

Faktaguide, historik och minnen

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



Seattle som modell av Vladimir Temnikov.

Ur innehållet i denna faktaguide;

- | | |
|--|----------|
| 1. Ett litet förord om Seattleserien | Sida 3 |
| 2. Tänk, fakta och prestanda om fartygen | Sida 6 |
| 3. Passagerarservicen | Sida 20 |
| 4. Seattle. | Sida 34 |
| 5. Golden Gate | Sida 43 |
| 6. Los Angeles | Sida 52 |
| 7. Lions Gate | Sida 65 |
| 8. Silver Gate | Sida 76 |
| 9. Portland | Sida 86 |
| 10. California | Sida 96 |
| 11. Canada | Sida 106 |
| 12. Fartygens livslängd, statistik och personalia | Sida 118 |
| 13. Färgstarka personligheter och Personbiografier | Sida 121 |
| 14. Källhistorik och Tack! | Sida 166 |
| 15. Om personen bakom berättelsen | Sida 169 |



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



Portland.

Observera låringsankaret akterut. Endast de två Tysklandsbyggena var utrustade med låringsankare. Även alla 14 kranarna ställda.

Oklart vem fotografen är och var bilden är tagen.

Foto från Hans Neréns samling

1

Ett litet förord om Seattlefartygen.

När Rederi AB Nordstjernen började ta leverans av Seattleserien 1947 slog Seattle knockout på en hel sjöfartsnäring bokstavligen talat och det var precis så som pionjären och visionären Generalkonsul Axel Ax:son Johnson ville ha det.

Att vara ledande inom shipping, att stå för nytänkande och nyskapande inom modern fartygskonstruktion och design. Han ville att hans fartyg skulle slå shippingvärlden med häpnad och så blev det också. Detta kom han även att lämna i arv till sin son Bergsingenjören men under hans levnad kom också en hel shippingvärld att förändras och alla rederier runt om i världen hade bara att acceptera den utvecklingen.

På våren 1944 anställde rederiet en ung varvsingenjör från Kockums i Malmö, Robert Fredriksson och han kom strax därefter att bli rederiets tekniske direktör med ansvar för bl.a. för nybyggnationer.

Vid denna tidpunkt hade generalkonsuln funderat på ett nytt revolutionerande fartygskoncept som senare skulle kunna komplettera och ersätta den stora Argentinaserien som nu snart skulle vara färdigbyggd.

I samarbete med Fredriksson skissade de fram en helt ny fartygsserie med helt ny design, teknik och prestanda och Generalkonsuln blev säkert imponerad när han såg vad som växte fram från Fredrikssons djärva och nyskapande idéer. I november 1944 kom rederiet att beställa ett plus två fartyg från Kockums varv i Malmö och det är inte svårt att anta att Fredriksson även hade ett finger med i spelet om vilket varv som skulle få de första kontrakten på fartygen.

Rederiet hade vid detta tillfälle ett mycket gott samarbete med varvet i fråga då de fyra s.k. "Flodbåtarna" ur Argentinaserien var byggnationsmässigt inne i sitt slutskede. Orinoco hade levererats och det sista fartyget Bio-Bio hade just sjösatts på Kockums så man kan lätt föreställa sig att rederi och varv hade en mycket god relation.

Det första fartyget i serien, nybygge 291, kom sedan att sjösättas i april 1947 och som fick namnen Seattle och som hela fartygsserien kom att uppkallas efter. Under sommaren 1946 och i slutet av 1946 beställdes och kontrakterade ytterligare två plus ett fartyg i serien och det första av dessa sjösattes i februari 1950.

Efter andra världskrigets slut i maj 1945 var marknaden i ett stort behov av nytt då godsmängden ökade dramatiskt och eftersom flera av linjefartygen hade minsprängts och torpederats under kriget ökade behovet av nytt tonnage. Bara Johnsonlinjen hade förlorat 9 fartyg totalt ur sin flotta.

Senare delen av 1950 ville rederiet beställa ytterligare två fartyg hos Kockums men varvet var då fullt och orderböckerna fulla så rederiet var tvunget att beställa vid ett annat varv. Detta varv kom att bli Howaldswerke i Kiel. Ett välrenommerat varv och Tysklands största varvsindustri som rederiet hade mycket goda förbindelser med sedan tidigare. Det första av dessa två fartyg, Silver Gate, kom att sjösättas i Kiel i november 1951, ett år efter beställningen.

Inalles kom detta att bli 8 beställda och kontrakterade fartyg inom fartygsserien och rederiet hade inget nytt fartyg i s.k. option hos någondera av varven.

De åtta fartygen I serien var följande:

Seattle, 1947-1972

Golden Gate, 1948-1972

Los Angeles, 1948-1971

Lions Gate, 1950-1973

Silver Gate, 1951-1977

Portland, 1952-1973

California 1953-1977

Canada, 1953-1977

Av dessa åtta fartyg skrotades sju av dem året efter att de sålts. Bara Lions Gate fick ett längre liv då hon sjönk i Sydostasien 1980 som fårtransportfartyg.

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 en e-publikation och historiskt tidsdokument till eftervärlden.

Denna berättelse är tillägnad alla de Johnsonseglare som var mönstrade och verksamma i olika befattningar i världens då snabbaste lastlinjefartyg, Seattlebåtarna.



Seattle här fotograferad i San Francisco på jungfruresan med beundrande åskådare.
Pressfoto. Foto från Hans Neréns samling.



En i princip fullastad Seattle fotograferad i Wilhelmstad, Curacao av okänd fotograf. Ett trevligt fotografi av fartyget någon gång under 1950-talet.

2

Tänk, fakta, prestanda och presentation om Seattle-serien och fartygsidén. Välkommen alla "Seattle-seglare" – nu avgår vi!

Generalkonsul Axel Ax:son Johnson (1876-1958) var en av dåtidens absolut största shippingentreprenörer och en mycket framsynt visionär och ledare. Det var tack vare Generalkonsulns kunskap, fingertoppskänsla och framåtanda som Rederi AB Nordstjernen byggde och utvecklade rederiet, dess trader och innovativa fartygsserier. Han byggde även upp Nynäs Petroleum i Nynäshamn och Avesta Järnverk i Avesta.

Seattle-serien blev hans sista fartygsserie för sitt rederi. Man kan lugnt påstå att han hade ett starkt ledarskap och förde sitt rederi och koncern med järnhand. Han kom vid ung ålder att bygga upp det

moderna Johnson Line från 1910, då grundaren, hans far Axel Johnson avled, med nya djärva idéer, framåtanda och framsynthet.

Han och rederiet kom alltid att ligga ett steg före sina konkurrenter med nysatsningar av nybyggt tonnage från nya stora "Suecia-serien" från 1910, "Balboa-serien" från 1918, "Axel Johnson serien" från 1925 och "Argentina-serien" från 1935 som kom att bli den största fartygsserien i den svenska handelsflottan.

Samtliga fartygsserier var ett nytänk med ny djärva idéer som exempelvis Suecia-serien med den första dieselmotorn och kommande kylrumslastrum i Axel Johnson-serien samt ny design och fartresurser. När Seattleserien kom var Generalkonsulns pionjäranda för nyskapande inget undantag då fartygsserien kom då att bli den mest revolutionerande fartygsserien i sin tid och anda.

När så Generalkonsuln kom att skissa på den nya fartygsserien 1944 som skulle tas fram och byggas efter andra världskriget var detta definitivt i linje med hans fingertoppskänsla och framsynthet. Redan vid denna tid hade han förutspått att rederiet behövde ett nytt mycket modernt tonnage till rederiets Nord Pacificlinje där fartygen skulle byggas och konstrueras speciellt för denna trad.

Rederiets nye tekniske direktör Robert Fredriksson fick då i uppdrag att rita och konstruera den nya fartygsserien tillsammans med rederiets tekniska avdelning och utvecklingsavdelning. Vad som sedan kom att växa fram från deras samtal och Fredrikssons djärva penna kom att bli en sjöfarts revolutionerande fartygsserie som på alla sätt slog knock out på en hel sjöfartsnäring.



Bild från Stefan Högbergs bok Generalkonsuln.

Nordpacific-linjen.

Rederi AB Nordstjernen startade sin trad på Nordamerikas västkust och Hawaii 1914 i samband med att Panamakanalen öppnades för trafik detta år. Samma år startades även rederiets Sydpacific-linje på Chile, Ecuador och Peru samt Pacifichamnarna i Colombia.

Nordpacific-linjen kom att bli rederiets viktigaste trad och var under alla år den mest lönsammaste traden. Rederiet hade innan 1914 inkörda trader på Brasil-La Plata samt i viss mån på Centralamerika.

De flesta av de nybyggda fartygsserierna kom att trafikera Nordpacific-linjen även om de i grunden var byggda för andra trader såsom exempelvis fartygen i Argentinaserien som trafikerade Nordpacific under många år. Den nya Axel Johnsonserien som kom 1925 och 1928, en serie om tre fartyg kom att i princip trafikera traden ända fram tills 1950-talet i samband med att hela Seattle-serien var färdigbyggd.

De kommande fartygsserierna som Rio de Janeiro-serien och den nya Axel Johnson-serien 1969 kom att sättas in direkt på traden då de även ansågs som fantastiska representationsfartyg för inte bara rederiet utan även för svensk handelsutbyte med USA där Johnson Line var en viktig faktor på den amerikanska västkusten och Kanada.



Seattle-fartyg i reklambroschyr for Nordpacific-traden.

Med facit i hand kom sedan Seattleserien att trafikera Nordpacific fram till slutet av 1960-talet då de ersattes av de nya containerfartygen och flyttades till de båda sysamerikatraderna de sista 10 åren av sina liv inom rederiet. Rederiet kom att trafikera Nordpacific tills 1986 då de två sista containerfartygen i Axel Johnsonserien såldes och Johnson ScanStar avvecklades.



På tiden det begav sig. 1950-talet i San Pedro med fyra Johnsonbåtar tillsammans, tre Seattlefartyg och en A-båt.
Fotograf okänd.

Seattlefartygens pris och kontrakt.

Efter drygt 6 månaders intensivt arbete på rederiets utvecklingsavdelning var rederiet klar med sin research, ritningar, design och konstruktion gick den första beställningen och kontraktet om tre fartyg till Kockums varv i Malmö och kontrakten undertecknades i oktober 1944.

Det var inte svårt att gissa att fartygsseriens "pappa" Direktör Fredriksson hade mer än ett finger med i valet av varv för den nya fartygsserien eftersom hans tidigare arbetsgivare var just Kockums varv.

De tre första fartygen fick byggnationsnummer 291, 292 och 293 som senare kom att döpas till Seattle, Golden Gate och Los Angeles. Att dessa tre fartyg fick namnet på tre platser på den amerikanska västkusten var heller inte svårt att räkna ut då fartygsserien – som blev uppkallad efter det första fartyget – var konstruerad och byggd för traden.

Med facit i hand kom ytterligare två beställningar och kontrakt att göras upp. Två plus ett av dessa beställningar gick till Kockums varv och ett till Howaldswerke varv i Kiel. Anledningen till detta var att Kockums varv inte hade kapacitet att bygga dessa två fartyg. Mer om detta senare i berättelsen.

De tre Kockumsbyggena fick nybyggnationsnummer 310, 315 och den sista beställningen fick nummer 357. Dessa tre fartyg fick namnen Lions Gate (315) California (357) och Canada (310). Anledningen till de olika nybyggnationsnamnen torde vara att rederiets gamla Canada såldes först i oktober 1950 och att fartyg 310 var förutbestämd att döpas till Canada. Tyvärr vet jag inte varför California och Canada i princip bytte namn.

De två Kielbyggda fartygen var som bekant Silver Gate och Portland med varvets byggnationsnummer 956 respektive 957.

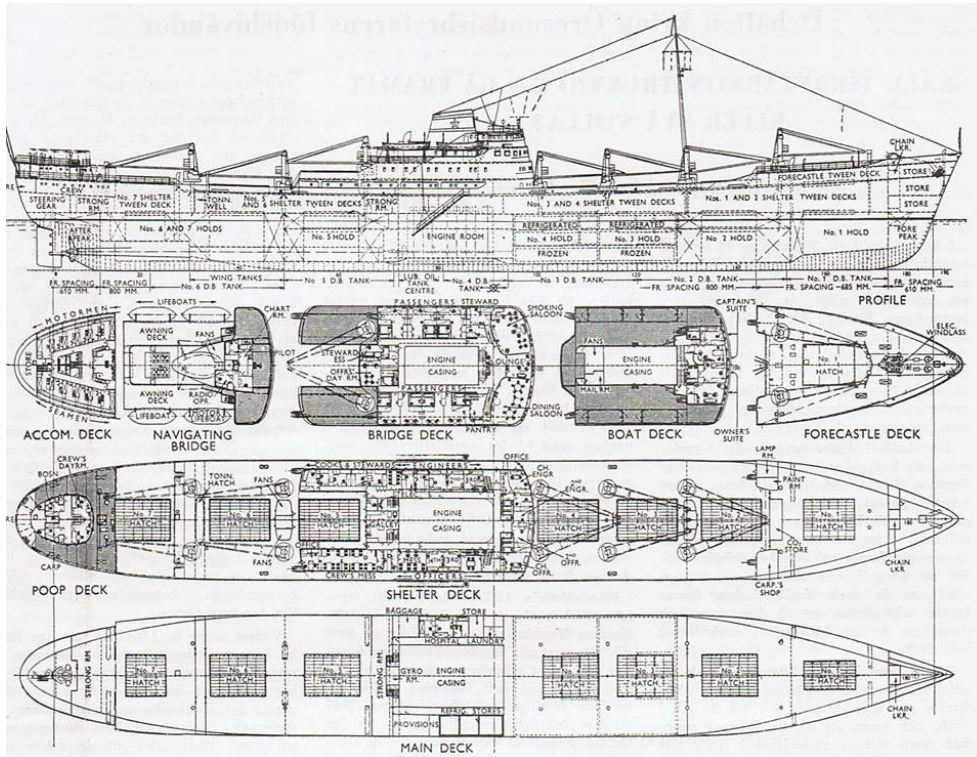
De första tre fartygen hade en budgeterad kostnad av 8,04 miljoner sek/fartyg och likviden skulle ske till varvet i åtta olika poster/fartyg under de fyra åren de beställdes och byggdes. Delposterna var bland annat vid kontraktsskrivning, kölsträckning, dubbelbotten lagd, sjösättning och sista delbetalningen vid fartygets leverans.

Priset av de första tre fartygen kom att landa på 9,75 miljoner kronor, alltså en fördyring på 1,3 milj. Kronor. An ansenlig summa på den tiden och även en stor summa än idag. Det är oklart vad prisökningen berodde på. Men... Generalkonsuln ville ha fartyg som verkligen slog knockout och revolutionerade en hel sjöfartsvärld och resultatet fick han verkligen!

Vad som fartygsserien slog knock på skall jag nu försöka att beskriva för den oinvidde på ett enkelt sätt då detta var under mitten och senare hälft av 1940-talet.

Seattlefartygens design, teknik och prestanda.

Seattleseriens skapare får tillskrivas Direktör Robert Fredriksson och hans nyskapande och djärva samt mycket innovativa idéer på 1940-talet. I boken Nordstjernan inifrån, från 1980 står det bland annat att Fredriksson hade en stor lust att rita och designa, inte bara fartyg utan även bilar och flygplan. Att detta tydligt märks på Seattlefartygens strömlinjeformade design råder det väl ingen tvekan om.



På ovanstående bild framgår det tydligt fartygsseriens strömlinjeformade design med kranar och sju lastluckor vilket inte var vanligt på 1940-tals byggen.

När fartygen levererades mellan 1947 till 1953 var fartygen inte utrustade med patentluckor utan med den tidens traditionella träluckor. Det var först vid fartygens varvsbesök för smärre ombyggnad och uppräschning som Mc Gregors patentluckor ersatte de gamla träluckorna. Dessa varvsbesök genomgicks vid olika tidpunkter från början till mitten av 1960-talet. Mer exakt fakta om tid presenteras under varje enskilt fartyg.

Bilden nedan visar Lions Gate på 1950-talet med gamla träluckor innan det blev patentluckor. Bilden visar även tydligt de nya däckskranarna från ASEA.

Bilden från Hans Neréns stora bildsamling.



Seattleserien utrustades med kranar från ASEA och som rederiets tekniska avdelning hade utvecklat och tagit fram tillsammans med ASEA. Kranarna var mycket uppseendeväckande och som kom att ersätta de gamla bommarna och vinscharna i fartygen. Kranarna var mycket effektivare än det gamla bomsystemet och som dessutom sparade arbetskraft för stuverierna.

Varje fartyg utrustades med två kranar per lastlucka vilket betydde 14 kranar per fartyg. 8 kranar på förskeppet och 6 kranar akter om midskeppsbygget. Samtliga fartyg fick en däcksmaskinist eller elmaskinist per fartyg som handhade underhåll och reparation. ASEA-kranarna var på sin tid mycket driftsäkra och krävde heller inte så

mycket underhållsarbete. Även nästkommande fartygsserie, Rio de Janeiro-serien utrustades med en modernisering och uppgradering av dessa framtagna kranar.

Samtliga befäl och manskap inom rederiet kallade dessa fartyg för kranbåt och var mycket eftertraktade att mönstra ombord i. De första kranbåtarna blev sedan ett begrepp från 1940-talet och framåt. Även de sju nya "Rio-fartygen" som kom 1957 blev kallade för de nya kranbåtarna.



De tre första identiska systrarna i Seattleserien som målad reklambroschyr 1948. Bild från Hans Neréns fotosamling.

De tre första fartygen i serien, Seattle, Golden Gate och Los Angeles var helt identiskt lika och i princip omöjliga att skilja på utseendemässigt. De övriga fem fartygen fick en uppdaterad design på båtdäck där bland annat båtdäcket blev helt inbyggt och redarhytt och kaptenshytt med kontor gick ända ut till fartygssidan. Detta märks bl.a. på ventilerna där de tre första fartygen hade större träinfattade ventiler, fyra ventiler på varje sida.

I de sista fem fartygen kom manskapsmässen och tallymanskontor att ligga på babordsidan vid 5:a luckan istället för kockhytter och salongsuppassarhytter som låg på babordsidan i de tre första fartygen. Skiftningen av sida vet jag inte anledningen till. I övrigt var

de fem fartygen identiska inredningsmässigt med de tre första fartygen.

Mer om fartygens inredning, hytter och design i det speciella kapitlet om fartygens viktiga passagerarservice.

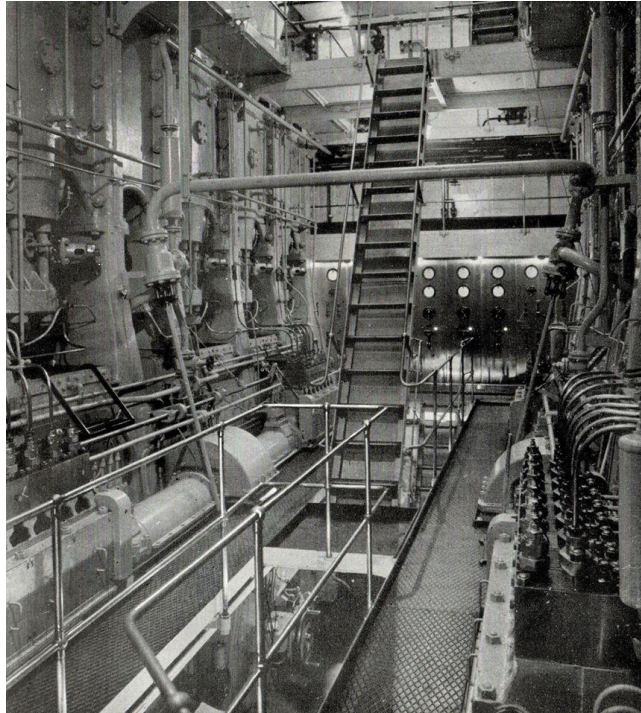
Maskineriet.

Samtliga åtta fartyg var utrustade med två Kockum MAN dieslar. Även de två Tysklandsbyggda fartygen hade Howaldswerke MAN. M.A.N. stod för Mashinenfabrik Augsburg Nurnberg och var således tyska maskiner som tillverkades av Kockums på licens. Detsamma gällde för Argentinaseriens fartyg då dessa även hade Kockum MAN i samtliga fartyg.

Direktör Fredriksson var annars känd för sitt täta band med dieseltillverkaren Pielstick i Tyskland men han ansåg tydligen att tiden inte var inne för att sätta Pielstickdieslarna i en helt ny fartygsserie. Med facit i hand fick Pielstick vänta tills Rio-seriens fartyg byggdes.

De två 7-cylindriga MAN-dieslarna kom vardera att generera cirka 8,000 hk till varje propeller alltså 16.000 IHP. Fartygets maskineri var kontrakterat till 19,5 knop full last även om provtursfarter uppmättes till 21-22 knop och där Los Angeles under provturen i augusti 1948 uppmättes till 22,6 knop.

Samtliga av seriens fartyg hade genomsnittshastigheter på 18-19,5 knop under alla sina seglationer. Vid denna tid var dessa mycket höga hastigheter och världens då snabbaste lastlinjefartyg, de kom också av amerikansk press att kallas för "The Greyhounds of the Seas" alltså Havets vinthundar.



Lions Gate maskinrum. Bilder från Hans Neréns samling.



2MA jr Bengt Larsson på Los Angeles 1965.

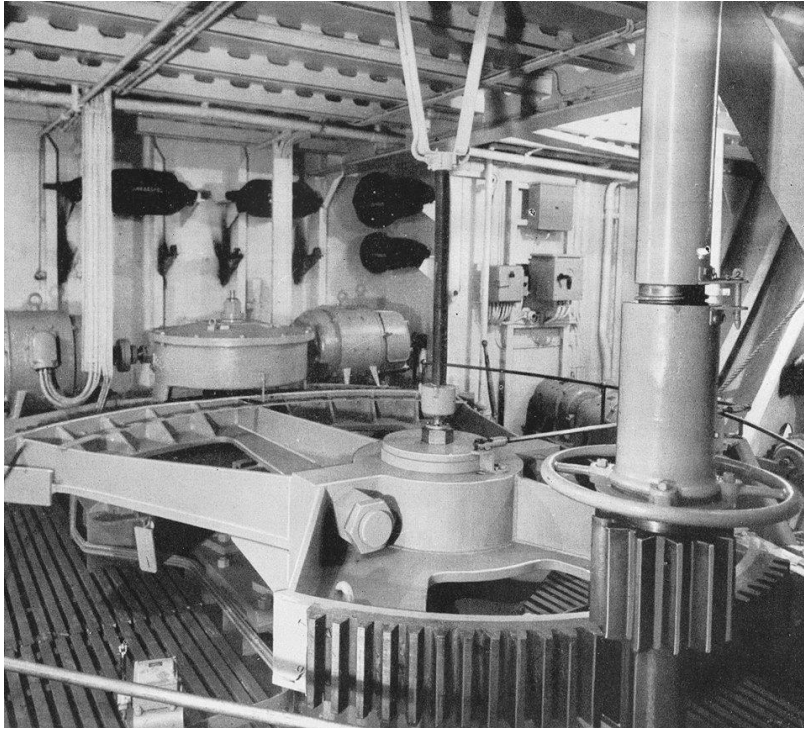


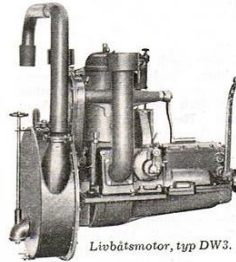
Bild från Lions Gate styrmaskineri 1950



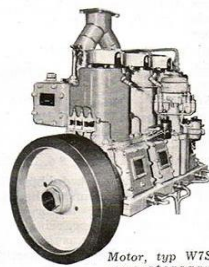
Till M/s SEATTLE

ha vi levererat:

1 st. livbåtsmotor, typ DW3 om 10 hk. På denna motor, som fungerar oklanderligt även under vatten, är svänghjulskåpan utförd som stormläns pump med en kapacitet av 350 l/min.



Livbåtsmotor, typ DW3.



Motor, typ WTS3 för generatoraggregat

1 st. motor, typ WTS3, om 75 hk. Motorn, som utgör kraftkälla för ett generatoraggregat, drives med råolja. I likhet med övriga Bolindermotorer kännetecknas den av driftsäkerhet, god ekonomi och en jämn och tyst gång.

BOLINDER-MUNKTELL

Livbåtsmotorerna kom från Bolinder-MunkteLL.

Seattlefartygen kom allmänt och lite elakt att kallas för "Skräcködlorna" av maskinfolk!

Fartygen i Seattleserien hade i stort sett samma mått då det skilde bara centimetrar på olika håll av de åtta fartygen. Fartygen fick följande mått:

Längd 152,4 meter långa och 19,5 meter breda med ett djupgående av 9,2 meter.

Fartygen var utrustade med fyra livbåtar, två på varje sida och som framgår med livbåtsmotorer från Bolinder-Munktell.

Fartygen hade ett dwt av drygt 9 000 ton. Det totala lastutrymmet, fördelat på sju lastrum, var efter ombyggnaden 560,370 kubikfot och kyllastutrymmet blev utökat efter ombyggnaden till 141,330 kubikfot.

Lastning- och lossningshantering var aldrig i behov av landkranar utan all lasthantering sköttes av de 14 ASEA kranarna som hade två kranar per lastlucka.

Hytter och inredning.

Fartygen hade på sina jungfruresor upp till 48 personers besättning och var klassade för totalt 12 passagerare i total 7 passagerarhytter och en redarhytt, varav fyra dubbelhytter och fyra enkelhytter inkl. Redarhytten.

Däcks- och maskinbesättningen var förlagda akter i popbygget, som brukligt däckspersonalen på styrbordsidan och motormännen på babordsidan. På popdäck hade även manskapet sitt dagrum. Intendenturpersonalen och kockhytter var förlagda midskepps akterut samt på babordsidan och även tre hytter under däck i den s.k. "Belsengången".

Befälet hade alla sina hytter midskepps med befälets dagrum låg längst akterut på bryggdäck akter om salongsinredning utan ingång till salongsinredningen. Befälsmäss, manskapsmäss och intendenturmäss låg alla placerade i midskeppsbygget på shelterdäck. Chief steward hade sin hytt alldeles akter om röksalongen på bryggdäck. På vissa fartyg hade han sitt kontor i samband med hytten och i vissa fartyg strax akter om lejdaren ner från salongspentryt.

Befälhavaren hade sin hytt och kontor på babordsidan på båtdäck och på styrbordsidan fanns redarhytten med sovhytt och daghytt. På båtdäck fanns även en lounge med plats för inklareringar. Telegrafisten hade sin hytt och radio-kontor strax akter om bryggan som brukligt var i alla fartyg.

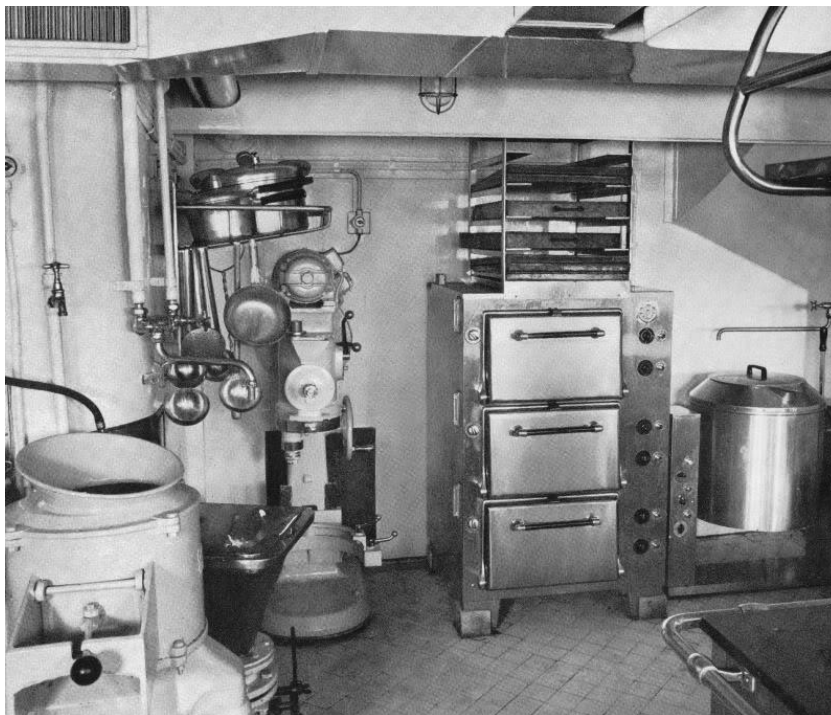
Ett ganska rymligt kök fanns på shelterdäck midskepps alldeles för om 5a luckan. Nedgång till förråd, frys och kylar var alldeles akter om köket på styrbordsidan sedan en lång korridor fram till kylar och frysar. Mycket tungjobbat och lång väg till kök från förråd med en besättning och passagerare på cirka 60 personer.

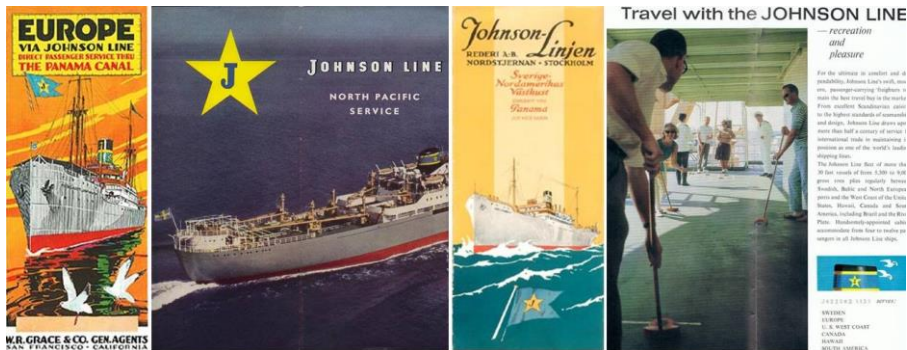


Manskapets dagrum på poppen. Observera de moderna designstolarna samt äkta träpanel på halva skottet! Foto från Lions Gate.
Foto från Hans Neréns stora fotosamling.



Köksbilder hämtade från köket i Lions Gate 1950.
Bilder från Hans Neréns samling.





3

Passagerarservicen

Rederi AB Nordstjernen var under flera decennier ett av Sveriges största rederier tillsammans med de andra stora såsom Broströms, Transatlantic, Saléns och Svea. Dessa fem rederier utgjorde grundstommen inom Svensk rederinäring under princip hela seklet fram till mitten av 1980-talet.

Johnsonlinjen var av dessa rederier inte ensam om att ta passagerare i sina lastfartyg men det var det rederi som hade störst status och bäst omtalad kvalitet bland alla passagerare. Inom detta segment räknas givetvis inte Svenska Amerikalinjens stora renodlade passagerarfartyg såsom **Drottningholm, Gripsholm, Stockholm och Kungsholm**.

När Rederi AB Nordstjernen konstruerade och byggde fartyg var det alltid i serier, oftast stora serier och efter sin tid mycket moderna och nyskapande fartyg både vad beträffar teknik, tekniskt nytänkande och design. De flesta av fartygsserierna som byggdes var anpassade även för passagerartrafik på rederiets tre stora trader, Nord Pacific, Syd Pacific och Brasil- La Plata traden.

Under perioden 1935-1971 byggde rederiet hela 49 linjefartyg om 6 serier. Alltså 1,36 fartyg per år under 36 år. Utav dessa serier var det 4 serier som var anpassade och klassade för passagerare och totalt 38 fartyg. Till detta tillkom även 13 tankfartyg. Med dåtidens mått var detta en gigantisk investering som gjordes.

Det var något speciellt med de Johnsonbyggda fartygen då de under åren utvecklade mycket speciella linjer och vacker design, unika och

moderna fartygstyper och de låg allt som oftast långt före sina konkurrenter och rederikollegor.

Fartygstyperna och fartygsserierna byggdes och anpassades oftast till den trad de var planerade att trafikera. Fartygsserierna hade dessutom en mycket påkostad passagerar- och representationsinredning. Rederiet hade alltid flera representationsfartyg på varje trad de trafikerade. På sina ordinarie trader hade rederiet en mycket omfattande representation för kunder, handelspartners, myndigheter och transportföretag.



m/s **La Plata** som neutralmålade under 2a världskriget.
De allra flesta av rederiets fartyg var neutralitetsmålade under kriget.

Representationen var därför en mycket viktig del inte bara för rederiet utan även för Sverige.

Rederiet hade främst de tre stora och mycket väl inarbetade trader som nämnts. Brasilien- La Platalinjen som rederiet haft sedan början av 1900-talet med en regelbunden trafik som alltid höll en säker tidtabell. Traden trafikerade den svenska kusten och Nordeuropa till den Sydamerikanska östkusten med flera hamnar i Brasilien, Uruguay och Argentina.

I samband med att Panamakanalen invigdes 1914 öppnade rederiet reguljär trafik till den Nordamerikanska västkusten upp till Vancouver BC samt även regelbunden trafik till Hawaii. Denna reguljära linje kom att kallas för Nordpacificlinjen. Som mest trafikerades traden av 15 fartyg under 1960-talet innan de nya containerfartygen levererades 1969.

I samband med att Panamakanalen invigdes öppnades även reguljär trafik till den Sydamerikanska västkusten med reguljära anlöp till Colombia, Ecuador, Peru och Chile. Traden fick namnet Sydpacific. Johnsonlinjen hade även tidigare haft trafik till Chile men fartygen trafikerade då genom Magellan sund upp till Valparaiso. Chile liksom Argentina och Brasilien var under alla år mycket viktiga handelspartners till Sverige tack vare Johnsonlinjen.

Trafiken var ett nav och en "kassako" för rederiets utveckling och kommande investeringar. Affärssatsningar som skulle göra det möjligt att göra nya storsatsningar och generera nya storslagna fartygsserier inom den närmaste framtiden.

Passagerarservicen till dessa tre trader tog sin fart under 1920-talet och då genom nybyggnationen av den första "Axel Johnsonserien" som levererades 1925-1928. Under åren 1925 till byggandet av den sista "Axel Johnsonserien" 1969 byggde rederiet fem stora serier av fartyg som alla var anpassade för passagerartrafik och representation. Den största av dessa serier var den s.k. "Argentinaserien", en fartygsserie om 21 fartyg som byggdes under perioden 1935 till 1948.

Projekteringen och byggandet av "Argentinaserien" var Johnsonlinjens största finansiella satsning någonsin. Projekteringen av "Argentinaserien" gjordes då det var svår depression i USA och Europa och byggnationen pågick sedan under hela andra världskriget ända fram till det sista fartyget levererades 1948. (Guayana) "Argentinaserien" hade en mycket påkostad och exklusiv passagerarinredning och representationsutrymme.

Rederiet var under denna tid ett mycket välskött, rikt och välkonsoliderat rederi och handelsutbytet till främst USA och Sydamerika ökade på ett explosionsartat sätt. Efterfrågan på passagerarservice till Nordamerika och Sydamerika ökade också dramatiskt eftersom flyget ännu inte fått sitt genombrott.

Efter "Argentinaserien" kom den nya storslagna "Seattleserien", en serie om 8 fartyg där alla fartygen var designade med en storslagen passagerar- och salongsinredning. Fartygsserien levererades mellan 1947 till 1953 då Canada levererades från Kockums i Malmö.

"Rio-serien" kom 1957 då det första fartyget i serien Rio de Janeiro levererades från Lindholmens varv i Göteborg. Lindholmens varv ägdes vid denna tidpunkt av Rederi AB Nordstjernen. Fartygsserien levererades fram till 1964 då det sista fartyget Bahia Blanca levererades. Fartygsserien hade en mycket elegant och stilfull salongsinredning med en ny modern touch.

Den sista passagerarförande fartygsserien som rederiet byggde levererades 1969 då den nya, och sista, "Axel Johnsonserien" levererades från Wärtsilävarvet i Åbo. Fartygsserien hade fem fartyg men bara de två första fartygen, Axel Johnson och Annie Johnson utrustades med en mycket elegant och påkostad representationsavdelning och två eleganta passagerarhytter inklusive redarhytt.

För att få ett perspektiv på rederiets storsatsning under denna tid byggde rederiet 29 passagerarförande lastfartyg mellan åren 1935 till 1953, alltså 29 fartyg på 18 år, två nybyggnationer och leveranser per år i genomsnitt. Till detta kom även andra fartygsserier och tankfartyg.



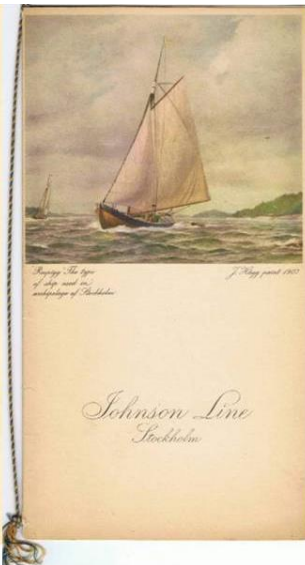
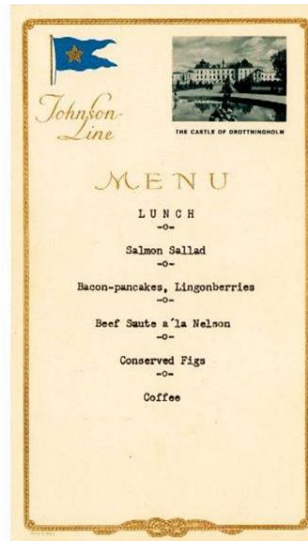
Margaret Johnson 1928-1962. Rederiets första fartyg med detta namn som döptes efter Generalkonsul Axel Ax:son Johnsons hustru. Fartygsserien hade certifikat för 60 passagerare fördelat i två klasser.



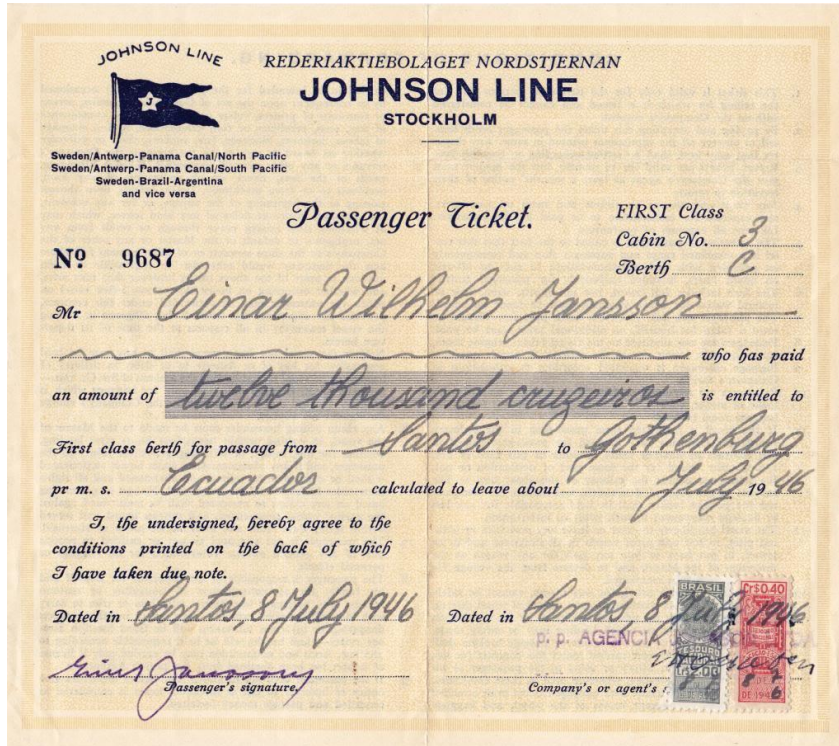
Backed by more than 50 years' experience in freight and passenger service, Johnson Line vessels uphold the finest traditions of quality and reliability in ocean travel. Attesting this reputation, experienced travellers always book with Johnson Line.



The bright, attractive dining room offers the finest cuisine.



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, Linjemiddag, avskedsmiddag eller speciella helger och födelsedagar och andra högtider.



JOHNSON LINE
REDERIAKTIEBOLAGET 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
Einar Jansson Passenger's signature. p. p. AGENCIA
Company's or agent's

Passagerarbiljett från Ecuador 1946.

Samtliga fartyg in Seattleserien hade en fantastisk påkostad salongs- och representationsinredning med dyrbart och exklusivt ädelträ i olika former och färger. Träpanelerna var av naturliga orsakar lite olika mellan fartygen.

Fartygsserien hade många och omfattande representationspartyn under sina hamnbesök utmed den Amerikanska västkusten.

Även passagerarhytter var mycket eleganta och påkostade. Jag vill minnas att det fanns 6 passagerarhytter inklusive redarhytten. Salongs- och passageraravdelningen fanns på två däck där det även fanns verandor, bar och relaxavdelningar.

Tack vare sin mycket moderna exteriör design rönt fartygen mycket stor uppmärksamhet i de Amerikanska hamnarna när fartygen var nya. Under alla sina år på Nordpacifictraden hade fartygen en mycket stor och omfattande representation även under fartygens sista år på traden. Grace Line som var Johnsonlinjens USA-agentur lade mycket representation i dessa fartyg då de var så trivsamma och uppskattade av kunder och samarbetspartners i alla hamnarna. Faktum är att representationspartyna var mera uppskattade här än på de nya Rio-

fartygen. Kanske detta berodde på Seattlefartygens mera klassiska och marina inredning än Rio-fartygens mera moderna design.

Moderfartyget Seattle var för övrigt ett värdfartyg under världsutställningen i Seattle 1962. Fartyget representerade inte bara Sverige och Johnson Line utan även Seattle stad förlade en del representation i fartyget. Seattle är ju en marin stad och har ju alltid varit förknippat med sjöfart. Johnson Line har dessutom alltid haft ett mycket gott rykte och renommé i staden.

Under dessa veckor hade fartyget en mycket omfattande och påkostad representation dagligen i form av luncher, middagar och cocktailpartyn. Speciellt utsedd befälhavare under denna resa var nybyggnadskaptenen Gunnar Dahlquist som precis hade varit första befälhavare i fem av de nya Rio-fartygen. Kapten Dahlquist hade även varit förste befälhavare i Canada 1953. Han var vid denna tidpunkt en av rederiets mest omtalade och respekterade befälhavare.

Hela intendenturpersonalen med extrainsatt personal hade mer eller mindre handplockats till detta uppdrag. Bara de allra bästa var aktuell för denna resa. Ett mycket ärofyllt uppdrag alltså. Chief Steward var Sten Löchholm. Fartyget var dessutom rikligt provianterat från Göteborg med alla tänkbara Svenska och Skandinaviska delikatesser. Även rysk kaviar förekom.

De första tre fartygen i serien fick en något annorlunda design och inredning än de kommande fem fartygen. Bland annat var salongsinredning och hyttplaceringar annorlunda men alla hade samma standard på inredning.

De åtta stora ventilerna på passagerardäck (under bryggdäck) var ett öppet verandadäck i de tre första i serien medan i de sista fem i serien var denna del inbyggd i salongsinredningen varför denna blev större och lite mera påkostad. Som jag senare återkommer till fanns det även andra skillnader i dessa byggen.



California i San Pedro under sin jungfruresa 1953. Rederikort.

Tyvärr var inte ekonomiutrymmena såsom kök, förråd och pentry anpassade för den stora omfattande representationen som var i dessa fartyg. Trots att fartygen var mycket moderna och påkostade hade denna avdelning inte uppdaterats och moderniserats särskilt mycket sedan **Argentinaserien** även om de var lite större och bättre än nämnda serie.

Det är lite förbluffande nu med facit i hand, att se hur stora representationer kunde ske med dessa minimerade arbetsytor och kylmöjligheter. Till detta kommer det ju att det var en lång väg att bära stora fat och andra förnödenheter till salong och mässar.

Salongen låg en lejdare upp på förkant med ett mycket litet pentry med disk. Själva matsalen låg på styrbordssidan och röksalongen på babordssidan. Om vädret tillät kunde stora cocktailpartyn arrangeras ute på båtdäck akter om befälshavarhytten och redarhytten. Men det är fortfarande en gåta hur mycket disk som kunde hanteras vid partyn och stora middagar på en sådan liten penteriyta.

Även från köket var det en lång väg att gå med varm mat och varma fat från köket. En väg som kunde bli väldigt lång när det var dåligt väder och storm med tanke på smala branta lejdare.



Matsalen på Seattle



Röksalongen på Seattle.



Lobbyn och entrén till **Seattles** salong och matsal.
Tyvärr framkommer inte det mycket vackra träpanelerna i svartvitt.



Passagerarhytt i **Seattle**.



Redarhytten i Seattle.



Cocktailparty ombord i **Canada** under mitten av 1970-talet i Buenos Aires.
Hökare Svenne Ekstrand och 1e kock Hans Sjöberg.

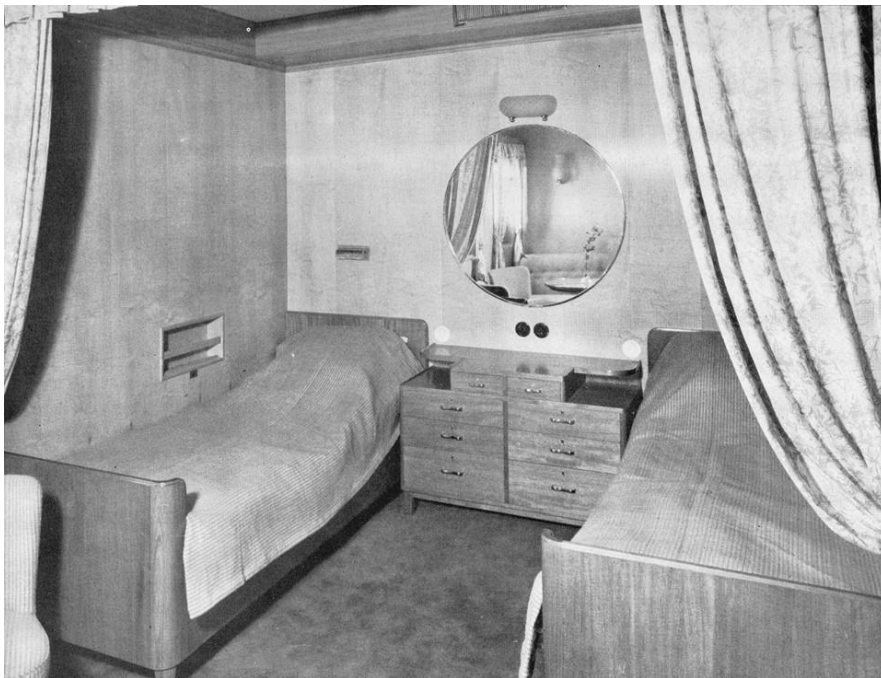
Inredningen inkl. allt från manskapshytter i pophuset till redarhytten, passagerarhytter och salongsinredning ritades och designades av den kände inredningsarkitekten Gustaf Alde som tidigare hade varit arkitekten bakom inredningen i bl.a. Argentinaseriens fartyg.

Alde fick uppdraget av Robert Fredriksson och tillsammans utformade de den moderna inredningen i Seattlefartygen inkluderande allt från inredning till möbler och färgsättning. Hela inredningen andades modern och nyskapande som fartyget i övrigt.

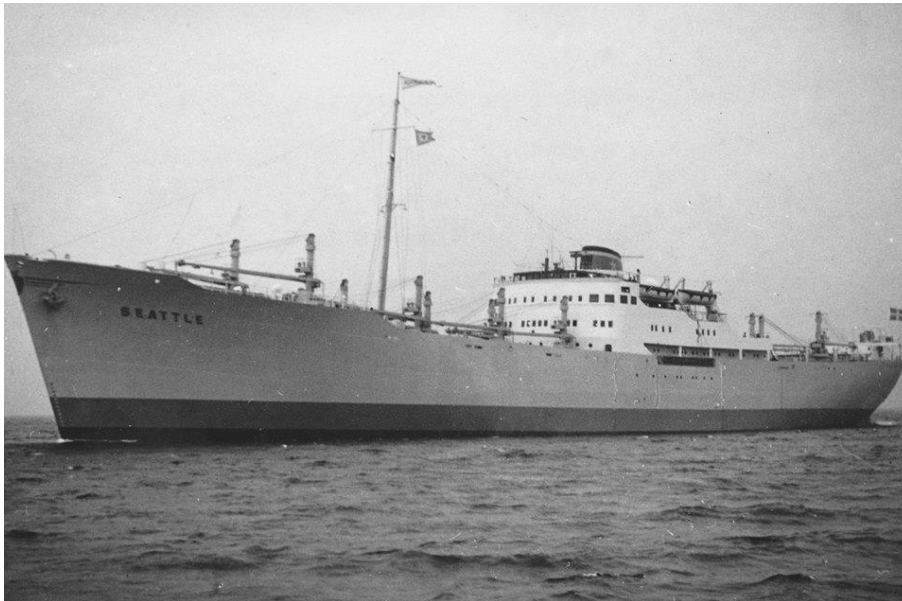
Även manskapsinredningen och befälsinredningen fick moderna designmöbler och färgsättning i alla hytter, dagrum och mässar.

Salong- och passagerarinredningen var mycket påkostad och exklusiv med bl.a. belysning från Orrefors gladbruk och paneler med ädla träslag som australisk valnöt, mahogny. Amerikansk alm, körsbär och välpolerad lönn samt påkostade heltäckningsmattor.

Här ned följer några fotografier från passagerarhytt, lounge och trapphus. Alla bilderna kommer från Hans Neréns stora fotosamling.







Seattle under provturen före leveransen den 6 november 1947.

Foto av Otto Ohm.

4

Seattle - SDPN

Nybygge 291 sjösattes den 12 april 1947 och fick namnet **Seattle** av sin gudmor fru Greta Fredriksson, hustru till rederiets tekniska direktör Robert Fredriksson.

På sjösättningen fanns många prominenta gäster samlade såsom Generalkonsul Axel Ax:son Johnson, de flesta inom rederiets toppledning var på plats liksom rederiets tekniske leveransövervakare för de 6 Kockumsbyggena Oscar Kromnow. På plats fanns givetvis också Kockums styrelseordförande Ernst C:son Herslow tillsammans med Kockums VD Gösta Lundequist.

Seattle levererades till Rederi AB Nordstjernen den 6 november 1947 då hon övertogs av Generalkonsul Axel Ax:son Johnson. Fartyget blev ett dygn försenat på grund av en malör med maskintelegrafan och fartyget avgick Malmö redd den 7 november 1947 med destination Norrköping för fartygets första lastning. Lastningen gick till en början mycket sakta då stuveriet fick lära sig att hantera de nya kranarna!

Efter Norrköping gick fartyget till Kotka och sedan till Göteborg. Noterbart är att man hoppade över ett besök i fartygets hemmahamn Stockholm! Den 20 november ankom fartyget för första gången till Göteborg.

Seattle byggdes om och moderniserades i Emden, Tyskland hösten 1962. Under dockningen uppdaterades fartyget med Mc Gregors patentluckor, uppdatering och utbyte av maskindelar i maskinrum och inredningen fick en rejäl uppfräschning med nya möbler i matsal och röksalong samt att hela fartyget målades innan hon avgick varvet Reinstahl Nordseewerke GmbH i Emden den 4 december 1962. Detta var mellan resa 49 och 50.

I januari 1972 lades Seattle upp i Helsingborg tillsammans med sin yngre syster Silver Gate i väntan på försäljning.

Seattle gjorde totalt 80 långresor under sina 25 år under Johnsonflagg, varav 60 på Nordpacific.

Seattle såldes den 18/4 1972 fyra månader efter systerfartyget Los Angeles som såldes först av seriens fartyg 1971 i december. Seattle såldes till redare i Singapore och döptes om till Timur Venture men hon var då mycket ner slitet och efter bara 10 månader efter försäljningen kördes hon till Kaohsiung, Taiwan för skrotning i februari 1973.

Personalia.

Att som befälhavare och maskinchef – och övrigt befäl också för den delen – var det vid denna tid ett fantastiskt hedersuppdrag att bli utsedd som leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. Detta gällde även andra befattningar, befäl, förhandsmän och manskap. Det var verkligen en fjäder i hatten och en stor merit att bli ”handplockad” och få förmånen att få ett nybygge.

Generalkonsuln själv hade en fantastisk kontroll och kunskap om sina befälhavare och befäl och det var alltid han själv som utsåg befälhavaren till ett nybygge. När det gällde maskinchefen gjorde han detta tillsammans med rederiets tekniska avdelning som hade bättre teknisk koll på maskinbefälet.

Så här med facit i hand över många år utsåg alltid Generalkonsuln olika befälhavare till de olika nybyggena. Det hade han gjort sedan han blev utsedd till koncernchef när hans far Axel Johnson avled 1910. I Argentinaseriens fartyg var det i princip olika befälhavare i varje fartyg med ett fåtal undantag där 2-3 befälhavare fick 2 fartyg som nybygge. I Seattleserien var det likadant, bara en befälhavare fick 2 fartyg. (Fredrik Ranke i Lions Gate och California).

Från Rio-serien 1957 kom det att bli samma befälhavare i 5 av de sjufartygen, Gunnar Dahlquist. Från denna tid var det Bergsingenjören Axel Ax:son Johnson som utsåg befälhavarna. Det var också vid denna tidpunkt som "Flaggskeppare" myntades. Han utsåg sedan samma befälhavare till hela serien och alla fartyg i densamma. (Torsten Johansson i Valleyfartygen från 1963, Dag Hultén i Containerfartygen från 1969 och Bo Grönwall i de två bilfartygen från 1971).

När Seattle skulle levereras utsågs en "storhet" bland rederiets cirka 200 befälhavare, Kapten Carl-Olof Holmberg som hade cirka 33 års tjänst inom rederiet och hade tidigare haft Nordstjernen som nybygge 1935 samt Bolivia som nybygge 1946.

Kapten Holmberg kom olyckligtvis att sjukavmönstra i Göteborg innan den första resans start. Han insjuknade på resan från Kotka till Göteborg med blodproppar i benen. Med mycket kort varsel fick Kapten Oscar Gedda, en annan storhet i rederiet, blixtkallas från sitt uppdrag som leveransövervakare i Golden Gate där han var planerad som fartygets förste befälhavare, seriens fartyg nr. 2.

Gedda reste omedelbart till Göteborg där han övertog fartyget innan själva jungfruresan startade. Kapten Gedda hade tidigare varit leveransövervakare i A-båtarna Ecuador 1940 och Paraguay 1947 där han avmönstrade efter en resa för att omedelbart ta över leveransövervakningen av nybygge 291, Golden Gate. Det kom alltså att bli ett stressigt och omvälvande år för Kapten Gedda 1947.



Kaptenerna Oscar Gedda t.v i Paraguay och Kapten Holmberg t.h i Bolivia. Seattle första befälhavare. Fotografi från Nordstjernans arkiv.

Till Seattle förste maskinchef och leveransövervakare utsågs Martin Ericsson som närmast kom från Ecuador där han varit sedan fartyget var nybygge 1940. Han kom ny alltså att få Seattle som nybygge tillsammans med Oscar Gedda då de båda kände varandra sedan Ecuadortiden.

Kapten Gedda kom f.ö. senare tillbaka till Ecuador för att vara befälhavare i fartyget då det förliste utanför Holland 1956. Efer en heroisk insats av Kapten Gedda blev hav av SVT kallad för "Hjälten från Ecuador" som senare gjorde en dokumentär om händelsen.

Övriga befäl från Seattles jungfruresa var bl.a. följande personer: (BFH C-O. Holmberg sjukavm.) BFH Oscar Gedda, Överstyrman på jungfruresan var den sedermera beryktade befälhavaren "Carnera" Einar Andersson som bl.a. gjorde 25 resor i Canada som befälhavare. TEL Valter Larsson, MCH Martin "Mas-Erik" Ericsson, 1MA Carl Örnerstig som senare blev legendarisk maskinchef i Lions Gate under sina 56 resor i fartyget!

Chief Steward var även han en legendarisk Johnsonseglare, Elof Kristiansson. Han hade även Buenos Aires som nybygge 1957 och fram till 1961. Han var inom rederiet från 1929 till 1970 varav Chief steward från 1937 till 1970. Totalt 41+ år varav 33 år som Chief Steward.

Seattle hade totalt cirka 2500 personer mönstrade mellan 1947-1972. Av dessa var det 21 befälhavare på långresor, av dessa gjorde Jungbark 19 resor, Axel Holmström 18 resor och Bränning 13 resor. 26 överstyrmän. 30 telegrafister 15 maskinchefer och 25 Chief Stewards alla på långresor.

Följande bilder är från Nordstjernans arkiv och Lennart Ramsvik och besättningslistan från 1958 januari då HKH Prins Wilhelm var med på resan till Curacao samt bilder från Hand Neréns samling..

Överstyrman vid detta tillfälle var Erik Edgren som några år senare kom att bli en av rederiets mest omtyckta befälhavare fram till sin pension 1988. Hans biografi och minnesord som jag skrev 2013 finns längre fram i denna berättelse.



Foto maritimbild.com Lennart Ramsvik



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

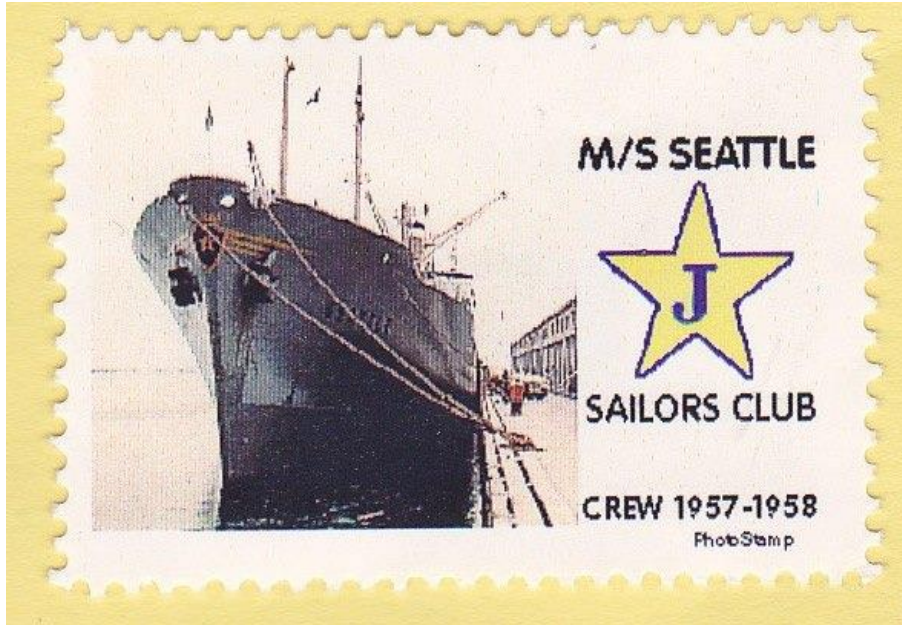
Den 24 januari
74r

31
81

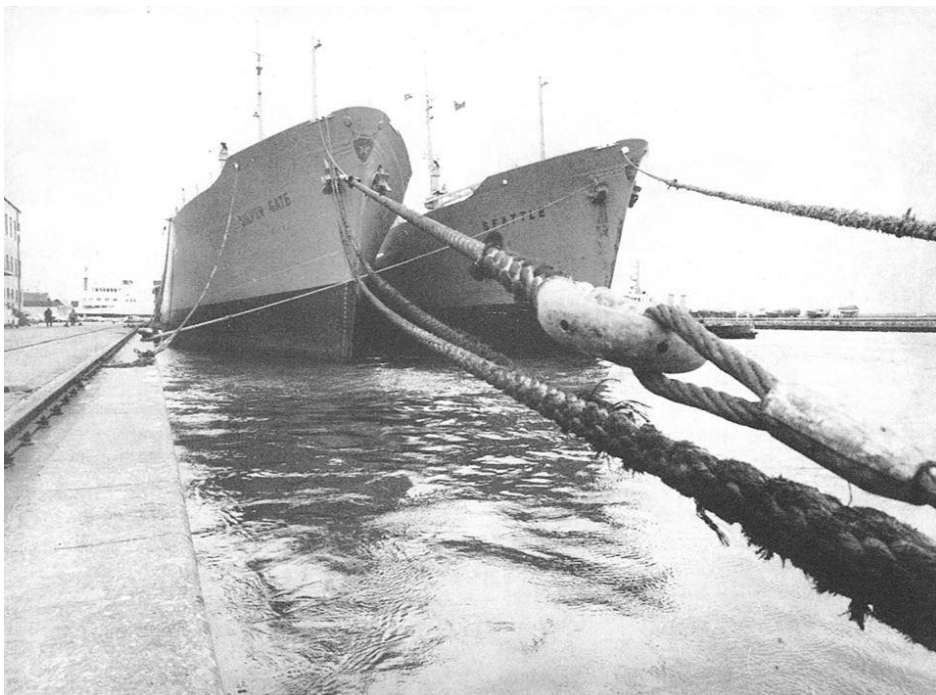
M/S. SEATTLE Havn Göteborg
Port

No.	Efternamn och Förnamn Surname and Christian name	Behörighet Rank	Födelseplats Birth Place	Födelse- Åren	Nation Nationality
1.	Bränning Sven Olof Gerhard	Def	Göteborg	1909	Svensk
2.	Edgvén Erik August Anders	Cet	Lidingö	1918	*
3.	Söderström Tore Matsenai	2et	Tåne Nycke	1927	*
4.	Lundin Hans Birger	2et	Karlakrona	1933	*
5.	Parsson Verner	3et	Hjallby	1922	*
6.	Lindh Bengt-Olof	3et	Kristinehamn	1921	*
7.	Nilsson Rolf Ingvar	3et	Kristianstad	1926	*
8.	Karlsson Per Rune	3et	Veinge	1933	*
9.	Johansson Erik Axel	3et	Phytak	1925	Finne
10.	Johansson Håkan Arvid	3et	Borås	1923	Svensk
11.	Karlsson Stig Sixten	3et	Stockholm	1921	*
12.	Thunberg Erik Valter	3et	Hälsjö	1924	*
13.	Eriksson Gert Rune Gunnar	3et	Kloster	1924	*
14.	Johansson Hans Arne Lennart	3et	Lund	1929	*
15.	Fischer Hans Gunnar	3et	Stockholm	1927	*
16.	Larsson Arne Lennart	Jgn	Kungälv	1924	*
17.	Lindblom Sten Rune	Jgn x)	Stockholm	1928	*
18.	Karlsson Leif Gösta	Jgn	Stokkping	1929	*
19.	Hönngren Stig Einar	Fbc	Ålga	1928	*
20.	Blossberg Sven Gösta	Msk	Kalmar	1910	*
21.	Gren Carl Svante	Jsa	Skaftö	1919	*
22.	Söderström Erik Gustaf	Kyl	Västmanfors	1907	*
23.	Berg Bengt Gunnar	Jsa	Hälsö	1925	*
24.	Hyland Arvid Verner	Jsa	Skarped	1920	*
25.	Sörensen Jens Jörgen	Jsa	Köpenhamn	1922	Dansk
26.	Andersson Helmer Agidius	Den	Ål	1900	Svensk
27.	Karlsson Erik Birger Sylve	Ele	Årlanda	1924	*
28.	Berg Sven Olof Vilhelm	Svs	Göteborg	1925	*
29.	Lomaneki Kasimiers	Fsa	Narawa	1922	Polsk
30.	Pelkonen Kavili Lalo Helmer	Fsa	Suoharvi	1929	Finne
31.	Engström Sten Inge Harald	Fsa	Gullaboby	1924	Svensk
32.	Wihlborg Lars Birger	Aam	Malmo	1928	*
33.	Book John Erik Roland	Aam	N.Ljungn	1931	*
34.	Helgesson Lennart Valfrid	Aam	Göteborg	1926	*
35.	Hallberg Kay Bertil	Aam	Ystad	1940	*
36.	Hågeen Sigvart Marcelius	Aam	Tyafjord	1921	Norrmän
37.	Koskinen Olavi Lars	Aam	Littolinen	1940	Finne
38.	Sohlberg Sten Åke Rudolf	Kel	Stockholm	1942	Svensk
39.	Ischola Sten Gustaf August	Ekf	Lar	1920	*
40.	Ohlsson Valter Vilhelm	Ikf	Vilcke Klava	1919	*
41.	Kaminaki Ludvig	Ikf	Konst	1925	Dansk
42.	Lindberg Åke Alrik	El	Söby	1940	Svensk
43.	Rothmann Paul Erik	Sup	Aalborg	1924	Dansk
44.	Bengtsson Axel Arne	Sup	Boris	1929	Svensk
45.	Larsson Rolf Erling Kennat	Stb	Göteborg	1942	*
46.	Bergman Erik Roland	Stb	Oslo	1929	*
47.	Sniedy Bronislaw	Mup x)	Lodz	1940	Polsk
48.	Carlsson Margit Ingeborg	Sta	Malmo	1912	Svenska
49.	Andersson Hans Göran	Stu	Vasa	1941	Svensk

Dessa blank utskickas till respektive fartyg, varje besättningsslag och
Närvarande och utrikes besättning samt till respektive fartygschef.
Närvarande och utrikes besättning skall utskickas till respektive fartygschef.



Seattle på frimärke och tändsticksaskar.



Slutet gott allting gott, Seattle upplagd i Helsingborg i väntan på försäljning och skrotning efter 25 år i Johnsonlinjens tjänst och det gjorde den gamla damen bra, hon var häpnadsväckande vacker då hon kom och fortfarande lika vacker hon försvann, något sliten kanske men fortfarande en riktigt Lady och skönhet!



1
Seattle
Fartyg nr 1 i fartygsserien
särtryck & fakta från e-boken Seattleserien 2019



seo nyberg digital publications & e-books
Sven-Erik Nyberg© 2019.
facebook: JOHNSONSEGLARNA.



Berättelsen om Seattle finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:
seonyberg47@gmail.com
facebook: seo nyberg



Golden Gate, fotograferad av Torkjell Bang Pedersen

5

Golden Gate - SFCA

Nybygge 292 sjösattes den 9 september 1947 och döptes till Golden Gate av fartygets gudmor Fru Elsa Bille, hustru till förre Direktören Edvard Bille vid Sjöassuranskompaniet. Golden Gate var det andra fartyget i Seattleserien.

På sjösättningen fanns ett 25-tal prominenta gäster samlade såsom Generalkonsul Axel Ax:son Johnson med sin fru Margaret Johnson, Direktör Robert Fredriksson samt några av de närmaste medarbetarna från Stockholm inom rederiet som var på plats liksom rederiets tekniske leveransövervakare för de 6 Kockumsbyggena Oscar Kromnow. På plats fanns givetvis också Kockums styrelseordförande Ernst C:son Herslow tillsammans med Kockums VD Gösta Lundequist.

Golden Gate levererades till Rederi AB Nordstjernen den 5 april 1948 sånär som på några dagar ett år efter sjösättningen av Seattle och fem månader efter Seattle leverans, då hon övertogs av Generalkonsul Axel Ax:son Johnson.

Golden Gate levererades efter 211 dagars byggnation och utrustning sedan sjösättningen. Systerfartyget Seattle tog 209 dagar. Tilläggas kan att detta var en lång tid i jämförelse med varvet i Kiel som var mycket effektiva de båda Tysklandsbyggena tog bara 70 dagar mellan sjösättning och leverans!

Golden Gate avgick till Stockholm den 7 april efter den sista provturen och farten uppmättes till 21,4 knop. För den tekniske direktören Fredriksson och leveransövervakare Oscar Kromnow var det bara att jobba vidare med nybygge 293, Los Angeles som sjösattes i februari 1948 som nummer tre i serien.

Med på fartygets jungfruresa till Stockholm var bl.a. Generalkonsuln Axel Ax:son Johnson med hustru och statsministern Tage Erlander. Fredagen den 9 april besöktes fartyget av mängder av människor i Stockholms frihamn då fartyget hade officiell visning. Man kan förmoda att hela huvudkontoret kom på besök i fartyget då förstlingen i Serien Seattle aldrig besökte huvudstaden och sin hemmahamn innan jungfruresa.



Golden Gate i Sundsvall april 1948 Foto: Anders Westerlund, från H. Neréns fotosamling.

Den 11 april startade fartyget sin resa 1 och första lastningshamn var Hallstavik strax norr om Stockholm vid Vaddölandet. Fartyget lastade på den svenska och finska kusten bl.a. i Sundsvall och Hangö för Centralamerika och Nordpacific.

Fartyget fick ett mycket ståtligt välkomnande när fartyget ankom San Francisco. Flera luncher och representationspartyn hölls ombord och man kan tänka sig att fartygets förste Chief Steward Algot Berntsson med intendenturavdelning hade bråda dagar. Likadant var det i alla hamnar som Golden Gate anlöpte under jungfruresan. Fartygets jungfruresa var mycket lyckosam och framgångsrik.

Resa 1 avslutades i Stockholm den 11 juli 1948 och exakt tre månader sedan resa 1 påbörjades i Stockholm. Kapten Holmberg avmönstrade fartyget och gick i pension den 12 juli 1948.

Golden Gate genomgick sin modernisering vid Nordssewerke i Emden mellan mars till maj 1963 som andra fartyg i serien. Hon fick då nya moderna Mc Gregor patentluckor, en förmast och de båda Kockum MAN dieslarna fick en rejäl översyn och uppgradering. Även inredningen fick en uppfräschning och möbler byttes ut. Efter drygt två månader avgick hon nymålad och nästintill som ett nytt fartyg. Fartyget reducerade då sin besättning från 49 personer till 44 personer.



Fartyget på sitt första besök i San Francisco i juni 1948 .
Foto från Hans Neréns stora fotosamling.

Golden Gate gjorde totalt 80 rundresor varav 69 på Nordpacifictraden. Kapten Erik Edgren fick nöjet att göra en La Plataresa med henne under resa 72 men de sista resorna gjorde hon på Sydpacific och en resa på WICA traden. Resa 80, den sista resan avslutades i Göteborg i maj 1972 och befälhavare då var Karl-Gustaf Blom, även kallad "Charlie Flower". Fartyget lades upp i Göteborg och låg på Lindholmens varv tillsammans med sin yngre syster Lions Gate men förhalades i september till Götaverken även då tillsammans med Lions Gate. Båda fartygen var då till försäljning.

Den 18 oktober överlämnades fartyget till AB Järnsida i Göteborg. I januari 1973 såldes fartyget vidare till ett Panamabolag och fick det nya namnet Anhwei. Hon kom bara att göra ytterliga en resa och hon ankom till sin sista förtöjning och upphuggningskajen i Kaohsiung den 21 juni 1973 ett halvår före sin storsyster Seattle. Golden Gate hade vid försäljningen varit verksam under Johnsonflagg i 25 år.

Personalia.

Som jag berättade i kapitlet om Seattle personalia var kapten Oscar Gedda fartygets leveransövervakare tills han fick blixtinkallas till Seattle i Göteborg då Kapten Holmberg blev sjukavmönstrad.

Kapten Carl-Olof Holmberg tillfrisknade och fick istället bli leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. Ha var befälhavare hela resa 1 till Göteborg då han mönstrade av för pension, han var då 65 år.

Golden Gate hade under sina 80 resor totalt cirka 2500 personer mönstrade mellan 1947-1972. Av dessa var det 21 befälhavare på långresor, 35 överstyrmän, 25 telegrafister, 20 maskinchefer och 21 chief stewards.

Övriga befäl på jungfruresan: Överstyrmann Lennart Söderberg som senare blev befälhavare i bolaget. 2ST senior var Klefbäck som även han blev befälhavare i rederiet. 2ST Ekberg, 2SJ Wässberg,

Maskinchef var som bekant Sven Strandberg. Strandberg blev senare leveransövervakare i Lions Gate där han gjorde de två första resorna

innan han blev teknisk leveransövervakare i Kiel för de båda Kielbyggena Silver Gate och Portland. Sedan blev han leveransövervakare i Canada där han sedan blev kvar i 34 resor!

Fartygets förste telegrafist var Lennart Lindblad som stod i fartyget de första 13 resorna fram till 1952.

Chief Steward var Algot Berntsson som även hade Lions Gate, Silver Gate och Portland som nybyggen. Berntsson var en riktig trotjänare i rederiet med sina 31 år från 1926 till 1957.



Befälhavaren Holmberg tillsammans med Överstyrman Söderberg och 2ST senior Klefbäck, 2ST Ekberg och 2SJ Wässberg på Golden Gates bryggvinge i samband med leveransen i april 1948.

Detta var Kaptens Holmbergs sista tjänst och fartyg.

Foto från Sveriges flotta 1948.



Maskinchef Sven Strandberg vid manöverpulpeten i Golden Gate 1948. Foto från Sveriges Flotta 1948.

De som stod längst tid av fartygets befäl var följande:

BFH Axel Lundgren 17 resor, Per Zetterquist också han 17 resor, BFH Helge Lönnberg 10 resor och Gunnar Dahlqvist 9 resor. Telegrafist Lennart Lindblad 13 resor. Hökarna Carl-Gösta Andreasson gjorde 23 resor i fartyget och Ludde Nörbäk gjorde 12 resor i fartyget. Detta förklarar också en del varför det bara fanns 21 hökare totalt under de 80 resorna.

När jag jobbade på sjöpersonalavdelningen har jag vid flera tillfällen talat med många personer som under åren varit mönstrade i Golden Gate och samtliga sade att detta fartyg var tveksamt det mest trivsammaste av de 8 Seattle-fartygen och ser man på de personer som varit i fartyget flera år förstår man varför.



Golden Gate. Foto Torkjell Bang Pedersen.



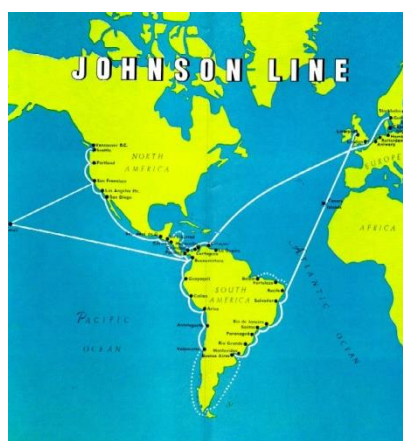
Fartyget fotograferat akterifrån. Foto från Hans Neréns samling.
Observera de äldre luckorna innan ombyggnaden till Mc Gregor
patentluckor.



Kanske den allra sista bilden på Golden Gate upplagd tillsammans med sin lillasyster Lions Gate på Götaverken i Göteborg december 1972.

Golden Gate är precis såld därför är hon ej namngiven och har svartmålad skorsten. I detta läge tillhör hon AB Järnsida i Göteborg och i januari 1973 lämnades hon över till Panamaredare och döptes till Ahnwei.
Foto: Torkjell Bang Pedersen.

Vi säger med detta foto farväl till den vackra stilfulla damen Golden Gate!





2



Golden Gate

Fartyg nr 2 i fartygsserien
särtryck & fakta från e-boken Seattleserien 2019



Sven-Erik Nyberg© 2019.
facebook: JOHNSONSEGLARNA.



Berättelsen om Golden Gate finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:
seonyberg47@gmail.com
facebook: seo nyberg



En mycket fin illustration av Los Angeles.
Illustration: Arnold Idstrand.

6

Los Angeles - SFBN

Nybygge 293 döptes till Los Angeles den 12 februari 1948 av sin Gudmor Fru Ebba Eriksson som fick det hedersvärda uppdraget. Fru Eriksson var gift med chefen för Avesta Järnverks AB, Walfrid Eriksson, som var en nära vän till Generalkonsuln Axel Ax:son Johnson vars familj ägde järnverket och allt omkring detta.

Los Angeles döptes bara fem månader efter det att Golden Gate döptes och knappt två månader innan Golden Gate levererades i april 1948. Fartyget sjösattes också 10 månader efter det att Seattle sjösattes den 5 april året innan.

Los Angeles var det tredje fartyget i Seattle-serien där de två första var Seattle nybygge 291, Golden Gaten 292 samt nu då nybygge 293. Jag antar lite försiktigt att rederiets tekniske nybyggnadsövervakare Oscar Kromnow vid Kockums varv i Malmö bara hade att kopiera arbetsmaterialet från 291 och 292 och märka om det till 293. Fartygen var nämligen helt identiskt lika som de flesta nu vet. Kölen till nybygge 293 sträcktes i april 1947 samma tid som förstlingen Seattle sjösattes så man kan lugnt påstå att det var bråda dagar för den tekniska avdelningen och övervakaren Oscar Kromnow.

Men, det fanns en stor och viktig sak som Los Angeles var helt ensam om i fartygsserien. Hon var nämligen utrustad med KaMeWa-systemet med den vridbara propellern. Tyvärr känner jag inte till

anledningen men man kan förmoda att systemet installerade på prov i fartyget.

Rederiets Suecia hade ju vid leveransen 1944 tidigare fått prototypen som prov då det var det första i fartyget i världens handelsflotta som fick systemet och det första i världen om man räknar bort ett par engelska marinfartyg som hade ett liknande system. KaMeWa systemet var ju en "Johnsoninnovation" utvecklad vid företags verkstad i Karlstad som initialerna stod för Karlstads Mekaniska Verkstads AB.

Nåja, systemet mottogs inte så bra av alla befälhavare i fartyget. Kapten Torsten Johansson lovordade dess system i samband med fartygets katastrof utanför Brest 1954 och som Johansson påpekade det som räddade fartyget i Brest. En annan befälhavare, Kapten Hjalmar Bladh spydde galla över systemet och menade att det försämrade och förstörde manöverdugligheten.

Nåja, sanningen kanske ligger någonstans mitt emellan då det inte var helt felfritt och fullt utvecklat att bli det fantastiska system som det senare kom att bli fullt utvecklat. Hursomhelst kom patentet fullt utvecklat att bli ett revolutionerande världspatent signerad KaMeWa och Johnsongruppen. Systemet blev sedan standard i rederiets nyare fartygsserier.

Det var kanske inte helt utan anledning som Kapten Yngve Grönwall blev utnämnd till leveransövervakare och fartygets förste befälhavare då han 1944 var Suecias förste befälhavare, fartyget som utrustats med KaMeWa och som Grönwall var inkörd på! Det var heller ingen tillfällighet att fartygets förste maskinchef och leveransövervakare blev Gunnar Bergström som seglade med Grönwall på Suecia och som även han var tämligen väl insatt på KaMeWa systemet.

Fartyget levererades efter sin sista provtur på Öresund den 12 augusti 1948 alltså 182 dagar efter det att fartygets sjösatts. Seattle tog 211 dagar och Golden Gate 209 dagar och jag antar att varvet nu hade vanan inne i dessa fartyg. Vid sin provtur uppmättes ett nytt hastighetsrekord för fartygen, hela 22,6 knop vilket då var en fantastisk fart och ett rekord som stod sig i alla seriens fartyg.



En vacker Los Angeles i samband med leveransen på Kockums.
Foto: H. Dittmer 1948. Foto från Hand Neréns samling.

Fartygets prestanda och mått var de samma som sina tidigare systrar som byggdes vid Kockums i Malmö. Dessa tre fartyg var identiskt lika i princip in i minsta detalj. Även intedningsmässigt med möbler etc. Jag tar för givet att rederiet och varvet hade beställt inredningen i en enda stor order. Däremot kom de övriga fem fartyget att se lite annorlunda ut på insidan men i stort sett var de identiska och svåra att skiljas åt om det inte hade varit för verandaventilerna på båtdäck.

Los Angeles avgick Malmö för lastning på den finska och svenska kusten med bl.a. Kotka och Sundsvall. På utresan avgick hon Göteborg den 24 augusti 1948. Jungfruressan blev sedan mycket dramatiskt för fartyget och kom att vara hela 4½ månader och hon

var inte tillbaka i Göteborg förrän den 2 januari 1949. För övrigt fick hon ett mycket dramatiskt liv som jag snart återkommer till.

I denna utgåva helt kortfattat om jungfruresan. När fartyget ankom San Diego var det hamnarbetarstrejk och hon blev liggandes där i 14 dagar. Fartyget gick sedan till San Pedro över natten för att gå direkt till Vancouver där hon blev kvar i 20 dagar och gick sedan till Seattle/Tacoma.

Den 13 november vid hamnliggande i Tacoma utbröt en maskinrumsexplosion med svår brand i maskinrummet och flera av maskinpersonalen skadades och garantimaskinisten från varvet Folke Olsson och kylmaskinisten Ralf de Floor avled på sjukhuset senare. Brandkåren tillkallades snabbt och man arbetade frenetiskt med att släcka det svårt eldhärjade maskinrummet.

Efter branden fick fartyget ett snabbt övergripande maskinrumsrenovering på varv i Seattle. Rederi-fartyget Argentina med Befälhavare Axel Lundgren låg vid detta tillfälle i Seattle och kom att assistera befäl och manskap på Los Angeles.



Fartyget från branden i Tacoma. Bild från H .Neréns samling.

Maskinchefen Bergström och Kapten Yngve Grönwall tog händelsen mycket hårt och den 21 november på morgonen fann överstyrman

Karl-Gustaf Blom Kapten Grönwall död i sin hytt och det framkom senare att han fått en hjärtattack.

Samma dag övertog Kapten Blom befälet över fartyget som brukligt var när en befälhavare avled under resan och andre styrman senior Olov Rudberg till överstyrman samt att Martin Nyblom blev 2ST.

Den 25 november efter en rekordsnabb reovering avgick fartyget till San Pedro för lastning. Samtliga representationsuppdrag var av naturliga skäl inställda. Under fartygets jungfruresa gick fartyget även in till något så ovanligt som Havanna och Kingston med last från San Pedro. Fartyget gick aldrig in till San Francisco som brukligt på jungfruresan, det var först resa 2 som staden besöktes.

Los Angeles återkom till Göteborg den 2 januari 1949 och efter slutlossning återvände fartyget till Kockums varv för ytterligare maskinrumsöversyn och reovering av brandskadade delar av fartyget. Kapten Blom stannade kvar i ytterligare en resa men maskinchefen Bergström stannade kvar i fartyget i ytterliga 12 resor fram till 1953.

Branden i Brest resa 22, 1954.

På utgående resa 22 i november 1954 råkade fartyget ut för en orkan i norra Bisqaya och en brand utbröt i ett av de förliga lastrummen som höll på att ödelägga fartyget och dess besättning men fartyget räddades tack vare ett fantastiskt sjömanskap av befälhavaren Torsten Johansson. Enligt befäl och manskap ombord var det hans förtjänst att alla överlevde. Vittnen säger att fartyget knappt hade styrfart i orkanen och in till nödhamn Brest. Kapten Johansson körde fartyget endast med KaMeWa'n in till Brest och enligt honom var det räddningen.

Fartyget var då svårt eldhärjat i de förliga lastrummen. Vittnen pååekar att fartyget såg ut som en brinnande fackla på ingång till nödhamnen. Enligt sjöförklaringen menade Johansson att felet var tändstickor i lastrum 3 som bestod av 18 ton tändstickor som slitit sig i orkanen och fattat eld. Det blev också den formella förklaringen tillsammans med det mycket hårda vädret.

Branden inträffade den 26 november till den 1 december in till Brest. Fartyget blev liggande i den yttre redden i Brest eftersom de franska myndigheterna vägrade släppa in det brinnande fartyget till den inre redden. Efter ett snabbt renoveringsarbete efter släckningen avgick fartyget till Antwerpen den 3 december och möttes av hård dyning och slingring innan ankomst Antwerpen dit Los Angeles ankom den 4 december och "all fast kajplats 117 klockan 22.50".

Följande telegram ankom från Stockholm den 11 december 1954:

Den 11 december erhöil kapten Johansson ett långt telegram. Det var från självaste Generalkonsuln: "SÅSOM FRAMGÅTT AV DE UNDERRÄTTELSE SOM JAG UNDER HÄNDELSEUTVECKLINGENS GÅNG ERHÅLLIT HAR BEKÄMPANDET AV ELDEN Å M/S LOS ANGELES UNDER TIDEN 26 NOVEMBER TILL 1 DECEMBER MÖJLIGGJORTS GENOM FÖREDÖMLIGT ARBETE AV BEFÅL OCH BESÄTTNING OMBORD Å FARTYGET STOP DE AV DEM ALLA UNDER SVÅRA FÖRHÅLLANDEN GJORDA INSATSERNA VITNA OM ANSVARSKÄNSLA OCH GOTT SJÖMANSKAP STOP JAG BER EDER SJÄLV MOTTAGA OCH TILL SAMTLIGA OMBORDANSTÄLLDA FRAMFÖRA MITT VARMA TACK OCH SAMTIDIGT TILL ALLA SÅSOM EN PERSONLIG GÅVA FRÅN MIG ÖVERLÄMNA DE MINNESBÄGARE MED INSKRIPTION VILKA JAG IDAG ÖVERSÄNT TILL EDER PER FLYG STOP VAR OCH EN TILLERKÄNNES DESSUTOM EN HALV MÅNADSLÖN STOP JAG BEGAGNAR ÄVEN DETTA TILLFÄLLE ATT ÖNSKA EDER ALLA EN GOD JUL OCH ETT LYCKOSAMT NYTT ÅR STOP EDER TILLGIVEN = AXEL AX:SON JOHNSON +" Vi som

Bilderna på telegrammen är hämtade från Båtologen och Gert-Owe Erikssons artikelserie.

Dagen efter ankom 51 silverbägare med flyg från Stockholm. Varje silverbägare med individuella inskriptioner med direkt transit från flygplatsen till fartyget arrangerat av rederiets välkände agent och samarbetspartner Durot i Antwerpen. Silverbägarna delades ut av Kapten Johansson i salongen som telegrammet berättar om. Efter denna händelse fick Kapten Johansson en lång rad placketter, minnesmedaljer och omnämningen i media.



gods in transit. Utdelningen av dessa silverbägare ägde rum i LOS ANGELES salong dit hela besättningen kallades. Befälhavaren läste upp Generalkonsulns telegram och höll ett långt tal samt höll svenske konsuln i Antwerpen *John Setterwall* också tal till manna. Två kartonger champagne hade tillfället till ära införskaffats vilket med största sannolikhet lät sig väl smaka. Kapten Johansson sände som brukligt är ett svarstelegram, adresserat hem till Generalkonsul Axel Ax:son Johnson, Karlavägen 37, Stockholm. " = FÖR GENERALKONSULNS HJÄRTLIGA OCH UPPMUNTRANDE TELEGRAM OCH FÖR DE MINNESBÄGARE OCH GRATIFIKATIONER VI IDAG MOTTAGIT BER VI ALLA FÅ FRAMFÖRA VÅRT HJÄRTLIGASTE TACK STOP VI HA I SAMBAND DÄRMED TÖMT EN BÄGARE TILL GENERALKONSULNS ÄRA OCH MED ETT FYRFALDIGT LEVE ÖNSKANDE GENERALKONSULN FORTSATT GOD HÄLSA OCH FRAMGÅNG SÄNDER VI VÅRA VÖRDSAMMA HÄLSNINGAR STOP BEFÄL OCH MANSKAP Å M/S LOS ANGELES = TORSTEN JOHANSSON +". Det bör tilläggas att kapten

Att det blev Antwerpen är kanske inte så konstigt då rederiet hade ett mycket gott renommé och samarbete med myndigheterna i Antwerpen. En annan viktig anledning var att det alltid var många rederifartyg i hamnen, ibland upp till 4-5 stycken och Los Angeles var nu tvungen att flänsa över all last till andra rederifartyg som kunde ta lasten till sina planerade destinationer på Nordpacifictleden.

Den 17 december efter all lastflänsning dockades Los Angeles på stad Antwerps torrdocka nr 7. Los Angeles besättning fick fira julafton i Antwerpen men fartyget avgick till Göteborg på juldagen den 24 december och ankom till Lindholmens varv den 26 december.

Där avslutas också denna lilla miniberättelse om den dramatiska händelsen i norra Biscayabukten i november 1954. Men, efter detta blev Kapten Johansson "Gull-Johan" en stor man inom rederiet och några år senare 1963, tilldelades han alla kylfartygen som nybyggen.



Torsten Johansson vid sitt skrivbord i Ls Angeles.
(Hans personbiografi med andra minnen finns i slutet av berättelse,)

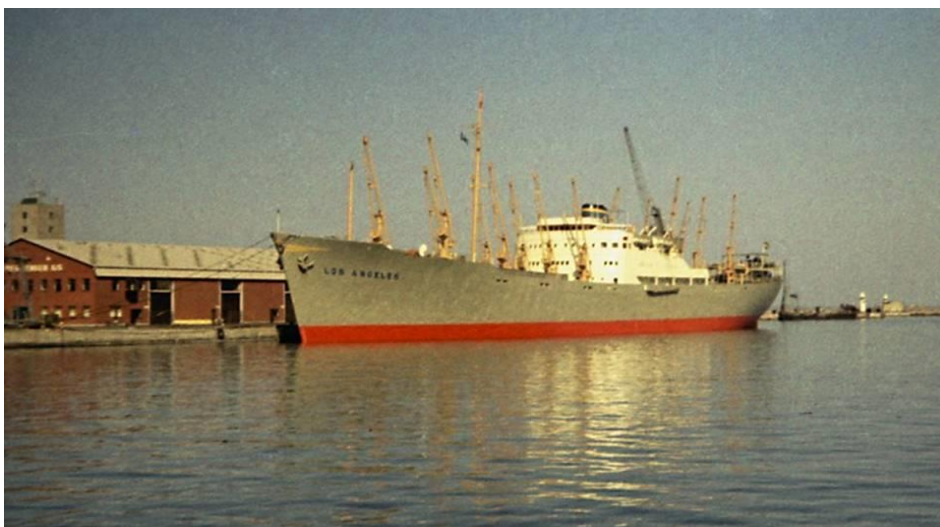
Efter resa 50 var det dags för fartygets planerade ombyggnad och uppfräschning, i november 1963 ankom Los Angeles till Ålborg varv för modernisering och total renovering av fartyget. Hon var då det femte fartyget som moderniserades.

Hon fick då nya moderna Mc Gregor patentluckor, en förmast och de båda Kockums MAN dieslarna fick en rejäl översyn och uppgradering. Även inredningen fick en uppfräschning och möbler byttes ut. Efter drygt två månader avgick hon nymålad och nästintill som ett nytt fartyg och alla gamla skador var försvunna. Fartyget reducerade då sin besättning från 49 personer till 44 personer. Hon gick då ut på sin resa 51 till La Plata.

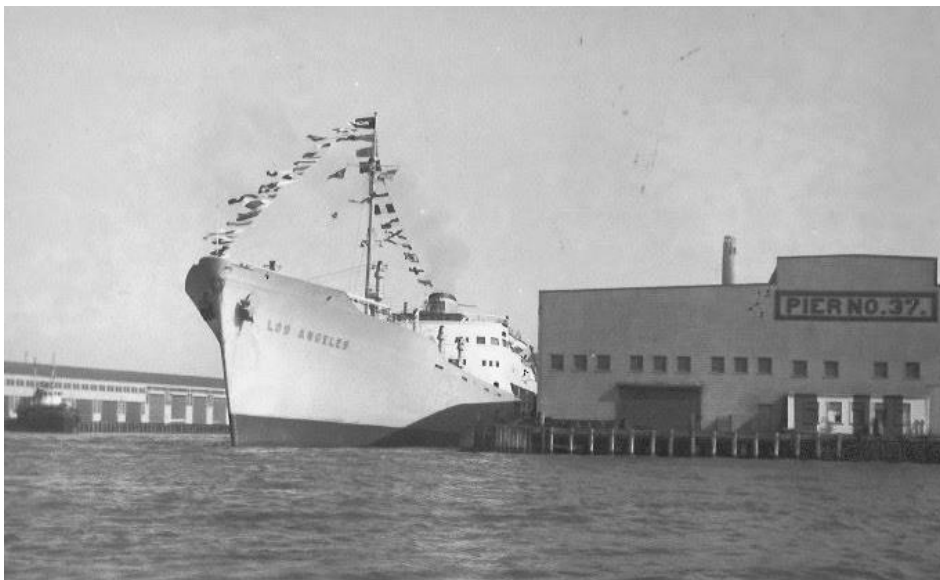
Los Angeles kom att göra 79 resor varav 61 på Nordpacifictraden och Kapten Ragnvald Eriksson "Principen" kallad var fartygets sista befälhavare på Brasil La Plata och hon ankom för sista gången till Göteborg i september 1971 och hon lades kort därefter upp vid Lindholmens varv. Hon låg då under hösten tillsammans med Paraguay i väntan på försäljning.

Den 22 december såldes fartyget till Järnsida i Göteborg och fick namnet Gele. Priset var då 650.000 sek. I februari 1972 såldes hon vidare till skrot i Valencia.

Hon ankom med egen maskin till Burriana, Spanien dit hon anlände den 28 februari och dagen efter satte skärbrännarna sina vassa tänder i gamla slitna damen Los Angeles. Hon var då det första av Seattleseriens fartyg som såldes och skrotades efter 24 år inom Johnsonlinjen.



Los Angeles i en norrländsk hamn. Fotograf okänd.



Los Angeles resa 2 i San Francisco pier 37.
Bild från Hans Neréns samling.

Personalia.

Som jag nämnde tidigare fick Yngve Grönwall det hedersamma uppdraget att leveransövervaka och bli fartygets förste befälhavare. Det kom också att bli hans sista fartyg då han tragiskt omkom i Tacoma/Seattle under jungfruresa, Grönwall hade f.övr. en som som hette Bo och även han blev befälhavare inom rederiet, bl.a. nybyggnadskapten i Pacific och Suecia 1971.



Kapten Yngve Grönwall

Los Angeles befäl jungfruresan:

Överstyrman Karl-Gustaf Blom (Charlie Flower) som blev ordinarie befälhavare i bolaget efter Los Angeles. 2ST senior var Olov Rudbäck, 2STJ Marin Nyblom som även de blev ordinarie befälhavare under många år i rederiet.

Maskinchef var som bekant Gunnar Bergström.

Fartygets förste telegrafist var Sven Dahlstrand som något senare kom att bli chef för rederiets telegramrum på HK och även senare kom till Sjöpersonalavdelningen i Stockholm som ekonomisk chef för sjöpersonal.

Chief Steward var Torsten Persson som gjorde de fyra första resorna i fartyget

Totalt fanns det cirka 2500 personer påmönstrade i fartyget och de av befälet som stod längst tid var följande:

BFH Torsten Johansson stod 20 resor, BFH Donald Sjölander 15 resor och BFH Hjalmar Bladh 12 resor.

Telegrafist Lennart Lindqvist 24 resor och Arne Jönsson med 15 resor. Hökarna Arne Bernvi 9 resor och Bertil Nilsson 7 resor. Fartyget hade många olika stewards under åren bl.a. "Vackre John" John Carlsson, Ossian Dahl och Sigvard Ågren alla med cirka 5-6 resor vardera.

Fartyget kom att anses som ett riktigt otursfartyg men det visade sig att fartyget även skulle bli ett mycket trivsamt fartyg. Något jag inte kan hålla med om då jag själv var i fartyget 1965 och som var mitt värsta och sämst trivsel av mina 18 Johnsonfartyg. Men allt beror på tillfälligheter, på arbetskamrater och sina närmaste chefer. Jag hade nog otur eller var på fel fartyg vid fel tillfälle. Säger jag, då jag alltid har stortrivts på alla de andra fartygen jag var i.



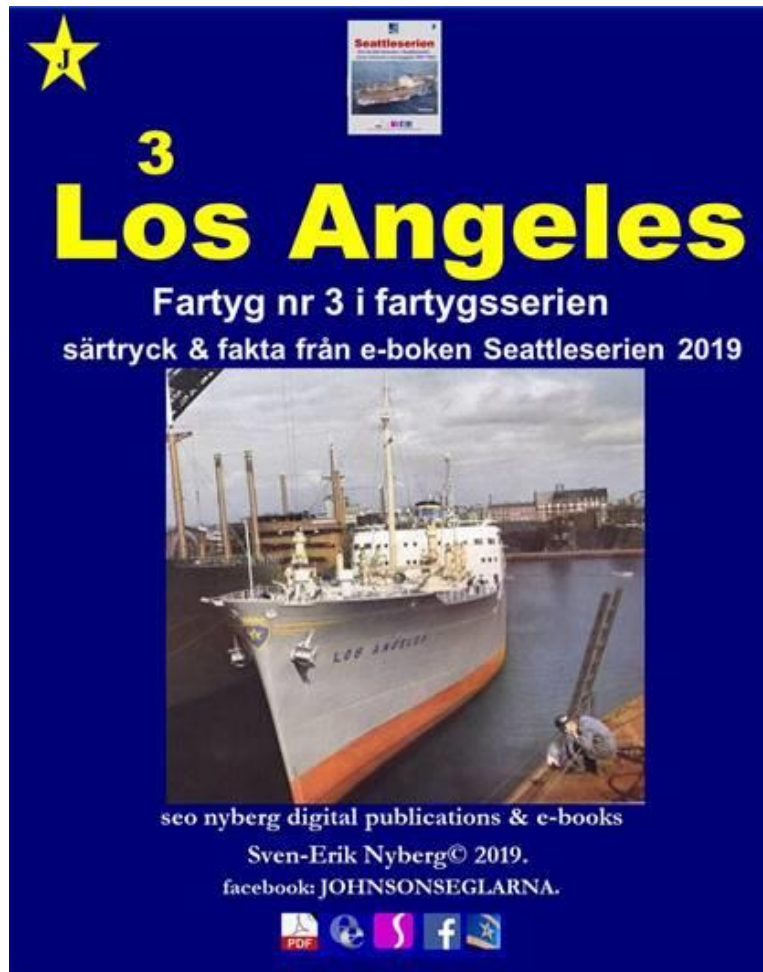
Los Angeles fotograferad i Engelska kanalen efter ombyggnaden 1963.
Foto kan vara av Skyphoto men bilden kommer från Hans Neréns samling.



Los Angeles på utgående Göteborg. Bild från facebook utan information.



Ett fint fotografi taget akterifrån av okänd fotograf och denna bild får avsluta min lilla berättelse och sammanställning av den något väderbitna gamla damen men still going strong efter allt som hände henne under sin a 24 år inom Johnsonlinjen!



Berättelsen om Los Angeles finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:

seonyberg47@gmail.com

facebook: seo nyberg



Lions Gate fotograferad i Buenos Aires på 60-talet efter ombyggnaden 1964, Men fotografiet är från Hans Neréns stora fotosamling.

7

Lions Gate - SFON

Nybygge 315 döptes till Lions Gate och sjösattes på Kockums varv i Malmö under högtidliga former den 18 februari 1950 1952. Gudmor var fru Alexandra Stone som var gift med den Kanadensiske ministern i Stockholm Thomas Stone. Det kan synas som ett klokt val att välja en Kanadensisk gudmor. Fartygets namn kommer från inloppet till Vancouver BC där även bron till norra Vancouver heter samma sak. Ytterligare en synlig fingertoppskänsla av Generalkonsuln.

Vis sjösättningen och dopet märktes gäster såsom

fanns ett 25-tal prominenta gäster samlade såsom Generalkonsul Axel Ax:son Johnson med sin fru Margaret Johnson, Direktör Robert Fredriksson samt några av de närmaste medarbetarna från Stockholm inom rederiet som var på plats liksom rederiets tekniske leveransövervakare för de 6 Kockumsbyggena Oscar Kromnow. På plats fanns givetvis också Kockums styrelseordförande Ernst C:son Herslow tillsammans med Kockums VD Gösta Lundequist och givetvis också den Kanadensiske ministern tillika make till Gudmodern, Thomas Archibald Stone.

Lions Gate var det fjärde fartyget i Seattleserien och det första i den nya beställningen om tre fartyg hos Kockums varv. Lions Gate var en något uppdaterad version av sina tre tidigare systrar, Seattle, Golden Gate och Los Angeles men Lions Gate var ju också tre år yngre.

De andra två som ingick i samma beställning som Lions Gate var California och Canada. Ytterligare två fartyg kom att beställas men denna beställning gick till Howaldswerke i Kiel då Kockums inte hade kapacitet att bygga dessa. Dessa två, Silver Gate och Portland kom därför inte att börja byggas förrän 1952.

Fartyget levererades och överlämnades till Generalkonsuln Axel Ax:son Johnson den 1 augusti 1950 och den slutliga byggnationstiden och utrustningstiden tog 173 dagar och var kortare tid än sina tidigare systrar. Seattle tog 209 dagar, Golden Gate 211 och Los Angeles 180 dagar. Fartyget skiftade flagg på eftermiddagen samma dag och avgick sedan mot Nynäshamn som blev första hamn efter Kockums varv. Med på fartyget var förutom Generalkonsuln med maka, Direktörerna Sven Lagerberg, Owe Dahlgren och rederiets driftschef Kapten Einar Arvidsson. Där fanns också finanschef Yllner och den tekniske direktören Robert Fredriksson.

Givetvis fick fartyget en mängd besökare under liggetiden i Nynäshamn då där fanns myndigheter, prominenta gäster och flera besökare från huvudkontoret i Stockholm. Gästerna debarkerade på eftermiddagen och fartyget avgick för lastning på den svenska kusten klockan 17.45. Första lastningshamn blev Hallstavik för lastning av pappersmassa.

Fartyget ankom Göteborgs Frihamn den 11 september och efter lastning och ombordtagning av proviant, förnödenheter och reservdelar avgick fartyget på sin jungfruresa den 15 augusti 1950. Besättningen uppgick till 48 personer plus en garantimaskinist samt 5 passagerare från USA.

Lions Gate var då tillsammans med sina systrar de snabbaste och modernaste fartygen inom den svenska handelsflottan. Hennes fartrekord var över 21 knop och medelfarten på jungfruresan till Nordpacific var 18,6 knop. En fart hon hade de flesta av hennes resor.

Fartygen i serien kallades i den Amerikanska pressen för "The Greyhounds of the Sea!" (Havets vinthundar)



En kul bild av Lions Gate efter ombyggnaden och uppfräschningen 1964 med bl.a. en ny förmast.

Bilden är fotograferad i Stugsund av Thore Söderquist.

Lions Gate var som jag nämnde en tekniskt och designmässigt "uppggraderad" version av sin tre tidigare systrar, Seattle, Golden Gate och Los Angeles. Verandan på båtdäcket samt Redare hytten och befälhavare hytten på styrbord resp. babord blev lite större då den främre delen av båtdäcket togs bort. De tidigare stora träinfattade verandaventilerna blev istället hyttventiler. Detta märks tydligt på de flesta fotografier från fartygen.

Måtten var f.ö. densamma i alla fartygen. I de tre första fartygen låg manskapsmässen på shelterdäck akterut på styrbordsidan medan kockhytter och mässmanshytter låg placerade på babordsidan I Lions

Gate och den följande fem fartygen hade en rockad gjorts av denna placering. Tyvärr vet jag inte anledningen I övrigt såg huvuddäck detsamma i alla fartygen med befälshytter, befälsmäss och intendenturens mäss. Kök och nedgång till förråd låg centralt placerad akterut alldeles för om 5a luckan. Befälets dagrum låg en lejdare upp akter om passagerarinredningen och dess hytter utan förbindelse med denna avdelning.

Under sin jungfruresa på Nordpacific fick fartyget att storslaget bemötande i framförallt Vancouver BC men även i de andra hamnarna på Nordpacific där hon anlände med stora representationspartyn och luncher och man kan föreställa sig att Steward Berntsson med kockar hade bråda och stressiga dagar för prominenta rederigäster, kunder och höga myndighetspersoner i hamnarna. Stor påkostad representation var vid denna tid en självklarhet för rederiet.

Efter en fin genomförd rundresa avslutades resa 1 tillika jungfruresan i Göteborg den 2 november 1950. Resan varade bara drygt 78 dygn och det får ses som en mycket snabb resa i dessa tider då containerfartygen tog 61 dagars rundresa på samma trad med snabbare fartyg och lastningsprocedurer.

Fartyget ankom till Emden och varvet Reinstahl Nordseewerke efter resa 46 den 13 maj 1964 då det var dags för Lions Gate att genomgå den obligatoriska ombyggnaden och uppfräschningen av fartyget. Fartyget låg på varvet under tiden 13 maj till 4 augusti 1964 alltså nästan tre månader under sommaren. Under denna tid var flertalet av besättningen ledig men några få stannade kvar och i vissa fall hade fartyget några vikarier bl.a. så ersattes ordinarie befälhavare Helge Lönnberg av en uppmönstrad ÖST Henry Tegelberg. Telegrafist var Bo Thuné och vikarierande maskinchef för Karl Örnerstig var Roger Sjöholm.

När Lions Gate lämnade Emden den 4 augusti var det som ett helt nytt fartyg, nya Mc Gregor patentluckor, ny förlig mast, en stor översyn av maskineriet och hjälpmotorer byttes ut, Inom Inredningen gjordes en rejäl uppfräschning och möbler och textilier byttes ut dagrum moderniserades. Slutligen målades hela fartyget och såg ut som nytt. Resa nr 47 kunde nu starta med delvis ny besättning och ordinarie befattningshavare återkom efter sommarledighet.

Lions Gate kom också av naturliga skäl också att kallas för idrotts- och fotbollsfartyget nummer ett i den svenska handelsflottan. Hon med den legendariske maskinchefen Karl Örnerstig i spetsen vann flera fotbollsturneringar och vann bl.a. världshandelsflottan turnering i fotboll vid ett flertal tillfällen. Det var Karl Örnerstig tillsammans med befälhavaren Fredrik Ranke som på 1950-talet bildade Lions Gate IF.

En något spektakulär resa inträffade redan resa 4 eftersom Generalkonsuln medföljde fartyget hela resa 4 tillsammans med assistenter och hjälpredor. Detta var 1951 och under resan fyllde Generalkonsuln 75 år men han var fortfarande mycket aktiv och delaktig i alla beslut för rederiets och Nynäs Petroleum räkning trots sin sviktande hälsa. På huvudkontoret i Stockholm hade sonen Bergsingenjör Axel Ax:son Johnson tillfälligt tagit över koncernledningen.

På resa 4 hade även en extra telegrafist mönstrats för att Generalkonsuln kunde ha behov av en stor daglig kommunikation med dygnet runt service. Även en skeppsläkare hade anställts för lågresan då fartyget hade fler av 12 passagerare.

Att valet föll på just Lions Gate för denna representationsresa torde vara att fartyget med Kapten Fredrik Ranke var hans favorit, ja så var detta också sagt då det vid denna tidpunkt inte var någon hemlighet!

Lions Gate kom att göra sin sista resa nr 74 och som avslutades i Göteborg den 24 maj 1972 efter det att hon slutlossats i Stockholm några dagar tidigare. Fartyget assisterade av bogserbåtarna Hermes och Fuerza in till Lindholmens varv för uppläggning vid kajplats nr 6. Sista befälhavaren var då Odd Jansson allmänt inom rederiet kallad för "kustskepparen". Lions Gate låg nu väl fastknuten tillsammans med systemen Golden Gate på sin babordssida. Hela besättningen avmönstrades den 24 maj.

De enda två personer som nu fanns för tillsyn i de båda fartygen var Kapten Karl-Gustaf Blom (Charlie Flower kallad) och MCH Karl Örnerstig.

Den 19 september 1972 förhalades de båda fartygen till Götaverken och kajplats nummer 12. Båda fartygen var upplagda i väntan på försäljning. Det var många turer i samband med fartygets försäljning och många spekulanter var och inspekterade fartyget/fartygen då även systemen Golden Gate hade intresserade spekulanter.

Hursomhelst såldes fartyget officiellt den 21 februari 1973 till Ugland Management A/S i Grimstad Norge men hon avsågs att få Libanonflagg. Enligt överenskommelse skulle fartyget levereras senast den 15 mars 1973. Därefter svartmålade skorsten och bogmärket målades över.

Lions Gate levererades till Uglands och den 5 mars 1973 och döptes om till Farid Fares med Libanonflagg med hemort Beirut. Fartyget byggdes om till färtransportfartyg med plats för cirka 35.000 får.

Den 27 mars 1980 utbröt en brand ombord i maskinrummet mellan Australien och Iran. Fartyget sjönk med alla fåren men besättningen räddades. Där slutar också sagan om Lions Gate som var det enda fartyget av de åtta systrarna som inte skrotades och hon blev 23 år inom Johnsonlinjen och total 30 år då hon sjönk.



Lions Gate tillsammans t.h. med Golden Gate vid Götaverken 1972.
Foto Torkjell Bang Pedersen.

Personalia.

Ännu har jag inte nämnt att Kapten Fredrik Ranke blev utsedd till fartygets leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. En befattning han även fick i kommande nya systemen California tre år senare. Rankes hustru Olga blev även utsedd till Gudmor för systemen Portland när detta fartyg sjösattes i Kiel i juli 1952. Ranke hade även tidigare haft Peru och Argentina(2) som nybyggen. Ranke var som synes en mycket populär befälhavare hos Generalkonsuln. Se personbiografi i slutet av berättelsen.



Kapten Fredrik Ranke. /Rederifoto/

Lions Gate Personalia jungfruresan:

Överstyrman var Hans Horndahl som blev ordinarie befälhavare året efteråt, 2ST var den sedermera specielle och legendariske befälhavaren Martin Nyblom.

Maskinchef var Sven Strandberg som även haft Golden Gate som nybygge och som senare blev leveransinspektör vid nybyggena i Kiel.

Telegrafist var Ceth Lindgren och Chief Steward Algot Berntsson som på den tiden var rederiets mest meriterade chief steward då han även haft Golden Gate och kom även att få de tre följande systrarna i serien.

De som stod längst tid av fartygets befäl var följande:

Befälhavare: (26 st. totalt) Sven Schollin 21 resor, Pehr Åhsberger 8 resor och Kaptenerna Helge Lönnberg och Dag Hultén 8 resor vardera.

Överstyrmän (31 stycken), ÖST Henry Börjesson och Hans Hellke gjorde 6 resor vardera. Båda blev en kort tid efteråt ordinarie befälhavare då de "stod på tur". Överstyrmän var som regel inte så länge i fartygen då de oftast blev befälhavare strax efteråt då det var stor prestige att på den tiden få en "kranbåt" som nybygge eller nya fartyg.

Telegrafister: (16 st. totalt) Ceth Lindgren stod hela 39 resor och det säger väl allt. Bo Thuné gjorde 7 resor i fartyget.

Maskinchefer: Endast 14 stycken totalt mest beroende på att Karl Örnerstig stod i fartyget 56 resor!/se senare personbiografi/ Han kom resa 3 och var kvar tills uppläggningsen 1971 med bara några få resor i andra fartyg. Hubert Andersson som god två med "bara 4 resor".

Chief Stewards; (25 st. totalt) Eiler Hansen 11 resor, Erik Svensson 9 resor samt Martin Quint 6 resor. Eiler Hansen gjorde även ett flertal resor i några av systerfartygen.

För mig var Lions Gate det bästa och trivsammaste fartyget i serien jag var där som Förste kock 69 och 71. Jag var dessutom i två andra av dessa fartyg, Los Angeles och Portland samt extra i Golden Gate.

För mig passade Lions Gate utmärkt då jag gillade att spela fotboll och fartyget var en av de bästa i världsserien då. MCH Kalle Örnerstig var ju den stora idrottsledare ombord och som gjorde Lions Gate till "idrottsfartyget nummer ett"!



Lions Gate utanför Kalifornien 1960-tal efter ombyggnationen.
Foto från Hans Neréns fotosamling.



Lions Gate fotograferad före ombyggnationen 1964.
Foto från maritimbild.com av Lennart Ramsvik.



Lions Gate sent 1960-tal. Foto från Hans Neréns stora fotosamling.

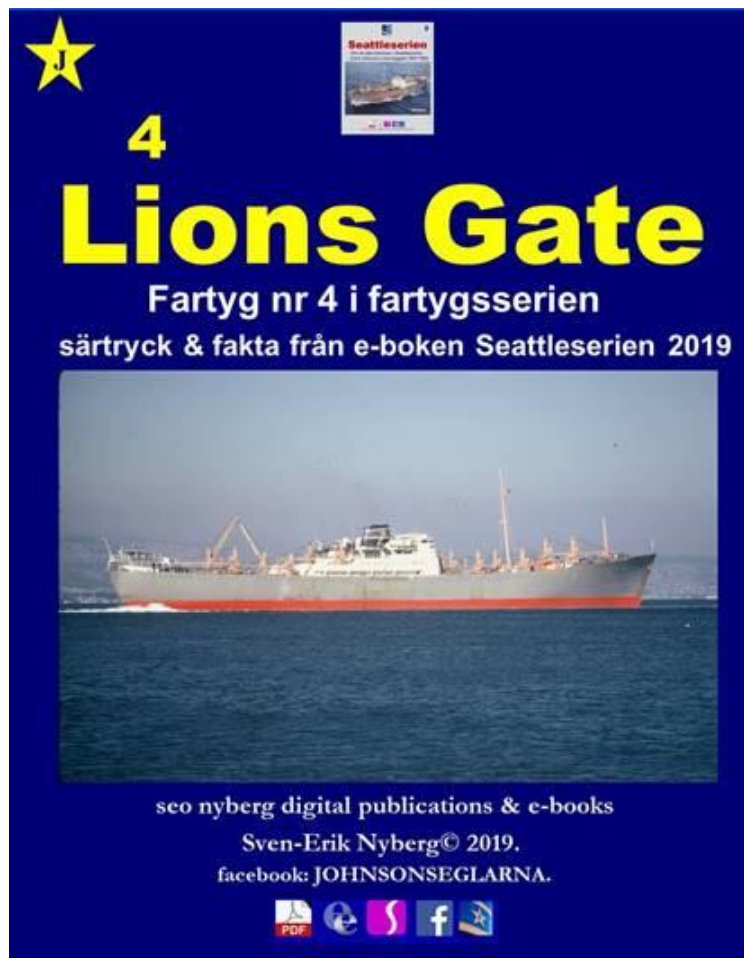


Den sista bilden på Lions Gate då som fårtransportfartyget Farid Fares innan hon sjönk 1980.

Hon var det enda av systrarna som inte skrotades.

Den Gamla stilfulla damen Lions Gate vilar nu på havsbotten tillsammans med 35000 får. Vem kunde ana det när hon levererades 30 år tidigare, i alla fall inte Generalkonsuln och Fredrik Ranke eller för den del Kalle Örnerstig som jobbade 56 resor i båten!

Vi säger nu farväl av denna en gång så vackra dam!



Berättelsen om Lions Gate finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:
seonyberg47@gmail.com
facebook: seo nyberg



En nästan fullastad Silver Gate på Rivöfjorden i Göteborg 1974. Observera låringsankaret som bara hon och Portland hade och bara på styrbordsidan.

Fint foto av Torkjell Bang Pedersen
som tagit flertalet fina och vackra fotografier av Johnsonfartyg.

8

Silver Gate - SICN

Nybygge 956 döptes vid nybyggnationsvarvet Howaldtswerke A/G i Kiel den 3 november 1951 av Generalkonsulns dotter Fru Margaret von Bismarck till Silver Gate.

Silver Gate var det femte fartyget i Seattleserien men det första av den nya beställningen av två fartyg vars kontrakt gick till den tyska varvet i Kiel, Howaldtswerke A/G. (Det andra var Portland) Kockums varv som byggde alla de andra fartyget i serien kunde inte åta sig byggandet av dessa två fartyg p.g.a. kapacitetsbrist.

Hursomhelst, rederiet hade mycket fina kontakter med detta varv då de hade byggt fartyg här tidigare och rederiet var mycket nöjda med tyskarnas effektivitet och byggnationer. Värt att tillägga är att de båda fartygen byggdes på samma ritningar och konstruktion som fyran i serien Lions Gate. De båda fartyget var identiskt lika som sin tidigare syster förutom på en detalj. Silver Gate och Portland

utrustades med ett s.k. Låringsankare eller häckankare som det även kallades på styrbordsida men ej på babordsidan. Anledningen till detta låringsankare har de lärde tvistat om i alla år utan att få ett riktigt sanningsenligt svar så där lämnar jag låringsankaret för detta fartyg.

Ytterligare en ej oviktig detalj i sammanhanget, de båda Kielbyggda fartygen utrustades med Howaldtswerke MAN licenstillverkade dieslar, Howaldtswerke MAN D7Z-120 A, 2takts, dubbelverkande 7-cylindriga motorer med färskvattenkylning. Bränsleförbrukningen beräknades till 65 ton/dygn. Samma maskineri som i de andra fartygen som hade Kockum MAN men dessa hade sjövattnenkylning men utan att vara maskinkunnig antar jag att det var i princip samma motorer med samma prestanda som jag beskrev i kapitel 2 i denna berättelse.

Rederiets tekniske leveransövervakare till dessa två fartyg i Kiel hade utsetts Sven Strandberg eftersom Oscar Kromnow var kvar på Kockums varv i Malmö. Strandberg hade stor erfarenhet kring dessa fartyg då han tidigare var maskinchef och leveransövervakare i Golden Gate och Lions Gate. Efter sitt uppdrag i Kiel återvände Strandberg som Maskinchef och leveransövervakare i kommande nybygge Canada som senare skulle byggas på Kockums. Rederiet utsåg även till befälhavare en riktig storhet i rederiet men detta återkommer jag till senare i Personalia.

Howaldtswerke i Kiel var vid denna tidpunkt Tysklands största varv med mer än 10.000 anställda. Silver Gate var när det sjösattes det största fartyget som hade sjösatts och byggts i Tyskland. Så det var av naturliga skäl mycket prominenta gäster från Tyskland, USA och Sverige som var värvarande dig dopet. Från rederiet kom givetvis Generalkonsuln med maka, direktör Fredriksson samt några medarbetare och direktörer från huvudkontoret i Stockholm.

Fartyget levererades efter endast 57 dagars byggnation till rederiet och Generalkonsul Axel Ax:son Johnson den 30 december 1951. På leveransprovturen uppmättes 21,08 knop i farttest på Öresund.

Under befäl av Kapten Gunnar Ahlman avgick Silver Gate från Kiel och varvet den 5 januari 1952 med destination hemmahamnen

Stockholm dit fartyget ankom den 6 januari 1952 klockan 19.40 och förtöjde vid kajplats 3 vid Stockholms frihamn.

Under fartygets sex dagars liggetid i hemmahamnen kom det mycket gäster ombord både från rederiet, myndigheter, kunder och press då fartyget fick stor plats i Stockholmspressen.

Fartyget startade sin resa 1 och jungfruresa med lastning i Hallstavik och Kotka för att sedan gå till Göteborg dit fartyget anlände den 26 januari vid Frihamnen kajplats 108. Efter lastning, proviantering samt ombordtagning av spareparts samt sex passagerare avgick fartygen med destination Antwerpen den 30 januari. Fartyget hade då sin ordinarie besättning om 49 personer plus garantimaskinister från Kiel.



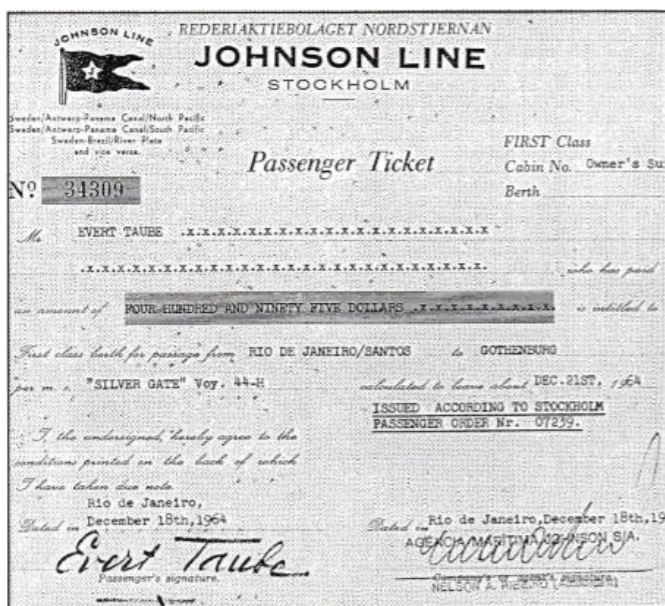
Ett fint foto av Sten Åke Axelsson där Silver Gate ligger i Dalanäs efter den sista resan, resa 81 1975. En fin bild som även fanns på båtologens omslag 2000 och som även finns på mitt e-bok omslag av Silver Gate.

Under sin jungfruresa på Nordpacific fick fartyget att storslaget bemötande i San Diego där hangarfartyg mötte och eskorterade fartyget in till kaj. Kanske inte något annat fartyg i Seattle-serien fått ett mera storslaget och påkostat bemötande som i San Diego. Mycket givetvis tack vare sitt namn Silver Gate som var hämtat från infarten till staden.

Stora representationspartyn och luncher arrangerades och man kan föreställa sig att Steward Berntsson med kokkar hade bråda och stressiga dagar för prominenta rederigäster, kunder och höga myndighetspersoner i hamnarna. Stor påkostad representation var vid denna tid en självklarhet i samtliga nybyggen. Efter jungfruressan gjorde fartyget ytterligare 49 resor på Nordpacific-traden och Hawaii.

Den 12 september 1961 avled befälhavaren Soldan Ridderstad efter att ha insjuknat under hamnliggande i San Pedro och han avled tyvärr i ambulansen till sjukhuset. Överstyrman Gösta Bodin gick då upp till befälhavare ombord för hemresan till Sverige. Bodin blev sedan ordinarie befälhavare och även sjöpersonalchef under några år.

Under resa 44 hösten 1964 hade fartyget ett SVT-team för inspelning av en film om Evert Taube som även reste med fartyget hem från Rio de Janeiro.. Evert Taube berättar bl.a. i filmen om sitt liv i Sydamerika under tidigare delen av 1900-hundratalet. Detta var den enda La Plata resan som fartyget gjorde vid denna tidpunkt då hon alltid trafikerade Nordpacific.



Taubes biljett i redarhytten med pris och allt, nästan 500 US Dollar var på den tiden ganska mycket pengar men jag antar att SVT fick betala hela notan. Bild från Båtologen 2000.

Silver Gate byggdes om och moderniserades vid Aalborg varv, vid start av resa 50, den 17 juli till den 11 september 1966. Silver Gate fick då samma uppfräschning som sina systrar och när hon lämnade varvet i Ålborg var det som ett helt nytt fartyg, nya Mc Gregor patentluckor, ny förlig mast, en stor översyn av maskineriet och hjälpmotorer byttes ut, Inom Inredningen gjordes en rejäl uppfräschning och möbler och textilier byttes ut dagrum moderniserades. Slutligen målades hela fartyget och när resa 50 startade igen var det som ett nytt fartyg.

Vid varvsvistelsen sommaren 66 var det bara en liten skara av besättningen kvar i fartyget, resten fick ledigt eller placerades på nya fartyg. Befälhavare vid detta tillfälle var Lennart Söderberg och maskinchef Ossian Simonsson.

Hennes sista resa nr. 81, 1975 som gick till Centralamerika och hon slutlossades och vände i Barranquilla för att gå hem på lätten. Under hennes sista resa var Kapten Roland Fredriksson befälhavare. Resa 81 avslutades i Helsingborg den 15 maj 1975.

Fartyget lades sedan i malpåse i Helsingborg under hela 1975 och hela 1976 fram till januari 1977 då hon bogserades till Aalborg av bogserbåten Hector.

Utan sina 81 resor gjorde Silver Gate 50 Nordpacific-resor och de övriga resorna fördelades på sydpacific 6 resor, La Plata 21 resor och WICA bara en resa, den allra sista.

Den 18 juli 1977 bogserades fartyget till Kiel och cirkeln var sluten för Silver Gate, dryga 25 år efter det hon levererats från varvet i Kiel. Fartyget såldes till nya ägare i Singapore den 20 juli 1977 och fick namnet United Vulcan. Efter drygt 1½ år hos nya ägaren gick hon till skrot i Kaohsiung i januari 1979.

Personalia.

Det blev Kapten Gunnar Ahlman som fick den hedersamma uppdraget att bli leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. Kapten Ahlman var en "stor" befälhavare inom Johnsonlinjen där han varit anställd sedan 1920 i Balboa. Ahlman var sedan kvar i Silver Gate i 18 resor fram till 1958 då han gick i pension

efter 38 års tjänst inom rederiet. /Se hans personbiografi senare under kapitlet Personbiografier./

Övriga befäl under jungfruresan var Öst Sven Buhre, 2ST senior den ivrigt piprökande Stig Sandenäs som senare blev befälhavare i rederiet.

TEL. "Valle" Larsson,

Maskinchef och leveransövervakare Rune Norrås som senare 1959 blev leveransövervakare och förste maskinchef i Rosario där han blev kvar till 1971. Han avled samma år 59 år gammal.

Ekf Algot Berntsson hade här sitt tredje nybygge i serien och det även att bli ytterligare ett nybygge, Portland.

De som stod längst tid av fartygets befäl var följande:

Fartyget hade cirka 2300 personer påmönstrade under sina 81 resor inom rederiet och följande befäl hade längst tjänstgöringstid/resor ombord:

Befälhavare 30 st.

Fartygets förste befälhavaren Gunnar Ahlman gjorde flest rundresor i fartyget, 18 stycken och alla de första åren fram till 1958. Lennart Söderberg 9 resor, Soldan Ridderstad 8½ resor fram till sin död 1961 samt de beryktade bröderna Hellke, Hans Otto och Hugo Hellke gjorde 8 resor vardera.

Överstyrmän 27 st.

Flest långresor gjorde Karl Gustaf Lind med 11 resor och Keijo Valkre 9 resor.

Telegrafister 21 st.

T totalt flest resor stod Sture Antzen 15 resor och Fredrik Åhlén 9 resor. Fartygets förste telegrafist Walle Larsson gjorde 8 rundresor i fartyget och den legendariske "Pedro" Pettersson 6 resor, även Evert Kindblad gjorde 6 resor i fartyget.

Maskinchefer bara totalt 18 stycken, under fartygets livslängd men detta kan enkelt förklaras med att MCH Ossian Simonsson stod i fartyget hela 28 resor och fartygets förste maskinchef Rune Norrås i 24 resor. Det säger väl allt.

Chief stewards 28 st.

Den legendariske trotjänaren Erik Bäckström stod längst med sina 19 resor i fartyget och Lasse Palm 6 resor. Alla de andra var bara ströresor eller 2-3 resor i fartyget. Erik Bäckström var en riktig trotjänare som var inom rederiet under många år och alltid mycket långa törnar och många rundresor i de fartyg han var i. Fartygets förste Chief Steward Algot Berntsson gick efter jungfruresan i maj 1952 över till nybygget Portland och hans fjärde nybygge i serien.

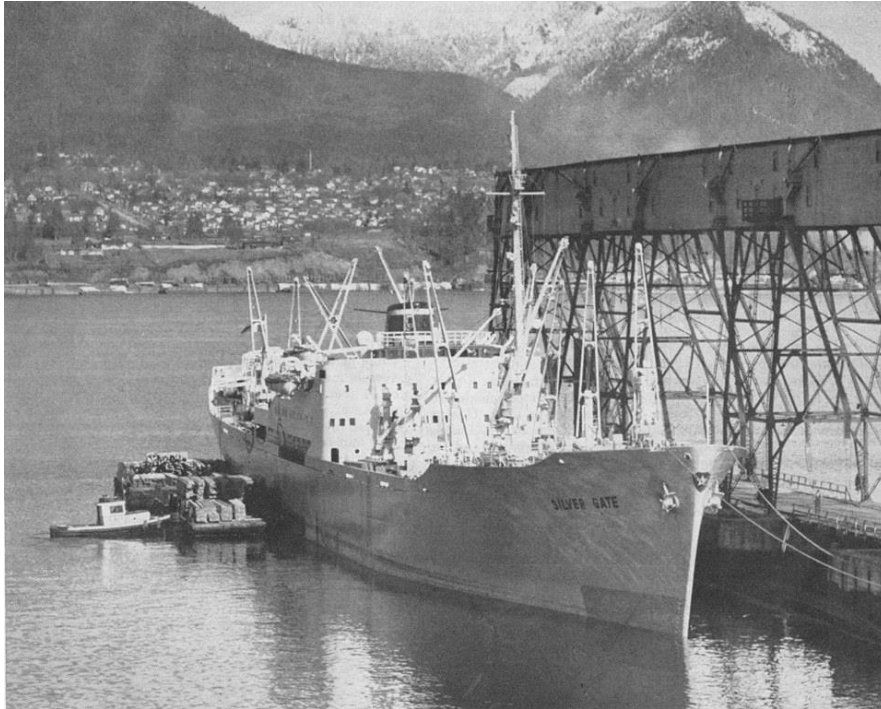
Tilläggs kan att Båsen, den gamle trotjänaren Franz Rodhe gjorde 17 rundresor i fartyget.

Ja, detta till för alla statistikbitare!



Silver Gate i Hamburg efter ombyggnaden 1966.

Fotografi från Hans Neréns samling.



Silver Gate fotograferad vid La Point pier Vancouver.
Foto från Hans Neréns samling.



Silver Gate fotograferad i Vancouver.
Foto: Walker E Frost.
Foto från Hans Neréns samling.

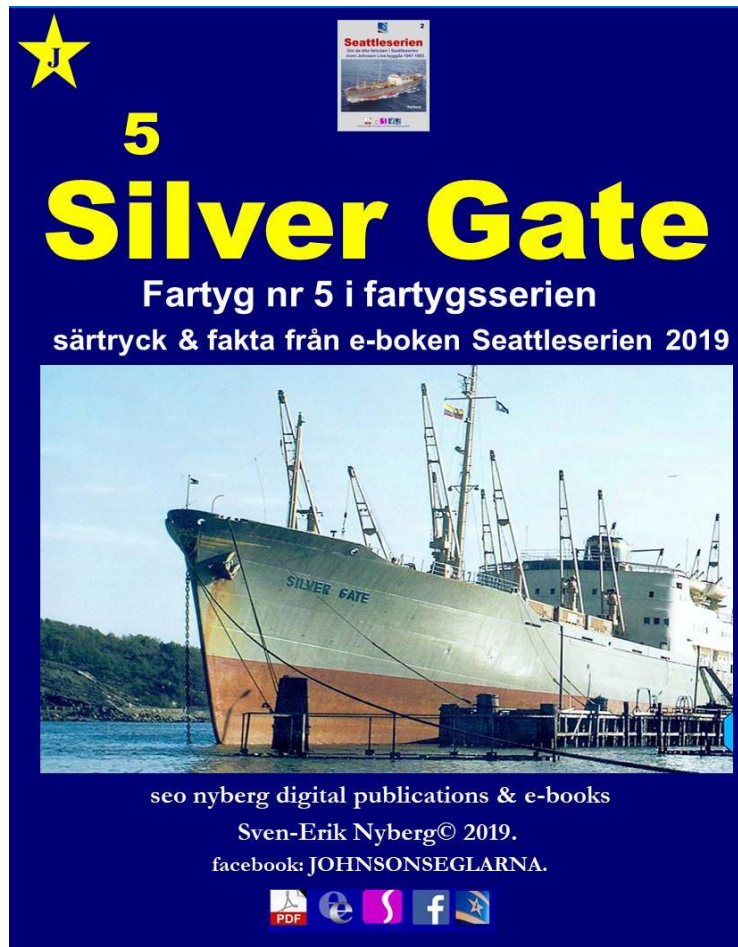


Silver Gate i Sydamerika fotograf: Marc Piche
Foto från Hans Neréns samling.



Till sist tar vi farväl av den stilfulla damen Silver Gate tillsammans med Evert Taube som liksom vi skriver en hyllning till tjejen som gjorde 81 resor och drygt 25 år för Johnson Line.

"Sing along Silver Gate"
citat Gert-Owe Eriksson.



Silver Gate omslagsfoto: Sten Åke Axelsson.

Berättelsen om Silver Gate finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:

seonyberg47@gmail.com

facebook: seo nyberg



Ett vackert fotografi av Portland i Engelska kanalen som utsågs till Sveriges vackraste fartyg 1952. Bilden är även omslagsfoto till min e-bok och berättelse om Seattlefartygen.

Foto: Sky Photos.

9

Portland - SIZN

Nybygge 957 döptes till Portland vid nybyggnationsvarvet Howaldtswerke A/G i Kiel den 15 juli 1952 av gudmodern Fru Olga Ranke, maka till befälhavaren inom rederiet Kapten Fredrik Ranke som var en riktigt trotjänare inom rederiet som b.l. hade haft Peru och Argentina(2) som nybyggen 1938 resp. 1943 samt Lions Gate som nybygge och kom sedan att få även California som nybygge. Detta var givetvis en stor ära för fru Ranke att få döpa ett nytt fartyg för rederiet. Även Kapten Ranke närvarade vid dopet.

Namnet Portland var hämtat från den stora hamnstaden Portland i Oregon där rederiet haft regelbunden trafik sedan 1914 och rederiet hade mycket fina och goda kontakter med staden vid Columbia River.

Portlans var det sjätte fartyget i Seattleserien men det andra fartyget av den nya beställningen av två fartyg vars kontrakt gick till den tyska varvet i Kiel, Howaldtswerke A/G.(Det första var som nämnts var Silver Gate) Kockums varv som byggde alla de andra fartyget i serien

kunde som bekant inte åta sig byggandet av dessa två fartyg p.g.a. kapacitetsbrist.

Howaldtswerke i Kiel var vid denna tidpunkt Tysklands största varv med mer än 10.000 anställda. Portland var tillsammans med systemen Silver Gate när dessa fartyg sjösattes de största fartygen som hade sjösatts och byggts i Tyskland. Så det var av naturliga skäl mycket prominenta gäster från Tyskland, USA och Sverige som var värvarande dig dopet. Från rederiet kom givetvis Generalkonsuln med maka, direktör Fredriksson samt finansdirektör Gunnar Westerberg från huvudkontoret i Stockholm.

Hursomhelst, rederiet hade mycket fina kontakter med detta varv då de hade byggt fartyg här tidigare och rederiet var mycket nöjda med tyskarnas effektivitet och byggnationer. Värt att tillägga är att de båda fartygen byggdes på samma ritningar och konstruktion som fyran i serien Lions Gate.

De båda fartygen var identiskt lika som sin tidigare syster förutom på en detalj. Silver Gate och Portland utrustades med ett s.k. Låringsankare eller häckankare som det även kallades på styrbordsida men ej på babordsidan. Anledningen till detta låringsankare har de lärde tvistat om i alla år utan att få ett riktigt sanningsenligt svar så där lämnar jag låringsankaret för detta fartyg.

Ytterligare en ej oviktig detalj i sammanhanget, de båda Kielbyggda fartygen utrustades med Howaldtswerke MAN licenstillverkade dieslar, Howaldtswerke MAN D7Z-120 A, 2takts, dubbelverkande 7-cylindriga motorer med färskvattenkyllning. Bränsleförbrukningen beräknades till 65 ton/dygn.

Samma maskineri som i de andra fartygen som hade Kockum MAN men dessa hade sjövätkylning men utan att vara maskinkunnig antar jag att det var i princip samma motorer med samma prestanda som jag beskrev i kapitel 2 i denna berättelse.



På bilden syns tidligt låringsankaret på Portland.
Fotograf okänd men bild från Hans Neréns samling.

Då Portland och Silver Gate var identiskt lika kan jag föreställa mig att den tekniske övervakaren Sven Strandberg bara hade att märka om sitt arbetsmaterial från nybygge 956 till 957 som enäggstvillingar som klär sig lika. Ritningen var samma ritning som användes för Lions Gate och som var en "uppgraderad" version av sin tre tidigare systrar, Seattle, Golden Gate och Los Angeles.

Fartyget levererades efter endast 70 dagars byggnation och utrustning vid utrustningskajen vid varvet. Alltså 13 dagars längre tid än systemen Silver Gate som hade den snabbaste byggnationstiden av de åtta systrarna.

Vid provturen uppmättes 21,06 knop. Medelfarten på jungfruresan till Nordpacific var över 18,5 knop. En fart hon hade de flesta av hennes resor, ibland högre, ibland lägre beroende på vädret. Det var alltså inte utan anledning de kom att kallas för "Havets vinthundar" i den Amerikanska pressen.

Portland lämnade Howaldtswerke i Kiel den 24 september 1952 för Malmö och leveransen av Portland skedde officiellt i Malmö och efter den sista provtursleveransen levererades hon till Generalkonsul Axel Ax:son Johnson och rederiet och fartygets förste befälhavare Gunnar Jernström den 25 september 1952. Fartyget fick i Malmö den sista slututrustningen, proviantering och mönstring av besättning.

Resa 1 och fartygets jungfruresa startade i Malmö den 27 september 1952 och efter lastning i Kotka fortsatte fartyget till Göteborg för lastning och fartyget lämnade Göteborg för Antwerpen den 4 oktober 1952.

Under fartygets jungfruresa fick fartyget ett fantastiskt mottagande i de hamnar som anlöptes. I Portland var välkomstceremonierna mycket stora och påkostade och fartyget möttes redan vid Astoria och firskeppet vid Columbia Rivers mynning. I Portland var det flera stora luncher och cocktailpartys för celebra gäster, rederigäster, myndigheter och kunder till rederiet och det är inte svårt att gissa att besättningen hade bråda dagar i Portland. Chief Steward Algot Berntsson hade ju vanan inne i dessa fartyg då detta var hans fjärde nybygge och jungfruresa i fartygsserien.



Portland vid terminal 1 i Portland under jungfruresa 1952.
Pressfoto från Hans Neréns samling.

Jungfruresan gick som planerat med full last på utresan och hemresan och resa 1 avslutades i Göteborg den 21 december 1952. Rundresan tog alltså 3 månader sånär som på 6 dagar.

Portland var det sjunde fartyget i serien som gick in på varv för modernisering och ombyggnad. Varvet denna gång var "hemmavarvet" Howaldswerke i Kiel där fartyget moderniserades efter resa 41, mellan slutet februari till slutet av april 1964.

Resa 42 startade i Kiel den 24 april. Under varvsvistelsen var Kapten Hans Horndahl befälhavare och maskinchef var Charles Lundin. Fartyget fick vid denna tidpunkt en förmast, nya Mc Gregor patentluckor, ny kylautomatik installerades, maskin fick en genomgående översyn och inredningen fräschades upp och möbler byttes delvis ut. Hela fartyget målades helt och Portland var åter som ett nytt fartyg då hon lämnade varvet den 24 april under befäl av Kapten Hans Horndahl.

Efter resa 42 kom hon bara att göra ytterligare 26 resor då hon gjorde minst resor alla i fartygsserien, bara 68 rundresor. Av dessa 81 resor gjorde hon 51 Nordpacific-resor, 4 Sydpacific-resor, 10 La Plata-resor varav den allra sista resa, resa 68 på denna trad. På WICA-traden gjorde Portland bara 3 resor.

Resa 57 från maj 1969 fick Kapten Erik Edgren äran att föra Portland på sin sista resa på Nordpacific och hon tog då också farväl till sin plats som gav henne namnet för sista gången, Portland, Oregon. Erik Edgren var även befälhavare på fartygets sista resa på Hawaii resan innan, resa 56.

De sista 11 resorna kom hon att segla på Sydamerika och då flest resor på Brasil/La Plata.

Sista resan, resa 68 var kapten Carl-Gunnar Moberg befälhavare och seglationstiden avslutades i Helsingborg den 23 februari 1972. Under hela 1972 låg fartyget upplagt i Helsingborg och i december skrevs ett försäljningsavtal med nya köpare från Panama. Den 13 januari 1973 bogserades fartyget till Öresundsvarvet och den 31 januari lämnades hon officiellt över till sina nya ägare.

Portland blev sedan inte gammal i ny regi utan såldes till skrot i Kaohsiung, Taiwan i november 1973 och skärbrännarna satte sin klor i Portland före nyårsklockorna förkunnade nytt år 1974. Hon hade då varit i liv bara drygt 21 år varav aktiv i Johnsonlinjen endast 20 år.



En fin akvarellmålning av Portland målad av Vladimir Temnikov och som finns i Hans Neréns ägo.

Personalia:

Kapten Gunnar Jernström fick det ärofyllda uppdraget av Generalkonsuln att få Portland som nybygge och övervakare då hon byggdes. Jernström kom till rederiet 1928 och var kvar till 1965 efter de sista 5 åren i Santos då efter 37 år inom Johnsonlinjen. Han avled 1972.

Så här såg en del av befälet ut vid jungfruresan:

Befälhavare Gunnar Jernström, Överstyrman Bror Kollberg,
Maskinchef Sven Klang, Telegrafist Bengt-Olof Lind och Chief Steward
Algot Berntsson.

De som stod längst tid av fartygets befäl var följande:

Fartyget hade cirka 1800 personer mönstrade under sina 20 år och 68 resor inom rederiet. Av dessa hade följande befäl den längsta seglationen ombord i resor räknat:

Befälhavare 18 stycken.

Fartygets förste befälhavare Gunnar Jernström stod längst i fartygen, 20 rundresor sedan följde Hans Horndahl 18 resor och Carl-Gunnar Moberg 8 resor.

Överstyrmän 22 stycken

Men de stod inte så många resor då flera blev befälhavare. Den som gjorde flesta resor var Björn Rönneberg som gjorde 8 resor och Sven Linde och Ingvar Andersson 7 resor vardera.

Telegrafister 26 stycken

"Stockholms-Lasse", Lars-Anders Larsson och Paul Rosén gjorde 9 resor vardera sedan Bengt-Olof Lind med 6 resor.

Maskinchefer total 17 stycken

varav fartygets förste chief Sven Klang gjorde 17 resor, han kom senare även att få Montevideo som leveransövervakare och förste maskinchef. Chief C.O. Johansson 13 resor och Einar Lundqvist och Arne Sandström 9 rundresor.

Chief Stewards bara 13 stycken totalt men detta förklaras med att Kaj Andersen stod flest resor, 15 stycken sedan följde Preben Pedersen med 14 resor och Eiler Hansen med 11 resor. (Kaj Andersen gjorde även 18 resor i California) Fartygets förste steward Algot Berntsson gjorde de första 5 resorna i fartyget.



Portland 1968 i Stockholm frihamn foto från Hans Neréns samling



Portland i Seattle på 50-talet.



Foto: F.W.Hawks




Portland med rejäl slagsida till kaj i Flushing Holland.
W Kosten Maritime Photo




Nu tar vi farväl av fartyget men skönheten av denna stilfulla dam lever vidare med det vackra modellbygge av Portland byggt av Vladimir Temnikov och som nu ägs av Johnsonsamlaren Hans Nerén.



6
Portland
Fartyg nr 6 i Seattleserien
särtryck & fakta från e-boken Seattleserien 2019



seo nyberg digital publications & e-books
Sven-Erik Nyberg© 2019.
Download, Facebook: JOHNSONSEGLARNA.



Berättelsen om **Portland** finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:

seonyberg47@gmail.com

facebook: seo nyberg



California i Göteborg och assisteras av rederiets bogserbåt Fuerza.

Foto av Krister Bång.

10

California – SJQA.

Nybygge 357 döptes vid Kockums Varv den 30 september 1952 till California av sin gudmor som Generalkonsul Ax:son Johnson hade utsett fru Sigrid Holmberg, maka till den store befälhavaren i rederiet Carl-Olof Holmberg som hade haft bl.a. systerfartyget Golden Gate som övervakare och nybygge. Kapten Holmberg var en av gästerna vid sjösättnings- och dopceremonin. Kapten Holmberg var vid detta laget pensionär sedan 4 år tillbaka.

Fartyget sjösattes tre dagar efter det att systerfartyget Portland gick ut på sin jungfruresa från Malmö och fem år efter det att Golden Gate sjösattes.

California var det sjunde och näst sista fartyget i Seattleserien där Seattle var först ut 1947. Hon fick sitt namn efter staten California – "The sunshine state" på USA västkust och den viktigaste staten som fartyget skulle trafikera de närmaste 52 resorna.

När California sjösattes var det under högtidliga former och som gäster sågs bl.a. Generalkonsuln med maka, varvsdirektörer och

chefer, direktörer från huvudkontoret samt prominenta gäster från den kaliforniska delstaten.



California lämnar stapelbädden på Kockums varv i Malmö den 30 september 1952 medan varvsarbetare bevittnar sjösättningen.
Foto från Hans Neréns samling.

När fartyget levererades den 2 april 1953 hade det tagit 184 dagar sedan sjösättningen att färdigställa California vilket låg i paritet med sina tidigare Kockumsbyggda systrar men betydligt längre tid än de båda Kielbyggena som färdigställdes på rekordtid 57 resp. 70 dagar. Tala om effektivitet hos det Tyska varvet. Alltså cirka 110 dagars snabbare byggtid på Howaldtswerke i Kiel vilket gör mer än 3½ månad.

Mått och maskineri var detsamma, alltså Kockums licenstillverkade MAN-dieslar, Kockum MAN D7Z-120 A, 2takts, dubbelverkande 7-cylindriga motorer, kapacitet 2x8200 IHP med färskvattenkylning och direkt kopplade till var sin propelleraxel. De tre första fartygen hade ju sjövattnenkylning.

Bränsleförbrukningen beräknades till 60 ton/dygn och utan hjälpmotorer 56 ton/dygn. Fartyget fick fyra stycken STAL kylfrysmaskineri.

California var då tillsammans med sina systrar de snabbaste och modernaste fartygen inom den svenska handelsflottan och hennes fartrekord vid provturer uppmättes till över 21 knop.

Medelfarten på jungfruresan till Nordpacific var 19,4 knop vilket var den snabbaste på systrarnas jungfruresor. California var ett snabbt fartyg och detta var en fart hon hade de flesta av hennes resor. Fartygen i serien kallades i den Amerikanska pressen för "The Greyhounds of the Sea!"

Under sin jungfruresa på Nordpacific fick fartyget att storslaget bemötande i de tre Californiska hamnar hon anlöpte, San Diego, San Pedro och San Francisco men så var hon ju också döpt efter delstaten California. Men fartyget fick stor publicitet i media i alla de hamnar hon ankom under jungfruresan.

Chief steward Nils Bond med sin personal hade ett stort jobb med stora representationspartyn och luncher för prominenta rederigäster och höga myndighetspersoner i de tre hamnarna. Cocktailpartyn och middagspartyn hölls delvis ute på däck då det var vackert och varmt i Kalifornien. Representation anordnades för cirka 300 specialinbjudna gäster i varje hamn och agenturen i hamnarna hade arrangerat med extra serveringspersonal för fartyget.

Liksom fartygets alla systrar fick de ett mycket pampigt välkomnande i alla de hamnar de anlöpte på jungfruresan. Stor påkostad representation var vid denna tid en självklarhet för rederiet då det var av stor vikt även för Svensk exportnäring och för Sverige. Fartygets förste befälhavare Fredrik Ranke var vid detta en ypperlig representant både för rederiet och för Sverige

Men allt var inte bara festligheter på jungfruresan. Resan kom även att överskuggas av att Båsen Einar Wennerström försvann natten till den 1 maj och befarades ha hoppat överbord. Officiellt död den 1 maj 1953 bara 32 år gammal.

Under början av resa 35 dockade California in på i Aalborg varv under perioden 13 juni till 23 augusti 1963 för sin normala varvsöversyn och modernisering liksom de andra fartygen hade genomgått.

Fartyget fick vid denna tidpunkt en förmast, nya Mc Gregor patentluckor, ny kylautomatik installerades, maskin fick en genomgående översyn och nytt hjälpmaskineri installerades samt att inredningen fräschades upp och möbler byttes delvis ut. Hela fartyget målades helt och California var åter som ett nytt fartyg då hon lämnade varvet den 23 augusti under befäl av Kapten Torsten Larsson och maskinchef var Gösta Lorén. Besättningen hade reducerats till 45 man från 49.

Under någon vecka hade hon även sällskap med sin syster Canada på varvet. Fyra av Seattleenheterna moderniserades i Aalborg, tre i Emden och en i Kiel.

Hennes sista resa nr. 81 som gick till La Plata och befälhavare sista resan var Sven Strömberg bördig från Bohus-Malmön. Överstyrman var Anders Melander och maskinchef Thorkild Hör dum. Resan avslutades i Helsingborg den 20 december 1975.

Resa 81 avslutades i Helsingborg i december 1975. Fartyget lades sedan i malpåse i Helsingborg och hela besättningen avmönstrades den 23 december dagen före julafton. Fartyget låg då upplags tillsammans med systemen Silver Gate och låg sedan upplagd hela 1976.

Den 3 januari 1977 bogserades hon till ny uppläggning i Aalborg. Den 13 augusti avgick fartyget till Kiel och överlämnades till de nya ägarna den 15 augusti 1977 och döptes om till United Vitality.

Bara ett år senare skrotades California i Kaohsiung, Taiwan 1978 nästa på dagen samtidigt som sin yngre syster Canada. De båda systrarna hade alltså sällskap hela livet från Kockums då de föddes fram till skärbrännarna satte sina klor i damerna 25 år senare.



California passerar under Lions Gate Bridge i Vancouver på hennes sista NP-resa 1968. Foto från Hans Neréns samling.

Californias 81 resor fördelades på 52 Nordpacific resor, 7 Sydpacific-resor, 20 La Plata-resor och bara 1 WICA-resa. Resa 60 blev speciell då hon seglade ut på Sydpacific och hem via Magellans sund och La Plata. Befälhavare denna resa var Einar "Carnera" Andersson.

Personalia.

Den Befälhavare som fick det prestigefyllda uppdraget att föra befälet på jungfruresan var än en gång Kapten Fredrik Ranke. Detta var hans fjärde nybygge och han hade även systerfartyget Lions Gate samt även två av Argentina-fartygen som nybygge.

Övriga befäl på California jungfruresan:

Överstyrman var Lars-Erik Björklund som blev ordinarie befälhavare året efteråt fram till sin pension 1970.

Överstyrman var Lars-Erik Björklund som senare blev befälhavare inom rederiet och han avslutade sin karriär inom Johnsonlinjen hösten 1968 i Portland. Han avled 1969

Telegrafist var Waldemar "Walle" Larsson

Maskinchef var Eigil Övergaard

Chief Steward Nils Bond.

De som stod längst tid av fartygets befäl var följande:

Fartyget hade cirka 2000 mänstrade under sina 81 resor. Av dessa hade följande befäl den längsta seglationen ombord i resor räknat:

Befälhavare: 18 stycken.

Ingemar Ihre 12 resor, K-G. Blom (Charlie Flower) 10 resor och C-H Jungbark 9 resor liksom Karl Olofsson,

Övererstyrmän: 37 stycken

Axel Ohlander stod i fartyget 9 resor innan även han blev befälhavare. Olander var många år i rederiets kylfartyg. Torsten Larsson, Ingvar Axelsson och Birger Lundin gjorde 6 resor vardera.

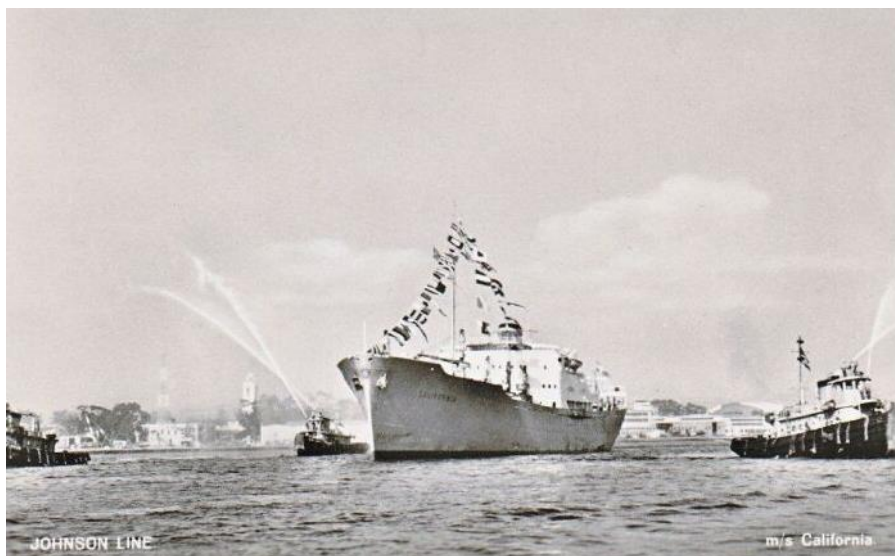
Telegrafister: 23 st.

Walter Larsson 23 resor, Sten Johansson 9 resor och Kurt Waernulf 8 resor.

Maskinchefer: 18 st.

Åke Länström stod 26 resor i fartyget, Nybyggets Chief Eigil Overgaard 9 resor.

Chief Stewards; (18 st. totalt) Kaj Andersen 18 resor, Kurt Mattsson 11 resor, John Carlsson (Vackre John) och Olof Borgede 8 resor vardera.



California på sin jungfruresa i San Pedro.
Rederifotografi.



Foto från Hans Neréns samling.



California i Engelska kanalen.
Foto: Sky Photos.



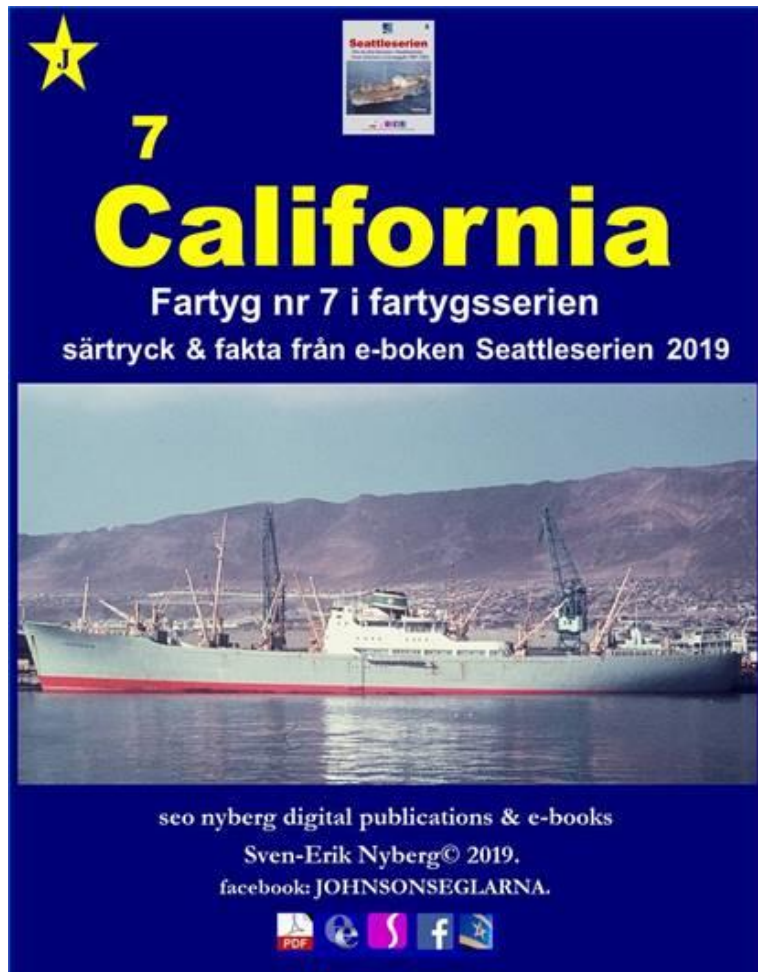
California på Finnboda i Stockholm.
Foto från Hans Neréns samling.



California i Antafagasta slutet 1960-tal under en av hennes få resor på
Sydpacific. Bilden även omslagsbild till e-boken och särtrycket om
California.
Foto av Marc Piche och fotot från Hans Neréns fotosamling.

*Nu tar vi farväl av den gamla stilfulla damen, nu en något sliten California och vi gör det då den 25-riga tjejen bogseras iväg från Sverige för den allra sista gången på väg till Ålborg för att strax därefter säljas och levereras i Kiel 1977.
Fotografierna tagna av Göran Vifors.*





Berättelsen om **California**

finns även i separat nedladdning som särtryck och som även inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:
seonyberg47@gmail.com
facebook: seo nyberg



Canada fotograferad akterifrån i Göteborg.
Foto från H. Neréns samling.

11

Canada – SKOA.

Nybygge 310 döptes till Canada vid Kockums Varv den 17 december 1952 av sin gudmor, Fru Vera Ax:son Johnson, hustru till Bergsingenjörens bror Bo Ax:son Johnson och tillika son till Generalkonsul Axel Ax:son Johnson. Valet av gudmor var kanske dubbelt lyckat eftersom hon var från Vancouver BC i Canada.

Sjösättningen och dopet gick av stapeln under högtidliga former, pompa och ståt och bevittnades av flera prominenta gäster. Däribland märktes Generalkonsuln med hustru, Rederidirektörer, rederiets tekniske direktör Robert Fredriksson, Gudmors make Bo Ax:son Johnson, Kockums VD och några andra högt uppsatta i ledningen samt influgna gäster från Canada.

För den vaksamme kan det verka lite förbryllande att Lions Gate, den fjärde system som byggdes 1950 fick nybyggnationsnummer 315

samt att den sjunde systemen California fick nr 357 och nu Canada fick nr 310. Jag antar att namnet Canada var förutbestämt på sista fartyget och att hon i princip "bytte plats" med Lions Gate eftersom den gamla Canada var i trafik för rederiet ända fram till 1950 och man inte ville att dessa två fartyg skulle förväxlas vilket är lätt hänt. Så ny har vi kanske benat ut nybyggnationsnumren.

Canada var det sista fartyget i Seattleserien där Seattle var först ut 1947. Alltså var det sex år mellan första och sista fartyg i serien. Men som alla vid det här laget känner till var det i princip identiska fartyg och bara smärre uppdatering och förbättringar hade gjorts under åren. Canadas ritning och konstruktion var byggd på mallen från Lions Gate tre år tidigare.

Mått och maskineri var detsamma, alltså Kockums licenstillverkade MAN-dieslar, Kockum MAN D7Z-120 A, 2takts, dubbelverkande 7-cylindriga motorer, kapacitet 2x8200 IHP med färskvattenkylning och direkt kopplade till var sin propelleraxel. De tre första fartygen hade ju sjövattnenkylning.

Bränsleförbrukningen beräknades till 60 ton/dygn och utan hjälpmotorer 56 ton/dygn. Fartyget fick samma kylmaskineri som California, fyra stycken STAL kyl- frysmaskineri.

När fartyget levererades den 22 maj 1953 hade det tagit 155 dagar sedan sjösättningen att färdigställa Canada vilket låg i paritet med sina tidigare Kockumsbyggda systrar men betydligt längre tid än de båda Kielbyggena som färdigställdes på rekordtid 57 resp. 70 dagar. Tala om effektivitet hos det Tyska varvet. Alltså cirka 100 dagars snabbare byggtid på Howaldtswerke i Kiel vilket gör mer än 3 månader.

Den observantes ögon märker också att det bara var 50 dagar mellan Californias leverans och Canadas. California levererades den 2 april 1953 och Canada den 22 maj 1953. Det är alltså inte så svårt att räkna ut att rederiets tekniska avdelningen på varvet med Oskar Kromnow i täten hade mycket bråda dagar med i princip "dubbelleverans". Tilläggas kan i detta sammanhang nämnas att de båda systrarna båda skrotades i Taiwan hösten 1978 och båda hade samma tid, 24 år inom rederiet.

När fartyget levererades var det modernaste och snabbaste fartyget i den svenska handelsflottan. Vid provtursleveransen uppmättes hennes fartrekord till 21,8 knop och den snabbaste av systrarna. Medelfarten på jungfruresan till Nordpacific var 19 knop. En fart hon hade de flesta av hennes resor.

Efter den sista provtursleveransen och när provtursgästerna debarkerat fartyget vid Malmö redd, avgick fartyget under befäl av Gunnar Dahlquist med destination Ursviken utanför Skellefteå som första lastningshamn. Förutom Ursviken lastade fartyget även i Kotka, Köpenhamn och ankom Göteborg den 2 juni 1953. Efter slutproviantering samt stores samt fyra passagerare avgick fartyget dagen efter till Antwerpen.

En liten men viktig iakttagelse, Canada var det första fartyget i serien som övertogs av Bergsingenjören Axel Ax:son Johnson då alla de andra fartygen övertogs av Generalkonsuln.

Under fartygets jungfruresa i USA och Canada ankom fartyget i turordning till San Diego, San Pedro, San Francisco och Seattle innan Canada ankom Canada och Vancouver BC. I samtliga hamnar skedde en mindre representation men i Vancouver skedde ett mycket ståndsmässigt välkomnande till Canada. En stor representation både iland och ombord i fartyget skedde och fartyget gästades av prominenta gäster från Vancouver stad, affärskontakter men även av Gudmor Vera Ax:son Johnsons släkt då hon var från just Vancouver BC. Agenturen i Kanada, Gardner Johnson LTD hade arrangerat alla inbjudningar och tillställningar på ett fantastiskt sätt.

Men jag antar att Chief Steward Arne Bernvi med personal hade mycket bråda dagar inte bara i Vancouver utan under hela kustresan på Nordpacific. Canada ankom åter till Göteborg den 21 augusti men resa 1 avslutades officiellt i Stockholm den 24 augusti 1953 och då hade jungfruresan varat i 82 dagar vilket torde vara en ganska vanlig tid för en Nordpacificresa vid denna tidpunkt. Dock tog resorna lite längre tid då Hawaii anlöptes.

Vid början av resa 35 mellan tiden 12 augusti till den 16 oktober byggdes Canada om och moderniserades i Aalborgs varv, samma modernisering som sina systrar genomgick. Canada låg tillsammans med sin "tvillingsyster" California i 11 dagar som lämnade varvet den 23 augusti. Vid detta tillfälle var de båda fartygen, trots sin unga ålder, nummer 3 resp. 4 in på modernisering av fartygen.

Vid detta tillfälle var det bara en mycket liten besättning kvar i fartygen, manskapet avmönstrades och en stor del av befälet fick semester/vederlagsledigt.

Fartyget fick vid denna tidpunkt en förmast, nya Mc Gregor patentluckor, ny kylautomatik installerades, maskin fick en genomgående översyn och nytt hjälpmaskineri installerades samt att inredningen fräschades upp och möbler byttes delvis ut. Hon fick samma identisk möblemang som California med samma färgsättning o.s.v. Hela fartyget målades helt och Canada var åter som ett nytt fartyg då hon lämnade varvet den 16 oktober för resa 35.

När fartyget avgick Ålborg var det med nästan ny besättning, befälhavare var Einar "Carnera" Andersson och maskinchef var Sven Strandberg. Båda dessa personer var som fastrotade i fartyget och med varandra som jag återkommer till i Personalia.

Canada kom med facit i hand att göra 84 resor och totalt 24 år för sitt rederi. I princip samma som sin syster California då det bara skiljde 3 månader. Förstlingen, storasyster Seattle, hade samma tid hos sin familj Johnsons och Nordstjernen!

Canadas sista resa var nummer 84 ,under befäl av Kapten Rolf Gräsman, gick på La Plata mellan december 1976 och som avslutades i mars 1977 i Göteborg. Efter slutlossning lades hon upp vid Lindholmens varv i Göteborg i väntan på försäljning.

Detta var Canadas andra malpåse och uppläggning då den första låg hon upplagd i Helsingborg efter resa 80 i Helsingborg från april till november 1975.

Då lastkonjunkturen tydligen vände började de skramla i fartyget igen och det dubbelverkande Kockum MAN-maskineriet startade igen och

Canada gick ut på resa 81 under befäl av Roland Fredriksson. Hon fick göra ytterliga fyra resor på La Plata.

Efter en rengöring och uppsnygning av fartyget på Lindholmens varv i juni 1977 såldes fartyget efter en del turer till ett Monrovia-baserat rederi och hon levererades till de nya ägarna den 20 juni 1977 i Kiel.

Den sista befälhavaren på Canada och den sista i Seattleserien var Rolf Gräsman och den sista resan var på La Plata. Som en kuriositet nämnde Kapten Rolf Gräsman chef för Johnsons minne i Buenos Aires under några år på 1960-talet innan han återgick till sitt jobb som befälhavare i rederiet.



Canada fotograferad utanför Göteborg av Lennart Ramsvik och Maritimbild.com

Canadas 84 resor fördelades på 45 Nordpacific resor, 7 Sydpacific-resor, 32 La Plata-resor och däremot ingen resa på WICA-traden. Canada var det enda fartyget tillsammans med Lions Gate som inte gjorde någon resa på WICA. När hon såldes hade hon varit i rederiets tjänst med son Johnsonskorsten i drygt 24 år, bara en månad kortare tid än California!

Canada och California var alltså mer än bara systrar, mera som tvillingsystrar då de i princip föddes och döptes samtidigt, var "flygfärdiga" samtidigt och dog samtidigt i Taiwan! Detta får förgylla berättelsen om Canada.

Personalia.

Den Befälhavare som fick det prestigefyllda uppdraget att föra befälet på jungfruresan var Gunnar Dahlquist "Kalle Gapa", som kom att bli en legend inom bolaget. Han avslutade byggnationen som den siste befälhavaren i Seattleserien och han kom senare att bli den förste befälhavare i den nya generationens fartyg Rio de Janeiro-serien som kom 1957.

Gunnar Dahlquists personbiografi finns givetvis med i slutet av denna berättelse om de riktigt stora kaptenerna inom rederiet och även i min berättelse och e-bok om "Flaggskeppare" inom Rederi AB Nordstjernen.



Befälhavaren Gunnar Dahlquist i Canada resa 1.
Foto från Klubb maritim.

Övriga befäl på California jungfruresan:

Överstyrman var Harry Holme, Maskinchef Sven Strandberg, som tidigare hade haft Golden Gate och Lions Gate på dess jungfruresor samt även leveransinspektör av Silver Gate och Portland på Howaldswerke i Kiel.

Telegrafist Stig Westergren som senare kom att få landtjänst på sjöpersonalavdelningen och senare även ett nytt nybygge, Johnson Chemstar 1980 från Kockums varv.

Chief Steward Arne Bernvi som senare även kom att få flertalet av kylfartygen som nybygge samt även tre av Rio-fartygen som nybygge tillsammans med Kapten Dahlquist. Totalt hade Bernvi 8 nybyggen!

De som stod längst tid av fartygets befäl var följande:

Fartyget hade cirka 2500 personer mönstrade under sina 80 resor inom rederiet och följande befäl den längsta seglationen ombord i resor räknat:

Befälhavare: 18 stycken.

Einar "Carnera" Andersson 25 resor, Gunnar Dahlquist 11 resor. Överstyrman Stig Söderlind 10 resor, Näslund 9 resor och Bodensjö 6 resor.

Överstyrmän 26 stycken,

Stig Söderlind 10 resor, Sven Klefbäck 9 resor och Roland Fredriksson 8 resor. Eftersom många överstyrmän var i Canada blev de senare befälhavare i rederiet.

Telegrafister 23 stycken,

Flest gjorde Jan Garpdahl 19 resor, Cirka 30 resor delades mellan nämnde Garpdahl, "Pedro" Pettersson och Leif Wodelius. Dessa tre telegrafister kom sedan även att dela Rosario på samma trad eftersom de löste av varandra i Buenos Aires. Dessa tre telegrafister alternerade enligt ett planerat mönster på "La Plata"-fartygen från sjöpersonalavdelningens planering.

Stig Westergren gjorde 8 resor, sedan följde Rudén och Brunolf om 7 resor vardera.



Telegrafist Stig Westergren i Canada som nybygge.

Maskinchefer 16 stycken,

Sven Strandberg stod i fartyget hela 34 resor,
Mch Franzen 17 resor.

Observera att maskinist Arne Simonsson "Snälle Simon" var i fartyget hela 22 år från 1955 till försäljningen 1977 då han gick i pension. Han hade även vikarierat maskinchef ombord vid något tillfälle. Med sina 22 år och mycket sällan semester gjorde han mer än 80 resor i fartyget och ett rekord inom rederiet.

Hökare 19 stycken ,

Sune Fahlesson 27 resor, Arne Bernvi 13 resor, Lars-Olof Palm 12 resor (Palm hade även 6 resor i Silver Gate och 6 resor i Los Angeles.)
Hökaren Nils Persson (Skånske Floyd) var i fartyget 11 resor.

Tilläggas kan att 1e kocken Hans Sjöberg gjorde 18 resor i fartyget. Han blev sedan hökare inom rederiet och var bland annat de sista 6 åren i Bahia Blanca.

Jag vet att det fanns olika manskap i olika befattningar som var många år i fartyget, liksom i alla de andra fartygen men det skulle ta enorm tid att bena ut alla dessa människors seglotionstid i respektive fartyg. När jag skrev min berättelse om containerfartygen i Axel Johnsonserien gjorde jag ett försök men det stupade och fick nöja mig med mina starka minnen från sjöpersonalavdelningen.



Förstekock Hasse Sjöberg i Canadas kök 1970-tal.
Foto från Hans Sjöberg.



Hökaren Lasse Palm i Canada, en av långseglarna i fartyget.
Fotograf okänd.



Canada i Göteborg 1977 innan försäljningen.
Fotograf okänd med foto från Hans Neréns samling.



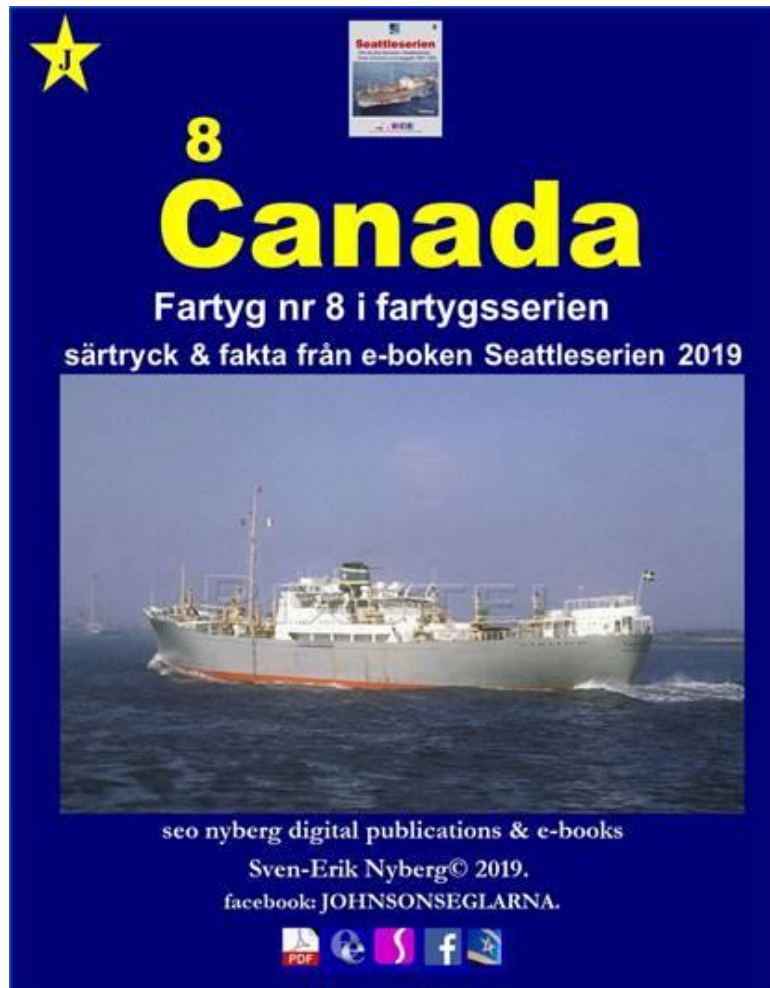
Bilden från mitt omslagsfoto av e-boken och särtrycket om Canada.
Canada utgående Thames 1960-tal. Foto William Kork.



Canada fullastad i Southhampton UK 1966.
Foto av B. Moody. Från Hans Neréns samling.



***Så tar vi farväl av den vackra stilfulla damen Canada kärt sammanbunden
med sin storsyster från Tyskland Silver Gate i Helsingborg med "vågen"
med alla armarna i luften.
Canada är den sista av de åtta stilfulla flickorna inom familjen Johnson.
som vi nu säger farväl till i denna berättelse!***



Berättelsen om **Canada**
finns även i separat nedladdning som särtryck och som även
inkluderar förord, fakta, statistik och färgstarka personligheter från
fartyget.

E-boken kommer finnas som gratis nedladdning i facebook:
JOHNSONSEGLARNA.

E-boken kan även fås direkt av undertecknad via mail:

seonyberg47@gmail.com

facebook: seo nyberg



Oljemålning av Seattle. Konstnär okänd.

12

Fartygens livslängd, statistik och personalia

Här ned följer en resumé om fartygens ålder inom rederiet med de äldsta fartygen först och de med kortaste liver sist. Tiden räknas från leverans till försäljning.

Silver Gate, 1951 såld 1977 upphuggen i Kaohsiung 1979.

25 år och 6 månader inom Johnsonlinjen tjänst.

81 resor varav 50 på Nordpacific.

Golden Gate, 1948 såld 1972 upphuggen året efteråt 1973 i

Kaohsiung.

24 år och 6 månader inom Johnsonlinjen tjänst.

80 resor varav 69 på Nordpacific.

Seattle, 1947 såld 1972 upphuggen året efteråt 1973 i Kaohsiung.

24 år och 5 månader inom Johnsonlinjen tjänst.

80 resor varav 50 på Nordpacific.

California, 1953 såld 1977 upphuggen året efteråt 1978 i Kaohsiung.

24 år och 4 månader inom Johnsonlinjen tjänst. Bara 3 månader kortare än Nordstjernen.

81 resor varav 52 på Nordpacific.

Canada, 1953 såld 1977 upphuggen året efteråt 1978 i Kaohsiung..

24 år och 1 månad inom Johnsonlinjen tjänst.

84 resor varav 45 på Nordpacific

Los Angeles, 1948 såld 1972 upphuggen samma år i Spanien.

23 år och 5 månader inom Johnsonlinjen tjänst.

71 resor varav 61 på Nordpacific.

Lions Gate, 1950 såld 1973 upphuggen året efteråt.

22 år och 4 månad inom Johnsonlinjen tjänst. Det enda fartyget i serien som inte skrotades. Byggdes om till fårtransportfartyg och sjönk 1980 tillsammans med 35000 får.

74 resor varav 65 på Nordpacific.

Portland, 1952 såld 1973 upphuggen samma år i Kaohsiung.

20 år och 4 månad inom Johnsonlinjen tjänst.

68 resor varav 51 på Nordpacific.

Sammanlagt seglade de 8 fartygen in pengar till rederiets kassa under totalt 190 år då de hade Johnsonflagg vilket ger ett genomsnitt av 23,7 år per fartyg. Snittet får ses som en bra livslängd.

Silver Gate seglade längst tid inom rederiet, 25½ år. Golden Gate och Seattle som god tvåa med sina 24½ år inom rederiet, dock Golden Gate 1 månad längre.

Kortaste tiden i rederiet hade Portland med enbart 20 år och 4 månader samt LIONS Gate med 22 år och 7.

Lite övrig Personalia,

De befäl som gjorde flest rundresor i serien var följande:

Befälhavare:

Einar Andersson "Carnera" 25 resor i Canada, dessutom gjorde "Carnera" 20 resor i Seattle som ÖST plus åtta resor i Lions Gate och California – alltså 53 resor i Seattlefartygen. Torsten Johansson 20 i Los Angeles och Gunnar Järnström 20 resor i Portland. Carl Henrik Jungbark 19 resor i Seattle. Schollin 21 i Lions Gate,

Telegrafister:

Ceth Lundgren 39 resor i Lions Gate och Lennart Lundquist 24 resor i Los Angeles. Walter Larsson 23 resor i California plus att Larsson gjorde 8 i Silver Gate plus fyra resor i Seattle och totalt 36 resor.

Maskinchefer:

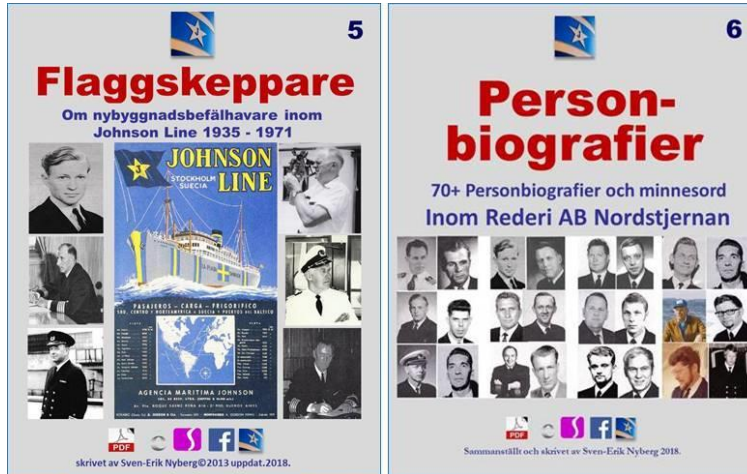
Karl Örnerstig 56 resor i Lions Gate plus Seattle 2 och Silver Gate 4 resor= 62 resor, Sven Strandberg 34 resor i Canada samt 4 resor i Golden Gate och 2 resor i Lions Gate totalt 40 resor. Ossian Simonsson 28 resor i Silver Gate samt Rune Norrås 24 resor.

Men då skall man observera att maskinist Arne Simonsson kallad "Snälle Simon" var i Canada hela 22 år från 1955 till försäljningen 1977 då han gick i pension. Han hade även vikarierat maskinchef ombord vid något tillfälle. Med sina 22 år och mycket sällan semester gjorde han 80 resor av fartygets 84 och detta får ses som ett rekord inom rederiet. Bara Karl Örnerstig finns i närheten av detta alla befattningar inräknat.

Chief Stewards:

Kaj Andersen 28 resor i Portland och California. Sune Fahlesson 27 resor i Canada, Carl-Gösta Andreasson 23 resor i Golden Gate plus 3 resor i Silver Gate totalt 26 resor. Eric Bäckström 19 resor i Silver Gate samt 4 resor i California samt 3 resor i Seattle, totalt 26 resor.

Lars-Olof Palm hade 12 resor i Canada, 12 plus 6 resor i Silver Gate och 6 resor i Los Angeles totalt 23 resor. Arne Bernvi 13 resor i Canada och 10 resor i Los Angeles och Seattle total 23 resor i serien. 153 långresor tillsammans för dessa fem gentlemän.



Mina personsammanställningar finns i två utgivna e-böcker numera uppdaterade och omfattar cirka 80 biografier.

13

Personbiografier

Här nedan följer 12 färgstarka personligheter inom denna fartygsserie. De har alla utmärkt sig och spelat en viktig roll i fartygens historia på ett eller annat sätt.

Dessa finns även med i min stora sammanställning av Personbiografier inom Johnson Line där min e-bok berättar om mer än 80 biografier.

I min nya uppdaterade berättelse och e-bok om "Flaggskeppare" sammanfattar jag åtta nybyggnadskaptener samt berättelsen bakom och urvalet av personer som tillsätts i nybyggda fartyg. Mycket intressanta iakttagelser, detta kan jag utlova!

I detta kapitel finns följande 12 personer:

Kapten Yngve Grönwall, född 1886
Kapten Fredrik Ranke, född 1890
Kapten Torsten Johansson född 1907
Kapten Gunnar Ahlman född 1895.
Kapten Dahlquist född 1898.
Kapten Einar "Carnera" Andersson född 1910
Maskinchef Karl Örnerstig född 1910
Maskinchef Sven Strandberg född 1901
Telegrafist Stig Westergren född 1923
Telegrafist Arne Jönsson född 1924
Chief Steward Arne Bernvi född 1913
Chief Steward Lars Olof Palm född 1933

Det finns givetvis mycket man kan säga om alla statistiska uträkningar om hur många personer som har strömmat genom rederiets fartyg genom årens lopp och genom Seattlefartygens mönstringsrullor.

Om varje fartyg har haft mönstrat 2300 personer under sin livstid om 24 år eller 80 resor så finns det självklart flera hundra av dessa personer som var samma människor.

Med detta vill jag säga att rent generellt var Johnsonlinjens personal mycket lojal och de stannade lång tid i fartygen och de återkom alltid till rederiet efter ledighet långt före detta med LAS, Lagen om anställningsskydd infördes 1972.

Detta såg och upplevde jag med egna ögon och egen erfarenhet sedan min tid på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm. Utav alla stamkort och personbiografier jag tagit del av, läst och skrivit om framgår det också tydligt hur lojal personalen var inom rederiet. Själv var jag i rederiet i 23 år.

Personbiografi Kapten Yngve Grönwall 1886-1948.



Kapten Yngve Grönwall, rederifoto

Yngve Grönwall föddes den 31 maj 1886 i Malmköping i Sörmland. Grönwall mönstrade på sin första båt, ångaren Emanuel som mässuppassare 1901 då lusten att gå till sjöss var stor och han var bara 15 år då han lämnade hemmets trygga vrå för havet.

Han gick in på sjöbefälsskolan i Västervik och tog sin styrmansexamen redan 1907, 21 år gammal och två år senare 1909 avlade han sin sjökaptensexamina i samma stad. Under 1908 hade han även gjort en kortare militärtjänst vid flottan.

1914 anställdes han i Rederi AB Nordstjernen som styrman i Nordstjernen. Samma år kom han till gamla Reserv och var i detta fartyg till 1916. Samma år kom han över till Annie Johnson fram till december 1917 då han gick över till Axel Johnson som han var i fram till mars 1918. Sedan följde Lima samma år till juni. Åter Annie Johnson från juni till september och sedan följde San Francisco som överstyrman från samma månad fram till mars 1923.

Åter som 2e styrman för att från 1924 – 1925 för att bli ordinarie överstyrman i San Francisco. Sedan följde Canada som överstyrman 1925 till 1928 och under denna period vikarierade han befälhavare under en kustresa 1927.

Från december 1928 blev Grönwall befälhavare i följande tre fartyg fram till juni 1929; Valparaiso, Annie Johnson och Margaret Johnson. Sedan följde Suecia 1929-1935, Lima 1935-1937, Buenos Aires 1937-1938 och Colombia som han förde befälet på under krigsåren 1938-1943 på ett framgångsrikt sätt.

I november 1943 blev han leveransövervakare på Suecia och fartygets förste befälhavare fram till januari 1948. Suecia var det första fartyget som hade MaMeWa installerad som test varför Grönwall blev riktigt inkörd på systemet. Det var kanske också anledningen till att han kom att bli leveransövervakare på Los Angeles och fartygets förste befälhavare i Mars 1948. Detta fartyg hade också KaMeWa-system som prov och det enda av seriens fartyg som hade systemet.



Los Angeles fotograferad i Engelska kanalen efter ombyggnaden 1963. Foto kan vara av Sky Photo men bilden kommer från Hans Neréns samling.

Tyvärr kom Los Angeles att bli Grönwalls allra sista fartyg då han så tragiskt avled i Seattle/Tacoma som en svit av den svåra branden ombord i fartyget under dess liggetid i Tacoma.

Grönwall har av vittnen lär ha tagit mycket illa vid sig av branden och det framkom senare på sjukhuset att han avlidit av hjärtattack. Fartygets överstyrman, Karl-Gustaf Blom (Charlie Flower kallad) fann Kapten Grönwall död i sin hytt på morgonen den 21 november 1948.

Samma dag övertog Kapten Blom befälet över fartyget som brukligt var när en befälhavare avled under resan.



Los Angeles från branden i Tacoma. Bild från H .Neréns samling.

Kapten Grönwall hade bl.a. en son, Bo Grönwall, som även han kom att bli befälhavare inom Johnson Line och Hade bl.a. de båda nybyggna Pacific och Suecia från Wärtsilä Åbovarv 1971. Far och son hade även seglat en resa tillsammans i Colombia under andra världskriget. Vidare, se hans personbiografi under min e-bok om "Flaggskeppare" 1919.

Personbiografi Kapten Fredrik Ranke 1890-1963.



Kapten Fredrik Ranke. Rederikort.

Fredrik Ranke föddes i Ystad den 6 februari 1890. Ranke gick till sjöss i tidig ålder som 17-åring och har varit bl.a. i brittiska, holländska och amerikanska segelfartyg.

Han tog sin styrmansexamen i Malmö 1911 och sjökaptensexamen även den i Malmö 1912. Sedan följde militärtjänstgöring och reservofficersutbildning i Flottan vid Karlskrona Örlogsskolor 1913.

I december 1913 mönstrade han Rederi AB Nordstjernans Prinsessan Ingeborg som 3e styrman till augusti 1914 då han återgick som reservare hos flottan till april 1915.

I juni fick han förmånen att mönstra på nybygget San Francisco som 3e styrman och han var sedan i detta fartyg till november 1915. Senare blev Ranke styrman och överstyrman i Suecia i 8 år fram till 1925.

Sedan fick Ranke nybygget Axel Johnson 1925 som överstyrman under befäl av den legendariske befälhavaren David Liljequist. Ranke

fick sitt första befälhavarvikariat under en resa i Kronprinsessan Margaretha 1926, åter till Axel Johnson som överstyrman till 1927. Sedan vik befälhavare i Lima och senare under hösten samma åter till Axel Johnson men nu som vik befälhavare.

Kapten Ranke blev utsedd till ordinarie befälhavare i juli 1928 i San Francisco och var sedan i detta fartyg till 1934. Sedan blev han rederiets inspektör i Buenos Aires från samma år till februari 1935. Sedan gick han åter till sjöss först två år i Balboa, sedan ett år i Canada och sist 6 månader i Annie Johnson.

I juni 1938 fick Ranke sitt första nybygge som befälhavare i Peru där han var till november 1939 för att sedan vara på HK i Stockholm till januari 1940. Samma månad tillbaka till sjöss och Brasil, fartyget som nästan kom att bli hans sista då det torpederades och sänktes i januari 1943. Åter ett nybygge, Argentina(2) där han kom att bli till maj 1948.

Efter detta fick Kapten Ranke Golden Gate i ett år för att bli inkörd i denna fartygsserie. Han kom till Lions Gate som leveransövervakare och fartygets första befälhavare 1950. Han var sedan i fartyget till december 1952 för att omedelbart flyttas över som leveransövervakare i nya California i januari 1953. Ranke var sedan kvar i fartyget tills han sjukavmönstrades i San Pedro i maj 1954. Överstyrman Lars-Erik Björklund fick då uppmönstras till befälhavare i fartyget.

California blev Kapten Rankes sista fartyg då han senare 1954 gick i pension efter att ha varit i rederiets tjänst sedan 1913 och 41 år.

Ranke kom att ha två nybyggen som styrman och fyra nybyggen som befälhavare, två i Argentinaserien och två i Seattle-serien.

Hans hustru Olga Ranke fick även den stora äran att bli Portlands gudmor när detta fartyg sjösattes i Malmö i Juli 1952.

Kapten Ranke var på den tiden en mycket stor befälhavare inom Johnsonlinjen. Han avled i Stockholm 1963.



Kapten Ranke sista nybygge och fartyg California.
Bild från Jens Janssons bildsamling.



Kapten Ranke vid sitt skrivbord på befälhavarkontoret på Lions Gate.

Personbiografi Kapten Torsten Johansson 1907-1995.



Kapten Torsten Johansson på sitt kontor ombord i Los Angeles, ett fartyg han förde befälet på under 20 långresor under 1950-talet.

Torsten Johansson föddes den 23 februari 1907 på Gullholmen väster om Orust. Johansson var uppvuxen på Gullholmen. Han tog sin styrmansexamen i Göteborg 1929 och sin sjökaptensexamen 1930.

Samma år, 1930 började han i Rederi AB Nordstjernen som 3e styrman i Pedro Christoffersen. Han var sedan i dessa fartyg som 3e styrman tills 1935 då han blev 2e styrman i Lima. Senare samma år blev han 2e styrman i Brasil där han var i tre år. Han var även en period i Suecia.

1940 blev han överstyrman i Suecia under tre år i två perioder och i Brasil under drygt två år. 1940 vikarierade han befälhavare i Suecia under två månader. Mycket av sina styrmansår var han alltså i A-båtarna Brasil och Suecia.

Torsten Johansson blev befälhavare i Pacific 1945 efter kriget. Vikarie befälhavare i Axel Johnson och Suecia fram till 1948. Samma år, 1948 blev han ordinarie befälhavare i Suecia i fem år fram till 1953. Samma år blev han befälhavare i Los Angeles och var sedan i detta fartyg fram till maj 1961.

Han var befälhavare på Los Angeles under de dramatiska dygna i november 1954 när fartyget brann under en orkan i Biscaya och forcerades in till nödhamn i Brest med stor skicklighet och ett starkt sjömanskap. Kapten Johansson och hans styrmän och besättning gjorde en heroisk insats som tack vare ett fantastiskt sjömanskap kunde rädda fartyget från total förlisning. Här följer en kortare berättelse om dramat...

Branden i Brest resa 22, 1954.



Los Angeles fotograferad i Engelska kanalen efter ombyggnaden 1963. Foto kan vara av Sky Photo men bilden kommer från Hans Neréns samling.

På utgående resa 22 i november 1954 råkade fartyget ut för en orkan i norra Biscaya och en brand utbröt i ett av de förliga lastrummen som höll på att ödelägga fartyget och dess besättning men fartyget räddades tack vare ett fantastiskt sjömanskap av befälhavaren Torsten Johansson. Enligt befäl och manskap ombord var det hans förtjänst att alla överlevde. Vittnen säger att fartyget knappt hade styrfart i orkanen och in till nödhamn Brest. Kapten Johansson körde fartyget endast med KaMeWa'n in till Brest och enligt honom var det räddningen.

Fartyget var då svårt eldhärjat i de förliga lastrummen. Vittnen pååekar att fartyget såg ut som en brinnande fackla på ingång till nödhamnen. Enligt sjöförklaringen menade Johansson att felet var tändstickor i lastrum 3 som bestod av 18 ton tändstickor som slitit sig

i orkanen och fattat eld. Det blev också den formella förklaringen tillsammans med det mycket hårda vädret.

Branden inträffade den 26 november till den 1 december in till Brest. Fartyget blev liggande i den yttre redden i Brest eftersom de franska myndigheterna vägrade släppa in det brinnande fartyget till den inre redden. Efter ett snabbt renoveringsarbete efter släckningen avgick fartyget till Antwerpen den 3 december och möttes av hård dyning och slingring innan ankomst Antwerpen dit Los Angeles ankom den 4 december och "all fast kajplats 117 klockan 22.50".

Följande telegram ankom från Stockholm den 11 december 1954:

Den 11 december erhöll kapten Johansson ett långt telegram. Det var från självaste Generalkonsuln: "SÅSOM FRAMGÅTT AV DE UNDERRÄTTELSE SOM JAG UNDER HÄNDELSEUTVECKLINGENS GÅNG ERHÅLLIT HAR BEKÄMPANDET AV ELDEN Å M/S LOS ANGELES UNDER TIDEN 26 NOVEMBER TILL 1 DECEMBER MÖJLIGGJORTS GENOM FÖREDÖMLIGT ARBETE AV BEFÄL OCH BESÄTTNING OMBORD Å FARTYGET STOP DE AV DEM ALLA UNDER SVÅRA FÖRHÅLLANDEN GJORDA INSATSERNA VITTNA OM ANSVARSKÄNSLA OCH GOTT SJÖMANSKAP STOP JAG BER EDER SJÄLV MOTTAGA OCH TILL SAMTLIGA OMBORDANSTÄLLDA FRAMFÖRA MITT VARMA TACK OCH SAMTIDIGT TILL ALLA SÅSOM EN PERSONLIG GÅVA FRÅN MIG ÖVERLÄMNA DE MINNESBÄGARE MED INSKRIPTION VILKA JAG IDAG ÖVERSÄNT TILL EDER PER FLYG STOP VAR OCH EN TILLERKÄNNES DESSUTOM EN HALV MÅNADSLÖN STOP JAG BEGAGNAR ÄVEN DETTA TILLFÄLLE ATT ÖNSKA EDER ALLA EN GOD JUL OCH ETT LYCKOSAMT NYTT ÅR STOP EDER TILLGIVEN = AXEL AX:SON JOHNSON + " Vi som

Bilderna på telegrammen är hämtade från Båtologen och Gert-Owe Erikssons artikelserie.

Dagen efter ankom 51 silverbägare med flyg från Stockholm. Varje silverbägare med individuella inskriptioner med direkt transit från flygplatsen till fartyget arrangerat av rederiets välkände agent och samarbetspartner Durot i Antwerpen. Silverbägarna delades ut av Kapten Johansson i salongen som telegrammet berättar om. Efter denna händelse fick Kapten Johansson en lång rad placketter, minnesmedaljer och omnämningen i media.



gods in transit. Utdelningen av dessa silverbägare ägde rum i LOS ANGELES salong dit hela besättningen kallades. Befälhavaren läste upp Generalkonsulns telegram och höll ett långt tal samt höll svenske konsuln i Antwerpen *John Setterwall* också tal till manna. Två kartonger champagne hade tillfället till ära införskaffats vilket med största sannolikhet lät sig väl smaka. Kapten Johansson sände som brukligt är ett svarstelegram, adresserat hem till Generalkonsul Axel Ax:son Johnson, Karlavägen 37, Stockholm. " = FÖR GENERALKONSULNS HJÄRTLIGA OCH UPPMUNTRANDE TELEGRAM OCH FÖR DE MINNESBÄGARE OCH GRATIFIKATIONER VI IDAG MOTTAGIT BER VI ALLA FÅ FRAMFÖRA VÅRT HJÄRTLIGASTE TACK STOP VI HA I SAMBAND DÄRMED TÖMT EN BÄGARE TILL GENERALKONSULNS ÄRA OCH MED ETT FYRFALDIGT LEVE ÖNSKANDE GENERALKONSULN FORTSATT GOD HÄLSA OCH FRAMGÅNG SÄNDER VI VÅRA VÖRDSAMMA HÄLSNINGAR STOP BEFÄL OCH MANSKAP Å M/S LOS ANGELES = TORSTEN JOHANSSON +". Det bör tilläggas att kapten

Att det blev Antwerpen är kanske inte så konstigt då rederiet hade ett mycket gott renommé och samarbete med myndigheterna i Antwerpen. En annan viktig anledning var att det alltid var många rederifartyg i hamnen, ibland upp till 4-5 stycken och Los Angeles var nu tvungen att flänsa över all last till andra rederifartyg som kunde ta lasten till sina planerade destinationer på Nordpacifictreden.

Den 17 december efter all lastflänsning dockades Los Angeles på stadt Antwerps torrdocka nr 7. Los Angeles besättning fick fira julafton i Antwerpen men fartyget avgick till Göteborg på juldagen den 25 december och ankom till Lindholmens varv den 26 december. Johansson var kvar i Los Angeles till 1960 och inalles

Sedan var Johansson befälhavare i Buenos Aires 1961 – 1962 samt ett par andra fartyg som vikarie fram till dess han blev leveransövervakare för det första kylfartyget Yakima Valley på Lindholmens varv i Göteborg februari 1963.

Kapten Johansson blev senare leveransövervakare och den förste befälhavaren i samtliga av de sex kylfartygen fram till 1969 då han lämnade Aconcagua Valley den 13 januari. De andra fyra fartygen var Rio Negro Valley 1964, Hood River Valley 1965, Okanagan Valley 1966 och San Joaquin Valley 1968.

Han blev sedan befälhavare i tre av Rio de Janeiro-fartygen fram till 1972 där han det sista året var befälhavare i Montevideo.

Kapten Johansson pensionerades i mars månad 1972. Han var då fyllda 65 år. Totalt hade Johansson varit 42 år inom Johnsonlinjen varav de sista 28 åren som befälhavare.

Kapten Johansson var en fantastisk sjöman och en mycket skicklig navigatör något som han säkert hade med sig från barnsben då han var född och uppvuxen på Gullholmen där många var duktiga sjömän. Detta var något han givetvis kom att förädla under alla sina sjömansår på allra bästa sätt. Kapten Johansson var även en fantastiskt duktig och erfaren nautiker.

Tyvärr fick jag själv aldrig den stora förmånen att segla tillsammans med honom men jag träffade honom vid några tillfällen under livet och Johansson var en ytterst förtjusande personlighet. Trevlig, sällskaplig och social i alla dess sammanhang och mycket intressant att lyssna på. När han talade lyssnade verkligen människor.

Sista gången jag själv träffade honom var våren 1979 då han var rederipassagerare på Avesta en kustresa då hans son var överstyrman ombord. Han var även en mycket populär befälhavare bland fartygens passagerare i de fartyg som tog passagerare.

Johansson var en mycket färgstark, karismatisk och omtyckt person och ledare och han var en riktigt legendarisk befälhavare inom Rederi AB Nordstjernen. Kapten Johansson var en mycket stor befälhavare inom Johnlinjen och den ende av befälhavarna då som var nära vän till Bergsingenjören Axel Ax:son Johnson.

Torsten Johansson var bosatt i Mölnlycke men även på Gullholmen. Han hade två söner, varav Anders Johansson var den ene som även han var sjöman inom Johnsonlinjen under många år. Han var bland annat överstyrman i Avesta innan fartyget såldes till Wallenius och Anders följde med fartyget dit. Han blev senare befälhavare i Wallenius bilfartyg.

Torsten Johansson avled i Mölnlycke den 4 april 1995.

Lite personliga reflektioner och speciellt minne:

Kapten Torsten Johansson har jag själv träffat vid några tillfällen och han fick de välkända öknamnen *"Gull Johan"* för han var från just Gullholmen väster om Orust. (anm. Min egen hemkommun) Han fick även det mindre hedrande öknamnet *"KönsJohan"* på grund av helt andra kriterier. Kapten Johansson hördes säkerligen lika bra som *"Kalle Gapa"* och det fick jag själv erfara, även denna gång vid in bogsering av m/s Buenos Aires till Frihamnen sommaren 1962.

Johansson och min morbror kände varandra mycket väl sedan tidigare och följande citat är direkt hämtat just från den in bogseringen; (Jag glömmer det aldrig)
"Brelén, för helvete, visa att du har lite kuk i den där jävla båten och tryck till så vi kommer in nån jävla gång!"

Ja, Johansson hade ett mycket *"mustigt"* språkbruk, något som de allra flesta gamla kaptener hade på den tiden så Johansson var inget undantag.



Yakima Valley, Johanssons första nybygge av 6.

Personbiografi Kapten Gunnar Ahlman 1895-1988.

Gunnar Ahlman föddes i Skallmeja, Lidköping den 30 november 1895.

För Gunnar Ahlman lockade tydligen havet och sjölivet och han gick in på sjöbefälsskolan i Göteborg och han tog sin styrmansexamen 1919 och sjökaptensexamen 1920.

Efter sina examina 1920 anställdes han hos Rederi AB Nordstjernen som 3e styrman och seglade sedan styrman i Balboa, Annie Johnson och Kronprinsessan Margareta fram till 1927.

Från 1927 till 1930 var han överstyrman i Lima sedan ett uppehåll för studier och han återkom till Lima 1931 som överstyrman till 1933. Sedan i systerfartyget Buenos Aires 1933 till 1935. Under denna period vikarierade han även som befälhavare i nämnda fartyg men även i Pedro Christophersen under ett par månader.

Efter detta blev Ahlman rederiets purser i Centralamerika i 6 månader och efter hemkomsten i juni 1936 kom han till fartygen Uruguay, Axel Johnson och Argentina som överstyrman men även vissa perioder som vikarierande befälhavare i nämnda fartyg. Sedan befälhavare korta perioder i ytterligare 8 fartyg fram till november 1939.

Sedan följde andra världskriget och Ahlman var befälhavare i Balboa i princip under hela kriget från november 1939 till oktober 1944. Ahlman gjorde det tydligen bra och utsågs till leveransövervakare och fartygets förste befälhavare i nya Venezuela(2) som levererades sommaren 1945. Han var sedan kvar i fartyget till 1949.

Ahlman planerades sedan för den nya Seattleserien och han kom till Seattle från oktober 1949 till maj 1951. Sedan vikarierade han på agenturen Fallenius & Leffler i Göteborg till oktober samma år för att

samma månad resa till Howaldswerke i Kiel för att bli leveransövervakare på nybygget Silver Gate och fartygets förste befälhavare.

Kapten Ahlman var sedan befälhavare i Silver Gate fram till april 1958. Under perioden vikarierade han även en månads kustresa på Guayana 1955.

Silver Gate var Ahlmans andra nybygge och hans sista fartyg och när han sjukpensionerades 1958 och officiell pension 1960 var det efter 38 års tjänst inom Rederi AB Nordstjernen.



Silver Gate var Kapten Ahlmans sista fartyg 1958.

Foto: Lennart Ramsvik maritimbild.com

Personbiografi och minnen av Kapten Gunnar Dahlqvist 1898 – 1983.



Gunnar Dahlqvist på m/s **Canadas** brygga 1953.
Bild lånad från Båtologen. Foto; Bruno Billman.

Gunnar Dahlquist föddes i Göteborg den 16 maj 1898 Dahlquist gick till sjöss 1915 och han avlade styrmansexamen i Kalmar 1922 och Sjökaptensexamen i Göteborg 1926.

1927 blev han anställd i Johnsonlinjen som tredje styrman i m/s **Valparaiso**. Han var sedan ibland annat i **Lima** och **Axel Johnson** fram till 1933. Året senare blev han andre styrman i **Axel Johnson** och 1935 blev han överstyrman i samma fartyg. Han var sedan bland annat överstyrman i gamla **Santos** och **Nordstjernen** fram till 1942. Under denna period vikarierade han även befälhavare.



Nordstjernen var en av Dahlquist första fartyg som befälhavare 1942.

Foto Lennart Ramsvik Maritimbild.com

Han var i befälhavare i tankern **Nynäs** från sommaren 1942 till januari 1943. Under perioder 1942 och 1943 med tjänstgjorde han även på rederiets huvudkontor i Stockholm samt även ett par månader på kontoret i London.

Dahlquist blev ordinarie befälhavare inom rederiet 1943 och sedan var han bland annat i gamla **Canada**, **La Plata** och **Golden Gate**. 1953 blev han utsedd till nybygget **Canadas** leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. Dahlquist var sedan i **Canada** i 11 rundresor fram till februari 1957.

1957 blev han utsedd som leveransövervakare och förste befälhavare på nya m/s **Rio de Janeiro**. Han var sedan befälhavare i fartyget i 1 år för att senare bli leveransövervakare och förste befälhavare i **Montevideo, Santos, Rosario och Brasilia**.

Under 1962 var han speciellt utsedd till befälhavare på **Seattle** under representationsresan 1962 när fartyget låg i Seattle under världsutställningen samma år.

Kapten Dahlquist sista fartyg var **Brasilia** där han lämnade i augusti 1963 i samband med sin pension. Han var då 65 år gammal och hade varit i Johnsonlinjens tjänst i cirka 36 år.

Gunnar Dahlqvist var ansedd vid denna tidpunkt som rederiets förste befälhavare och han var en synnerligen skicklig befälhavare. Han var en mycket omtyckt kapten av besättning, rederi och passagerare.

Kapten Gunnar Dahlquist avled i Göteborg den 21 april 1983, 85 år gammal.

Lite personliga reflektioner.

Kapten Gunnar Dahlquist var även i folkmun kallad för "**Kalla Gapa**" för att han var så högljudd och skrek bl.a. ut sina order på bryggvingen så det hördes båden till backen och poppen. Jag gissar att det var på den tiden då det inte fanns walkie-talkies eller intercomsystem.

I USA kallades han allmänt för "**Charlie the loudspeaker**".

Jag själv träffade aldrig Kapten Dahlquist men jag hörde och såg honom. När jag var en ung pojke fick jag åka med min morbror Olle många gånger från 1950-talet och framåt då han var skeppare på Herkules och senare Hermes inom Johnson bogserbåtar i Göteborg, (C.L.Hansson Stuveri AB).

Vi ett tillfälle på sommaren 1959, den heta sommaren, vid in- eller utbogsering av m/s **Santos** i Frihamnen hörde jag hur han skrek från bryggvingen så det nästan hördes över halva Göteborg. "**Där har du Kalle-Gapa sa min morbror**" och jag glömde det aldrig sedan, inte

fartyget heller för den delen! (Min fotbollsidol Pelé efter VM i Sverige 1958 spelade ju i Santos!) Vilken fantastisk fin båt!

Lite kuriosa; Dahlquist var kusin till den kände sångaren Lasse Dahlquist i Göteborg.

Följande fartyg och år var Kapten Gunnar Dahlqvist leveransövervakare och fartygets förste befälhavare:

Canada 1953, Kockums varv.

Rio de Janeiro 1957, Lindholmens varv.

Montevideo 1958, Lindholmens varv.

Santos 1959, Lindholmens varv.

Rosario 1960, Lindholmens varv.

Brasilia 1960, Lindholmens varv.



m/s Canada.

Fartyget var Kapten Dahlqvists första fartyg som nybygge 1953.



m/s **Montevideo** i en norrlandshamn
Fartyget var Kapten Dahlqvists andra i serien "Riofartyg" som nybygge.
På bilden syns även Johnsonlinjens bogserbåtar **Hermes** och **Herkules**.
Bilder från Hans Nerens samling



Brasilia, Gunnar Dahlqvist sista nybygge 1960.
Kapten Dahlqvist gick sedan i pension 1963, 65 år gammal.

Personbiografi Kapten Einar Andersson "Carnera"



Kapten Einar "Carnera" Andersson Rederikort.

Einar Andersson föddes i Brunby, Höganäs den 25 oktober 1910. Andersson gick till sjöss i tidig ålder som 17-åring men han kom inte till Rederi AB Nordstjernen förrän 1939.

Han tog sin styrmansexamen i Kalmar 1932 men sjökaptensexamen avlade han i Härnösand sjöbefälsskola 1936 Sedan följde en del andra mindre fartyg som styrman fram till 1939.

Kapten Andersson blev snabbt inom rederiet mera känd som "Carnera" och det fick han heta ända fram till sin pensionering i rederiet 1973 alltså under 34 år.

I september 1939 anställdes Andersson som styrman i Colombia och blev sedan kvar i detta fartyg under Kapten Grönwalls befäl fram till 1942 då han förflyttades till Margaret Johnson liggandes i Buenos

Aires. Fram till krigsslutet 1945 seglade han även styrman i Uranus, Brasil och Oceanus.

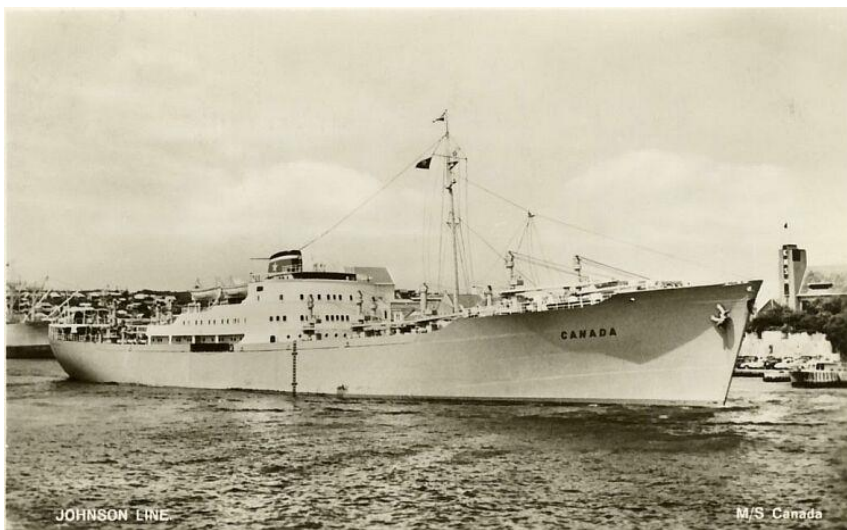
I november 1945 kom han till Axel Johnson som överstyrman och där blev han kvar till december 1946 för att flyttas till nybyggda Seattle.

Andersson vikarierade befälhavare i Bolivia under 1949 och 1951. Efter 1951 vikarierade han befälhavare i Nynäs, Brasil och Chile. Han återkom till Bolivia och stannade sedan i fartyget fram till 1953.

Fem rederifartyg fram till 1957 då han återkom till Seattle som befälhavare för en resa sedan följde Lions Gate för att sedan vara kvar i Amazonas i två år. Sedan följde Guayana, Orinoco och Montevideo till 1962.

Kapten Andersson kom till Canada 1962 och han trivdes tydligen bra i detta då han var kvar där tills 1973 med kortare vikarier i Brasilia och några resor i systerfartyget California.

Andersson pensionerades i september 1973 då han lämnade Canada för gott.



Canada var Andersson sista fartyg där han gjorde hela 25 resor.
Rederikort.

Personbiografi Maskinchef Karl Örnerstig. 1910-1982.



Foto från Johnson Llines arkiv.

Maskinchef **Karl Oskar J-son Örnerstig** föddes i Kalmar den 1 september 1910. Karl träffade sin blivande hustru Margit Lizzie och de båda gifte sig den 7 maj 1938 och deras son Björn föddes den 29 april 1940. Örnerstig fick även två yngre systrar. Karl, Margit och barnen tog sig namnet Örnerstig 1944 efter att ha hetat Johansson tidigare. Samma år flyttade också familjen till Göteborg.

Karl Örnerstig tog sin maskinistexamen i Göteborg 1943 och sjöingenjörsexamen eller liknande 1945.

Örnerstig anställdes inom Rederi AB Nordstjernen den 1 oktober 1939 som elektriker och motorman i **Brasil**. Han var kvar i fartyget till den 15 juli 1942. Fartyget var under denna tid aldrig hemma i Sverige då de gick i trafik utanför spärren då andra världskriget rasade för fullt i Europa. Han hade ingen möjlighet att träffa sin familj förrän efter drygt 2 år.

Örnerstig mönstrade **Peru** i juni 1943 som 2:e maskinist fram till oktober samma år. Därefter följde **Amazonas** och **La Plata** som 2:e maskinist till den 9 februari 1944. Dagen efter mönstrade han **Peru** som kylmaskinist fram till den 8 juli 1944.



Kalle Örnerstigs första fartyg inom Johnsonlinjen, m/s **Brasil**.

Foto L .Ramsvik, maritimbild.com.

Efter avslutade studier återkom Örnerstig till **Amazonas** den 20 juni 1945 som 1:e maskinist fram till den 1 september 1947. Sedan följde hans första vikariat som maskinchef i **Argentina** under en kustresa september till oktober 1947.

Sedan följde nybygget **Seattle** som 1:e maskinist från den 11 november 1947 till den 10 juni 1948. Detta var **Seattles** jungfruresa och resa 2 1948.

Efter **Seattle** blev Örnerstig befordrad till maskinchef och hans första fartyg var **La Plata** efter att ha varit 4 extra dagar på **Amazonas**. Han var på **La Plata** under tiden 27 juli 1948 till den 30 november 1950.

Den 1 mars 1951 blev Örnerstig ordinarie maskinchef i **Lions Gate**. Fartyget skulle då gå ut på sin tredje resa. Fartyget var det fjärde fartyget i "Seattleserien". Örnerstig kom sedan att vara kvar i **Lions Gate** i princip under hela fartygets livslängd fram till november 1972 med bara ett års uppehåll från fartyget under 1970. Han gjorde 56 resor i detta fartyg. Under denna period hade han vikarierat en kustresa i **Montevideo** och en kustresa i **California** 1965.

Under uppehållet från **Lions Gate** från oktober 1969 till januari 1971 var han i följande fartyg;

Hood River Valley, från november till december 1969.

San Joaquin Valley, från maj till augusti 1970.

Aconcagua Valley under november 1970.

Han återkom till **Lions Gate** den 1 februari 1971 till den 21 mars 1972 då för sista gången då fartyget lades upp i Göteborg under sommaren 1972. Örnerstig var sedan sommaren 1972 bevakare av både **Golden Gate** och **Lions Gate** när dessa fartyg låg upplagda till försäljning i Göteborg. Han var sedan kvar i **Lions Gate** som bevakare till den 30 november 1972. **Lions Gate** såldes sedan i mars 1973.



Lions Gate utanför San Francisco.

Fartyget där Kalle Örnerstig var under cirka 20 år och under 56 resor av sin 35 års långa karriär inom Johnsonlinjen.

Foto från H.Neréns samling.

Den 1 december 1972 mönstrade Örnerstig på systerfartyget **Silver Gate** och var sedan i fartyget till den 31 maj 1974. Detta fartyg lades upp året efteråt i Helsingborg och var till försäljning. Han gjorde sex resor i detta fartyg.

Örnerstig mönstrade på **Bahia Blanca** den 1 juli 1974 och var kvar till 31 oktober 1974. Detta blev också Kalle Örnerstigs sista fartyg och sista resa. Han gick efter detta i ålderspension efter 35 år i Johnsonlinjen och 64 år gammal. Resan i **Bahia Blanca** på La Platatraden var för övrigt Örnerstigs enda långresa på ett Riofartyg. Hans tidigare erfarenheter från denna fartygsserie var ju enbart under en kustresa med **Montevideo** 1965.

Kalle Örnerstig var inom rederiet synonymt med **Lions Gate**, han var i fartyget i över 20 år och gjorde 56 rundresor i fartyget. Han var den

person alla kategorier som varit i fartyget längs tid. Han var även en av de personer som var längst tid i hela "Seattleseriens" fartyg och historia då han varit i denna fartygsserie i 62 resor.



m/s **Bahia Blanca**, Kalle Örnerstigs sista fartyg 1974.

Foto Bo Einarsson, från Fakta om fartyg.

Lions Gate och Kalle Örnerstig förknippas också med idrottsfartyget **Lions Gate**. Kalle var en fantastisk ledare inom fotboll och **Lions Gate** tog hem flera mästerskapsmedaljer inom världshandelsflottans fotbollsserie för fartyg under 1950- och 1960 talet.

Det gick många historier från förr, på den tiden när alla nya sjömansjobb ropades upp på sjömansförmedlingarna och när motormansjobb ropades till **Lions Gate** kunde det låta så här: "Maskinkunniga fotbollsspelare söks till **Lions Gate** för påmönstring i Frihamnen.

Kalle Örnerstig blev en riktig legend inom den svenska handelsflottan.

Jag hade själv den stora förmånen och glädjen att få segla tillsammans med Kalle på just **Lions Gate**. Jag var förste kock i fartyget och Kalle älskade verkligen god mat och han kom ofta ner i köket och pratade allrahelst sedan jag också var mycket intresserad av fotboll.

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 tacksam och efter detta blev 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.

Detta var egenskaper som Kalle gillade skarpt. Vi hade ett fantastiskt fotbollslag ombord och vi vann alla de matcher jag var med och spelade. Kalle stod vid sidan av och skrek, hurrade och grät av lycka! Allrahelst sedan vi bankat skiten ur och nollat elevbåten **Paraguay!**

Ja, för honom var det viktigare att jag var en bra fotbollsspelare istället för en bra kock! Jag är säker på att andra inte höll med honom om detta.

Kalle Örnerstig var en förtjusande människa, han var en person som när man väl träffat honom så glömde man honom aldrig. Jag har under många, många gånger i mitt liv tänkt tillbaka på de trevliga samtal och stunder vi hade på **Lions Gate**. Som sagt, vissa saker glömmen man aldrig här i livet!
Tack vare Kalle blev alltid **Lions Gate** ett av mina favoritfartyg i Seattleserien.

Kalle Örnerstig avled den 23 maj 1982. Tyvärr alltför tidigt bara 72 år gammal och 8 år efter sin pension.

Han var bosatt i Alingsås tillsammans med sin hustru Margit Örnerstig. Paret hade en son som hette Björn och som även han var maskinchef i rederiet där han var i 40 år! Tyvärr avled Björn i cancer 2016.

Personbiografi Maskinchef Sven Strandberg 1901-1972.



Maskinchef Sven Strandberg i Golden Gate 1948

Sven Strandberg föddes i Hammar, Askersund den 24 oktober 1901. Strandberg gick till sjöss i tidig ålder och han tog sin maskinistexamen som det då hette i Göteborg 1929 och sin sjöingenjörsexamen vid Göteborgs sjöbefälsskola 1931.

Han anställdes inom Rederi AB Nordstjernen redan 1931 men han seglade i rederiet under sina lov från skolan och från 1931 var han 3e maskinist i Balboa fram till 1934. Sedan följde Valparaiso i ett år och efter det övermaskinist eller 1e maskinist i Margaret Johnson fram till 1938.

Sedan i Buenos Aires från januari 1939 tills fartyget sänktes i Liverpool i januari 1941. Efter detta som 1e maskinist i Uruguay 1941-1943, Peru 1943-1947 de sista fartygen som maskinchef.

Efter detta blev Strandberg satt att leveransövervaka Golden Gate på Kockums samt de första fyra resorna och efter det samma procedur i

nybygget Lions Gate 1950 där han gjorde de två första resorna innan han avlöstes av Karl Örnerstig.

Strandberg blev sedan satt att vara rederiets tekniske chef och leveransövervakare på Howaldswerke i Kiel under byggandet av Silver Gate och Portland. Efter detta blev han leveransövervakare och maskinchef i nybygget Canada på Kockums varv 1953 där han sedan var kvar under tretton år och 34 resor till 1966 då han gick i pension vid 65 år och efter 36 år inom Johnsonlinjen.

Totalt hade Strandberg fem fartyg som leveransövervakare i Seattleserien, alltså fem av de åtta fartygen. Det var han ensam om i fartygen.

Sven Strandberg avled i Göteborg den 16 september 1972.



Canada blev Strandbergs sista fartyg 1966 efter tretton år i fartyget.
Bild från H. Neréns samling.

Minnesord för telegrafist och personalplanerare

Stig Westergren

1923-2004.



Stig i sin rätta miljö,

på havet utanför Kåringön 1987,
den miljö han älskade av hela sitt hjärta.

Det är en stor ära och med stor glädje jag nu skriver detta minnesporträtt av **Stig Westergren** som med åren kom att bli en mycket god vän till mig trots ålderskillnaden men vi hade så mycket gemensamt i våra liv. Det var tack vara Stig som jag kom att efterträda honom på hans landtjänst inom Johnsonlinjen 1976.

Jag har mycket att tacka Stig för då han var den personen inom Johnsonlinjen som kom att betyda oerhört mycket för mig i min karriär och utveckling. Det är lätt och naturligt för mig att berätta och tala om Stig då han var en mycket stor man och mycket omtyckt person inom Johnsonlinjen.

Som telegrafist var Stig en legendar och som personalman var han en ikon inom rederiets sjöpersonalavdelning under nästan 20 år. Han var en man som alla såg upp till och som alla lyssnade på med stor respekt och som alla hade ett mycket stort förtroende för.

Jag skall här försöka att spegla och ge en så rättvis bild av Stigs fantastiska liv som jag bara kan och jag hoppas att du som läsare skall finna min bild av Stig intressant och spännande.

Stig Edvin Helge Westergren föddes i Göteborgs Vasa den 21 september 1923. Fadern hette Edvin (1889 – 1975) och modern Isabella (1897 – 1952).

Stigs far var Fyrmästare och tillsynsman vid Böttö Fyr, utanför Brännö i Göteborgs södra skärgård från år 1920 till 1952 där familjen bodde och följande kortfattade citat är hämtat från loggboken och journalen från Böttö fyr i samband med när Stig föddes;

*" 21/9 1923 kl. 12.00 blev Westergrens hustru sjuk, avseglade mot Långedrag kl. 2 fm och vidare in till staden. Ett gossebarn föddes kl. 4.30. Westergren återkom fyrstationen kl.8.30.
1/10 Westergren avseglade till staden kl. 9.30 för att hämta sin hustru och son. Provianterat och hämtat lönen. Återkom fyrstationen kl. 2.30."*



Böttö fyr,

där Stig växte upp och tillbringade sina första tretton år i livet, 1923 till 1936 där hans far var fyrmästare fram till 1952.

Foto från Böttö hembygdsförening

29 år senare avled Stigs mor Isabella Westergren efter en tids sjukdom på Karingön 1952 endast 55 år gammal dit familjen flyttade i samband med att modern blivit sjuk. Fadern var även fyrmästare och tillsyningsman på Måseskär under en kortare period innan sin pension. Fadern avled på äldreboendet Strandgården i Ellös 1975, 86 år gammal.

Stig växte upp på Böttö fyrplats och bodde där tills han var tretton år. Fadern skjutsade honom med båt till skolan på Brännö de första skolåren och 1936 flyttade Stig och modern till Majorna i Göteborg så Stig kunde börja på Läroverket i Göteborg efter avslutad folkskola på Brännö.

Under andra världskriget låg Stig efter sedvanlig militärutbildning och utbildning som radioman på kryssaren HMS **Fylgia**. Efter krigsslutet 1945 började Stig på sjöbefälsskolan i Göteborg som radiotelegrafist och han examinerades med första klassens certifikat nr. 1954 i juni månad 1948. Omedelbart efter examina fick han anställning i Rederi AB Nordstjernen -Johnsonlinjen - som vid denna tidpunkt var ett av Sveriges största rederier med över 45 fartyg i drift på Nordamerika, Sydamerika och Fjärran Östern.

Stigs första fartyg som radiotelegrafist var m/s **Venezuela** från juni fram till september 1948, därefter en kustresa på m/s **Chile** till oktober för att senare i oktober mönstra på m/s **Margaret Johnson** 1948. Stig var sedan i detta fartyg fram tills mars månad 1952 och gjorde totalt 10 rundresor på Nordpacific i detta fartyg.

Efter en mycket kort ledighet mönstrade han på m/s **Golden Gate** och var på detta fartyg i över ett år fram till maj månad 1953 för att återigen utan ledighet direkt gå över till det nybyggda fartyget m/s **Canada** som byggdes på Kockums i Malmö.



Stig ombord på m/s **Canada** 1955. Han var fartygets förste telegrafist på dess jungfruresa 1953. Stig var i fartyget till våren 1956 och gjorde 8 rundresor ombord.

Stig blev handplockad till m/s **Canada** av befälhavaren där, den legendariske och mycket karismatiska befälhavaren Kapten Gunnar Dahlquist. (Kalle-Gapa) Dahlquist var från Göteborg och var för övrigt kusin med den kände sångaren Lasse Dahlquist. Stig och Kapten Dahlquist hade tidigare seglat tillsammans i m/s **Golden Gate** i ett år så de kände varandra väl.

Stig kom sedan att vara kvar i m/s **Canada** fram tills april 1956. Han gjorde totalt åtta långresor i fartyget. m/s **Canada** var det sista fartyget som Stig var på innan han 1956 blev landanställd och skulle så vara i 20 år.

Sjöfolket hade inte så långa ledigheter på den tiden och det fanns inga direkt organiserade avlösningsscheman. Sjöfolket var alltid borta från familjen under mycket långa perioder och under barnens uppväxt varför det alltid vilade ett stort ansvar på deras hustrur för de som var gifta och hade barn.

Stig började arbeta på rederiets telegramrum i Stockholm i juni 1956 bland annat tillsammans med den dåvarande legendariske telegrafisten Sven Dahlstrand som för övrigt senare även han kom över till sjöpersonalavdelningen.

Den dåvarande rederidirektören och den operative chefen för Johnsonlinjen Kapten Einar Arvidsson handplockade Stig under sommaren 1957 till rederiets nya sjöpersonalavdelning som höll på att omorganiseras och byggas upp vid Färjenäs i Göteborg. Kapten Einar Arvidsson var för övrigt från Hälleviksstrand på Orust. Tjänsten som Stig fick här var att ansvara för all planering och rekrytering av rederiets intendenturavdelning och Chief Stewards.

Detta var tydligen ett arbete som passade Stig som hand i handsken för han var kvar på denna tjänst fram till 1976 då undertecknad efterträdde honom på kontoret på Ringön i Göteborg dit kontoret flyttade i början av 1960-talet.

Stig trivdes mycket bra i denna roll och nya tjänst och sedan fick han ju möjlighet att vara hemma hos familjen regelbundet. Stig gifte sig med Inger Berggren den 30 april 1946 och de fick en dotter, Florence som föddes den 11 september 1946. Stig fick sedan två barnbarn födda på 1970-talet och senare fem barnbarns barn födda på 1990-talet respektive 2000-talet. Under sin landtid fick ju Stig med familj även möjligheter att regelbundet åka ut till sitt älskade Karingön där familjen sedan 1952 hade egen fastighet samt givetvis också hälsa på Stigs far Edvin som bodde på Karingön.

Stig var en mycket omtyckt och respekterad personalplanerare inom rederiet. Han var omtyckt i alla läger både bland sjöfolk som landanställda. Han var en ikon inom sjöfartskretsar i Göteborg under denna tid.

Stig valde att återigen gå till sjöss på mitten av 1970-talet då i avsikt att planera för en tidigare pension vid 60 fyllda 1983. Stig gjorde en rundresa med m/s **Suecia** på våren 1976 och återkom till sjöpersonalavdelningen juli-augusti då jag efterträdde honom ordinarie i augusti 1976. Stig var sedan kvar i m/s **Suecia** till rederiet sålde fartyget på sommaren 1979. Efter det gjorde Stig en ströresa på m/s **Buenos Aires** fram till oktober 1979.

Från våren 1980 blev Stig leveransövervakare på den nybyggda kemikalitankern m/t **Johnson Chemstar** på Kockums varv, samma varv som för övrigt byggde m/s **Canada** som han var leveransövervakare på 27 år tidigare 1953. Stig var sedan kvar i m/t **Johnson Chemstar** fram till 1985 då han gick i pension två år senare

än han hade planerat. Mycket p.g.a. att han trivdes så bra med fartyget och dess "world wide-trafik".

Stig hade vid sin pensionering haft 37 fantastiska år och en fantastisk karriär inom Johnsonlinjen. Totalt 17 år som radiotelegrafist, 1 år på rederiets telegramrum i Stockholm och 19 år som personalplanerare vid rederiets sjöpersonalavdelning i Göteborg.

Ganska snart efter Stigs pensionering 1985, han var då 62 år gammal, flyttade han och hustru Inger ut till Karingön permanent och Stig skulle då börja på att renovera familjens fastigheter. Fadern som dog 1975 efterlämnade ju sin fastighet nr. 103 på Karingön. Stig hade ju sedan tidigare en renoverad och modern sommarbostad direkt vid hamnen på Karingön.

Stig blev tyvärr änkeman den 15 december 1993 då hans älskade hustru Inger avled efter en tids sjukdom. Inger var född Berggren den 15 oktober 1925 och var 68 år gammal då hon avled.

Stig Westergren avled efter en tids sjukdom på äldreboendet Strandgården på Ellös, Orust kommun, den 23 december 2004, 81 år gammal. Lite kurios, han avled på samma äldreboende som sin far Edvin dog 29 år tidigare 1975. Stig hade befunnit sig på Strandgården bara sedan i september det året och han bodde tills dess hela sin tid ute på sitt älskade Karingön och nära till sitt älskade element, Havet!

Jag minns mycket väl mitt första minne och möte med Stig Westergren, på sjöpersonalkontoret i maj månad 1964 då Stig anställde mig inom Rederi AB Nordstjernen som 17-årig kockelev.

Jag var livrädd för Stig! Jag vågade knappt ringa honom, jag fick tunghäfta, stammade och kunde knappt få fram ett ord när han svarade i telefon och röt till; "WESTERGREN"... Jisses, vad han lät barsk... då... men det var kanske nödvändigt på den tiden... Ingen, inte jag själv i alla fall kunde ana att vi senare under åren skulle komma att bli mycket goda vänner. Dessa episoder berättade jag senare för Stig och han bara skrattade men sade samtidigt; "Du var inte ensam"...

Nåja, telefonen var inte så hemskt som det låter, så fort jag stammat fram mitt namn sa han; "Tjenare Sven-Erik... hur är det ute på Ellös då?"... jag var uppvuxen på Ellös. Stig hade en fantastisk "fingertoppskänsla" när det gällde att lyssna av människor och att

kunna "ta folk". Han var en mästare på detta och han hade "blicken och känslan" för allt detta! Få människor hade detta, men Stig hade det.

Stig kom på något sätt att bli min förtrogne och lite av mentor för mig i alla år och det var utan överdrift tack vara Stig som jag själv fick en så bra karriär i Johnsonlinjen under mina 23 år där. Stig var alltid mycket hjälpsam, han kunde lyssna och ta sig tid och sedan stötta och hjälpa. Ibland var han som en far för mig.

Det var tack vare Stig som jag fick börja vikariera för honom på sjöpersonalavdelningen våren 1975. Sedan vikarierade jag för honom under tre-fyra tillfällen och när han ringde mig i juli 1976 och frågade om jag vill ta över efter honom ordinarie tackade jag givetvis JA. Självklart hade han fått accept från rederiets sjöpersonalchef som vid denna tidpunkt var Kapten Sten Bexell i Stockholm.

Jag var sedan kvar i ytterligare sex år men när avdelningen flyttade till Stockholm 1982 gjorde jag samma resa som Stig. Återgick till sjötjänst i systerfartyget m/t **Johnson Chemsun**. Det var tråkigt att jag aldrig fick förmånen av att segla i samma fartyg som Stig. Det hade varit en upplevelse. Den enda gången Stig och jag "seglat tillsammans" var med livräddningskryssaren "**Dan Broström**" med Mårten Österberg som skeppare, som då var stationerad på Käringön, gjorde en kort ToR resa mellan Käringön och Gullholmen/Hermanö, till råga på allt för två "Johnsonseglare" i en båt som hette "Broström"...

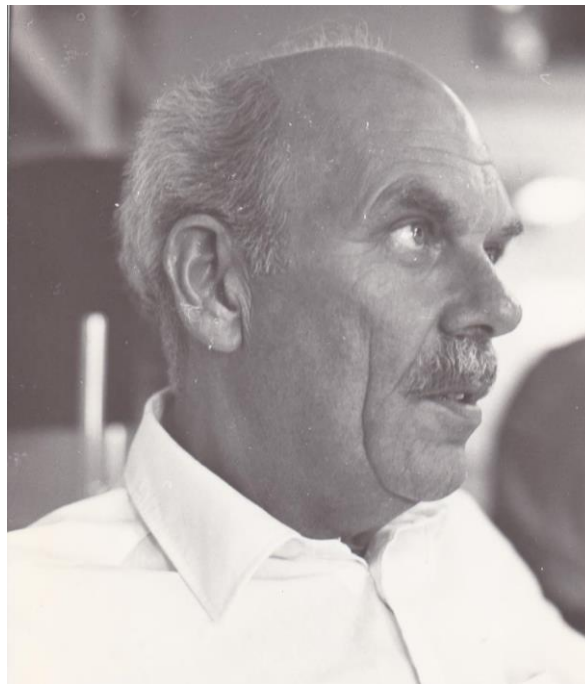
Det var med Stigs skicklighet och breda kompetens som han lärde mig allt om personalplanering i fartygen. Rederiet hade vi denna tid cirka 30 fartyg och det var i princip som ett stort pussel varje dag som skulle läggas men Stig hade ju utvecklat detta system under sina nästan 20 år inom arbetet. Det Stig lärde mig då, har jag fortfarande glädje av än idag som kompetensutvecklare och inom ledarutveckling. Stig var en fantastisk mentor, ledare och läromästare och hans engagerade sätt kommer jag alltid att bära med mig! Han var en inspiratör av stora mått.

Det var i mitten av 1970-talet som vi började umgås privat. Stig och hans hustru var hemma hos mig på middag, jag bodde då i Hisings-Kärria och Stig och Inger i Hisings-Backa. Jag var även ute på Käringön vid några tillfällen och hälsade på i deras mycket trivsamma sommarhus/sjödod och han visade mig även var hans far var född och uppvuxen på Käringön.

Tyvärr som det brukar bli i livet tappade vi kontakten i början av 1990-talet, det så stora och stolta rederiet Johnson Line lades ner 1993 då de sista spillrorna var kvar med bara ett enda fartyg de sista åren. Ja, Stig slutade nog i rätt tid!

Det var med stor sorg i hjärtat som jag fick veta att Stig lämnat oss för gott. Tyvärr fick jag inte veta detta förrän ett halvår efter det han avlidit men det är med äkta sann glädje jag skriver detta minnesporträtt över Stig från en av hans "lärljungar" och goda vänner och ge honom de hedersbetygelser han så väl och innerligt förtjänat.

Stig, Du finns alltid kvar i vårt minne och i våra hjärtan för den positiva, glada och underbara person du var. Det är med stor respekt vi nämner ditt namn i olika sammanhang. Vi glömmer dig aldrig!



Stig ombord på m/t **Johnson Chemstar** 1983,
Stigs sista fartyg inom Johnson Line.

Stort tack till Stigs dotter Florence för historik och information!

Personbiografi Telegrafist Arne Jönsson 1924-2001.



Foto från Johnson Line

Telegrafist **Arne Seved Jönsson** föddes i Hästveda, Skåne, den 29 september 1924.

Arne Jönsson började i Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 19 juli i två vikariat i **Paraguay** och **Colombia** till den 28 augusti 1947.

Sedan gjorde han ett avbrott och återkom till rederiet i **Paraguay** den 23 juli 1952 och var kvar till den 23 april 1954. Sedan följde ett nytt avbrott under 4½ år och han återkom i **Bolivia** den 7 december 1958 till den 21 april 1959.

Sedan ett nytt avbrott i 5 år och han återkom till rederiet i **Brasil** den 1 april 1964. Okänd avmönstringsdag. Den 1 september 1965 kom han till **Los Angeles** och var sedan kvar i fartyget till den 30 juni 1970 med tre resors ledighet. Under ledigheten vikarierade han i **Paraguay** under 30 dagar i januari 1967.



Colombia, Ett av Jönssons första fartyg 1947.
Foto från maritimbild.com

Under augusti till oktober 1970 vikarierade han i **San Joaquin Valley** och **Montevideo**. Under tiden 1 december 1970 till den 8 februari 1971 var han i **Okanagan Valley**.

Den 9 februari 1971 kom han till **Annie Johnson** under två resor. Under augusti 1971 till oktober 1971 två kustvikariat i **Golden Gate** och **Seattle**.

Han återkom till **Annie Johnson** den 1 november 1971 och kom sedan att vara kvar i fartyget till och med den sista resan i augusti 1986 då fartyget såldes.

Arne Jönsson hade då varit i **Annie Johnson** i totalt 46 resor.

Efter denna tid kom Jönsson till **Nordic Stream**. Efter detta försvinner mina spår om honom men troligen gick han i pension efter detta 1988. 64 år gammal.

Arne Jönsson avled den 16 januari 2001. Han var bosatt sedan många år tillbaka i Helsingborg.

Jag hade själv förmånen av att segla tillsammans med Arne i **Annie Johnson** under tre resor i mitten av 1970-talet och han var en mycket trevlig, lugn och duktig telegrafist och alltid omtyckt av alla ombord.

Arne var den av alla telegrafister som tillsammans med Ulf Mathisson i systerfartyget **Axel Johnson** som hade tjänstgöring längst tid och flest resor i containerfartygen.



Jönsson stod 15 resor i Los Angeles.



Annie Johnson tidigt 1970-tal.

Fartyget där Arne Jönsson var i 15 år mellan 1971-1986 och 46 Nordpacifiresor.

Foto från maritimbild.com

Minnesporträtt av Intendenturinspektör Arne Bernvi 1913-1983.

Arne Bernvi var född i Göteborg 1913. Han var född Bengtsson, pappan hette Johan, men Arne bytte namn till Bernvi 1945.

Bernvi började sin sjömansbana i **Canada** 1931 och fortsatte sedan i **Axel Johnson** som kockelev och 3e kock fram till 1937. Sedan blev det ett stort uppehåll under andra världskriget och han återkom till Johnsonlinjen 1945 som 1e kock i **Venezuela**.

1946 blev Arne köksmästare i **Axel Johnson** en resa för att omedelbart efter den resan bli vikarie chief steward i **Amazonas**. Efter vikariatet blev han sedan ordinarie chief steward i **Peru** fram till 1948. Han var sedan i bland annat **Los Angeles** 1949 – 1951 och **Bio-Bio** 1951 till 1953.

Samma år, 1953, blev han chief steward på nybygget **Canada**. Han var sedan kvar i **Canada** i 13 resor fram till 1957 då han fick tre Rio-fartyg som nybygge. Först ut var **Rio de Janeiro** 1957 sedan **Montevideo** och **Santos** fram till 1960. Mellan 1961 till 1963 tjänstgjorde han ibland annat på **Rio de Janeiro** igen samt i **Argentina, Los Angeles** och **Seattle**.

Från 1963 fram till 1967 hade Bernvi ytterligare fyra nybyggen i Kylfartygsserien, först **Yakima Valley** sedan **Hood River Valley, Okanagan Valley** och till sist **San Joaquin Valley**. Alla dessa fyra kylfartyg tillsammans med Kapten Torsten Johansson. Lite kurios, i stort sett seglade inte Bernvi ihop med mer än två befälhavare under tiden 1953 till 1968. Först Kapten Gunnar Dahlquist och sedan Kapten Torsten Johansson.

Det sistnämnda fartyget, **San Joaquin Valley**, blev också Bernvis sista fartyg då han efter detta blev ordinarie intendenturinspektör vid rederiets tekniska avdelning på Ringön i Göteborg. Bernvi hade dessförinnan vikarierat som inspektör vid flertalet tillfällen från 1964. Totalt hade Bernvi varit inom Johnsonlinjen i 38 år varav chief steward i 23 år och intendenturinspektör i 9 år. Han hade då haft åtta nybyggnationer som leveransövervakare och som var rekordet för en chief steward inom rederiet.

Bernvi gick i pension 1977, 64 år gammal. Han avled tyvärr den 12 november 1983 bara 70 år gammal.

Första gången jag träffade Bernvi var 1964 i **Montevideo** då han vikarierade som inspektör och senare hade jag själv den stora förmånen av att arbeta tillsammans med honom under cirka 1½ år på Ringön då jag själv börjat på Sjöpersonalavdelningen 1976. Tidigare hade jag även vikarierat intendenturinspektör tillsammans med honom vid tre tillfällen under 1975.

Arne var en förtjusande människa att jobba med. Han var mycket yrkesskicklig, hjälpsam och vänlig person. Vi kom mycket bra överens och blev den sista tiden mycket goda vänner. Jag saknade honom verkligen den dagen då han gick i pension. Bernvi var en av rederiets mest erfarna chief stewards och det är med stor respekt vi nämner hans namn vid olika sammanhang.

Det var med stor sorg i hjärtat som jag 1983 fick veta att Arne lämnat oss för gott och det är med sann glädje jag skriver detta minnesporträtt över Arne från en av hans kollegor och goda vänner sedan många år tillbaka och ge honom de hedersbetygelser han så väl förtjänat.

Arne, Du finns alltid kvar i vårt minne och i våra hjärtan för den öppna och underbara person du var. Det är med stor respekt vi nämner ditt namn i olika sammanhang. Vi glömmer dig aldrig.

Personporträtt av Chief Steward Lars-Olof Palm född 1933



Palm ombord i Canada

Chief Steward **Lars-Olof Palm** föddes den 11 oktober 1933 i Eksjö, Småland.

Palm genomgick ekonomiföreståndarskolan under våren 1960.

Palm anställdes i Rederi AB Nordstjernan först som vikarie Ch. Steward i **Silver Gate** den 3 juni 1960 men kom av olika omständigheter att vara kvar i fartyget till den 18 april 1962 som Ch. Steward. Efter detta blev han sedan kvar i rederiet tills 1988.

Efter detta följde dessa fartyg:

Los Angeles, juli 1962 till november 1963. Ch. Steward.

Panama, december 1963 till mars 1964. Ch. Steward.

Rosario, maj 1964 till augusti 1964. Ch. Steward.

Argentina, september 1964 till april 1967. Ch. Steward. Tiden inkluderar även 1 långresa ledigt hösten 1965.

Golden Gate, april 1967 till maj 1967. Vik. Ch. Steward under en kustresa.

Canada, juli 1967 till april 1971. Ch. Steward. Tiden inkluderar 1 resa semester. Palm gjorde 12 långresor i fartyget.

Brasilia, augusti 1971 till november 1971. Ch. Steward.

Margaret Johnson, november 1971 till november 1972. Ch. Steward.

Tiden inkluderar en resa semester sommaren 1972.

Palm var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till januari 1980.

Totalt gjorde Lars-Olof Palm hade 12 resor i Canada, plus 6 resor i Silver Gate och 6 resor i Los Angeles totalt 23 resor. 23 resor i Seattleserien.

Palm kom till nybygget Johnson **Chemstar** på kockums i Malmö som leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward från augusti 1980 och han var sedan kvar i fartyget till maj 1982.

Därefter kom han tillbaka till Margaret Johnsons avlösningssystem från hösten 1982 till sommaren 1983. Han gjorde då 4 resor i fartyget. Han kom sedan att vara i **Antonia Johnson** till januari 1985. Totalt gjorde Palm 36 resor i containerfartygen.

Palm återkom senare till Chamfartygen och han avslutade sin Johnsonkarriär i **Johnson Chemstar** 1988. Där försvinner också mina spår om Lasse Palm. Palm hade då varit inom Johnson Line i 28 år.

14

Sammanfattning, källhistorik och Tack.

Historien om Johnsonlinjens "Seattlefartyg" har alltså en mycket fascinerande historia som verkligen fångar alla sjöfartsintresserade oavsett "rederifärg".

Fartygsserien och dess öde är dessutom en av svenska handelsflottans mest intressanta historier tillsammans med Argentinaserien.

Jag hoppas att min sammanställning och berättelse har gett en bra bild om de gamla Seattlefartygen för oss Johnsonseglare och ett historiskt tidsdokument över en epok inom Johnson Line och den svenska handelsflottan som varade i tre 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 digitalt som skrivits och sammanställts om fartygsserien och som nu endast finns som gratis nedladdning på Facebook-gruppen JOHNSONSEGLARNA samt på ett par andra sjöfartsgrupper på Facebook.

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

Sven-Erik Nyberg

Tack!



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

Tack till Sten Bexell, Svenne Ekstrand, Hans Sjöberg, tyvärr avlidna Stig Westergren, Stig-Åke Wallin och Inspektörerna Arne Bernvi och Olof Borgede.

Tack till Hasse Nerén för mängder av bilder och reportage samt Maritimbild.com, Lennart Ramsvik, Arnold Idestrands illustrationer, Sten Åke Axelsson, Torkjell Bang Pedersen och Göran Vifors för fotografier och bildsamlingar.

Fakta inhämtat från ovanstående personer samt källmaterial från Siv Höök vid Nordstjernans arkiv i Engelsberg, T. Rinmans bok Rederiet, Nordstjernan inifrån, Gert-Owe Eriksson, Båtologen, och Göteborgs-Posten samt inte minst mina egna minnen från fyra av dessa fartyg samt mina år på rederiets sjöpersonalavdelning i Göteborg och Stockholm under åren 1975 till 1982.

Denna berättelse och mina andra berättelser från Johnson Line finns ej i bokform utan endast via e-bok och gratis nedladdning genom seo nyberg digital publications och facebookgruppen JOHNSONSEGLARNA.

Berättelsen och alla särtryck får givetvis länkas vidare, men källa måste då anges.

seonyberg47@gmail.com

Facebook: seo nyberg.

Sven-Erik Nyberg © 2019.



Det näst sista kapitlet i berättelsen om Seattlefartygen får avsluta med seriens sista fartyg Canada.

Foto från Hans Nerén.

15

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

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 "Johnsonsfären" 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 Siöpersonalavdelning 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 Johnsons tiden 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 personkänedom om människorna inom Johnsonlinjen och mitt minne kring just detta ämne är dessutom mycket bra och nästan lika bra nu som då! Min personkänedom om människorna inom rederiet blev ju dessutom starkare under mina 6 år inom sjöpersonalavdelningen.

Personkänedom 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 personkänedom 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 grönnare 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 Johnsons tiden 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 bokstavligt talat 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 Skandinavians 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 turistnäring 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.

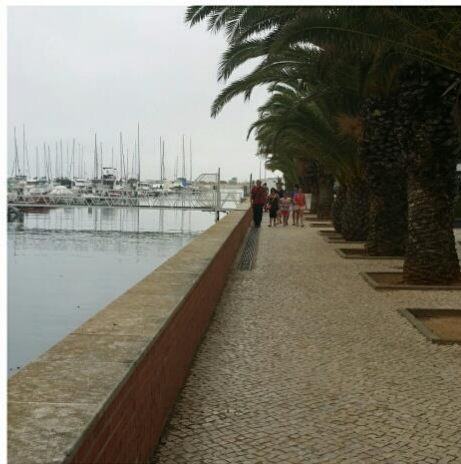
Att ge vänlighet, kärlek och omsorg borde alltid vara av största prioritet för alla. Till detta reser Maria och jag en del och förgyller den dagliga tillvaron så ofta vi kan.

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 2018 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





Faktaguide, historik och minnen

Skriven och sammanställd av Sven-Erik Nyberg@
seo nyberg digital publications
seonyberg47@gmail.com | Facebook; Seo Nyberg
Facebook grupp: JOHNSONSEGLARNA

Mina utgivna berättelser;

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



Artikelförfattaren 2015