



Särtryck

10

Odfjell Johnson Chemical Tankers

Att segla ute

Rapport från ett hökeri i utefart

m/t Johnson Chemsun in Kitimat,
North West B.C. Canada december 1982



Foto S-E. Nyberg

Sven-Erik Nyberg © 2017,
Uppdaterad 2019,

Version 2. 2019





Att segla ute – Rapport från ett "hökeri i world wide".

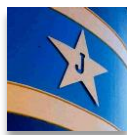
En berättelse om livet på en utesejlande tankbåt i world wide trafik



Detta är ett särtryck av min berättelse "Rapport från ett hökeri".

Uppdaterad juli 2019

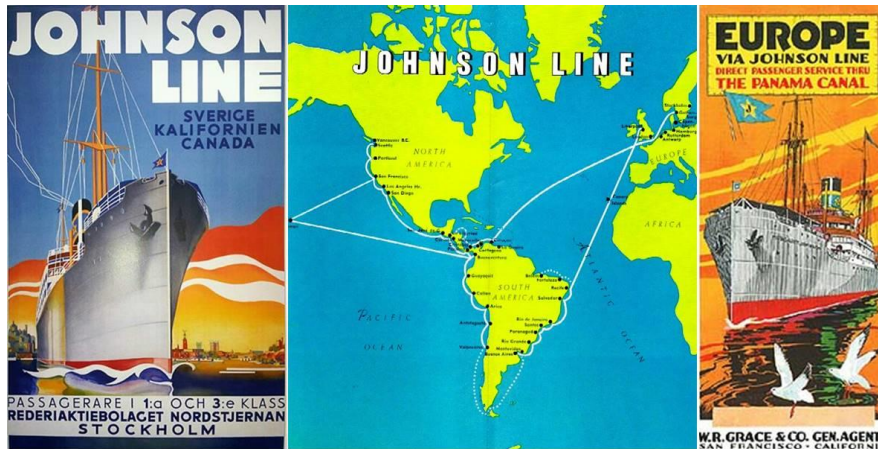
seonyberg47@gmail.com



Välkänt varumärke,

den välkända blågula Johnsonskorstenen från Stockholm.

blev en symbol för Johnson Line world wide och ett välkänt varumärke på 4 kontinenter.



Collage: S-E. Nyberg

1

Förord

*Att segla i utefart var de absolut bästa åren av min aktiva sjökarriär som chief steward inom Johnsonlinjen. Tyvärr blev det bara 5 år totalt varav de sista 4½ åren på **Johnson Chemsun** och denna lilla sjömansberättelse handlar främst om livet i detta fartyg mellan 1982 till 1986 och när fartyget var under Panamaflagg hela 1986 innan det sedan såldes tillsamarbetspartnern J.O. Oddfjell i Bergen.*

*Att segla ute ger en helt annan frihetskänsla i motsats till de fartyg som går på linjetrafik till Sverige. För mig var detta en helt ny upplevelse redan när jag kom till **Oceanus** 1973 och mitt andra fartyg som hökare. Nya utmaningar och nya upplevelser.*

*Om känslan från **Oceanus** 1973 var en frihetskänsla blev dessa känslor än starkare när jag kom till **Johnson Chemsun** 1982 i slutet av augusti. Det jag upplevde redan den första veckan efter det vi lämnat Rotterdam var att hela fartyget "andades" en lugn och frihet och personalen, befäl och besättning var en rent underbar mix med fantastiska människor, både yrkesmässigt och privat. Mycket snabbt gick det upp för mig att här vill jag stanna länge, mycket länge men med facit i hand blev det bara fyra och ett halvt år. Tyvärr.*



Bortsett från resorna och de dagliga rutinerna skall jag försöka att dra mig till minnes många av de duktiga och härliga människorna som fanns i dessa fartyg, människorna som skapade den härliga och trivsamma stämningen ombord. Naturligtvis som hökare skulle jag själv också dra mitt strå till stacken för att göra stämningen till något speciellt ombord.

I slutet av berättelsen avslutar jag med några personbiografier på några av de färgstarka människorna ombord och jag avslutar med en berättelse om mig själv för den som skulle vara nyfiken.

Jag önskar er alla en trevlig läsning!

***Denna berättelse om livet i Oceanus och Johnson Chemsun är tillägnat alla de fantastiska människor som seglade i dessa fartyg och som gjorde livet så enkelt och underbart att leva.
Tack alla gamla goda vänner och seglarkompisar!***

Sven-Erik Nyberg juli 2019.





2

Fartygens faktarutor.

Innan jag börjar själva berättelsen vill jag gärna ge en faktabild av de två fartygen jag hade förmånen av att segla ute i under de åren jag var i denna "fria" sjöfart för en sjöman.

Faktarutorna är bara ett kortfattad berättelse om fartygen rent tekniskt och prestandamässigt.



De båda systerfartygen i Kockums docka 1980. Foto från Arnold Idestrand.



Oceanus vid leveransen 1969, foto från R. Sahlstens samling

Faktaruta m/t Oceanus (3);

Byggt på Eriksbergs varv, Göteborg

Systerfartyg: Ingen. Däremot Oceans(1), 1940-1948, Oceanus(2), 1954-1966.

Sjösatt mars 1969

Levererad september 1969

Längd: 281,4 meter

Bredd: 41,1 meter

Djupgående: 16,6 meter

Ombyggd/förkortades 1978 med 25 meter.

DWT: 132,900 dwt.

Maskineri: Tre 18-cyl. Eriksberg Pielstick

Effekt: 25100 AHK.

Fart: 16 knop

IMO: 6920123

1:e befälhavare: Kapten Fred Lundgren

1:e maskinchef: Maskinchef Sven Klang.

Besättning cirka 32-34 personer

Hemmahamn: Stockholm

Såld: 1982 till Sembavang Johnson, Singapore omdöpt till Lantau.

Såld: 1984 till Grekland.

Upphuggen: 1986 i Kaohsiung, Taiwan.



Johnson Chemsun, Foto: Lennart Ramsvik, Maritimbild.com

Faktaruta m/t Johnson Chemsun;

Byggd på Kockums varv, Malmö

Systerfartyg: Johnson Chemstar, levererad samma år.

Sjösatt juni 1980

Levererad december 1980

Längd: 175 meter

Bredd: 32 meter

Djupgående: 10,7 meter

DWT: 37532 dwt.

Maskineri: två Pielstick 12PC2, 5V400 dieslar

Fart: 16 knop

IMO: 7901796

1:e befälhavare: Kapten Sven Vifors

1:e maskinchef: Maskinchef Hubert Andersson

Besättning cirka 24-26 pers inkl. elever.

Hemmahamn: Stockholm

Såld: 1988 till J.O. Oddfjell Bergen Omdöpt till JO ROGN.

Upphuggen: Alang, Indien 2007.



3

Oceanus 6 månader 1973

Jag var tyvärr bara i två uteseglare, **Oceanus** och **Johnson Chemsun world wide**. **Oceanus** var väl ingen höjdare i ens sjömansliv. Alltid lastning inne i Persiska viken som Rastanura och Kuwait och lossningshamnarna de sex månader jag var där var Le Havre, St.Croix, US Virgin Islands samt Marseille. **Oceanus**-tiden var däremot mycket lärorikt för mig eftersom jag i praktiken var ny som hökare 1973 då jag blev hökare direkt efter "häkarskolan" julen 1972. Jag hade ju bara gjort en långresa på **San Francisco** innan och min första som hökare 1972/73. Detta var på våren 1973.

Väldigt mycket var helt annorlunda på **Oceanus** i jämförelse med linjefartygen, lång sjötid och få hamnar med kort liggetid. I mitt jobb som hökare fick jag "tänka om" vad gäller planering och proviantering av mat, dryck, slabb och förnödenheter. Jisses, det fick ju inte ta slut och man var tvungen att ha en riktigt välplanerad framförhållning. Allt detta var helt nytt för mig då och helt annorlunda än ett linjefartyg på 2-3 månader. Resorna var längre och sjötiden avsevärt mycket längre samt att vi i princip inte provianterade någonting i Persiska viken på den tiden. Mycket på grund av undermålig kvalitet till alltför höga priser.

Vi provianterade alltid det mesta i Kapstaden vid passage både dit och hem. Resan Cape Town – Rastanura tog väl cirka 2 veckor, 2 dagars lastning och sedan åter Cape Town och total tid cirka 1 månad.

Ombord i **Oceanus** tilläts hökaren ha en "privat slabbkista" vid sidan om rederiets standardslabb och detta var givetvis nytt för mig. Detta med rederiets goda minne. Detta fanns bara i **Oceanus** av alla rederiets fartyg.

Sannolikt berodde detta på att fartyget "seglade ute" och mycket sällan var i hamn. Vårt sortiment bestod mest av hygienartiklar, tvättmedel, snus, choklad och godis, T-shirts, skjortor, khaki, kallingar och strumpor samt annat nödvändigt och onödigt. Kanske vi hade ett sortiment av cirka 40-tal olika artiklar. Besättningen handlade och gnisten drog på avräkningen mot privat redovisning.

Vi hökare fick summan insatt på vår avräkning. Vi lade inte på så mycket avans, det var ju bara en servicesak och vi var ju inte där för att tjäna pengar på besättningen. Men någon hundralapp blev det ju i förtjänst varje månad. För vår roll som hökare hade vi med detta två slabbkistor att redovisa varje



månads slut. Vi inhandlade oftast alla artiklar i Europa och i Kapstaden. Vi hökare betalade med privata medel och oftast cash i dollar.

Vid avlösning gjorde vi en inventering och "cashade ut" varandra i dollar. Ibland kunde vi ha ett stort lager beroende på inköp och då blev det ju givetvis att ligga ute med en hel del pengar. Alla hökarna i **Oceanus** skötte detta helt perfekt och klanderfritt och visade verkligen respekt att inte "ockra". Detta var en tyst överenskommelse bland alla och besättningen var kanonnöjd med sortiment och service.

Jag var påmönstrad i 215 dagar och av dessa var vi totalt hamnliggande i 13 dagar. Totalt var jag iland 5 kvällar under denna period och det var väl inte undra på om man blev lite smått "skogstokig". Det enda riktiga glädjeämnet under dessa resor var mellanresan till Caribbean, 2 dagars lossning i Virgin Islands St.Croix. Där fick vi i alla fall några riktigt trevliga kvällar och St.Croix var ju en upplevelse. Det var ju en gammal Dansk koloni en gång i tiden.

Vid ett tillfälle låg vi även i Kapstaden under 2 dygn i väntan på reservdelar från Sverige. Cape Town var på ett sätt vår "hub" och bas för oss. Vid varje passage av Kapstaden/Cape Town fick vi post, bytte filmer och provianterade. Provianten vi fick i Kapstaden vara bra med ganska hög kvalitet. Vi skickade beställningar med telex senast 2 dagar innan passage. Tur eftersom vi provianterade ganska mycket varje gång vi passerade mot Persiska Viken.

Kapstaden var nästan som en oas och ett stort avbräck i tristessen. Vi bytte även vissa delar av besättningen där vid ett par tillfällen. Vid ett tillfälle passerade vi klockan 2 på natten men vad spelade det för roll. Man kan lugnt påstå att Kapstaden blev som en bas även om vi inte ankrade upp vid passage utan vi var under gång vid hela passagen. Mycket, mycket sakta, nästan stillastående men under gång.

Som tur var hade vi en mycket fin besättning ombord vilket gjorde livet lite enklare och vi hade vid flera tillfällen många glada och trevliga tillställningar ombord. Men, jag har nog aldrig läst så mycket böcker som jag gjorde i detta fartyg.

Noterbart var att vi hade en katt ombord. Han bodde i 1MA hytt, Jens Arvidsson, som sedan blev chief ombord. Katten flyttade inte från "sin" hytt och senare fick Ronny Ohrlander bli extrapappa för katten.

Katten gick aldrig ut på däck då han tidigare hade bränt sina tassar. Katten var lite "kocko" och han brukade roa sig med att springa fram och tillbaka i korridorerna och plötsligt kasta sig mot skottet i ett skrik. Det kanske var hans nöje. Han var lite utav Dr.Jekyll och Mr. Hyde. Ena stunder kelig och



gosig som ett barn, andra stunden arg som en retad tiger som bara väste och skrek. Han kanske saknade en kattflicka, vad vet jag. Han var där när jag kom och han var där när jag åkte hem. Historien förtäljer inte när han ”mönstrade av”. Men han fick nog en ståndsmässig sjömansbegravning så småningom.

Jag mönstrade av Oceanus i Marseille den 12/10 efter nästan 7 månader och det kändes som en befrielse. Befälhavare i **Oceanus** under min tid ombord var Göte Gärdsmän och Luther Andersson. Båda var ordinarie befälhavare ombord mer eller mindre under hela tiden **Oceanus** gick under Johnsonflagg.

Maskinchef var bl.a. Göran Nordin som jag senare skulle träffa på i containerbåtarna. Överstyrman var en del av tiden Lasse Persson, (bror C-G.Persson, överstyrman och befälhavare i bl.a. containerfartygen) en jätta trevlig prick från Halmstad. Lasse blev sedan befälhavare i rederiet. Han delade fartyget med Guido Voghera.

Under min tid i **Oceanus** hade vi en spansk kock, Angel Grande Careto och de fyra mässmännen var från Trinidad-Tobago, Kina, Spanien och Sverige. För övrigt var det få svenskar bland däck- och maskinbesättningen. En mycket internationell besättning alltså.



Baren på Oceanus 1973.
Telegrafist Björn Larzon t.v. och undertecknad till höger.
Fotograf okänd.



4

Johnson Chemsun, augusti 1982-november 1986.

I **Johnson Chemsun** var det däremot helt annorlunda, en helt ny värld, nya "tänk" och en helt ny typ av utesejarliv, s.k. trampfart world wide. Ibland, och som oftast, visste vi inte ens var lossningshamnen skulle bli när vi ankomlastningshamn. Lasta vad undrar säker många, Ja, allt från Flygbränsle och etanol till Palmolja, ingen matolja och ingen tjockolja men i princip allt däremellan. Vissa mera brandfarliga än andra. Brandrisken och explosionsrisker var stora. Men stor respekt till alla som hanterade detta, de hade en enormt stor erfarenhet och kunskaper om kemtransporter.

Proviand- och inköpsplaneringen var givetvis mycket viktig i dessa fartyg då ingenting stavades regelbundenhet, alltid tvärtom. Här gällde det om någonsin att ha en bra framförhållning och noggrann i sin planering. Tyvärr vet jag kollegor som stod utan både öl, potatis, ägg och grönsaker. På Chemtankfartygen hade hökarna ingen privat slabb som på **Oceanus** men däremot hade vi ett utökat sortiment av slabben ombord i jämförelse med linjefartygen. Vi tillhandahöll det viktigaste av toalettartiklar, lite godis, khaki och T-shirts som vi bland annat inhandlade i USA med fartygets tryck och logotype. Dessa var förhållandevis billiga i inköp i Texas.





Att segla ute passade mig alldeles utmärkt. Man fick sköta sig själv hela tiden och själv bestämma alla inköp utan att vara toppstyrd av rederi och inspektörer i tid och otid. Befälhavaren var min chef och med bra befälhavare som vi hade på **Johnson Chemsun** hade man totalt fria händer utan inblandning och då blev det också väldigt bra. Till allas glädje. Prisvärt dessutom till inspektörernas glädje! Så här i efterhand, brydde jag mig faktiskt inte så mycket om vad de sa eftersom vi skötte allt på det bästa sättet vi kunde och hade utrymme till. Vanligt vett och sunt förnuft fick alltid råda och vanligt bondvett segrar alltid i det långa loppet. Inga förmaningar eller pekpinningar alltså. Frihet under ansvar.

Det fanns också en större förståelse och acceptans från rederiets sida när det gäller kostnader för proviantering, förnödenheter och spareparts i dessa fartyg world wide. Vi kunde alltid ligga lite högre i kostnader i jämförelse med de traditionella linjefartygen som alla var centralstyrda och kontrakterade för alla inköp från Göteborg och under "linjeresorna" fanns det inte så stort utrymme att "förlusta" sig på bra och ovanliga råvaror.

Under min tid ombord i **Johnson Chemsun** hade jag en liten tjock "svart bok" som var till för mig och kocken ombord. Där noterade jag samtliga hamnar var och vad vi provianterade samt priser. Allt fick sedan en form av sammanställning och rekommendation och minne för oss själva var någonstans i världen det var bra att proviantera vissa saker, mat, grönsaker, mejerier, konserver, öl, vin, sprit, slabb och cigaretter och till vilka priser. Allt fanns noterat för att vinna fördel vid nästa gång/anlöp när det nu blev.

Med dessa sammanställningar kunde man göra stora vinster vad gäller inköpspengar för råvaror, pengar som man istället kunde "förlusta" sig på att inhandla lite mera "exklusiva" råvaror som exempelvis oxfilé, fläskfilé och skaldjur när vi var i vissa Asienhamnar och Kina samt med lite smarthet få detta på räkning som billigare oxkött och fisk. Detta lilla "mygel" drabbade inte någon på den tiden å andra sidan är ju detta preskriberat sedan många år.

Officiellt köpte vi ju aldrig varken oxfilé, fläskfilé, räkor eller hummer men vi serverade det lite då och då när vi hade haft möjlighet. Givetvis till mångas förtjusning.

För att inte tala om alla de goda vinerna som man "sprang på" emellanåt. Då gällde det att hugga och fånga tillfället! Inga Le Cardinal där inte. Det hände kanske inte så ofta men några gånger per år i alla fall och då gällde det att "samla i ladan". Vi hade i detta fartyg en ganska stor förbrukning på viner då vi serverade vin cirka 2 middagar i veckan enligt ett rotationsschema.



När vi låg i Antwerpen den sista gången jag var ombord tror jag fick jag ett synnerligen bra erbjudande av skeppshandlaren där, Jansson hos Westerlunds, jag kände de flesta där och vid detta tillfälle frågade han mig om jag var intresserad av ett gott prisvärt "Chateauneuf du Pape", givetvis svarade jag ja, eftersom detta var ett av mina favoritviner, men beroende på smak och pris.

Senare på eftermiddagen kom han tillbaka med en flaska och jag fick smaka eftersom han visste att jag gillade bra viner sedan min tid på containerfartygen och mina besök i Belgien då jag även handlat där privat. Jag smakade, luktade, gurglade, sörplade och drack upp. Spottade inte i glaset alltså! Nickade belåtet men visade inte min innersta belåtna överraskning och sa att det var strålande med en fantastisk boqué och eftersmak vilket det verkligen var.

Jag frågade hur mycket det kostade... det smakade dyrt... till min överraskning var priset under standardpris på Le Cardinal i Göteborg, mycket förvånansvärt och billigt men berodde på att många lastfartyg då inte köpte så mycket vin på den tiden!? Mest öl förmodar jag. Nåja, jag frågade hur många lådor de hade, 31 kvar svarade han. (6 fl./låda) OK, jag tar alla sa jag om jag får 15% rabatt utöver den vanliga "Johnsonrabatten". OK du får 10% blev svaret och jag kan än idag inte förstå varför. De 31 lådorna levererades tillsammans med 200 lådor Stella Artois dagen efter på morgonen. Jisses, vilket kap vi hade gjort. Tyvärr räckte inte spritförrådet till just då utan de flesta lådorna lagrade jag i ölkylen och tog ut för temperering när det var dags. Besättning och vi vinälskare fick ett fantastiskt vin billigt!

Senare när vi lämnat Europa och serverade vin till lördagsmiddagen blev alla lyriska av det goda vinet. Ragnar Reslow var gnist ombord vid detta tillfälle och han bad mig lägga undan några flaskor för att ta med hem. Ragnar och jag delade några flaskor då och då, han var mycket försiktig men en livsnjutare och vinälskare av stora mått. Självt "smugglade" jag med mig tre flaskor hem och Ragnar fick tre han också. *(Även på 1980-talet var "Chateauneuf du Pape" ett mycket dyrbart vin på systembolaget som numera kostar cirka 300 sek per flaska)*

I övrigt tog dessa 186 flaskor snabbt slut då flera köpte vinet utöver alla de flaskor vi enligt våra obligatoriska vinlistor drack till middagarna på lördagar och söndagar samt ibland mitt i veckan. Sven Vifors sa att det var det godaste vin han druckit någonsin. Ja, så kan det gå när man hittar fyndviner men detta hade hänt tidigare ombord.



Min lilla svarta bok rörde givetvis även slabben. Sprit, vin och Cigaretter likadant. Öl likadant. Det gällde bara att passa på och veta vad man skall handla var i världen. Det var inte alltid billigast i Malaysia eller Manila även om spriten oftast var billigast i Manila... etc och allt detta visste man eller rättare sagt, min lilla svarta bok berättade. Där fanns även åtgång och förbrukningsstatistik etc. Denna var ganska välfylld när jag sista resan lämnade **Johnson Chemsun** i Baltimore för sista gången. Vart den senare tog vägen vet jag inte. Jag vet bara att under de resor jag var på semester hade den inte fyllts i en enda gång. Den låg orörd i sin låda på kontoret.

Så här med facit i hand ångrar jag bittert att jag inte tog med den hem och sparade den som minne. Där fanns mängder av statistik om inköp world wide. Det hade varit en guldgruva att scanna in och visa här och nu och skicka till intresserade kollegor. Varför är man alltid efterklok. Ja, något som jag givetvis delar med många av läsarna här.

Vi var inte speciellt ofta i Europa. Under min tid på **Johnson Chemsun** var vi bara i norra Europa, Rotterdam och Antwerpen, vid 4 tillfällen, alltså i snitt 1 gång per år. Men vid dessa tillfällen var stressen total ombord! Värre än i Göteborg. Under det 1-1½ dygn vi låg i exempelvis Rotterdam skulle allt hinnas med och arbetstiden blev mycket lång och inga möjligheter till landgång men vem brydde sig egentligen om Rotterdam då. Antwerpen likadant, oavsett mängder av fina minnen och vänner där.

Allting hände då, alltid besättningsbyten, många eller få berodde på tiden ombord. Alltid inspektörer från Göteborg och alla andra lösa rederifolk från Stockholm som i princip inte visste vad de gjorde där och vad deras syfte var. En trevlig "semesterresa" kanske med förlängd weekend, inte vet jag. Vid ett tillfälle kom en ex kollega från sjöpersonalavdelningen i Stockholm. och frågade mig "hur är läget"? Tack det är bra svarade jag. Det var den enda kommunikationen vi hade! Mystiskt alltså och lite gåtfullt syfte!

Alltid storproviantering när vi låg i dessa hamnar. Sedan kom det alltid en långträdare med övriga förnödenheter och spareparts från Göteborg och Ringön. Vi provianterade alltid hos Aug. Köpcke i Rotterdam och hos Westerlunds i Antwerpen och vid varje europabesök fick vi även en del proviant från Göteborg.

I övrigt låg vi inte speciellt ofta i Europa. Ett par – tre tillfällen i Algeciras och Gibraltar samt några hamnar i Svarta Havet. Det var allt. För chemtransporter var det mestadels Nordamerika och Fjärran Östern som gällde. Inte en enda gång var vi i Sydamerika eller i Australien. Inte heller i Afrika om man räknar bort Suez. Fartyget var vid ett tillfälle på New Zeeland men då var jag tyvärr på semester. Det var synd för jag har alltid vela besöka New Zeeland.



Annars var det riktigt spännande att segla ute, vattnet ser likadant ut förvissa förutom i Caribbean där vattnet ibland kan vara grönt, kanske på grund av algblomning eller sandbotten, vad vet jag. Det var alltid kul och intressant med alla dessa spekulationer och gissningar var nästa lossningshamn skulle bli strax innan vi kom in till lastningshamnen och likaså var nästa lastningshamnar skulle bli innan ankomst lossningshamnarna. Alltid mycket gissningar och spekulationer och oftast var alla fel, det blev alltid något annat och ibland kunde det även ske kontraorder när vi hade en lossningsorder. Spotmarknaden rådde och bestämde liksom priser på frakten. Allt styrdes från Odfjell i Bergen. Odfjell hade det operativa ansvaret för dessa fartyg. Johnson Line hade driftansvaret. Stockholm hade ingenting med frakter att göra.

Detta var i mitten av 80-talet och faktum är att vi faktiskt hade ganska lång liggetid i de olika hamnarna. Tro det eller ej. Nästan aldrig mindre än ett dygn i någon hamn. Det var rätt sällsynt. Oftast hade vi både två och tre dagar i hamn beroende på lastning/lossning.

Här följer ett axplock av alla de intressanta och spännande hamnar vi besökte under min tid ombord: (från väst till öst)

New York, Jacksonville, Fort Lauderdale, Tampa, New Orleans, Houston, Virgin Islands, Caribbean, Long Beach, San Francisco, BC, Alaska, Yokohama, Kobe/Osaka, Hiroshima, Korea, Shanghai Kina, Taiwan, Manila, Jakarta, Surabaya, Bali, Singapore, Malaysia, Indien, Sri Lanka, Karachi samt givetvis ett otal passeringar av Panamakanalen och Suezkanalen samt vid ett par tillfällen Bosporen då vi gick till Varna och Odessa i svarta havet. Dessa hamnar var de vanligaste och vi var där flera gånger.

Här följer vår resrutt när vi var Panamaflaggade 1986 från maj till november.



m/t Johnson Chemsun		Resrutt under Panamaflegg 86. Pålönstring i Rotterdam den 2 maj 1986		Europahamnar: Rotterdam, Hamburg, T		
Befälhavare: Sven Vifors		Maskinchef: Thomas Hjeltvik				
Hamn/Land:	Arrival date:	Pilot:	All fast:	Mark:	ETD:	Departure port:
1 New York, USA	30-maj		19.12	lossning. Bunker h.fuel, Proviantering		01-jun Philadelphia,
2 Philadelphia, Penns.	02-jun	05.33	11.15	lossning/lastning. Harbor pilot 10.20		04-jun Houston Texas
3 Houston, Texas	07-jun		3.45	lossning/Proviantering		09-jun Freeport Texas
4 Freeport, Texas	09-jun	21.20 galv	22.35	Lastning		10-jun Houston Texas
5 Houston, Texas	11-jun	03.00	08.35	Lastning/Bunkers/Storproviantering		12-jun PanCan-Yokohama
6 Panamakanalen Transit	15-jun	Cristobal ankring		Transitering 16 juni		16-jun Yokohama, Japan
7 Yokohama, Japan	17-jul	02.30 ankr.	10.30	lossning/Proviantering, Harbor pilot 08.35		18-jul Kobe, Japan
8 Kobe, Japan	20-jul	22.00 (19)	00.35	Lossning		22-jul Masan, Korea
9 Masan, Sydkorea	24-jul	06.00	08.05	Lossning, Bunkring		25-jul Taichung, Taiwan
10 Taichung, Taiwan	29-jul	09.00	10.25	Lossning/Lastning		30-jul Kaohsiung, Taiwan
11 Kaohsiung, Taiwan	31-jul	20.35	22.30	Lastning/Proviantering		04-aug Singapore, R.O.S.
12 Singapore, R.O.S. Redden	11-aug	09.50	Ankr./Redd	Maskinreparation.		
13 Singapore, R.O.S. kaj	15-aug		14.00	Lastning jet fuel USA/Proviantering		17-aug US East coast via Suez.
14 Suez	31-aug	11.40		Transit. Suezkanalen		31-aug Algezirans bunkers
15 Algezirans, Spanien	07-sep	01.30	Ankring	Bunkers/Proviant/Spareparts fr Sverige	09.00	US East coast via Suez.
16 Port Everglades, Florida	18-sep	07.15	08.30	Lossning/Proviantering		21-sep Jacksonville, Florida
17 Jacksonville, Florida	22-sep	12.00	14.30	Lastning för Ryssland/Proviantering		24-sep Algezirans, Spanien
18 Algezirans, Spanien	06-okt	07.15	Ankring	Bunkers/Proviant/Spareparts fr Sverige	11.30	Ryssland via Bosporen
19 Bosporen/Dardanellen	10-okt	03.30		Transit Bosporen	15.30	
20 Yuzhny, Ryssland	12-okt	16.35	18.00	Lossning, besvärlig inklarering 3½ tim.		14-okt Varna, Bulgarien
21 Varna, Bulgarien	15-okt	06.45	10.45	Lastning Amoniak till US East coast		17-okt US East coast
22 Bosporen/Istanbul	18-okt	20.30		Transit Bosporen/ Några besättningsbyte		19-okt
23 Algezirans, Spanien	23-okt	22.55	Ankring	Bunkers/Proviantering		24-okt Baltimore USA
24 Baltimore, USA	02-nov	11.40	23.45	Lossning/Besättningsbyte/Proviantering		05-okt Houston Texas
25				Avmönstring./Befälhavarbyte, Ny befälhavare Bertil Bengtsson		



Passage av Panamakanalen i november 1982.

Foto S-E. Nyberg



Insegling till New Orleans Louisiana,
Foto S-E. Nyberg

Jag förstår mycket väl de befäl som år efter år seglade ute på "Östernbåtarna". Hade jag själv haft möjlighet att segla på dessa fartyg hade jag nog aldrig varit på linjefartygen hemma.

Under åren hade vi ju givetvis några riktigt trevliga hamnbesök lite då och då. Oftast låg vi inga längre stunder i hamn då lastning/lossning gick ganska snabbt. De trevligaste och "gladaste" platserna var absolut Taiwan, Korea, Malaysia och Singapore. Ja, alla platserna i Östern var jäkligt trevliga att besöka med mycket nöjen och trevliga människor. Jag hade själv en favorit i Kaochung i södra Taiwan. Detta var en mycket trevlig plats med mycket billig shopping och trevliga asiatiska restauranger, barer och nattklubbar samt vackra kvinnor. Taichung även det i Taiwan var inte lika trevligt men ändå kul. Malaysia var även det en annan höjdare i de hamnar vi besökte.

Vid ett tillfälle låg vi i Singapore under fem dygn. Tre dygn på redde och två dygn vid kaj. Thomas Hjeltvik och någon till samt jag själv var iland en kväll och "rullade hatt" men det startade med att vi åt en klassmiddag på anrika och historiska "Raffles Hotel" och intog givetvis några klassiska Singapore Sling vid "The long bar". Bara det att äta middag på Raffles var en upplevelse och en riktig höjdare. Man kände nästan de historiska vingslagen. Thomas kommer nog ihåg detta också. Det var ju ett minne för livet. Vi hade även några mycket trevliga kvällar på andra ställen exempelvis i USA.



Vid ett annat tillfälle mönstrade jag på i New Orleans. Utav någon anledning blev JCS försenad så vi fick spendera 4 dagar i NO. Detta var också en upplevelse. Att känna på den berömda jazzen och jazzklubbarna runt Canal Street och Bourbon Street med bland annat klubben "Pat ó Brians". Givetvis att även avnjuta det Creolska köket i full frihet med alla dess Cajun-finesser.

Låter kanske trevligt men utav den påmönstrade tiden var det ju sjödygn cirka 80-90 % av tiden.

Efter varje slutlossning hade däckspersonal, pumpman och bås ett jättejobb med att göra tankrengöring. Ett jobb som kunde ta tid, nätter inräknade så det kräver verkligen sin man. Killarna gjorde verkligen ett fantastiskt jobb. I samband med detta erbjöd vi alltid varm mat cirka klockan 24.00 i samband med vaktavlösning. Detta kunde ske flera nätter i rad. Vid dessa tillfällen serverade vi lite enklare måltider som exempelvis pizza, varma smörgåsar, pytt, paj och sallader. Naturligtvis var alla välkomna av de som var vakna och var hungriga. Detta var alltid mycket poppis.

Ombord i **Johnson Chemsun** hade vi en fantastisk bra mathållning utan överdrift och redan från min första period på fartyget 1982 ville vi inom intendenturen "hylla" alla duktiga befäl och besättningsmän genom att någon gång varje månad mitt i veckan, på en onsdag göra och ge något extra utöver helgerna.

Vi arrangerade därför en tre rätters festmåltid med gott vin. Detta kunde exempelvis vara Toast Skagen, smördegsinbakad filé och nybakt "Apfel strudel med glass och grädde eller liknande meny. Vi alternerade givetvis dessa menyer. Jag själv trancherade vid bordet vid dessa tillfällen och gott vin serverades givetvis till. Dessa middagar var väldigt omtyckta och alla satte stort värde på dem.

Varje helg, Lördag och Söndag, hade vi alltid en förrätt till middagarna, varmrätt och dessert obligatoriskt. Vin till maten under helgen. Jag gjorde upp ett "rullande vinschema" för befäl, däck/maskin och indententur. Detta fungerade perfekt och ingen misskötte detta någon gång. Vinuttaget per person och månad kunde ligga på 3-4 flaskor vin per person och blev inte så dyrt. Istället förhöjde det middagarna till något extra varje vecka och något att verkligen se fram emot och längta till. Som hökare "jagade" jag alltid gott och prisvärt vin hos många skeppshandlare under min tid ombord. Det gick bäst i Rotterdam och Houston men även i Japan var det bra då vi köpte många goda klassviner hos en Dansk skeppshandlare i Kobe. Tyvärr har jag glömt hans namn.



Här nedan följer några bilder från en av dessa "Onsdagsmiddagar" ombord.



Bild från vår gemensamma mäss. Längst upp i bild, befälet med Birger Robertsson till vänster i bild. Bordet längst ner hittåt motormännens bord med ryggen hitåt Rep. Göte Hultgren. 2mj längst till höger i bild. "Trancheringsbordet" mellan var normalt intendenturens bord.





Matrosbordet och motormansbordet. Längst till höger pumpman Rolf Bringslid samt elev. Matroser bland annat "Balletta" H-O.Johansson och "Bobban", matros Thörnkvist. Mats Malmberg t.v. om Bobban. Det gamla radarparet Bobban och Balletta seglade tillsammans i fartyget flera år.



Vakthavande 2s styrman jr. Sverker Lunddahl t.h. vakthavande matros. Mitten mässman Ove Axelsson och t.v. mässman Patrik von Gegerfelt



Från vänster; MCH Thomas Hjeltvik, 1MA Matti Lindblom, 2mj, K-G. Sundquist, 2MA Mats Bensby, Elmask. Max Karlsson. Mannen med nacken vet jag tyvärr inte vem det är. Troligen 2e styrman.



Befälsbordet med styrmännen Bengt Törnlund och Svante Larsson. Till höger syns näsan på 1MA Marti Lindblom .



Kock Thomas Lydell som var son till gamle hökaren Sonny Lydell.



Elmaskinisten Max Karlsson.

Ombord i fartyget hade vi inga som helst ransoner, samtliga ombord i fartyget hade "fria uttag". Detta missköttes aldrig under min tid ombord även om vissa personer kunde komma upp i 10 lådor öl per månad men så var de också väldigt generösa. Genomsnittsförbrukning på öl varje månad var cirka 90 lådor och cirka 65 flaskor vin hela besättningen.



I en högares roll ingår även att medverka vid inklareringar. Du vet, tullistor, uppgifter och fakta, serva myndigheter i loungen, se till att de får sina obligatoriska gåvor av cigaretter och whisky samt dricka öl/läsk eller kaffe.

Under mina resor med Johnson Chemsun var jag med om att klarera in fartyget i 28 länder och 51 olika hamnar samt 14 stater inom USA. Av mina totalt besökta länder med Johnson Line blev det till sist 53 länder.

I de allra flesta länder fanns det alltid en "oskriven lag" att alltid ge bort en gåva i form av cigarettlimpa och en flaska whisky till myndigheterna. I alla fall var det så förr, nu vet jag inte. I många av länderna var kravet högre än så och inskränkte sig verkligen inte till en limpa. Självt hade jag en liten lathund i min lilla svarta inklaringsbok så att jag visste på ett ungefär hur mycket det brukade gå åt i vissa länder/hamnar. Uppe i loungen hade vi ett litet förråd för just detta syfte.

I USA och Europa var det dock ganska lugnt på denna front. Bara enstaka limpor och whiskyflaskor. Inget att säga om det.

Värst var det i Suez, arabstater och några av länderna i Sydostasien. Där kunde det ibland fullständigt spåra ur. Jag minns speciellt vid ett tillfälle i Port Said när vi skulle klarera in för transit Suezkanalen upp mot Suez.

Sven Vifors var befälhavare, Ragnar Reslow telegrafist och jag själv tog som vanligt emot "myndigheterna" och agenten. Alla med sina "assistenter". Som vanligt i Suezkanalen kom det även en "doctor" med assistenter, vad de egentligen hade för roll var upphöjt i dunkel då ingen riktigt vet och ingen ifrågasatte heller. Vid detta tillfälle kom det flera s.k. "doctors" med ett ännu större följe av assistenter och "väskbärare" och papperssorterare.

Alla "svartmustiga" män med vita rockar. Jösses, hela loungen vimlade av "vita rockar" och ett tag trodde jag att jag hamnat på "hispan" eller psyket. Jag tittade på Sven och Ragnar och de gjorde likadant med ett stort frågetecken. Något liknande som vid detta tillfälle hade vi aldrig upplevt tidigare. Nåja, papper och listor växlades hit och dit och Ragnar fick ta många extra svängar till kopieringsmaskinen för att tillfredsställa allas behov av att få papper och krav på papper.

Dags för cigaretter. Alla krävde minst två-tre limpor per man och extra limpor till assistenter och chefer som inte var medverkande. Jag tror att vi var uppe i över fyrtio limpor innan vi var klara men det slutade inte där.

Efter transitklareringen var klar förföljde de vita rockarna mig hela tiden, till kontoret, till mässen och till köket samt att de under eftermiddagen hamrade



de på min hytt dörr. De tjattrade som galna papegojor hela tiden. De krävde ytterligare cigarettlimpor för andra assistenter och om inte hotade de med "transit problems". Jag hänvisade till kaptenen eftersom jag sa nej då de redan fått och bad dem försvinna. Sven sa också nej och det var ett sjujåkla kakkafoni ute på däck utanför förrådet på B-däck. Detta var en av få gånger jag sett Sven vara riktigt irriterad. Allting slutade dock utan större problem men hela transiteringen var en riktigt stor parodi.

Nu är det inte alltid så lätt att göra en korrekt och konkret bedömning och urval vilka som skall ha och inte ha cigaretter. Frågar man agenten är han eller de lika insyltade som alla andra och efterfrågan och krav växlar från gång till gång. Svårt alltså när man står där mitt i skiten. Förhoppningsvis fungerar det inte så längre och att myndigheterna har rensat upp i detta trask och gyttja av "mutor".

Under mina år i fartyget hade vi egentligen inget riktigt dåligt väder mer än ett par gånger och det var bl.a. vid ett tillfälle när vi lämnat Alaska mitt i vintern när vi gick till Japan. Absolut fel plats att vara på vid denna årstid. Någonstans söder om Aleuterna kom vi in i ett riktigt skitväder och allt löst i fartyget anföll oss från alla håll och kanter. Men det gick bra även denna gång. Vid dessa tillfällen gillar man ju definitivt inte att vara till sjöss. Då är man verkligen liten och maktlös när man ser och upplever hur "vädergudarna" och "Sjöberg" har vaknat på fel sida.

Som tur är har jag aldrig varit sjösjuk och det är tur då jag sett de som varit sjösjuka och hur fruktansvärt de lidit. Men det är självklart jobbigt att utföra alla sysslor ombord. Alla sjömän vet ju om problemen vid dessa tillfällen. På något vis är det bara att gilla läget hur dumt det än låter. Man har ju inget val.

I övrigt var **Johnson Chemsun** snäll emot oss hela tiden. Fartyget var en "turbåt" med positiva vibbar som satt i skotten. Vi hade egentligen aldrig några incidenter eller olyckor som annars är vanligt i fartyg.

Johnson Chemsun var i mångt och mycket en fantastisk båt att vara mönstrad på och jag är mycket tacksam att jag fick tillbringa mina sista sjömansår på just henne. Att vi seglade ute i world-widetrafik gjorde ju livet än mer spännande och intressant. Det var liksom den oregelbundna trafiken som var kryddan i tillvaron. Oftast när vi ankom till en hamn visste vi inte var nästa hamn skulle bli. Vid ett tillfälle var vi slutlastade i Indonesien/Surabaya för destination Nya Zeeland men bara efter några dagar blev det ändrat till USA. Ja, så kunde det vara.

Som hökare gällde det att vara på tårna hela tiden och ha räknat rätt på både



mat och slabb, annars kunde det sluta illa. Tur eller skicklighet, inte vet jag men för mig tog aldrig saker slut även om det vid några tillfällen var på det berömda. Men nära skjuter ingen hare men man blir ju skrämnd. Vettskrämnd att man ibland nästan kissade i byxan av obehagskänslor.

Som sagt, **Johnson Chemsun** var ett fantastiskt fartyg och den bidragande orsaken var givetvis den fantastiska besättningen vi hade hela tiden. Även när och om det kom nya människor föll dessa snabbt in i jargongen och mönstret. Alla anpassade sig till och bidrog till vår mycket goda stämning ombord. Det var egentligen aldrig någon som floppade ur och aldrig någon misskötsel.

Den mycket goda stämningen ombord berodde ju givetvis på att vi hade de mest lättsamma befälhavarna av alla ombord, Sven Vifors och Birger Robertsson, två mycket trevliga och bra befälhavare som under lång tid delade detta fartyg. De hade båda ett mycket jordnära och bra ledarskap med sunt förnuft. Vid ett tillfälle hade vi även Birger Lundin ombord.



Befälhavare Sven Vifors.

Vifors var befälhavare från fartygets jungfruresa 1980 tills det såldes 1988 därefter pensionerades han, 62 år gammal.
Vifors avled i Mariannelund 2008.

Jag skulle gärna vilja räkna upp alla underbara människor som var ombord och förgyllde tiden på **Johnson Chemsun** men tyvärr kommer jag inte ihåg alla till namn och jag kan inte räkna upp alla så ingen nämnd ingen glömd men chiefarna var bland annat Thomas Hjeltvik och Ronny Ohrlander som delade på fartyget under några år.



Befälhavaren Birger Robertsson på befälhavarens kontor.



Telegrafist "Pålle" Paulsson vid sin telexmaskin som det var på den tiden.



Mch. Thomas Hjeltvik en glad kväll ombord till sjöss.
Thomas var en underbar människa och en mycket god vän. Vi håller fortfarande kontakten.
Mycket mera om Thomas i samband med min artikel om containerfartygen.



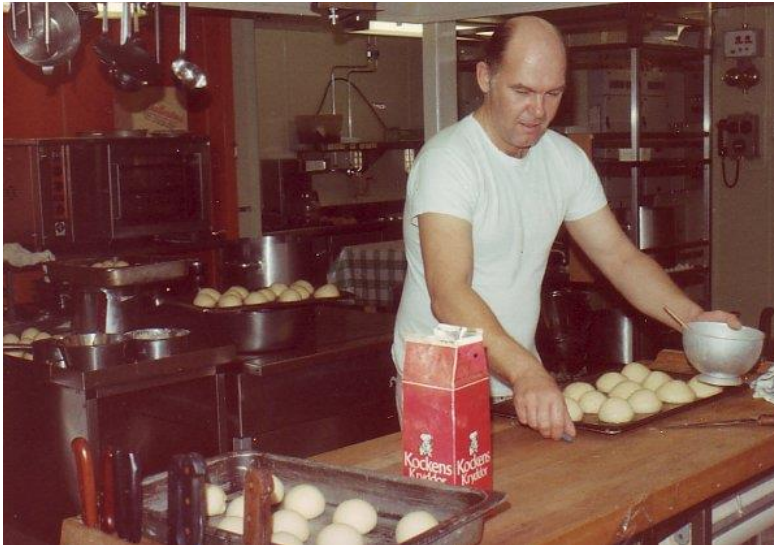
Telegrafist "Pålle" äter sina älskade inkokta grisfötter med en stärkande snaps i köksvrån.
Pålle älskade grisfötter och han åt upp hela skålen ensam.

Jag vill också nämna vår fantastiskt duktige kock Lennart Fornfelt från Väddö. Lennart var den kock jag seglade längst tid tillsammans med i fartyget och han var en synnerligen duktig kock, kanske den duktigaste jag seglat med alla tider. Han var även en duktig bagare och konditor som bland annat lärde mig



baka professionellt. Vi hade ett fantastiskt samarbete och var liksom jag väldigt mån om att servera en kvalitetsrik och omväxlande mat ombord.

Lennart Fornfelt kom till **Johnson Chemsun** 1981 och var kvar i fartyget till 1988 i samband med att det såldes till Odfjell i Bergen. Lennart var även i systerfartyget **Johnson Chemstar** under två korta perioder.
Se Personbiografi.



Lennart Fornfelt bakar morgonfrallor ombord i Johnson Chemsun.

Sammanfattningsvis kan jag bara säga att jag är både glad och tacksam över att jag fick segla några år på uteseglare och Fjärran Östern innan min sjökarriär var tillända och allt lades ner och skrotades. Det var en fantastisk tid som jag under inga som helst villkor vill ha ogjort.

*Fartyget **Johnson Chemsun** byggdes 1980 på Kockums i Malmö såldes till J.O. Odfjell i Bergen 1988 och fartyget var i drift för Odfjell fram till 2007 då det skrotades och höggs upp i Alang, Indien, 27 år gammalt och uttjänat.
Systerfartyget **Johnson Chemstar** skrotades i Indien 2009.*



NB 574 vid Kockums AB den 25 juni 1980

De två systerarna Johnson Chemstar och Johnson Chemsun nb 574 under nybyggnationen i Kockums utrustningsdocka 1980. Foto från Arnold Idstrand.

REPUBLICA DE PANAMA
 MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO
 DIRECCION GENERAL CONSULAR Y DE NAVES

Este documento ha sido expedido de acuerdo con las leyes y reglamentaciones vigentes de la República de Panamá y de conformidad con el Convenio 108 relativo a los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, 1958, de la Organización Internacional del Trabajo.

El Gobierno de la República de Panamá solicita a las autoridades de los Gobiernos ante quienes se presente este documento, facilitar a su titular el ejercicio de sus derechos con sujeción a las condiciones previstas en el Convenio mencionado, como recíprocamente, de acuerdo con la costumbre internacional, la República de Panamá hace en casos semejantes.

REPUBLIC OF PANAMA
 MINISTRY OF FINANCE AND TREASURY
 DIRECTORATE GENERAL OF CONSULAR AND MARITIME AFFAIRS

This document has been issued in accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Panama and with Convention 108 Relating to Identification Documents for Seafarers, 1958 of the International Labor Organization.

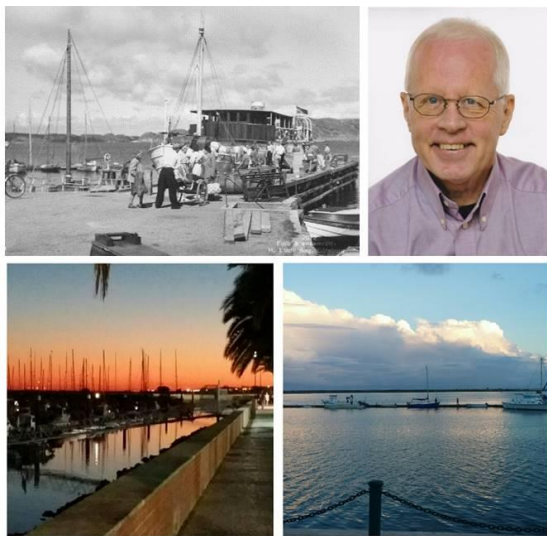
The Government of the Republic of Panama requests the authorities of the Governments before which this document is exhibited to facilitate to its holder the exercise of his rights, subject to the conditions prescribed in the above mentioned Convention, such as the Republic of Panama does reciprocally, in similar cases, in accordance with international practice.

Apellido (s) Last Name (s)	Nombre Name	Nº de Pasaporte Passport Nº
MYBERG SVEN ERIC OLOF	ERIC OLOF	34-391693
Nacionalidad Nationality	País de Nacimiento Country of Birth	
SUECO SWEDISH	SUECIA SWEDEN	
Fecha de Nacimiento Date of Birth	País de Nacimiento Country of Birth	
20-04-47		
Firma del Titular Signature of Holder	Fecha de Expedición Date of Issue	Fecha de Expiración Valid Until
<i>[Handwritten Signature]</i>	08 - 04 - 1986	07 - 04 - 1988
	Occupación	Nº
	STEWARD	241261
	Lugar de Expedición Place of Issuance	
	STOCKHOLM	
	Nombre y firma de quien expide Name and signature of Issuing Officer	
	Ulla S. de Martínez	

Undertecknad med Panamapass 1986 märk väl 80-talets mode på stora glasögon.

5

Till sist, ifall någon nu undrar ... om mig själv och personen bakom berättelsen.



Collage överst; Bryggan i Ellös där jag föddes 1947 och jag själv 2015.
Underst från Olhao, mitt hem på Algarvekusten från 2015.

Ja, nu när jag har ventilerat och berättat om så många minnen och människor inom Johnsonlinjen kanske skulle vara på sin plats att jag berättade lite om mig själv också. För rättvisans skull. Inte så mycket spännande att berätta men håll till godo ifall någon nu undrar...

Det finns mängder av människor som inte vet vem jag är även inom "Johnsonfären" trots att jag var aktiv inom rederiet under nästan 23 år och mer eller mindre uppvuxen med "Johnsonbåtar" sedan barnsben eftersom min mammas bror som jag stod mycket, mycket nära var inom rederiet i över 45 år och som skeppare på bogserbåtarna i Göteborg sedan 1940 till 1985... så, jag fick min uppfostran tidigt inom Johnsonlinjen eller som det officiellt hette Rederi AB Nordstjernen.

Jag föddes på Ellös, Morlanda, Orust kommun den 20 april 1947 och efter min mamma och pappa skilde sig mycket tidigt växte jag upp ensam med min mamma under de första nio åren innan hon gifte om sig. Jag växte upp nere vid Ellös brygga alldeles vid havskanten så havet var ett naturligt element i mitt liv redan från början. Min mamma förestod posten i Ellös under 45 år.

När min mamma gifte om sig 1959 flyttade vi några hundra meter utanför själva samhället.



Ellös brygga början av 1950-talet. I det stora vita huset på höger sida var jag född 1947. Det svarta huset var hotell och Ellös ångbåtsbrygga nedanför.



Ellös början av 1950-talet.



Ångbåtsbrygga i Ellös 1950. På andra sidan låg Skaftö och Rågårdsvik.

Jag har ju tidigare berättat om mitt 60-tal, 70-tal och 80-tal inom rederiet men här följer en bild hur det såg ut. Totalt 18 stycken fartyg, det äldsta fartyget var Uruguay byggd 1935 och det nyaste **Johnson Chemsun** byggd 1980. Tre fartyg som kockelev, tre som andrekock, åtta som kock och sju som hökare.

Min egen statistik över mina Johnsonfartyg där jag varit åren 1964-1987.										
Typ	Fartyg	Befattningar				Rundresor		Vikariat. Antal		Nybygge
		Kel.	2kk.	1kk.	Ch.Stw.	Antal	Trad	Kustresa	Varvsvist.	
R	Montevideo	Kel.			Ch.Stw.			3		
R	Buenos Aires	Kel.				1 NP				
S	Los Angeles	Kel.				1 NP				
G	Thai		2kk.			5 SP/LP				
A	Uruguay		2kk.						1	
S	Portland		2kk.			1 NP				
A	Guayana			1kk.					1	
C	Annie Johnson			1kk.	Ch.Stw.	9 NP				J
C	San Francisco			1kk.	Ch.Stw.	5 NP				J
K	Aconcagua Valley			1kk.				1	1	
S	Lions Gate			1kk.				2	1	
B	Pacific			1kk.		2 NP				J
C	Antonia Johnson			1kk.		2 NP				J
S	Golden Gate			1kk.					1	
T	Oceanus				Ch.Stw.	3 ww				
B	Suecia				Ch.Stw.	2 NP				
B	Avesta				Ch.Stw.	1 ww				
T	Johnson Chemsun				Ch.Stw.	17 ww				

Johnson Line Sjöpersonalavdelning i Göteborg och Stockholm 1976-1982.



Mitt första fartyg, **Montevideo** i Göteborg 1964 bild från samma veva.
Bogserbåtarna är **Hermes** och **Herkules** förut.
Nedanstående foto är **Buenos Aires**, mitt andra fartyg i sin glans dagar innan förlängningen.
Fartygen väcker fortfarande starka känslor och många trevliga minnen hos mig när jag ser
Montevideo och **Buenos Aires**.





Ovanstående foto är taget i **Lions Gate** då jag var ung oförstörd förste kock i fartyget. Personen till höger i bild är salongsuppassaren Stefan Genser. Stefan och jag är fortfarande vänner efter 48 år. Fotot taget från "ekonomimässen" antagligen vid ett speciellt tillfälle eller högtid, tyvärr kommer jag inte ihåg. Men jag kommer mycket, mycket väl ihåg maskinchefen Kalle Örnerstig!

Vid ett tillfälle hade han fått tag på en stor gädda som han kom släpandes på insvept i mängder av tidningspapper. Med sin lite pillemariska blick frågade han ödmjukt om jag kunde göra något åt den här fulingen. Javisst svara jag, det fixar jag lätt. No problems! Kalle blev jätteglad och förklarade att de blir 5 personer i salongen... han själv, två gäster samt kapten och överstyrman. Tyvärr minns jag inte vem som var kapten. Det borde jag minnas men tyvärr.

Den ört- och citronfyllda ugnsbakade gäddan blev en succé tillsammans med dillhollandaisesås. Kalle var mycket belåten och efter detta var vi mycket goda vänner. Men så spelade jag ju fotboll också. Ganska bra dessutom då jag lirat med Morlanda Goif som ung och jag hade god näsa och syn för målburen. Vi hade ett fantastiskt fotbollslag ombord och vi vann alla de matcher jag var med och spelade. Kalle stod vid sidan om och skrek, hurrade och grät av lycka! Allrahelst sedan vi spöat skiten ur elevbåten **Paraguay!**



Annie Johnson var ett av mina favoritfartyg och där hade jag 9 fantastiska resor först som kock sedan som hökare.

Jag hade totalt sett en fantastisk tid inom Johnson Line. Jag lärde känna många underbara människor som jag har haft fortsatt kontakt med under alla år och nu så här många år efter Johnsontiden har jag åter börjat få kontakt med flera av de människor jag då seglade med och träffade då.

Jag har alltid haft en mycket god personkännedom om människorna inom Johnsonlinjen och mitt minne kring just detta ämne är dessutom mycket bra och nästan lika bra nu som då! Min personkännedom om människorna inom rederiet blev ju dessutom starkare under mina 6 år inom sjöpersonalavdelningen.

Personkännedom och rätt inställning till människan och respekten till dennes arbete och utförda arbete har alltid varit mycket viktig för mig då det är en mycket viktig del av ledarskapet.

Yrkeskompetens och social kompetens och ett gott ledarskap samt stolthet och lojalitet är för mig naturliga och viktiga komponenter i min egen kompetens och var i mitt ledarskap. Givetvis viktiga delar av en yrkesmänniska men som inte alltid finns därute i livet.

Mitt intresse om människor kan också vara en anledning till att jag alltid hade en rätt så stor personkännedom om människor och om människorna på min arbetsplats och inom Johnsonlinjen och alla de människor som verkligen gjorde rederiet till det trivsamma rederi det verkligen var en gång i tiden. Johnsonandan!



Hur man än vänder och vrider på det hela i alla verksamheter och i alla företag, är det alltid människan och hennes inställning, kunskap och erfarenhet som är företagets viktigaste resurs och alla roller i verksamheten måste respekteras då de alla är lika viktiga!

Visst kan det vara så att den tekniska grundkunskapen med alla påbyggnader är den viktigaste delen i allt arbete men människans inställning och motivation är oftast det som är mest avgörande i hur man lyckas i ett arbete. Att visa vilja, förståelse, arbetsglädje, hängivenhet och lojalitet är mycket viktiga och ibland helt avgörande komponenter i att lyckas i ett arbete.

De allra flesta av "Johnsonfolket" hade alla dessa egenskaper. De som inte hade dessa egenskaper gick oftast vidare i livet i fast tro att gräset alltid är grönare på andra sidan. Detta gällde inte bara inom sjöfarten utan i de flesta företag och verksamheter på den tiden.

Numera är läget lite annorlunda då trygghet prioriteras i en mycket kärv och svår arbetsmarknad. Det är därför viktigt i ett företag att idag ha ett gott ledarskap med stora individuella utvecklingsmöjligheter till kompetensutveckling.

Mitt eget liv efter Johnsontiden var att jag öppnade restaurang på Ellös i december 1887 och att det blev 3 egenägda restauranger och en cateringverksamhet under åren fram till december 1991. Tanken var då att starta upp en restaurangkedja med franchisebasis över hela landet med det affärskonceptet som vi då hade.

Vi hade ett bra koncept och vi låg vid den tiden i framkant och jag försökte få tag på spetskompetens till företaget och "dra lasset vidare". Men det lyckades inte till 100 %. Tyvärr som så många gånger innan inom historien räckte inte heller det egna kapitalet och de finansiella musklerna var helt enkelt för svaga. Det jag lärde mig om företagsdrift och ledarskap då skulle visa sig vara oerhört värdefullt längre fram i livet. Men en dyrköpt läxa och erfarenhet.

Förutom ekonomi blev arbetsbördan för stor och den första restaurangen i Ellös gick i konkurs den andra såldes och de två övriga verksamheterna lades ner och jag själv gick bokstavligen rakt in i den osynliga väggen i cirka 120 knyck. Troligen sov jag bort de närmaste 3-4 månaderna, men jag vaknade till liv så småningom...

1992 blev jag rekryterad som chef vid en av Skandinaviens största konferens- och resort anläggningar. Jag var där till 1996 då jag för alltid avslutade mitt liv inom Hotell & Restaurangvärlden med ett nytt rekord i arbetstid per månad och arbetsbelastningen på en liten kropp med stort hjärta säger liksom ifrån.



Tack och adjö krog! Nu hade jag fått nog i dubbel bemärkelse och inga mera "in-i-väggen-upplevelser". Aldrig mer och så blev det.

Samma år blev jag rekryterad till Ericsson Mobile Communication i Linköping som resursledare inom HR. Företaget tillverkade mobiltelefoner. Jag sade redan i samband med min första anställningsintervju att detta är inget för mig då jag inte är någon tekniker. Jag fick då till svar;

"Vi vet det... men vi vill ha dig här för dina duktiga ledaregenskaper och dina duktiga HR-kunskaper". Tiden på Johnsonlinjens personalavdelning hade alltså inte varit så bortkastad och inte bara varit en parantes i mitt liv. Oj, tänkte jag, jisses, detta låter ju väldigt intressant och jag nappade givetvis på denna fantastiska möjlighet som jag då fick.

Ericsson var också en fantastisk arbetsgivare med en enormt duktig, kunnig och motiverad personal. Fantastiska människor att leda och att jobba tillsammans med. De var synnerligen lojala och fulla av motivation och arbetsglädje fram till den dagen då beskedet kom om nedläggning av fabriken i Linköping 2002.

Mer eller mindre över en natt förvandlades en fantastisk arbetsatmosfär till en mycket sorglig historia med mängder av knäckta människor med svåra samtal och stöttning från oss chefers sida. Det var svåra uppdrag eftersom vi själva var i samma situation. Samtliga blev ju uppsagda. Det jag då lärde mig av att krishantera människor som ser sitt liv fullkomligt gå upp i rök är en fantastisk erfarenhet som jag egentligen inte skulle vilja ha gjort. Den har verkligen bidragit till min egen utveckling och ödmjukhet som människa.

Jag själv slutade på Ericsson 2002 med ett halvårs lön och öppnade samma år min egen konsultverksamhet inom samma arbete jag gjort på Ericsson, inom personalledning, kompetens- och ledarskapsutveckling. Under mina år på Ericsson hade jag ju den stora förmånen av att gå flera chefs- och ledarskapsutbildningar under total effektiv tid av cirka 7-8 månader. Detta var rent fantastiska utbildningar som jag har haft mycket stor glädje av senare i livet och som också resulterat i mängder av utbildningsmaterial. Ericsson är ju också mycket känt för deras utmärkta chefs- och ledarskapsutbildningar.

Min egen konsultfirma och jag själv utvecklade även den till att senare omfatta datasystem och programvaror inom kompetens- och ledarskapsutveckling. System som jag själv konstruerat, byggt och designat. Allt i princip utom själva systemprogrammeringen. System som vi också var ganska ensamma om på den skandinaviska marknaden.

Allt är byggt på erfarenheter från Ericsson och vad som verkligen saknades i en stor HR organisation men även från min tid inom Johnson Line

sjöpersonalavdelning. Alla bitar föll på plats till slut. Systemen innehåller även internutbildningar inom arbetsledning och personutveckling.

Jag har skrivit cirka 40 chefs- och ledarskapsguider och chefsmanualer om cirka 1200 A4-sidor totalt som nu finns tillgängliga i våra kompetenssystem. Systemen innehåller även ett koncept för kompetens- och prestationsbaserad lön, lönekartläggning och system inom Agile Team Management-utveckling som har sin grundbas i Ericssons värderingar för ett gott chef- och ledarskap.

Konsultfirman hade när jag lämnade 2014 försäljningskontor och agenter i Stockholm och i Göteborg. Numera har jag lämnat över företaget till min bror Pål som driver konceptet vidare i samband med att jag flyttade till Portugal i augusti 2015. Jag arbetar nu lite mera som en form av senior advisor och mentor.

Att skriva är roligt och stimulerande vilket kanske också märks här även om det är hellre än bra.

Vi läser nu 2019 och jag bodde i Hunnebostrand fram till augusti 2015 fram till min mamma dog i april. Hunnebostrand ligger cirka en mil norr om Smögen i en liten kommun som vintertid bara har 9000 fast boende invånare men som under sommaren har cirka det tiobubbla med en turismnäring som tar emot normalt 2-3 miljoner besökare varje sommar där Smögen är själva magneten och Kungshamn är navet för alla.

Att laga mat, dricka och prova goda viner är en hobby jag har och som aldrig kommer att försvinna. Jag bor ju vid havet så fisk och skaldjur är stora favoriter! God mat och dryck och reseerfarenheter är alltid ett trevligt samtalsämne som lockar alla människor. Ränderna går ju aldrig ur sägs det ju.

I augusti 2015 avvecklade jag mitt Sverige för gott och "mönstrade av" landet jag inte riktigt känt igen de senaste åren och den 30 augusti 2015 flyttade jag permanent till den lilla fiskeorten Olhao i centrala Algarve i södra Portugal. Den lilla orten med cirka 3-4 meter tidvatten och där det luktar tång vid varje ebb. Precis som i min barndomsby Ellös när jag växte upp.

Här har jag numera en ljus och trevlig trerummare på 90 kvm med fin havsutsikt över en del av Atlanten. Jag fortsätter att bo vid havet... jag skulle inte känna samma doft och frihet utan havet, och så har det varit ända sedan jag som barn började leka vid havet och vid Ellös brygga 1947.

I November 2015 träffade jag åter Maria Peitler, vi träffades för första gången i Ellös 1988. Maria är från Rennweg, Österrike men arbetar sedan mer än 25 år tillbaka som Hotel Head of Account i Spanien och Mexico varav

de sista åren vid Atalaya Golf & Resort i Estepona, Costa del Sol och vid Aldiana Hotels i Alcaidesa Costa del Sol såsom Finance director.

Avkoppling och livsnjutning är numera min största prioritet i livet och mat och goda drycker är ju en form av livsnjutning, en passion som Maria delar med mig så det blir en hel del sådant även till vardags.

Att laga mat är fortfarande en stor passion och botanisera bland saluhallarna, den dagliga fiskmarknaden och bodegorna här i Olhao och i Spanien är underbart.



Maria och jag efter vår förlovning i Januari 2016. Foto: Selfie.

Jag är lyckligtvis fortfarande en aktiv "gubbe" med långa promenader dagligen utefter havsbandet. Jag försöker undvika att bli en "Amanha-gubbe" och surkart då detta inte passar min livsstil speciellt bra. Sedan är Maria 19 år yngre så hon håller mig ung och det förenklar ju situationen. Till detta försöker jag med skrivelser och det håller mig och mina minnen igång.

Att ge vänlighet, kärlek och omsorg borde alltid vara av största prioritet för alla. Till detta reser Maria och jag en del och förgyller den dagliga tillvaron så ofta vi kan.

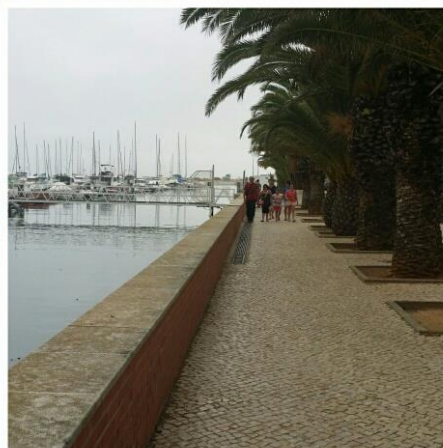
Jag är idag oerhört tacksam att jag lever då jag fick cancer i tunntarmen hösten 2017 och opererades månaden efteråt. Tyvärr uppdagades ny cancer våren 2018 och efter två operationer sommaren 2018 har läkarna i Faro sagt att den är nu borta helt. Kanske är det så kanske inte men nu när vi läser januari 2019 känns det bra och jag njuter av livet, klimatet, vinet, maten och den fantastiska kvinna jag nu delar livet med.



Det gäller ju att passa på, livet känns ändå för kort och en vacker dag när man minst anar det blir man kanske en albatross och flyger vidare utöver haven.



Utanför min lägenhet vid Olhao Marina Village 2018







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



1
Argentinaserien
Ett av 27 fartygs Argentinaserien
Axel Johnsons Linje, Fartyg 1934-1948
Sven-Erik Nyberg



2
Seattleserien
Ett av 10 fartygs Seattleserien
Sven Johnsons Linje Fartyg 1947-1953
Sven-Erik Nyberg



3
Axel Johnsonserien
Ett av 10 fartygs Axel Johnsonserien
Axel Johnsons Linje Fartyg 1948-1958
Sven-Erik Nyberg



4
Valleyfartygen
Ett av 10 fartygs Valleyfartygen
Johnsons Linje Fartyg 1948-1958
Sven-Erik Nyberg



5
Flaggskeppare
Ett av 10 fartygs Flaggskeppare
Sven Johnsons Linje Fartyg 1948-1958
Sven-Erik Nyberg



6
Sjöpersonalavdelningen
Sjöpersonalavdelningen
Sven-Erik Nyberg



7
Rapport från ett Hökeri
Rapport från ett Hökeri
Sven-Erik Nyberg



8
Personbiografier
Personbiografier
Sven-Erik Nyberg © 2015, Högskolan i Gäddede



9
Mina minnen
Mina minnen
Sven-Erik Nyberg © 2015, Högskolan i Gäddede



10
Att segla ute
Att segla ute
Sven-Erik Nyberg © 2015, Högskolan i Gäddede

Särtryck i blå e-bok



Artikelförfattaren 1970, 2015 och 2018.
Sven-Erik Nyberg © 2019.