsson som han hette. Han hade varit i fartyget sedan 1956 men kylmaskinisten Gustaf Hansson hade varit i fartyget sedan 1948, alltså nästan sedan fartyget var nytt. 21 år ombord. Vi detta tillfälle hade han tydligen med en tår i ögat fällt kommentaren; "Hade jag vetat detta hade jag inte mönstrat".

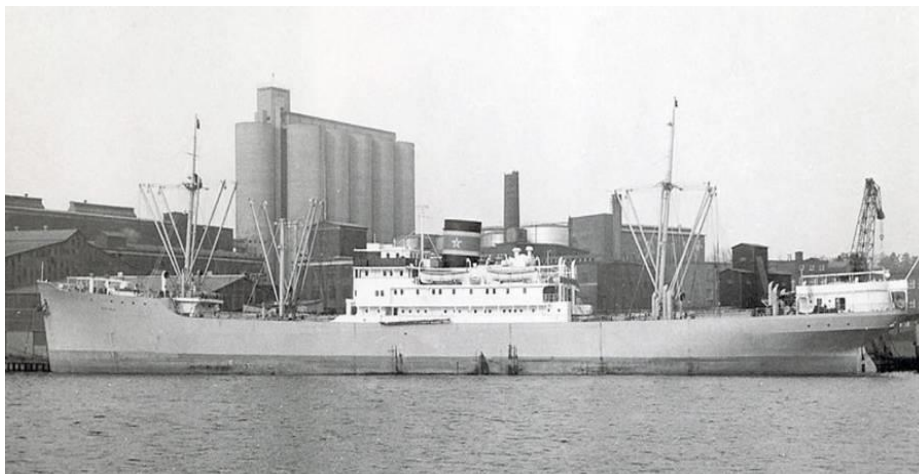
Bio-Bio såldes till skrotföretaget Järnsida i Göteborg för att i november säljas vidare till ett skrotföretag i nordspanska Santander. Fartyget bogserades till Santander i januari 1970 för upphuggning. Bio-Bio var verksam under Johnsonflagg i precis 24 år. Därmed var hon det fartyg av Flodbåtarna som var verksam längst tid under Johnsonflagg.

Undertecknad hade turen, eller oturen, beror på hur man ser det att vara ombord som "åskådare" på bogserbåten Hermes när Bio-Bio bogserades ut ur Lindholmens docka under hösten 1969 då i väntan på vidare bogsering till Santander i Spanien. Det var ingen vacker syn precis, men en upplevelse. En tragisk sådan. Morbror Olle berättade just då att han hade varit med och bogserat in Bio-Bio till Frihamnen i Göteborg i november 1945 som nyanställd skeppare i C.L. Hanssons. Bio-Bio var då på väg för sin jungfruresa och vilket fint fartyg det var då. Annat var det nu. Jag glömmer det aldrig!

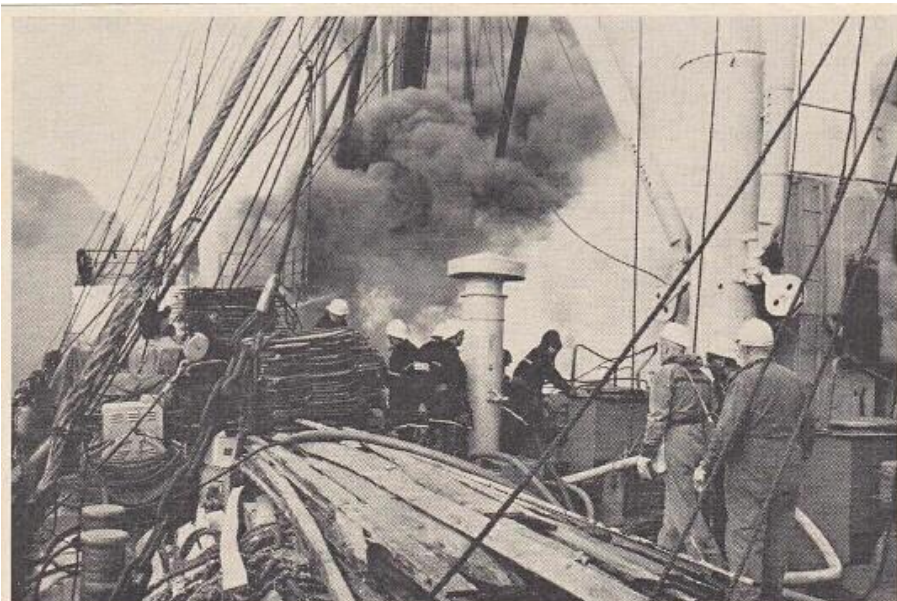
Sammanfattningsvis var att två av Flodfartygen brann och skrotades, ett fartyg gick på grund och sjönk och det fjärde skrotades och höggs upp. Där slutar också historien om de fyra flodbåtarna.



Foto Lennart Ramsvik



Bio-Bio, Foto från Hans Neréns samling.



*Bio-Bio brinner vid Lindholmens varv.*

Nordstjernans *Bio-Bio* härjades den 7—8 september av en svår brand i de förliga lastrummen och delar av inredningen. Fartyget låg för översyn i Lindholmens torrdocka, då branden uppstod i korkisoleringen i de förliga kylrummen. Brandorsaken är ännu inte känd men man misstän-

ker att en svetsloppa kan ha startat branden. Brandkåren och en flodspruta ryckte ut så snart branden upptäcktes, men möttes av stora svårigheter då den intensiva rökutvecklingen och hettan gjorde det nära nog

Forts. på nästa sida

Foto från Hans Neréns samling.



Bio-Bio under bogsering till Santander Spanien för upphuggning.

Foto Terje Fredh.



Foto från Hans Neréns samling.  
Observera fartygets träbrygga runt om. Bio-Bio var det sista fartyget i serien som hade detta.



En fin modell av Bio-Bio.

## 5

### Yttre skillnader i design och modernisering.

I denna del av berättelsen vill jag visa på en del ganska tydliga skillnader i fartygens exteriöra utseende. De flesta ser inte några större skillnader i utseende men för ett tränat öga för fartygsdesign ser man tydliga skillnader och då främst i fartygens olika "miniserier" i serien.

Interiört skiljde det lite mera och då mest i salongsinredningen (som var oerhört påkostad) då detta till stor del berodde på tillgången till material och vad underleverantörerna fick fram strax före andra världskriget och under kriget.

I princip skiljde det ingenting planenligt inombords. Fartygen var ju byggda efter samma ritningar inombords. Det var bara Bio-Bio och Guayana som blev utrustade som representationsfartyg och som bl.a. fick en bar i salongen något som de andra fartygen inte hade.

I midskeppsbygget fanns främst salongsinredning, passagerarhytter, befälets hytter samt mässar och kontor samt kök. Köket låg i alla fartygen på akterkant på bygget. Förråd och kylar låg en lejdare ner. De första nio fartygen som var byggda på 1930-talet var utrustade med oljeeldade spisar och dessa fick en mindre skorsten som gick rakt upp. På vissa bilder kan man se dessa kortare skorstenar på dessa fartyg. Nya elspisar kom i början av 1940-talet.

Däcks- och maskinpersonal hade sina hytter under backen, däckspersonalen på styrbordsidan och maskinerna på babordsidan. Så var det i alla fartygen men det fanns undantag. Intendenturpersonalen samt förhandsmännen och kockar bodde akterut på och under popdäck. I samband med att passagerarna försvann i slutet av fartygets levnad gjordes vissa omdisponeringar av befälshytterna samt att kockarna och förhandsmännen flyttades midskepps. Men även här fanns det undantag.



Det tränade ögat ser främst följande fyra tydliga exteriöra skillnader:

1. **Skorstenarna.**
2. **Stäven.**
3. **Ventilationsrören**
4. **Bryggan.**

## **Skorstenarna.**

Fartygen som var byggda på 30-talet fram till Ecuador fick ganska höga skorstenar medan alla fartyg från den nya Argentina 2 fick något bredare och kortare skorsten. Här är de två fartygen överst Ecuador och därunder den nya Argentina. På nästa sida följer även en tydlig jämförelse på Uruguay och Panama.





Uruguay

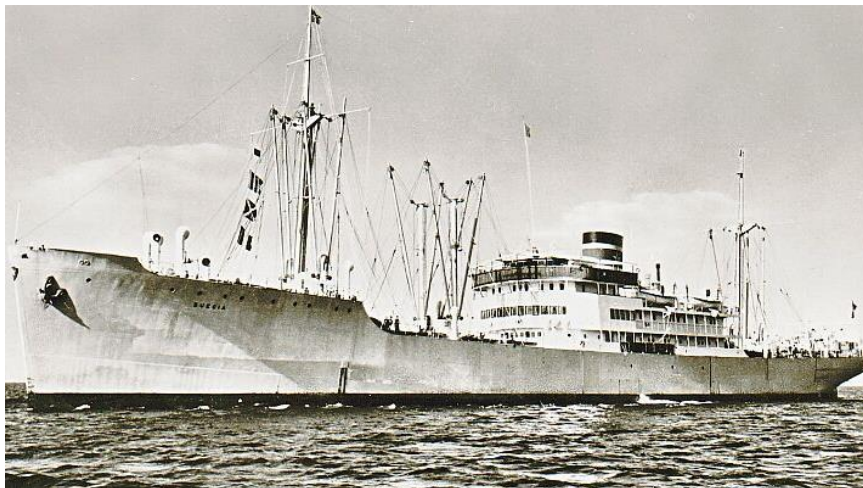


Panama

## Stäven.

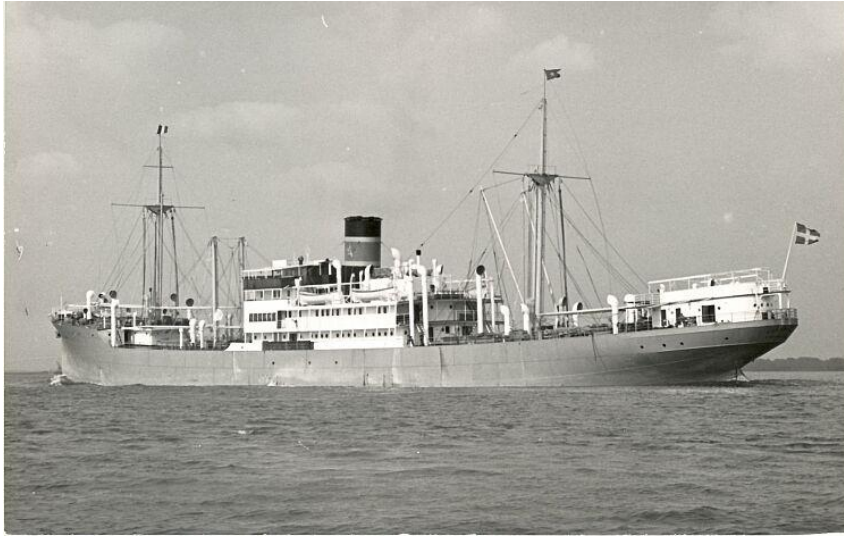
Samma här, fartygen som var byggda på 30-talet fram till Ecuador fick en mycket rak stäv och alla de andra fartygen från Argentina 2 fick den moderna stäven. 30-talsfartygen skiljer sig en del åt på en del smådetaljer som ex. Johnsonstjärnan längst förut. Det är ju också 8 år mellan den första Argentina och den andra Argentina.

Bilderna visar den första Brasil byggd 1935 och därunder Suecia byggd 1944. Dom intresserade kan på dessa sätt utläsa om det är en 30-talsbåt eller en 40-talsbåt. Observera även här skorstensskillnaden och även den raka stäven på Uruguay sidan innan.



## Ventilationsrören.

Här kan man lugnt påstå "Mysteriet den de nio ventilationsrören". De första sex fartygen på 30-talet hade 4 stycken höga tjocka ventilationsrör, två på varje sida som nedanstående bild från Argentina 1 visar. Dessa första sex fartygen till Chile som var byggd 1937 så identiska ut.



Fartygen nummer 7, 8 och 9 fick de mystiska 9 smalare ventilationsrören som Peru här nedan visar. Detta är inget manipulerat foto utan är fotograferat av Sven Vifors och bilden från sonen Göran Vifors.



Här följer även en bild på fartyg nummer 7, Venezuela 1 samt Ecuador. Peru och Venezuela sjösattes 1938 och Ecuador 1939.



Venezuela 1



Ecuador

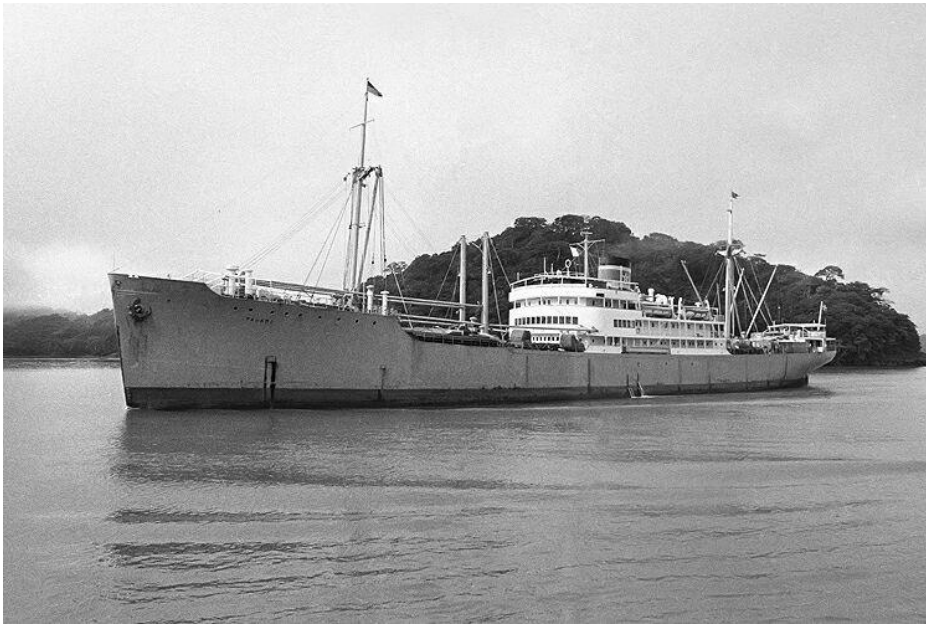
De uppmoderniserade fartygen från Panama fick bara två ventilationsrör som bilden från Göteborg här nedan visar. Bilden på Peru är fotograferad i Hamburg på 60-talet. Titta främst på skorstensskillnaderna och på ventilationsrören. Tyvärr har jag inget svar på varför fartygen 7, 8 och 9 fick alla de nio smalare ventilationsrören.



Även de nya "Flodbåtarna" som byggdes på Kockums fick samma ventilationsrör som Panama och de fick även den nya skorstenen.

## Bryggan.

Panama var det första fartyg som fick vit stål runt om med träinfattade bryggventiler istället för som tidigare fartyg den traditionella träbryggan runt om. Bio-Bio var det sista fartyget som fick träbrygga runt om.



Panama 1945 fotograferad av T. Pedersen



Bio-Bio foto av Lennart Ramsvik.



Man kan tycka detta är lite märkligt då även Panama och Venezuela byggdes och levererades före Bio-Bio 1945. Det sista av fartygen bygga på Götaverken med träbrygga runt om var Suecia som byggdes 1944.

Nedan en bild på Suecia och en bild på Venezuela. Suecia byggdes 1944 och Venezuela byggdes 1945.



Foto Lennart Ramsvik



Foto från Anders Erikssons samligt.

## 6

### **Passagerarservice och inredning.**

Rederi AB Nordstjernen hade en gammal och stark tradition att även ta passagerare i sina lastlinjefartyg då dessa inbringade mycket goda intäkter och kom även bli en del av rederiets mycket goda rykte på de tre traderna på Syd- och Nordamerika. Passagerarservicen var därför en mycket viktig affärsidé för bolaget. Servicen kom sedan att upprätthållas ända fram till slutet av 1970-talet.

Den sista fartygsserien som tog passagerare inom rederiet var den sista Axel Johnson-serien som kom 1969 där de två första fartygen Axel Johnson och Annie Johnson var rederiets exklusiva representationsfartyg.

Ända sedan den 14 fartyg stora serien Suecia och Pedro Christophersen kom 1912-1913 utvecklades passagerardelen hela tiden och när den då nya Axel Johnson-serien kom 1925 var dessa tre fartyg även fantastiska passagerarfartyg. De var klassade för 60 passagerare, 30 i första klass och 30 tredje klass passagerare eller "Cabin class" som det kallades.

För att i grunden vara ett modernt lastlinjefartyg var alla tre synnerligen luxuöst utrustade med stora vackra representationsutrymmen och lyxiga passagerarhytter. Passagerarinredningen och hytterna var fantastiska skapelser på sin tid med mycket klassiska designmöbler, ädelträ, lyx och övriga bekvämligheter för dyrt betalande passagerare.

De tre identiska systerarna, Axel Johnson, Annie Johnson och Margaret Johnson var under ett par decennier Johnsonlinjens "Flaggskepp" och paradfartyg. Alla tre var viktiga representationsfartyg på Nordpacificlinjen, inte bara för Johnsonlinjen utan även för Sveriges handelsutbud och samarbete med USA.

Fartygen hade en Chief Steward, köksmästare, förstekock, andrekock och tredjekock/kockelev. Hökaren hade även en assistent som kallades för "Hökarhalva" eller officiellt förrådsman. Den totala bemanningen inom intendenturavdelningen uppgick från början av

cirka 14-15 personer. Under 1930-talet klassades fartygen om till 50 passagerare.

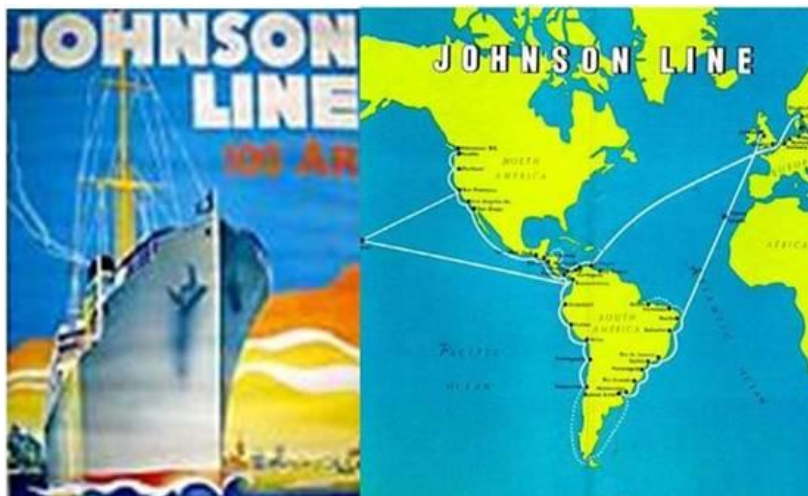
Passagerarna servades av 3-4 salongsuppassare och 1-2 stewardesses. Förstaklass passagerarna fick full service medan tredjeklass passagerarna fick göra mycket själva även om de med dagens mått hade en vacker påkostad inredning.



Även tredjeklass passagerarna hade en fin inredning och en fantastisk service.

Fotografiet är hämtat från Margaret Johnson.

Foto från Hans Neréns samling ursprungligen ett rederifoto.





Första klass matsal och dagrum i **Margaret Johnson**.  
Tyvärr är bilderna av dålig kvalité men det blir bättre.

När Argentinaserien planerades hade serien tydliga influenser av tidigare fartygsserie med samma eleganta och mycket påkostade salongsinredning.

Trots att fartygen planerades och ritades när depressionen i världen kom i början av 1930-talet planerades de för förmögna passagerare. Johnsonlinjens tekniska avdelning och nybyggnationsavdelning arbetade säkert lång tid innan dess med projekteringen av dessa fartyg och passagerarinredningen hade hög prioritet.

Trots fattigdom och depression runt om i världen var Rederi AB Nordstjernen vid denna tidpunkt ett mycket rikt och välkonsoliderat rederi och rederiets nya stora satsning på denna stora fartygsserie var gigantisk i dåtidens tid och mått räknat.

De första fartygen av **Argentinaklassens** fartyg och de s.k. 30-talsfartygen var klassade för 22 passagerare och de övriga var certifierade för upp till 26 resp. 30 passagerare. Samtliga passagerare var förstaklass passagerare. Inga tredjeklass-passagerare planerades.

Alla fartygen hade i princip samma exklusiva representationsalong men Bio-Bio och Guayana hade en något större och exklusivare inredning med barer.

Bio-Bio skilde sig bl.a. genom att hon saknade promenaddäck, det var bara en bred rännsten. Passagerarhytterna blev större. Röksalongen gick runt hela förkanten. På babordssidan fanns bibliotek/skrivrum och på styrbordssidan en bar f.ö. en stor och fin röksalong väl inpanelad med mörkt ädelträ.

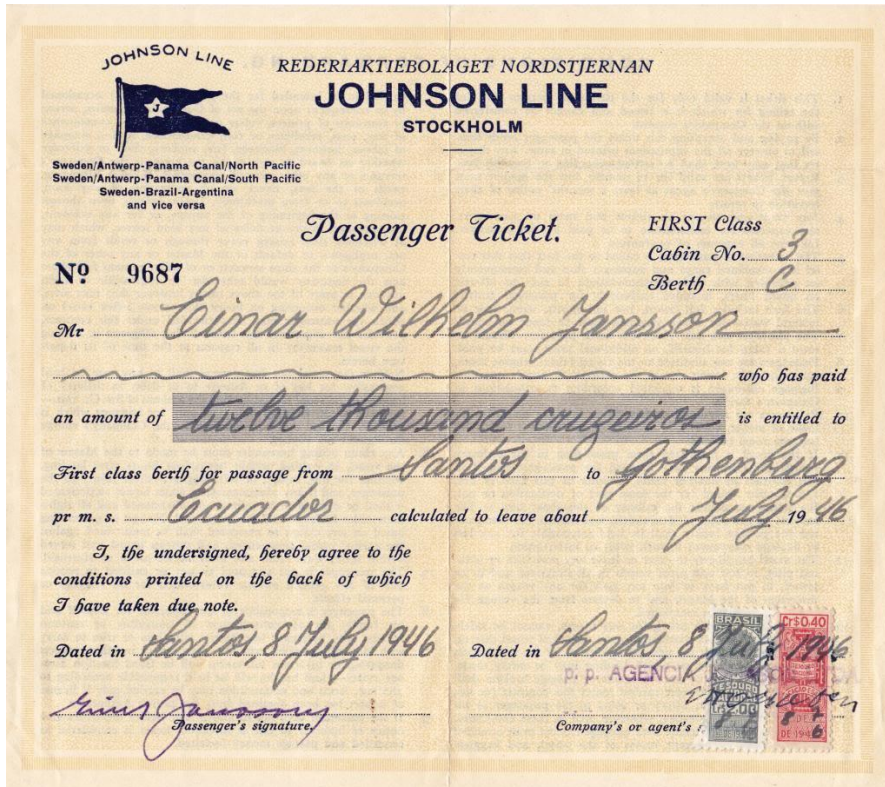
Guayana var det sista representationsfartyget av Argentinaserien och hon hade därför en större salong, bar och representationsutrymme.

Ur kökspersonalens perspektiv var kök och förråd mycket underdimensionerade med tanke på den stora besättningen samt att fartygen var klassade för 30 passagerare. Jag var själv i två av fartygen under några veckor och upplevde själv hur små och svårjobbat det var. Dessutom var det väldigt lång väg till förrådet, först en korridor till pentryt, sedan en trappa ner och ytterligare en lång korridor till förråd och kylar. Planeringer var A och O!

Lite kuriosas; Panama var det första fartyget som fick potatisskalare 1960! De första av de s.k. 30-talsfartygen var i grunden utrustad med

oljeeldad spis och skorstenen gick rakt upp från köket. Det var först 40-talsfartygen det kom elspisar. Argentina byggd 1943, det första av seriens fartyg som var byggdes på 40-talet var först ut med elektrisk spis, även om Ecuador levererades 1940 men sjösattes 1939. Fartyget var det sista med oljeeldad spis.

En annan detalj, Maskinchefen och Överstyrman hade från början en egen liten "Franska", matsal i dessa fartyg men de serverades av en av salongsuppassarna. Bara befälhavaren och skeppsläkaren åt bland passagerarna. Fartygen hade från början 4 salongsuppassare och ett pentrybiträde i salongen. Hela intendenturen hade cirka 15 personer ombord. Passagerarna, de med 30 passagerare servades av två städerskor. Servicenivån var synnerligen hög.



JOHNSON LINE  
REDERI AKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN  
**JOHNSON LINE**  
STOCKHOLM

Sweden/Antwerp-Panama Canal/North Pacific  
Sweden/Antwerp-Panama Canal/South Pacific  
Sweden-Brazil-Argentina  
and vice versa

*Passenger Ticket.* FIRST Class  
Cabin No. 3  
Berth C

No 9687

Mr Einar Wilhelm Jansson

who has paid  
an amount of twelve thousand cruzeiros is entitled to  
First class berth for passage from Santos to Gothenburg  
pr m. s. Ecuador calculated to leave about July 1946

I, the undersigned, hereby agree to the conditions printed on the back of which I have taken due note.

Dated in Santos, 8 July 1946 Dated in Santos, 8 July 1946  
Passenger's signature, p. p. AGENCIA  
Company's or agent's

Passagerarbiljett från 1946 från fartyget Ecuador.



Exempel på en lunchmatsedel och middagsmeny som passagerarna fick vid varje lunch och middag.

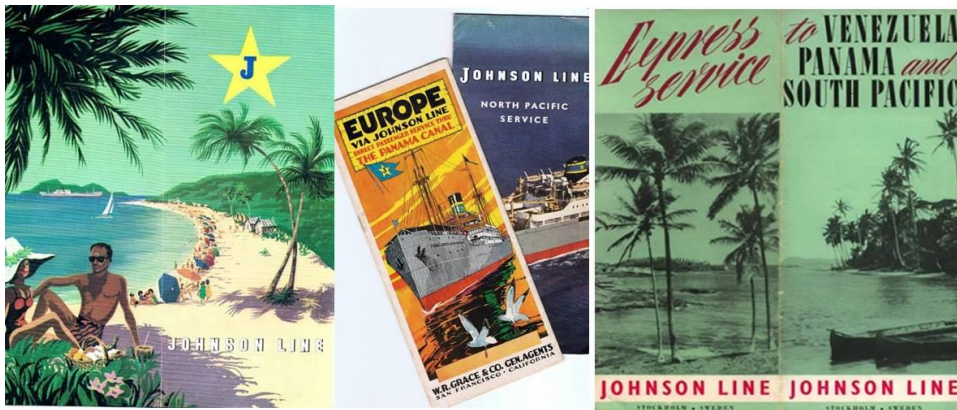
Lunchen oftast bestod av sallad, två rätter samt fruktbricka och ost.

Supén av en tre-rätters middag som var 4-rätters vid exempelvis


Kaptensmiddag, Välkomstmiddag (Welcome dinner), Linjemiddag, avskedsmiddag (Farewell dinner) eller speciella helger och födelsedagar och andra högtider.

Som en liten jämförelse hur stor och påkostad salongsinredningen och passagerarhytterna var i dessa fartyg och hur stor rederiets exklusiva satsning för passagerarna var, i samband med **Colombias** grundstötning 1954 och följande brand som bröt ut, fanns en uppgift att salongsinredningens försäkringsvärde upptogs till ca 2,5 mkr, hela fartyget kostade cirka 5,5 mkr. Då kan alla förstå vilken fantastisk påkostad inredning dessa fartyg hade.

Här nedan följer lite inredningsbilden och reklambroschyrer från rederiets passagerarverksamhet inom Argentinaserien. Bilderna är från Hans Neréns fantastiska fotosamling.



**JOHNSON LINE**



**CONDITIONS**

**Fares include board** but not mineral water, beer, wine, &c., which may be purchased on board at moderate prices.

**Return tickets** are issued valid for 2 years, with a reduction in the passage fares of 10% on the return portion.

**Ports of call.** When a vessel is not proceeding direct from or to the ports mentioned in the tariff, the Company has the option of furnishing passengers with ticket by local vessel or railway.

**Animals** will only be carried on special arrangement, and as freight. Arrangement must be made with the booking office previous to shipment.

**Non-Transference of Tickets** — Neither Single nor Return Tickets are transferable.

**Illustrated Brochure:** For photos and accommodation plans refer to illustrated folder.

REDEHÄRTBOLAGET NORDSTJERNAN  
STOCKHOLM

**PASSAGE TARIFF**

**SWEDEN —  
BRAZIL  
URUGUAY & ARGENTINA  
AND VICE VERSA**

**January 1934**

*Canceling previous issues and  
subject to alteration without notice*

REDEHÄRTBOLAGET NORDSTJERNAN  
STOCKHOLM





Bio-Bio 1945. Rederibild



Guayana 1948. Rederibild



Matsal Colombia 1937. Rederibild



Röksalong Colombia 1937. Rederibild



Colombia 1939 i Göteborgs Hamn (foto Dan Samuelson Sjöhistoriska)



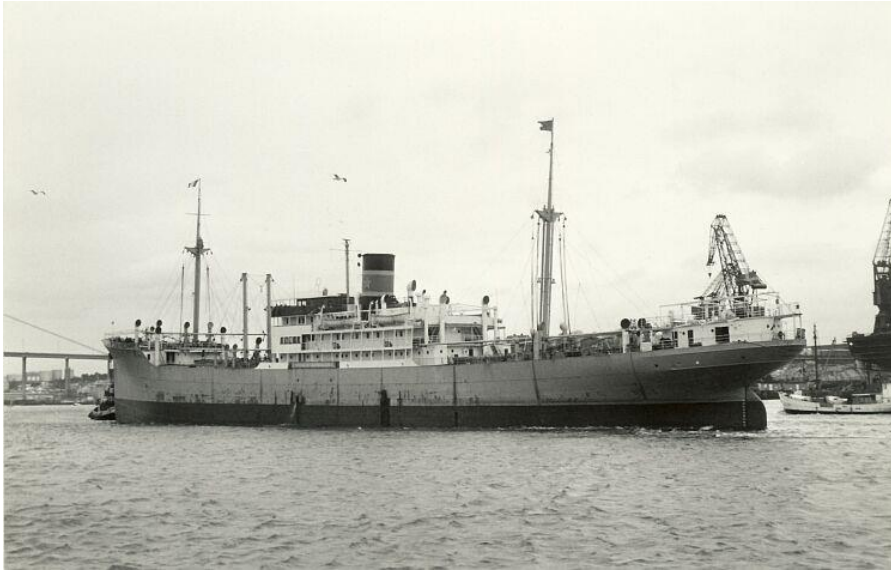
En del av röksalongen i Chile. Observera de moderna taken i dessa fartyg och dyrbar konst på alla skott.



En liten del av matsalen i Chile med en spegelvägg.



Argentina, målad tavla av C. Evers  
/Bilder från Hans Nerens samling/



En sliten Uruguay 1968 efter 33 års tjänst inom Johnsonlinjen.  
Hon skrotades i Taiwan året därpå.



Den välkända blågula Johnsonskorstenen blev en  
symbol för Johnson Line på 4 kontinenter.  
Det vara bara Afrika som rederiet inte hade någon reguljär trafik.

## 7

### Förlisningar under andra världskriget.

Rederi AB Nordstjernen ådrog sig många svåra förluster av tonnage under andra världskriget. Hela nio fartyg gick förlorade och av dessa nio var det tre fartyg ur den nya Argentinaserien och fem fartyg från Sueciaserien samt ett nybyggt tankfartyg. Jag skall i detta kapitel berätta helt kortfattat om dessa fartyg och vad som hände.

#### Fartygen var följande:

**Santos** Byggd 1925 och det sista fartyget i den 11 serie stora Sueciaserien, sänkt utanför Kirkwall 1940.

**Buenos Aires** Byggd 1920 ingick i Balboa-serien om tre fartyg. Minsprängdes 1940.

**Valparaiso** Byggd 1917 ingick i Sueciaserien. Torpederades utanför Canada New Foundland 1940.

**Janus** Tankfartyget byggd 1939 och torpederades mellan Curacao till Skottland 1940. Fartyget var bara 1 år.

**Venezuela** Byggd 1939 bara 2 år gammal när hon torpederades på väg från Torshavn till Rio de Janeiro 1941.

**Argentina** Byggd 1935 och minsprängdes på Skagerack 1942

**Lima** Byggd 1918 som ingick i Sueciaserien torpederades 1942 på väg från Liberia till Storbritannien.

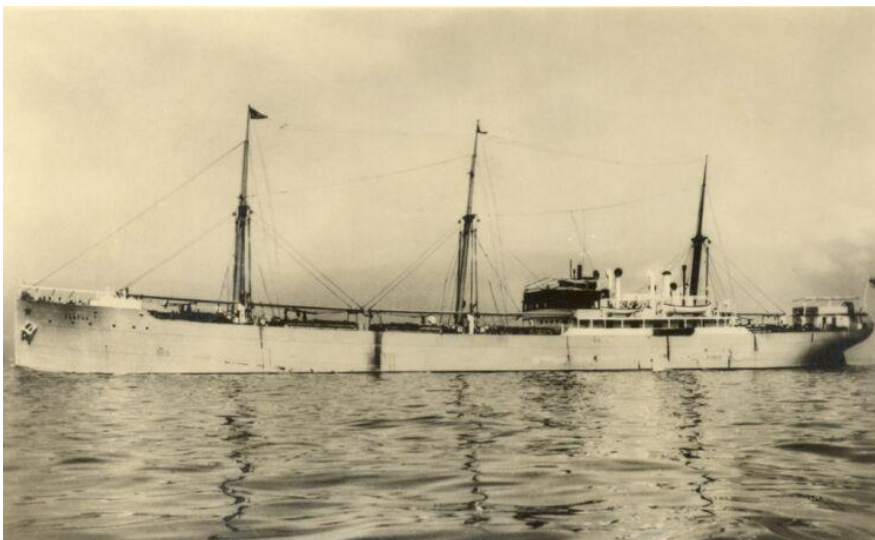
**Suecia** Byggd 1912 och det första fartyget i serien torpederades på Nordatlanten på väg till Liverpool 1942. Fartyget var det första dieseldrivna fartyget inom rederiet och landet.

**Brasil** Byggd 1935 minsprängdes utanför Stavanger Norge 1943.

## **SANTOS:**

Santos, byggd 1925, tillhörande "Suecia-serien" där hon var det sista fartyget av 11. Hon var lastad med av styckegods och spannmål när hon sänktes utanför Kirkwall den 24 februari 1940 på resa mellan Bahia, Brasilien och Göteborg, Det var den tyska ubåten U-63 som torpederade Santos.

31 besättningsmän omkommer, bland de 31 offren var tre passagerare och sex överlevande från LIANA, som sänktes den 16 februari. De skeppsbrutna räddades av en brittisk jagare, och sattes i land i Skottland.



Santos var det sista fartyget om 11 fartyg i Suecia-serien från 1912.

Hon var byggd 1925 on hon var bara 15 år då hon gick till botten.

Bild från Hans Neréns samling.

## **BUENOS AIRES**

Buenos Aires var det andra fartyget av tre i en miniserie som byggdes mellan 1918 -1921, först var Balboa 1918 och sist Canada 1921.

Buenos Aires minsprängdes på nyårsafton 1940 på väg från Liverpool till Newport USA. Fartyget sjönk inte men var mycket svårt skadat och

hon bogserades in till Birkenhead i England. Fartyget kondemnerades och överlämnades till de Brittiska myndigheterna som efter reparation kom att använda skrovet som stationärt förrådsfartyg. Fartyget skrotades sedan in Antwerpen 1950.

Tre personer skadade vid minsprängningen däribland fartygets befälhavare men ingen person omkom så detta fick ett lyckligt slut även om fartyget gick förlorat från rederiet.

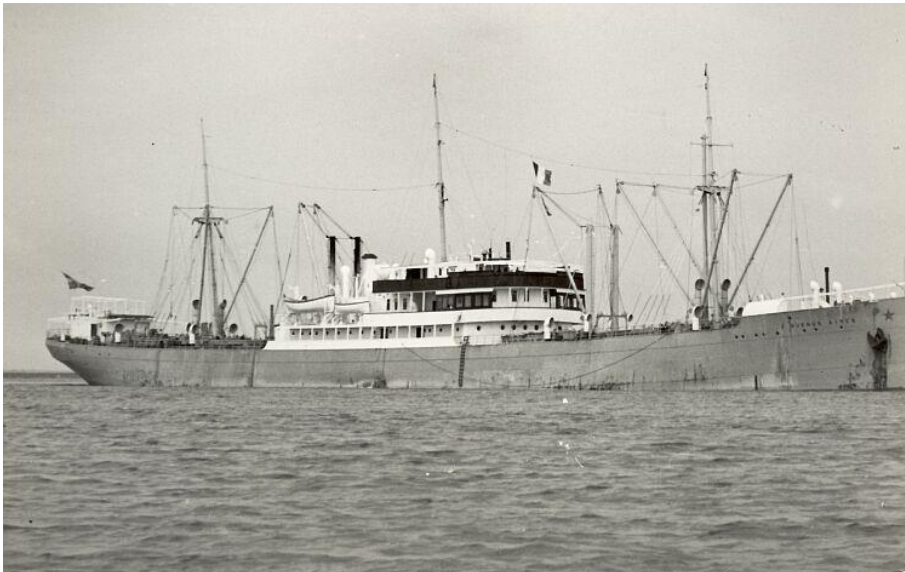


Foto från Richard Sahlstens fotosamling.

## Valparaiso

Byggd 1917 ingick i Sueciaserien där hon var fartyg nr 7. Fartyget sjönk utanför Canada New Foundland 1940 torpederad av den tyska u-båten U38.

Hela besättningen om 33 personer omkom. Fartyget hade kommit ur kurs och kommit bort från sin konvoj HX-97 när hon blev sänkt.



## Janus

Tankfartyget byggd 1939 och torpederades mellan Curacao till Skottland 1940. Hon torpederades av den Tyska U-båten U 46 och tankfartyget bröts i i två delar efter en stor explosion.

Händelsen skedde nordväst om Tory Island strax norr om Irland. Hon var destinerad till Clyde fulltankad med eldningsolja därav en jättelik explosion. Mirakulöst nog omkommer bara 4 personer och resterade av de överlevande räddades av HMS Hibiscus.

## Venezuela

Venezuela var det åttonde fartyget i Argentinaserien och hon levererades från Götaverken januari 1939 under befäl av Gustaf Salomonsson.

Fartyget lämnade Göteborg den 8 april 1941 med destination Rio de Janeiro, fullastad med papper och pappersmassa. Fri lejd hade erhållits av både engelska och tyska myndigheter genom lejdtrafiken. Samma dag anlöptes Kristiansand i Norge för tysk kontroll.

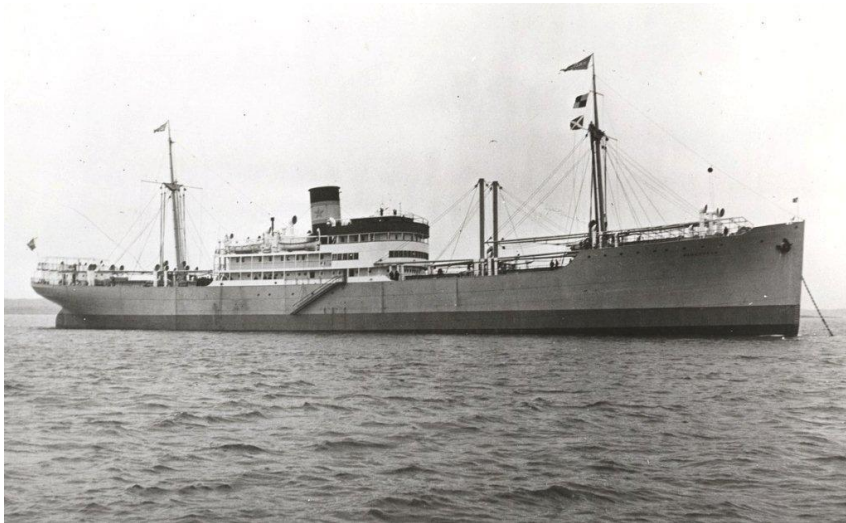
Två dagar senare anfölls fartyget med kulspruteeld av ett tyskt bombplan. Dessutom fälldes sju bomber varav bara en träffade, dock utan att explodera. Detonationerna från de övriga orsakade dock skador på maskinbäddarna. Fartyget gick därefter med reducerad fart in till Torshavn på Färöarna, där skadade besättningsmän kunde få läkarvård. I Torshavn embarkerade åtta passagerare, varvid fyra var barn.

Fartyget klarerades ut och avgick från Torshavn den 14 april med destination Rio de Janeiro. Den sista radiokommunikationen fartyget hade med telegramrummet i Stockholm var den 17 april sedan tystnade Venezuela för gott.

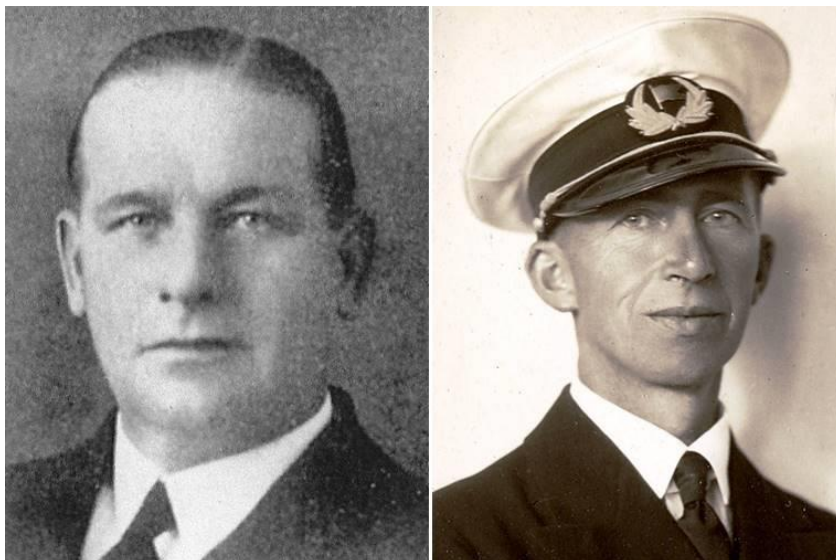
Venezuela torpederades av den Tyska U-båten U 123 kan man förmoda den 17 april 1941. Tidigare hade Venezuela räddat 8 personer från Uddevalla-rederiets Christina Thordén

Samtliga 49 personer inkl. passagerarna omkom. Befälhavare var Gustaf Salomonsson som fortfarande var kapten ombord.

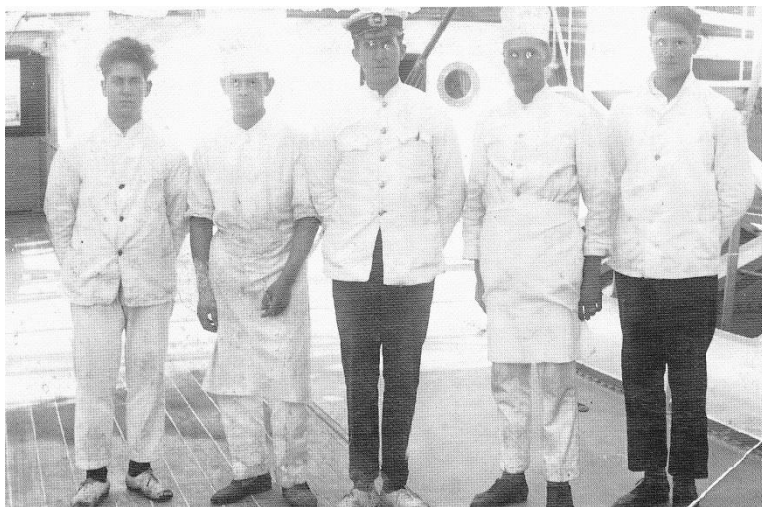
U123 var en av de värsta marodörerna under kriget och hon hann med att sänka minst 47 fartyg och den brittiska u-båten HMS P615. samt 4 fartyg svårt skadade. U123 kapitulerade till slut och sänktes utanför Frankrike 1945 av den franska u-båten Blaison Q165. Historien var slut. U 123 ingick i den välkända U-båtsflottan "Wolf Pack" med sin bas i Franska Bretagne. Hennes U-båtskapten var Karl-Heinz Moehle.



Venezuela (1) som bara blev 2 år innan hon sjönk



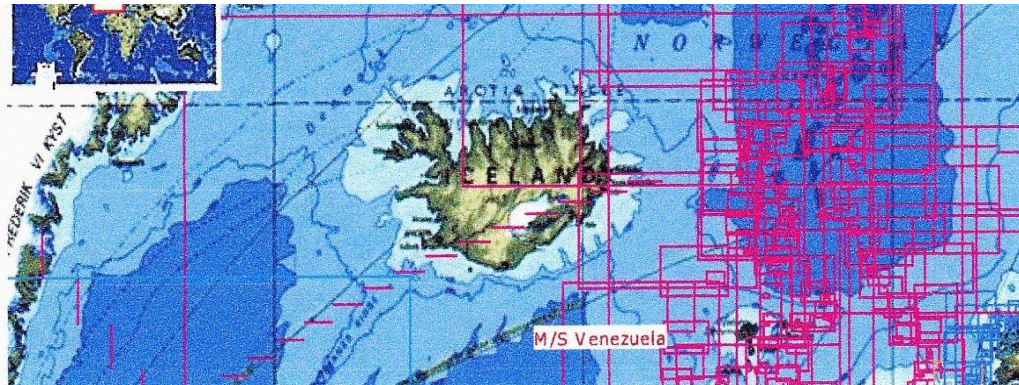
Befälhavaren Gustaf Salomonsson t.v. och överstyrman Ragnar Hallén t.h.  
Rederifotografier



Kökspersonalen på Venezuela under ledning av Chief Steward Hilding Röhr.  
Fotografier från Värmlands sjöfartsgille och Lars Grundbergs samling

de lydelse: »Beräknar anlända Rio de Janeiro 2:a maj». Fartygets position vid tillfället har beräknats till Lat. N 52°35', Long. V 32°50' eller sålunda en punkt omkring 105 nautiska mil utanför det tyska spärrområdet. Fartyget har därefter varit försvunnet. En obemannad flotte märkt »Venezuela», Stockholm, har senare återfunnits å Lat. N 54°40', Long. V 28°23'.

Omkomna: 41 man, hela bemanningen samt 8 utländska passagerare: Befälhavaren Gustaf A. Salomonson, Stockholm, född 20/12 1886, 1:e styrmannen Edvin R. V. Hallehn, Nybro, född 4/6 1895, 2:e styrmannen Tore B. G. Braunstein, Hälsingborg, född 1910, 3:e styrmannen H. Stig Bergsten, Stockholm, född 1913, telegrafisten Sture P. Svensson, Stockholm, född 16/4 1896, övermaskinisten Johan A. Christiansson, Göteborg, född 16/11 1884, 1:e maskinisten Hjalmar Johnsson, Härnösand, född 3/10 1901, kylmaskinisten Nils O. L. Nilsson, Göteborg, född 2/10 1899, 2:e maskinisten Axel F. Sjöberg, Göteborg, född 17/12 1911, maskinassistenten Ivar F. Gustavsson, Göteborg, född 26/8 1898, elektrikern Per Andersson, Malmö, född 9/3 1899, stewarden Olof H. Röhr, Torsby, född 22/5 1909, båtsmannen Klas S. Lönn, Göteborg, född 12/1 1888, timmermannen John H. Säverström, Göteborg, född 1896, matrosen Gustav F. Juliusson, Gerlesborg, född 14/1 1915, matrosen J. E. Manfred Nordenberg, Käringön, född 24/10 1912, matrosen Kurt B. Granlund, Visby, född 1913, matrosen John B. Larsson, Göteborg, född 1911, matrosen Helge R. Hallenborg, Hov, född 24/8 1916, lättmatrosen Karl H. Henningsson, Göteborg, född 8/4 1915, lättmatrosen Per A. V. Grundberg, Sandviken, född 21/4 1921, lättmatrosen Per G. B. Bergdahl, Göteborg, född 4/11 1918, jungmannen Björn J. M. Bauer, Göteborg, född 29/1 1923, jungmannen Gösta M. Svensson, Räppe, född 4/1 1921, jungmannen Rune S. Petersson, Loos, född 1/3 1921, 1:e motormannen Cato S. Jönsberg, Älvängen, född 1892, 1:e motormannen Emil A. Hansson, Malmö, född 1893, 1:e motormannen Uno A. Blomqvist, Kiruna, född 15/10 1891, 1:e motormannen Karl S. Molin, Göteborg, född 1918, 2:e motormannen Gustav H. Henriksson, Ellös, född 11/11 1906, 2:e motormannen Karl C. F. Scotting, Göteborg, född 1918, 2:e motormannen Nils F. Sandin, Växjö, född 19/5 1902, 2:e motormannen Harry M. Ohlsson, Stockholm, född 1921, motoreleven Nils B. F. Thorell, Sävedalen, född 1913, 1:e kocken Sven A. Eriksson, Utanbro, född 11/6 1907, 2:e kocken Bertil C. Nilsson, Sölveby, född 1916, kockeleven Folke G. H. Andersson, Skedaborg, född 18/11 1913, salongsuppassaren Evert L. Isaksson, Göteborg, född 28/5 1916, salongsuppassaren Mats B. Matsson, Göteborg, född 13/7 1917, mässuppassaren Thor V. Holmström, Göteborg, född 6/7 1922, stewardbiträdet Morgan G. Klintberg, Göteborg, född 1921.



Venezuelas sista positions. Väster om Färöarna.

**Argentina (1)** Byggd 1935 och var själva moderfartyget i Argentinaserien och det var från hennes ritning som alla de 21 fartygen i serien hade. Därav namnet Argentinaserien eller A-båtarna som alla sade.

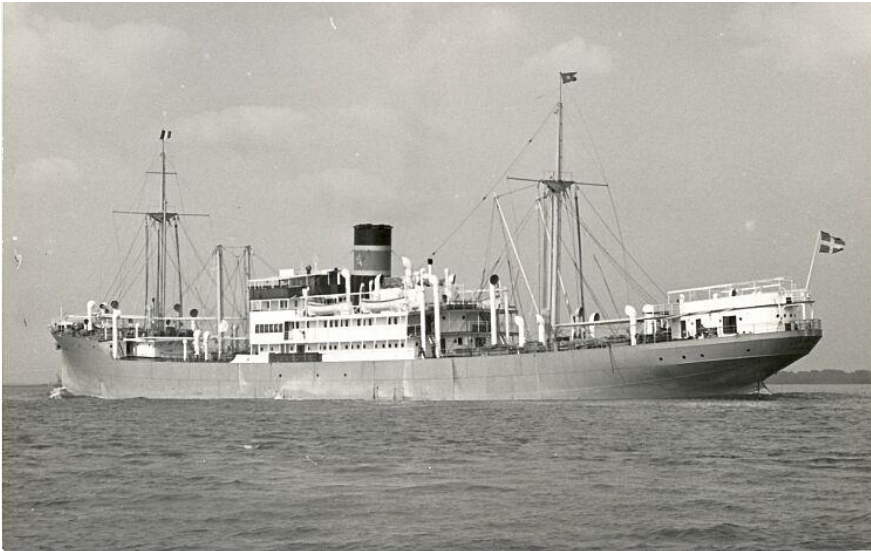
Sommaren 1942 var det sju år gamla linjefartyget Argentina på hemväg till Sverige från Buenos Aires och Montevideo med last av bomull, kaffe, ris och styckegods. Den 6 juli befann hon sig tillsammans med Svenska Amerika-Mexiko Linjens Uddeholm strax utanför Kristiansand på norska Sörlandet för att efter tysk kontroll ta sig den smala vägen genom minspärren in i Skagerack.

På eftermiddagen gick Uddeholm på en mina och bröts i två delar. Efter några minuter detonerade ytterligare två minor mot Uddeholm som omedelbart gick till botten. Ombord på Argentina hade man slagit stopp och back samt sjösatt två livbåtar för att undsätta Uddeholms besättning.

Omedelbart därefter detonerade en mina midskepps mot Argentina och strax därefter detonerade en mina mot hennes akterskepp och därpå även en mina mot fartygets barbordssida varpå ett svårt skadat Argentina sjönk på ett par minuter.

Besättningen hann lossa surringarna till flottarna och hoppade därefter i sjön. Medan fartyget sjönk lyckades de hålla sig kvar på ytan med hjälp av vrakdelar och kunde sedan ta sig ombord på livbåtarna. De livbåtar som hade bemannats för att undsätta Uddeholms besättning klarade sig.

Två man ur fartygets besättning omkom liksom kontrollofficeren, Kommendörkapten Gotthard Wachtmeister.



Moderfartyget Argentina (1) sjönk i Skagerack bara 7 år gammal.  
Bilderna från Hans Neréns samling.



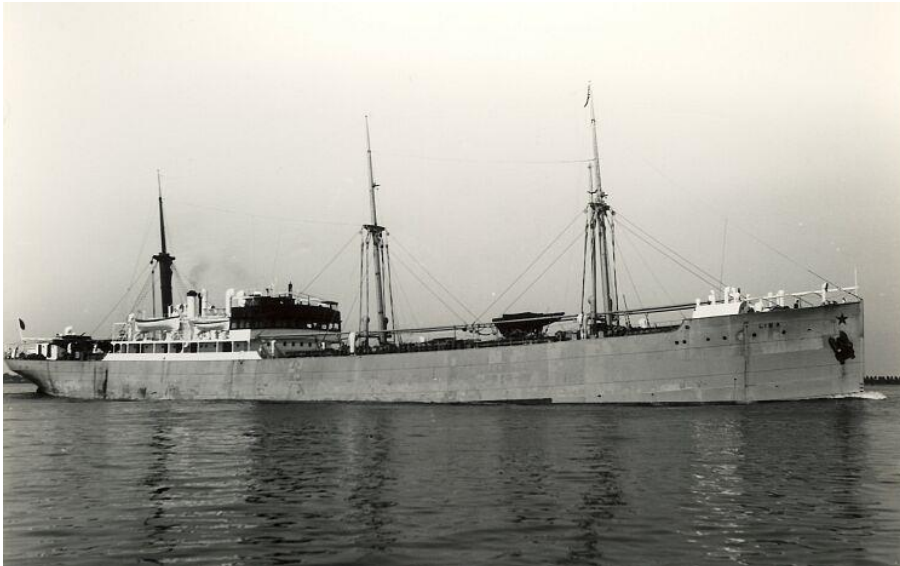
## Lima

Byggd 1918 som var det 8e fartyget i Suecia-serien och hon torpederades av den tyska U-båten U 506 den 13 september 1942 på väg från Liberia till Cochin, Storbritannien lastad manganmalm, te och tobak från Monrovia.

Tre besättningsmedlemmar omkom.

Lima blev konfiskerad av de Chilenska myndigheterna sedan hon gått på grund i Magellans sund 1925. Hon blev liggandes där från 1921 till 1937, alltså 6 år. Fartyget Chile var sedan det första fartyget att trafikera Chile och sydpacific efter händelsen.

Du kan läsa mer om Lima-incidenten på sidan 13.



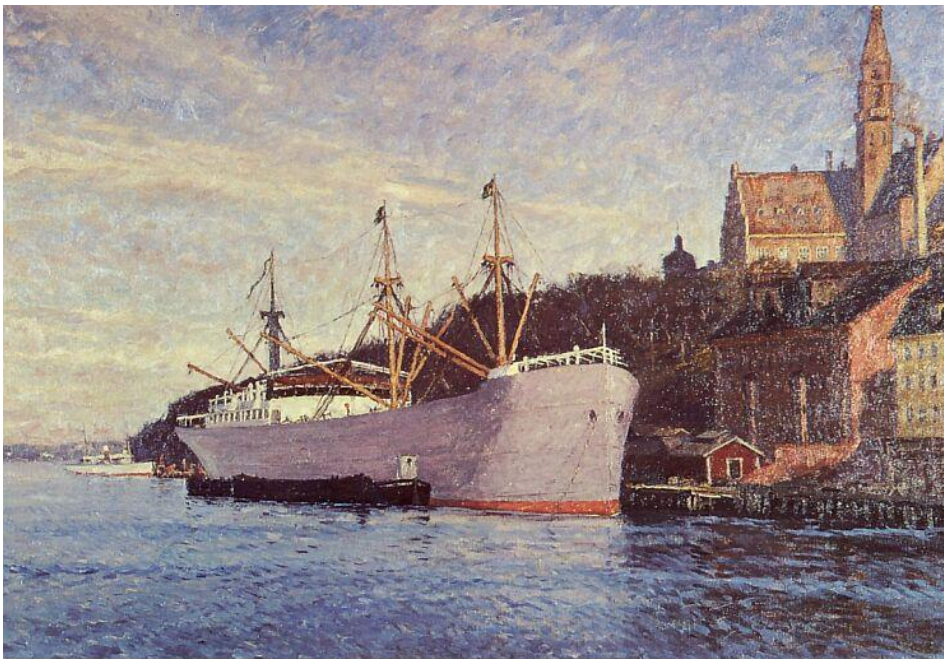
Lima. Foto från Richard Sahlstens samling.

## Suecia

Byggd 1912 i Köpenhamn hos Burgmeister & Wein. och det första fartyget i serien Fartyget var det första dieseldrivna fartyget inom rederiet och i landet och fartyget blev synonymt med just detta. Det helt nya dieaselmaskineriet var från Burgmeister & Wein och var två dieslar om total effekt av 2200 hk.

Fartyget torpederades i nordatlanten den 16 augusti 1942 i nordatlanten i full storm på väg mot Liverpool och besättningen gick i livbåtarna. Besättningen kom i tre av fartygets livbåtar, den fjärde slogs sönder av den grova sjön. 21 personer tog plats i befälhavarens livbåt, 18 i förste styrmans och 8 i andre styrmans båt. Båtarna höll ihop till en början, men på grund av storm, hög sjö och mörker tappade de bort varandra då de på den tiden hade undermåliga kommunikationsverktyg.

Efter flera dygns strapatser bärgades de som var ombord på befälhavarens livbåt. Efter sju dygn påträffades förste styrmans båt av ett fartyg. Den hade mist en man, som på tredje dygnet efter torpederingen hade spolats överbord från livbåten. Andre styrmans båt fick man inte tag på. Den förblev borta med sina åtta man.



Suecia.

Rederikort från en stor fantastisk oljemålning som hängde på tredje våningen på rederiets huvudkontor på Stureplan 3 i Stockholm.

Suecias förste befälhavare var Johan Ekström.

## Brasil (1)

Brasil var byggd 1935 och hon var det andra fartyget i Argentinaserien.

Fartyget minsprängdes utanför Stavanger position 58.48N/ 3.36E den 9 januari 1943. Brasil var det sista av rederiets fartyg som förläste under andra världskriget. Fartyget blev bara åtta år gammal.



Brasil 1936-10-07 i Vancouver  
foto Walker E. Frost City of Vancouver Archives  
Från Hans Neréns samling.



Ecuador 1946-08-29 och en av de bärgade tyska marodörerna,  
U 3503, i Götaverkens Docka, som sjönk väster om Göteborg 1945  
foto Curt S Ohlsson



## 8

### Förlisningar under fredstid.



Grundstötningen och förlisningen av Ecuador får symbolisera detta tragiska kapitel.

Utöver de tre krigsförlista Argentina-fartygen förlorade Rederi AB Nordstjernen tre fartyg under förlisningar under fredstid i samband med grundstötningar och bränder. La Plata var yngst med 14 år. Sammanlagt förlorade rederiet 6 av de 21 fartygen, alltså cirka 30% av detta tonnage gick förlorat.

Tyvärr har jag bara lite fakta bakom händelserna samt om människorna ombord men istället desto mera fantastiska bilder. De flesta av bilderna kommer även här ifrån Hans Neréns fantastiska bildskatt från Johnson Line.

De tre fartygen var följande:

**Colombia 1937 – 1954.** Grundstötning, brand och skrot.

**Ecuador 1940 – 1955.** Grundstötning och sjönk.

**La Plata 1943 – 1957.** Brand och skrotning.

## **Colombia 1937 – 1954.**

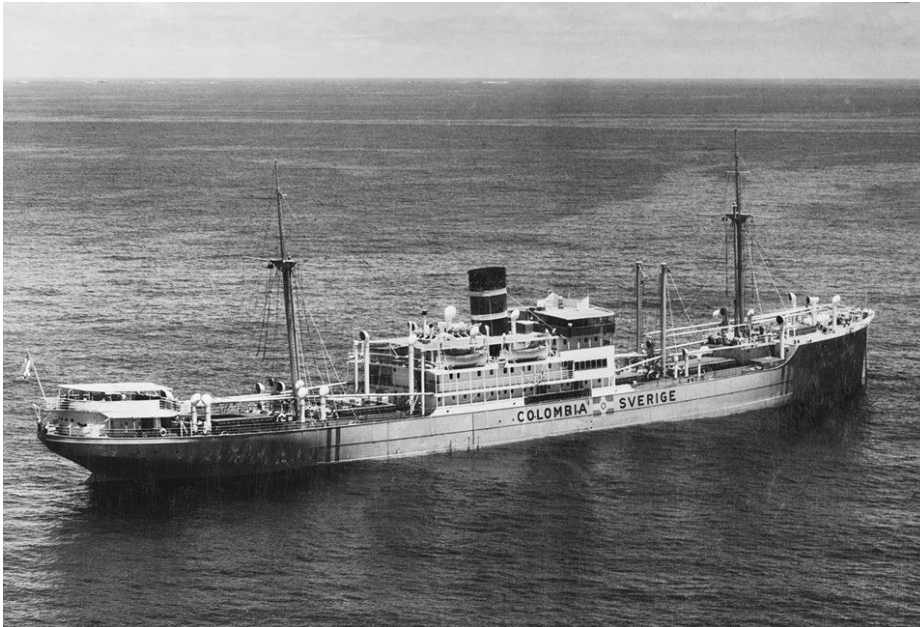
Colombia var det första av fartygen att förlisa 17 år gammal. Fartyget grundstötte i storm den 24 november 1954 utanför Skags udde utanför Örnsköldsvik, höga kusten i Bottenhavet. Befälhavaren Herrström omkom vid räddningen av fartygets besättning.

Det gjordes flera försök att bärga fartyget utan att lyckas. Fartyget förklarades av försäkringsbolag som kondemnerat och i februari 1955 såldes fartyget till danska upphuggare och skrotfirma. I juli 1955 utbröt en våldsam brand ombord vid vilken en stor del av fartygets inredning förstördes.

Försäkringsvärdet för Colombia med last uppgick till 24 mkr. Som en liten jämförelse hur stor och påkostad salongsinredningen och passagerarhytterna var i dessa fartyg och hur stor rederiets exklusiva satsning för passagerarna var då det fanns en uppgift att salongsinredningens försäkringsvärde upptogs till 2,5 mkr, hela fartyget kostade i byggnationsvärde 5,5 mkr.

Fartyget klarade sig helskinnat från andra världskriget utanför spärren men 10 år efter kriget var livet till ända för Colombia i fredstid.

Under i princip hela andra världskriget var Kapten Yngve Grönwall befälhavare under åren 1938 till 1944. Grönwall kom sedan att få Suecia som nybygge och sedermera Seattlefartyg nr 3 Los Angeles som nybygge där han så tragisk avled i Tacoma efter en brand ombord. Du kan läsa mer om Grönwall i min publikation om Flagskeppare.



Colombia 1941-03-09 Neutralitets målad utanför Australien kust  
foto från National Library of Australia



Det utbrunna fartyget förvandlades till ett spöskepp och oigenkännlighet efter  
branden 1955. Foto från Hans Neréns samling.

## **Ecuador 1940 – 1956.**

Bara två år efter det systerfartyget Colombia förklarades som total loss försvann även Ecuador från rederiets skeppslista över förlorade fartyg.

Den 28 februari 1956 gick Ecuador på en sandbank i svår storm mellan Terschelling och Vlissingen utanför den Holländska kusten. Orsaken vid sjöförklaringen var ett kommunikationsfel mellan lotsen och rorgängaren. Befälhavaren Oscar Gedda friades.

Gedda var fartygets första befälhavare och leveransövervakare vid byggnationen 1940. Han var i fartyget flera tillfällen och han blev alltså även fartygets siste befälhavare. Han kom senare att kallas för "Hjälten från Ecuador". SVT gjorde bl.a. en dokumentär om händelsen.



Oscar Gedda tillsammans med överstyrman Oskar Olsson på Ecuadors brygga.  
Foto från SVT.

Oscar Gedda var en färgstark befälhavare inom rederiet på den tiden då han även hade Paraguay som nybygge 1945 samt leveransövervakare på nya Golden Gate 1947 samt att han blev Seattle befälhavare på dess jungfruresa 1947 då planerade kaptenen Carl-Olof Holmberg sjukavmönstrats.

Fartyget och lasten vars värde tillsammans var cirka 25 mkr gick till spillo. Trots många försök att komma loss från grundet och rädda fartyget blev hon kvar där. Sakta bröts hon sönder och vid en decemberstorm samma år försvann fartyget helt under havsytan och mig veterligt ligger hon kvar på botten ännu.

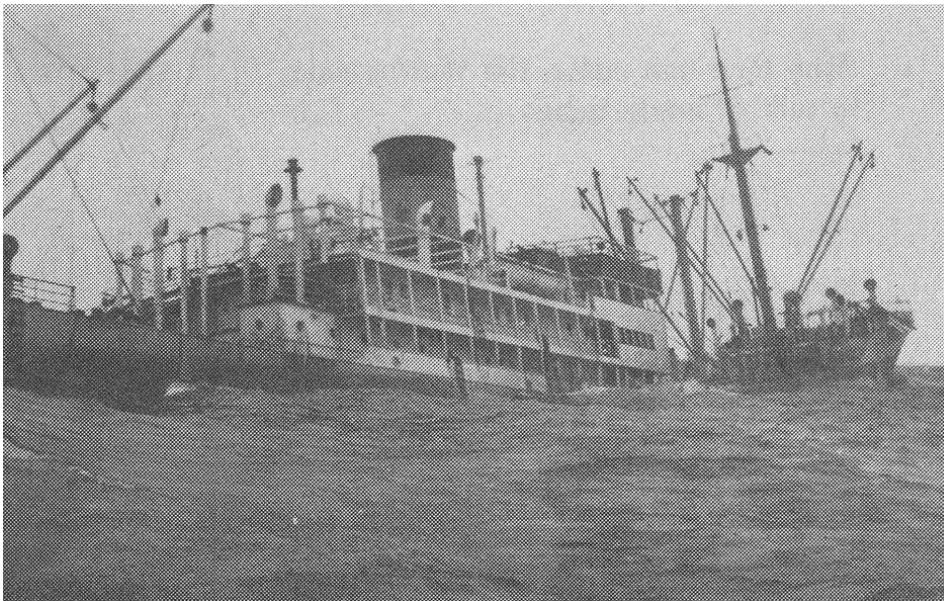


Ecuador strax efter grundstötningen vid Terschelling.

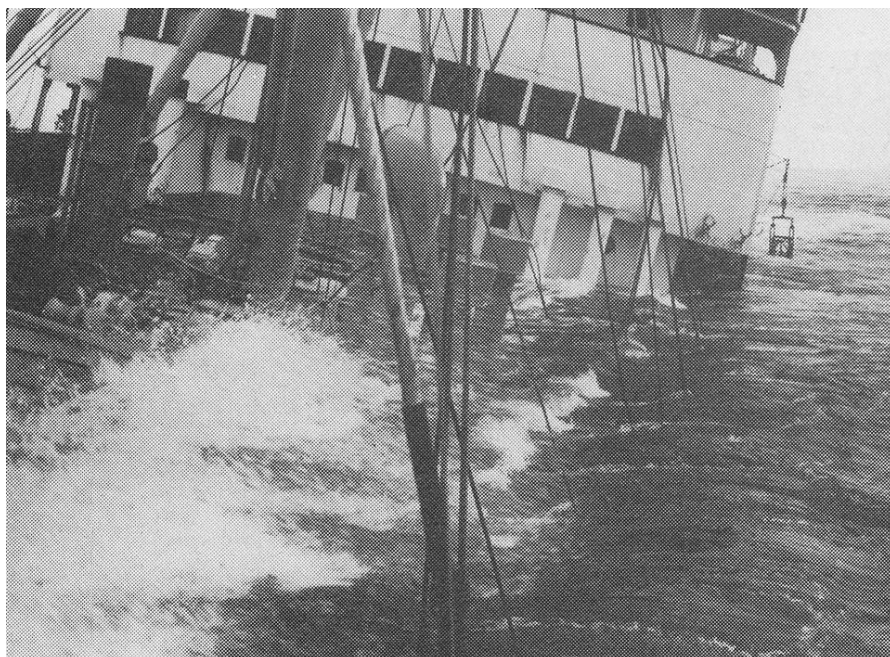
Ecuador 1956-02-28 grundstött  
Foto Rijksvoorlichtingsdienst Eigen.



Fartyget efter grundstötningen. Foton från Hans Neréns samling.



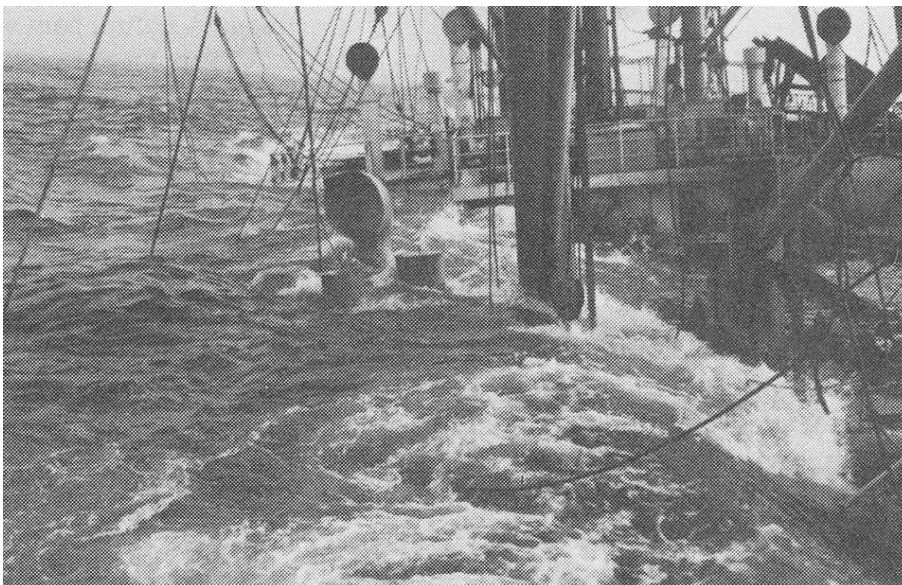
Fartyget i samband med att hon bröts mitt itu.



Tittar på förödelsen och strax tid för livbåten



Fartyget bröts mitt itu och strax därefter gick hon till botten.  
Samtliga av besättning hade dessförinnan gått i livbåtarna.



Samtliga foton från Hans Neréns stora fotosamling.





Den legendariske befälhavaren Oscar Gedda  
här fotograferad på Paraguays brygga.  
Han fick Ecuador och Paraguay som nybygge samt senare även  
leveransövervakare på Golden Gate och Seattle på jungfruresan.

## La Plata 1943 – 1957.

Bara 1½ år efter Ecuadors dramatiska förlisning förlorade rederiet även systerfartyget La Plata i en brand den 7 juli 1957 utanför Brasiliens kust.

La Plata var på sydgående från Sverige till Buenos Aires när fartyget fick en allvarlig brand i maskinrummet utanför de brasilianska Abrolhos öarna strax öster om Brasiliens kust mellan Salvador och Rio de Janeiro.

Branden var så allvarlig och spred sig snabbt till hela fartyget och dess lastrum varpå besättningen som bestod av 44 personer och åtta passagerare fick överge fartyget och bärgades av ett amerikanskt örlogsfartyg.

Efter flera misslyckade räddningsförsök av La Plata drev hon till slut på land. Då hissade den brasilianska marinen den brasilianska flaggan, vilket ledde till diplomatiska förvecklingar mellan länderna. Det ordnade upp sig till slut och rederiet fick tillbaka fartyget, men det var i sådant uselt skick så det kondemnerades och såldes direkt till skrot och hon höggs upp samma år i Salvador strax norr om haveriplatsen. Fartygets befälhavare var vid detta tillfälle Ebbe Lieberhardt.

Fartyget hade bl.a. i sin last ett hundratal mycket dyrbara och kända konstverk av kända konstnärer bl.a. av Göteborgskoloristerna Inge Schiöler och Ragnar Sandberg. Fartyget hade även annan dyrbar konst som var avsett att visas på världsutställningen i Buenos Aires på den Svenska paviljongen. Samtlig konst och annan last brann upp eller senare plundrades. Lasten var mycket högt försäkrad men klassiska konstverk kan ju sällan värdesättas.

La Plata var den enda av de fyra "Flodbåtarna" som förlistes. Fartyget var det första i denna serie om fyra och kom även att kallas för "La Plata" serien inom Argentinaserien.

Samtliga av nedanstående fotografier är från Hans Neréns samling.

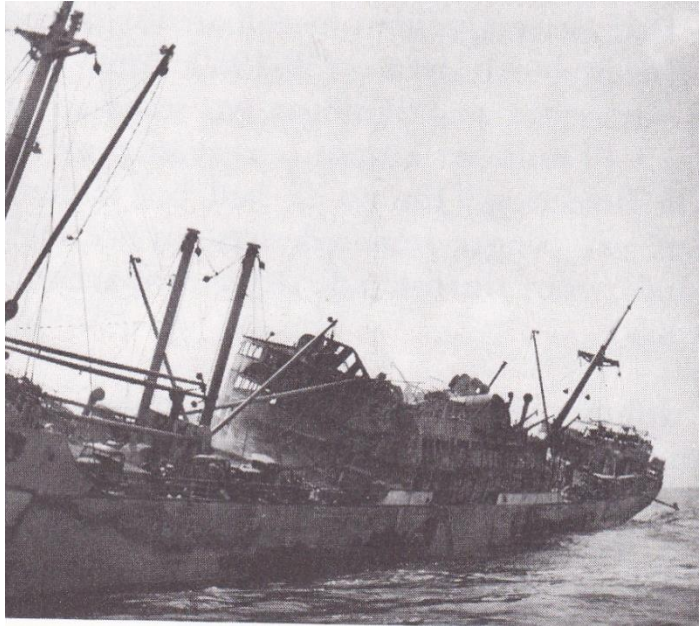


La Plata neutralitetsmålad vid leveransen 1943.

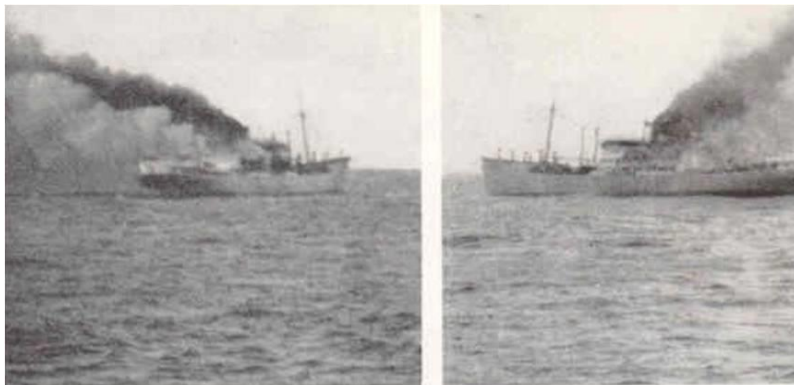


"Captain Ebbe Lieberath, Master of the 'La Plata' was the last one to come on board."

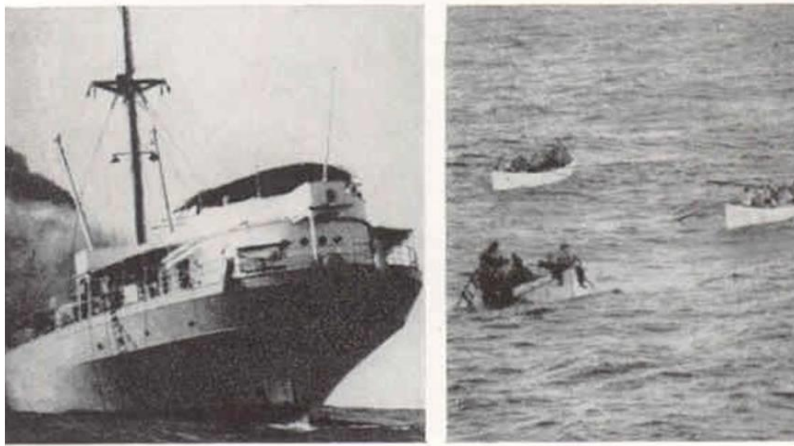
Kapten Ebbe Lieberath tillsammans med en Brasiliansk räddningsledare.



Fartyget efter branden och på väg till Salvador för skrotning hösten 1957.



"Found the 'La Plata's' midship section all ablaze."



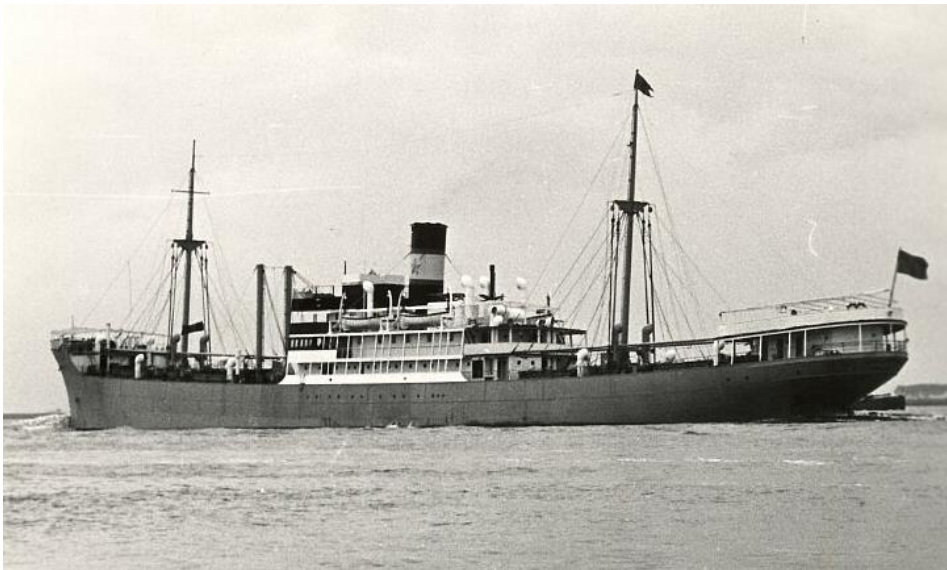
## 9

### Fartygens livslängd.

Argentinaseriens fartyg blev inte så långlivade och seglivade som sina tre företrädare inom Axel Johnsonserien som kom 1925 och 1928 och de tre systrarna skrotades 1962 i ystad efter hela 37 år och Margaret Johnson efter 34 år.

De äldsta fartygen i Argentinaserien gjorde 33 års tjänst under Johnsonflagg innan de såldes.

Här ned följer en resumé om fartygens ålder inom rederiet med de äldsta fartygen först och de med kortaste liver sist.



Axel Johnson blev 37 år under Johnsonflagg liksom sin syster Annie Johnson och lillasystern Margaret Johnson 34 år med Johnsonskorstenen.

**Nordstjernen**, 1935 såld 1968 upphuggen året efteråt.  
**33 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Uruguay**, 1935 såld 1968 upphuggen året efteråt.  
**33 år** inom Johnsonlinjen tjänst. Bara 3 månader kortare än Nordstjernen.

**Peru** 1938 såld 1970 upphuggen året efteråt.  
**32 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Chile** 1937 såld 1968 upphuggen året efteråt.  
**31 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Brasil** 1943 såld 1971 upphuggen 5 år senare  
**28 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Argentina** 1943 såld 1970 upphuggen 9 år senare  
**27 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Suecia** 1944 såld 1970 upphuggen 1 år senare  
**26 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Panama** 1945 såld 1971 upphuggen 2 år senare  
**26 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Venezuela** 1945 såld 1970 upphuggen 2 år senare  
**25 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Bolivia** 1946 såld 1971 upphuggen 8 år senare  
**25 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Paraguay** 1947 såld 1971 upphuggen 4 år senare  
**24 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Bio-Bio** 1945 – 1969 upphuggen samma år  
**24 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Guayana** 1948 såld 1971 upphuggen 6 år senare  
**23 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Orinoco** 1944 såld 1964 sjönk 7 år senare.  
**20 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Amazonas** 1943 såld 1964 upphuggen 9 år senare  
**19 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Colombia** 1937 såld 1955 upphuggen samma år.  
**18 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Ecuador** 1940 såld 1956 sjönk samma år.  
**16 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**La Plata** 1943 såld 1957 skrotades samma år.  
**14 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Brasil (1)** 1935 såld 1943 sjönk samma år.  
**8 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Argentina (1)** 1935 såld 1942 sjönk samma år.  
**7 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

**Venezuela (1)** 1939 såld 1941 sjönk samma år.  
**2 år** inom Johnsonlinjen tjänst.

Sammanlagt seglade de 21 fartygen in pengar till rederiets kassa under totalt 443 år då de hade Johnsonflagg.

Nordstjernen och Uruguay längs tid med 33 år vardera samt kortast tid Venezuela (1) med 2 år. Kortaste tid utan förlisningar var Amazonas med 19 år och Orinoco med 20 år.

De fyra Flodbåtarna hade endast en seglationstid för rederiet om 77 år vilket får ses som kort tid för 4 fartyg. (19,2 år i genomsnitt)

Hela serien var byggd och konstruerad för de båda Sydamerika-traderna och de flesta gick sin jungfruresa på den traden där fartyget fick sitt namn ifrån. Det smartaste draget var Chile som gjorde sin jungfruresa på Sydpacific efter det att traden legat nere under 16 år mellan 1921 till 1937 då Chile levererades.

Senare kom många av fartyget att flyttas över till Nordpacific-traden men återkom till sina Sydamerikalinjer i samband med att Seattlefartygens serie var fullt utbyggd och levererad. Axel Johnson-serien kom mot slutet av sina liv att flyttas över till Sydamerikalinjerna efter att de trafikerat Nordpacific i nästan hela sitt långa liv.



Mässgrabben Tore Rudén vid Panama 1968.



# 10

## Sammanfattning, källhistorik och Tack.

Historien om Johnsonlinjens "A-båtar" har alltså en mycket fascinerande historia som verkligen fånglar alla sjöfartsintresserade oavsett "rederifärg".

Fartygsserien och dess öde är dessutom en av svenska handelsflottans mest intressanta historier. Både vad gäller fartygsseriens storlek som är den största fartygsserien byggd i Sverige för den Svenska handelsflottan, fartygens livslängd, krigshändelser och fartygsförluster i fredstid.

Jag hoppas att min sammanställning och berättelse har gett en bra bild om de gamla Argentina-fartygen, A-båtarna för oss Johnsonseglare och ett historiskt tidsdokument över en epok inom Johnson Line och den svenska handelsflottan som varade i fyra decennier.

Det har varit med sann glädje och en intressant tid med research och sammanfattningar samt inte minst berättarglädje. Då jag är mycket intresserad av sjöfartshistoria, inte bara om Rederi AB Nordstjernen har jag själv lärt mycket om dess historia då jag är och har varit mycket nyfiken och med ögon för detaljer samt "stora öron", samt inte minst, alla mina egna minnen och erfarenheter inom Johnsonlinjens fartyg och landtjänst under mina 23 år inom rederiet.

Denna berättelse är mig veterligt den enda sammanställda publikation som skrivits om fartygsserien och som nu endast finns som gratis nedladdning på Facebook-gruppen JOHNSONSEGLARNA samt på ett par andra sjöfartsrelaterade grupper på Facebook.

Till sist, inga fakta har googlats fram utan är byggd på fakta och verklighet av nedanstående källor.

# Tack!



**Jag skulle gärna vilja säga tack!  
Ett stort ödmjukt tack för all hjälp och support!**

**Tack till** Ulf Börjessons och hans unika kunskaper och detaljkännedom om rederiets äldre fartyg. Tack också till den numera bortgångne Inspektören Olof Borgede samt Lars Grundberg, Berry Gunnarsson, Morgan Lundberg, (Dessa tresistnämnda om kapitlet krigsförlista fartyg)

**Tack till** Hasse Nerén för mängder av bilder samt Maritimbild.com, Lennart Ramsvik och Lars Grundberg för fotografier och bildsamlingar samt tack till Göran Vifors för fina bilder från Sven Vifors album.

**Fakta** inhämtat från ovanstående personer, Nordstjernans arkiv i Engelsberg, T. Rinmans bok Rederiet, Fakta om fartyg, Gert-Owe Eriksson, Båtologen, Sten Bexell och Göteborgs-Posten.

Denna berättelse och mina andra berättelser från Johnson Line finns ej i bokform utan endast via e-bok genom seo nyberg digital publications.  
Sven-Erik Nyberg © 2018.

Berättelsen får givetvis länkas vidare men källa måste anges.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)  
Facebook: JOHNSONSEGLARNA



Det sista kapitlet i berättelsen får avslutas med seriens sista fartyg Guayana fotograferad i Göteborg. Foto från Hans Nerén.

*Denna berättelse får avsluta med en fantastisk bild;  
Far och son, Sven och Göran Vifors med m/s Bolivia i bakgrunden.  
Båda var fantastiska befälhavare inom Johnson Line.  
Som bilden även berättar; Det skall krökas i tid...*

*Foto från Sven Vifors privata fotoalbum,  
troligen fotograferad av modern, Maj Vifors.*

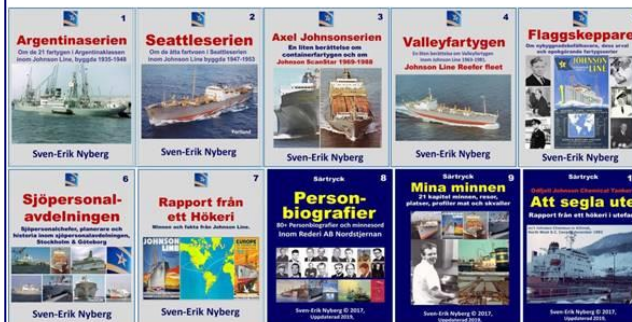




## seo nyberg digital publications

### Mina utgivna berättelser;

1. Argentinaserien
2. Seattleserien
3. Axel Johnson serien
4. Valleyfartygen
5. Flaggskeppare
6. Sjöpersonalavdelningen
7. Rapport från ett Hökeri
8. Personbiografier
9. Mina minnen från mina resor
10. Att segla ute



Särtryck i blå e-bok