



De nya pionjärfartygen på gammal trad "Axel Johnson-serien" byggd 1969-1971

En liten berättelse om containerfartygen i nya "Axel Johnson-serien"
inom Rederi AB Nordstjernen 1969-1986 och om Johnson ScanStars korta liv.





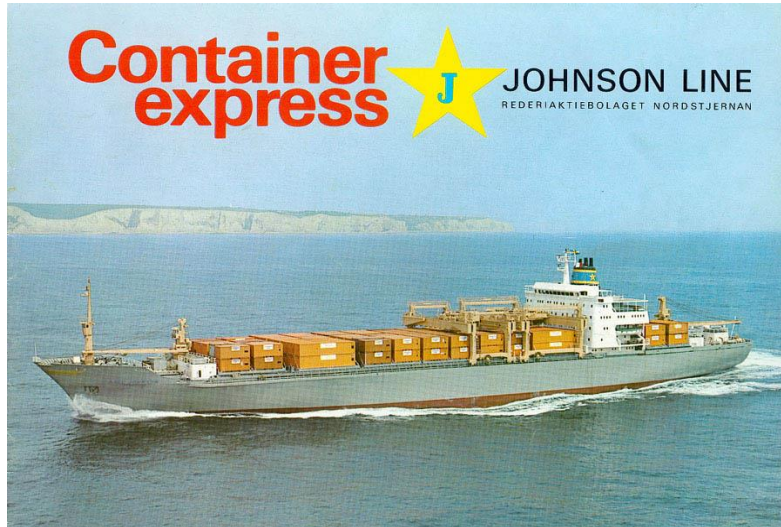
,

Förord	sidan 3
1. Den nya tiden inom Johnson Line	sidan 5
2. Johnson ScanStar	sidan 10
3. Nordpacifictraden	sidan 15
4. Landorganisationen	sidan 18
5. Fartygen	sidan 22
6. Befälhavarna	sidan 29
7. Maskinsystemen	sidan 34
8. Maskincheferna	sidan 41
9. Besättningen/Avlösningssystemen	sidan 49
10. Avvecklingen av Johnson ScanStar	sidan 53
11. m/s Axel Johnson 1969-1986	sidan 52
12. m/s Annie Johnson 1969-1986	sidan 71
13. m/s Margaret Johnson 1970-1986	sidan 87
14. m/s San Francisco 1970-1985	sidan 101
15. m/s Antonia Johnson, 1971-1985	sidan 115
16. Personbiografier, ikoner i fartygen.	sidan 126
17. Tack!	sidan 229
18. Till sist, ifall någon nu undrar...	sidan 231



Faktaguide, historik och minnen

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



Förord

Följande berättelse om rederiets containerfartyg i den nya "Axel Johnsonserien" får ses som ett cirka 240 sidor långt historiskt tidsdokument över en 17-årig era när själva containeriseringen startade inom Rederi AB Nordstjernen 1969 men tänket långt före det.

Berättelsen är baserad på fakta men är även en stor del personlig betraktelse och minnen från fartygsserien jag själv var involverad i från start 1969 fram till 1982, såväl på fartygsdetaljer och många tydliga minnen av alla de människor som arbetade på dessa fartyg från början och även senare.

Berättelsen är uppdelad i arton kapitel, först en liten generell betraktelse och tillbakablick av rederiets containertrafik, om det internationella konsortiet Johnson Scan Stars uppgång och fall och därefter lite kort fakta om varje fartyg, med betoning på lite då det inte hände så mycket på fartygets långresor. Mycket gick på rutin. Inga haverier, inga kollisioner och bara någon enstaka mindre brand.

Under varje fartyg finns även en del intressant personalia om alla de starka personligheter och starka karaktärer bakom dessa fartyg de första åren och som verkligen satte karaktär och "gjorde" dessa fartyg till den fina anda och trivsel som verkligen var i dessa fartyg.

Sist i berättelsen finns 49 personbiografier om fantastiska personligheter som tjänstgjorde i dessa fartyg under många år, ja, vissa till och med under hela fartygets livstid.



För mig personligen är det ganska enkelt att berätta om denna fartygsserie då jag själv var en del av driften då jag hade förmånen av att arbeta som kock på tre av fartygens nybyggnationer och jungfruresor. Till detta jobbade jag även som Chief steward på två av fartygen varav Annie Johnson som ordinarie under sin glans dagar under cirka 2 år i mitten av 70-talet då fartyget var representationsfartyg och passagerarförande fartyg. Totalt gjorde jag själv bara 19 resor i dessa nybyggda Wärtsiläfartyg fram till 1976, då jag började min ordinarie landtjänst på rederiets sjöpersonalavdelning även om jag vikarierade där året innan vid flera tillfällen. Detta är ingenting i jämförelse mot alla de som var i fartygen 45-50 långresor.

Dessutom jobbade jag med att bemanna fartygen under ytterligare sex år, från 1976 till 1982 under min tid som personalplanerare på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm. Jag stod alltså verkligheten nära under tretton år av fartygens 15-17 åriga levnad. Det är också en av anledningarna till att jag väljer att lägga mycket fokus på de människor som under åren gjorde dessa fartyg till vad de var, mycket trivsamma fartyg att segla ombord på, till förhoppningsvis alla de människor, familj, släkt och vänner som har någon form av relation till dessa fartyg.

Min erfarenhet från sjöpersonalavdelningen och från fartygsserien har givetvis varit en klar fördel när jag har kartlagt alla människor som var i dessa fartyg. För en helt utomstående hade nog denna kartläggning av personalpusslet av containerfartygens befäl och besättningar varit mycket svår att verkligen greppa helheten av. Personalpolen bestod av cirka 300+ personer och i början altemnerades det mycket mellan fartygen innan det s.k. 1-1 systemen hade satt sig i alla fartygen. 1-1 systemet menades med en resa hemma, en resa ute, alltså en resa två månaders rundresa på NP.

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 tidsepok.

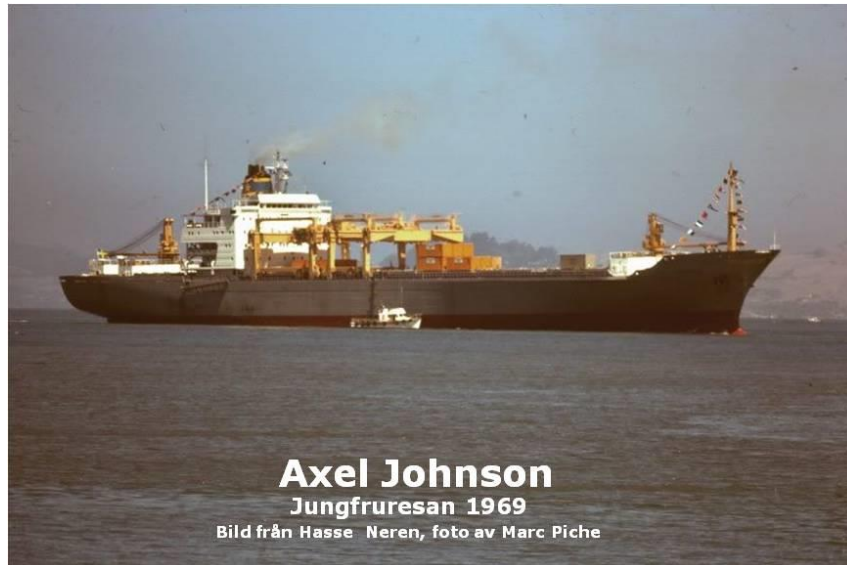
Denna berättelse är därför en hyllning till alla de som gjorde livet lätt och trivsamt ombord. Jag hoppas att de flesta är vid liv idag för i denna berättelse följer en kavalkad av minnen och av människor från dessa fartyg.

Denna berättelse är tillägnad den bortgångne Kaptenen Dag Hultén som var fartygens leveransövervakare och förste befälhavare och "flaggskeppare" på denna fartygsserie.

En stor man som verkligen satte sin prägel och verkligen "älskade" sina nya containerbåtar. När han efter åtta år i dessa fartyg i juni 1977 avgick i pension hade han fört befälet i totalt 30 Nordpacific resor i dessa fartyg.

Dag Hultén var Johnsonlinjens containerfartyg!

RIP Dag!



1

Den "nya" tiden, containertrafiken inom Johnson Line 1969 – 1986.

Containertrafiken började ta fart på riktigt i slutet av 1960-talet och marknaden såg ett stort behov av renodlade containerfartyg. Rederi AB Nordstjernen insåg detta i ett tidigt skede efter omfattande förstudier om nya lasthanteringssystem som rederiet gjort tillsammans med amerikanska konsultföretag.

Efter det att den amerikanska konsultfirman J.J. Henry tillsammans med rederiets tekniska avdelning tagit fram en ny typ av ett renodlat containerfartyg beställde rederiet 1966 en serie om fem stycken containerfartyg med option på ytterligare ett fartyg i serien hos Wärtsilä varvet i Åbo, Finland. Det första fartyget i serien, nybygge 1169 kom att kölsträckas hösten 1968 och som senare kom att döpas till **Axel Johnson**.



Nya "Axel Johnsonserien" var ett pionjärbete av rederiets tekniska avdelning. 1966 var Rederi AB Nordstjernen det första rederi i världen att ha beställt en ny serie renodlade containerfartyg. Först på plan alltså. Som vanligt. När **Axel Johnson** levererades i juni månad 1969 var det bland de första renodlade containerfartygen i världen som byggts, ett stort modernt containerfartyg gick nu ut på sin jungfruresa på rederiets väl inarbetade Nordpacifclinje och fartyget väckte mycket stor uppmärksamhet i alla de hamnar som besöktes.



Vi denna tid var Johnson Line ett starkt inarbetat rederi och varumärke på den amerikanska västkusten då rederiet hade haft ordinarie linjetrafik på Nordpacifclinjen alltsedan Panamakanalen öppnades 1914 och rederiets Pacific(1) var först ut på linjen.

Rederiets trafik på Nordpacifclinjen hade varit mycket framgångsrikt och man hade sedan början av 1954 en regelbunden 14-dags service på alla större och ordinarie hamnar på Nordpacific i samband med att alla Seattle-fartygen var färdigbyggda i början av 1950-talet. Denna serie var för övrigt helt byggd och anpassad för Nordpacific.

När sedan Rio de Janeiro-fartygen var levererade och överflyttade till Nordpacific - Dessa fartyg var i grunden konstruerade, byggda och namngivna för Brasil-LaPlata traden - trafikerades nu Nordpacifictraden med 14-15 fartyg och servicen utökades till veckoservice. Ordinarie fartyg på linjen var alla "Rio de Janeiro-



fartygen” efter det att **Bahia Blanca** levererats 1964 och alla ”Seattlefartygen” samt även att kylfartyg sattes in vid fruktsäsong och på utresan från Europa gick dessa fartyg med styckegods.

Från början/mitten av 1960-talet och några år framåt började mer och mer däckslast upptas av de små s.k. ”dravoserna” som var förlagan till dagens containers. Dessa var som ”fyrkantiga lådor” om cirka 3,5 cbm, 7cbm, 8cbm och 10cbm. Alla var grå och hade endast ett nummer på dörren som enda ID. Dyrbar last och stöldbegärligt gods fraktades oftast i dessa dravoser. Dravoserna hade alla löpnummer som började på JL och numret. Senare Johnsoncontainers fick ju prefixen JLCU med ID numret. – Johnson Line Container Unit - Lasten i dessa första containers kunde givetvis variera men innehöll oftast styckegods.

De första mycket provisoriska containerlasterna över atlanten gick med rederiet SeaLand från New York till Europa under 1966 då med ombyggda tankers/bulkfartyg och dåligt anpassade till containers. SeaLand var den stora pionjären inom containertransporter och för övrigt det första rederiet i världen som började några år tidigare i liten skala frakta dravoser/containers i USA. Svenska ACL – Atlantic Container Line – startade med sin RoRo-trafik över atlanten 1967. Först senare under 1960-talet och början av 1970-talet började ACL bygga nya stora containerfartyg för Nordatlanten/US East cost/Europa.

Dessa tre rederier var alltså pionjärer när det gäller containertransporter i slutet av 1960-talet och det fanns heller inte några andra.

Vid denna tidpunkt uppgraderades och förlängdes **Rio de Janeiro-fartygen** med en speciell containersektion under åren 1968-1969. Fartygen blev 23,7 meter längre och hade en uppgraderad lastkapacitet av cirka 120+ teu. I samband med att containerfartygen levererats och tagits i trafik på Nordpacifclinjen förflyttades först **Seattlefartygen** och senare **Rio-fartygen** successivt till de båda Sydamerikalinjerna och Rio-fartygen ”kom hem”.

De sista två Rio-fartygen lämnade Nordpacific 1971. Rio-fartygen var då s.k. semi-containerfartyg, och på den tiden var de mycket moderna i Sydamerika och då främst på Sydpacifclinjen eftersom Brasil - La Platalinjen var mindre utbyggd och utvecklad för containerhantering.



Förlängningen av Rio-fartygen visade sig i efterhand vara en mycket genial affärsidé och en mycket lönsam affär för rederiet och investeringarna som gjorts i Rio-fartygen intjänades mycket snabbt.

Vid denna tid pågick ett generationsskifte inom Johnsonlinjens flotta. Den gamla Argentinaserien (A-båtarna) som började byggas 1935 innan andra världskriget var nu inne i sin slutfas och 1971 såldes det sista av dessa äldre fartyg.

I samband med att containerfartygen levererats flyttades Rio - fartygen till sydamerikalinjerna och de första av Seattleseriens fartyg från 1947 började fasa ut i början av 70-talet. De fyra första renodlade kylfartygen såldes också vid denna tidpunkt.

När rederiet tog leverans av det nybyggda containerfartyget **Axel Johnson** i juni 1969 opererade rederiet 44 fartyg och ytterligare 6 nybyggen skulle följa de närmaste 2 åren fram till december 1971. I samband med att det sista fartyget i Axel Johnsonserien avslutades också ett mycket stort nybyggnadsprogram för rederiet. Johnsonlinjens stora offensiva nybyggnadsprogram av moderna fartyg startade 1935 med Argentinaserien (A-båtarna) och som pågick fram till 1971 med containerfartygen.

Det kom att bli under denna period 51 nybyggnationer på 36 år. 21 A-båtar, 8 Seattlefartyg, 7 Rio-fartyg, 6 kylfartyg, 2 bilfartyg och 5 containerfartyg samt 2 tankers. (De andra tankfartygen byggdes för Nynäs Petroleum räkning) Wärtsilävarvet i Åbo avslutade nybyggnationerna med 9 fartyg på 3½ år. 2 kylfartyg, 2 bilfartyg och 5 containerfartyg mellan 1968 till 1971. Helheten och med facit i hand, mer än 1½ fartyg i snitt per år under 36 år.

Det är inte så många idag som reflekterar och förstår vilken enormt stor finansiell och kommersiell satsning av nybyggnationer som rederiet verkligen gjorde då. Väl värt en eftertanke. I samband med att **Annie Johnson** såldes i augusti 1986 hade rederiet 9 fartyg kvar. Några år senare inga alls då **Bo Johnson** såldes 1993.

Wärtsilävarvet i Åbo fick beställningen på containerfartygen 1966 eftersom rederiet hade mycket goda erfarenheter och kontakter med Wärtsilä Turun Telakka. Vid denna tidpunkt skulle varvet börja bygga



de sista två renodlade kylfartygen i rederiets kylfartygsserie för leverans 1968.

De fem fartygen kom att byggas och levereras från 1969 till 1971 under en treårsperiod. Optionen på det sjätte fartyget utnyttjades aldrig.

Rederiet tog även leverans av två kombinerade trä- och biltransportfartyg från samma varv under samma period. Alltså nio nybyggnationer från Wärtsilävarvet under 4 år.

TEU/FEU ISO-containers;

TEU är en internationell förkortning på ISO-containern "Twenty-foot Equivalent Unit", alltså en 20-fots container. 40-fots container förkortas FEU. 20-fotscontainers är 6,10 meter långa, 2,44 meter breda och 2,59 meter höga. 40-fots containers alltså dubbelt så stora.

En 20-fots ISO container har en volymkapacitet på 33 cbm och 40-fots containern på 67 cbm. Max last i en TEU är 21,6 ton. (24 ton brutto)



Annie Johnson och för om henne Suecia tillsammans vid Skandiahamnen i Göteborg 1977.

Foto från Hans Neréns stora fotosamling



2

Johnson ScanStar.

Efter det att Johnsonlinjens containerflotta om fem fartyg var färdigbyggd och slutlevererad i december 1971 bildades konsortiet Johnson ScanStar (JSS) under våren 1972.

Konsortiet bestod av tre rederier, förutom svenska Johnsonlinjen som hade fem fartyg fanns där danska ÖK (EAC) och det engelska Blue Star Line. EAC hade två fartyg, **Falstria** och **Meonia** och Blue Star Line hade även de två fartyg, **California Star** och **Columbia Star**. Även dessa containerfartyg var nybyggda vid detta tillfälle och togs i drift 1970. Dessa två rederier, Blue Star Line och EAC hade två år tidigare, 1970, bildat konsortiet ScanStar då de fyra nybyggda fartygen var färdigbyggda.

Johnson Line hade alltsedan starten av ScanStar haft noggrann uppsikt och god kontroll på konsortiets utveckling, dess ägare, trafik och lastpotential innan rederiet beslöt att gå samman och bilda Johnson ScanStar 1972.



Bild från reklamfolder från Johnson ScanStar. Bild på San Francisco Bay från Oaklandsidan.

I samband med sjösättningen av Johnson ScanStar satte Johnson Line in alla sina fem fartyg i konsortiet. Johnson Line blev majoritetsägare och huvudkontoret för hela Johnson ScanStar operations placerades i Stockholm vid Stureplan.

Johnson ScanStar som konsortium hade ingen formell VD utan den högste chefen för konsortiet hade titeln General Manager (GM) och



JSS förste General Manager var Göran Winberg från Johnson Line. Winberg blev senare, 1977 chef för den nybildade Rederidivisionen inom Rederi AB Nordstjernen eftersom Nordstjernen var ett moderbolag för många olika affärsförgreningar.

Här följer de tre GM som var chefer för JSS under åren 1972 till avvecklingen 1987:

Göran Winberg mellan 1972 – 1977.

Hans Christner mellan 1977 – 1982. Christner gick då över till Silja Line och han blev senare chef och VD för det nya EffJohn International som bildades med finska Oy Effoa, Finska ångfartygs aktiebolaget (FÅA) 1989.

Bo Natt och Dag mellan 1982 – 1987.

Johnson ScanStar opererade då nio fartyg i en veckoservice mellan Nordpacific och Europa. Alla hamnar som de trafikerade ordinarie skulle anlöpas med avgång en gång per vecka oavsett hamn. Det fanns också en tidtabell hos alla inblandade parter och kunder. Tidtabellen fungerade perfekt i alla år även om vissa lastnings- och lossningshamnar ändrades och turlistan modifierades under årens lopp. Främst i början av 1980-talet. För att turlistan skulle kunna följas hade de nio fartygen en kontrakterad fart av 21,25 knop.

Ordinarie lastnings/lossningshamnar i initialskedet var i Europa Göteborg, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen/Zeebrugge, London/Tilbury, Liverpool och/eller Glasgow. På västkusten i USA var det San Pedro/Terminal Island/Wilmington, Oakland/Richmond-terminalerna, Seattle/Tacoma, Portland Oregon och Vancouver BC. Last till och från Honolulu omlastades och gick via San Pedro till Hawaii. Vissa andra hamnar på linjen kunde anlöpas beroende på större projektlaster och liknande.

Bunkerhamnar under resan var kontrakterade till Rotterdam och San Pedro samt stabilitetsbunkers i Cristobal/Balboa i Panamakanalen. Ibland kunde även lossning/lastning ske i någon av dessa Panamahamnar. Göteborg var för övrigt den enda skandinaviska hamn som fartygen trafikerade. Last till och från övriga Norden och Skandinavien lastades om i Göteborg/Skandiahavnen.



ON A FIXED DAY, ONCE A WEEK.

Johnson ScanStar specializes in two-way container traffic between Europe and the North American Pacific Coast. The foundation of our service is frequency, reliability and flexibility. Our business idea is to interlink sea and land transportation.

This enables us to offer a complete transportation system suited to the requirements of each individual customer.

WEEKLY SERVICE FOR REDUCED COSTS.

We operate nine ships. They sail on a regular schedule, based on calling on the same day of the week at each port of call every week of the year.

We offer high-frequency service on land and sea. This gives our customers a wide scope for creating a reliable transportation system and reducing their total storage and distribution costs.

"ALL-WATER" FOR A SMOOTH RIDE.

We move cargo directly between Europe and the North American Pacific Coast. We know from experience that this straight, all-water transport is essential to many cargoes and advisable for all.

Few transfers and less handling reduce the risk of damage and lead to lower costs.

RELIABLE HANDLING AND OPERATING PROCEDURES.

One advantage of our all-water transportation is the scope it provides for controlling the cargo.

Our systems allow us to pinpoint the exact location of a specific consignment in transit. A precise delivery schedule for an individual carrier can also be given at all times.

To facilitate the flow of goods and reduce the risks of demurrage, we also offer a special administrative system that enables earlier release of the goods.

The system is known as "Liner Waybill".

OUR AGENTS: A POOL OF KNOW-HOW.

Being close to the customer is our idea of service. Our agents are therefore located as near our customers as possible.

Apart from their expertise in traditional shipping, they provide special knowledge in transportation economy and techniques.

They know in detail the special conditions on their market and pool their know-how with other JSS agents by cooperation across borders. Our agents ensure that the high standard of service and performance our customers expect is maintained.

Transportation is our business and service is what we offer. With us handling your cargo, there is only one thing to say — "It's all taken care of". You can rely on that.

/Från Johnson ScanStars broschyr 1970/1971/.



Under åren har dock Johnson ScanStar modifierat och förändrat lossnings och lastningshamnar och turlistor en del. Under andra halvan av 70-talet tillkom Le Havre i nordvästra Frankrike och Felixstowe på den engelska östkusten övertog trafiken från London/Tilbury. På Pacificsidan tillkom 1980 Lazaro Cardenas på den sydvästra kusten av Mexico.

Göteborg och Skandiahamnen var alltid avgång sent måndag kväll varje vecka för dessa nio fartyg i polen. Nio fartyg totalt gjorde att varje rundresa tog nio veckor, alltså 63 dagar. Ett enkelt sätt för alla inblandade och för alla planerare oavsett om det gällde att sälja frakter, planera last eller besättningsbyten och underhåll. Denna planering fungerade helt klockrent under hela tiden bortsett från smärre oförutsedda händelser och vissa speciella projektlaster till andra hamnar inom linjen.

Dessa tvåmånaders resor gjorde att fartygen gjorde sex resor per år. Totalt under deras livslängd gjorde de äldre fartygen mellan 86-97 långresor inkluderat varvsbesök. **Annie Johnson** var dock utchartrad under en period mellan 1983 till 1984 till EAC och trafikerade under denna period USA västkust och Sydostasien och Australien. De två yngsta fartygen gjorde mellan 74 till 85 långresor.

Alla resor avslutades och påbörjades i Göteborg och fartygen vände i Vancouver BC.

Oförutsedda händelser var bland annat den omfattande hamnarbetarstrejken i USA som bland annat lamslog hela USA:s västkust under några veckors tid under sommaren 1971 samt under vintern 1971/1972 vilket gjorde att hela containerfartygsflottan utom **Antonia Johnson** som ännu inte var byggd fick ligga sysslös i flera veckor.

Nämnda fartyg låg dock i Göteborg/Skandiahamnen under 10 dagar i januari 1972 efter sin leverans från Åbo innan hon avgick mot Hamburg. Dessutom drabbades även två av de ombyggda Rio-fartygen som vid denna tidpunkt gjorde sina sista resor på Nordpacific. Båda dessa två fartyg var vid denna tidpunkt på den amerikanska västkusten men de omdirigerades till Vancouver BC.



Considerate transport by
the carrier who cares. Johnson
ScanStar.



The Johnson Line

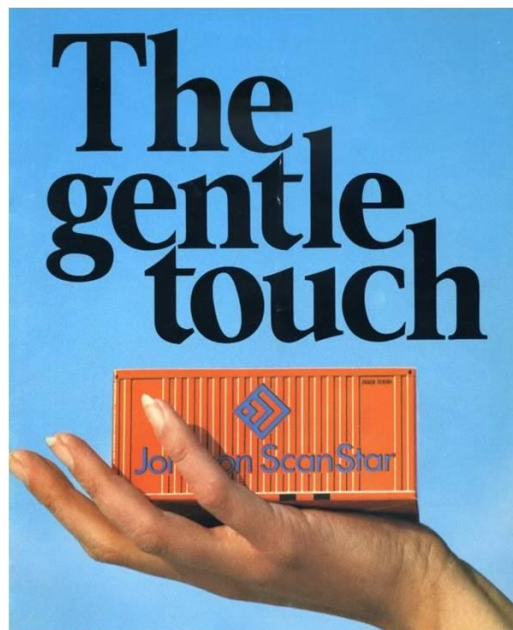


The East Asiatic
Company Ltd.



Blue Star Line Ltd.

Reklambroschyrer från rederiet och Johnson Scanstar 1972.





3

Nordpacifictraden.

Nordpacific hamnar

Johnsonlinjen hade reguljär linjetrafik på Nordpacific ända sedan 1914 då Panamakanalen invigdes och öppnades och som sedan fortsatte trafiken fram till juli 1986 då **Annie Johnson** var det sista Johnsonfartyget som lämnade San Pedro och Nord Pacifictraden för gott. Det har funnits ett antal olika "terminaler" och mindre småhamnar i varje större stad som exempelvis "Port of Los Angeles", "Port of San Francisco", "Port of Oakland", "Port of Seattle" samt en del andra som Portland, Stockton, San Diego, Hawaii och Vancouver.

Här följer en kort resumé från mitt minne av de hamnar som alltid fanns med på Nordpacific trad. Jag fick själv ganska god kännedom om dessa hamnar då jag totalt seglade 24 resor på traden:

Port of Los Angeles.

Det äldre tonnaget som exempelvis A-båtarna, gamla Axel Johnsonserien, Seattle- och Riofartygen låg ända fram till slutet av 1960-talet ute vid East Channel i San Pedro. På den tiden var det inte alls ovanligt att det låg mer än en Johnsonbåt inne samtidigt. Jag själv har upplevt två fartyg samtidigt vid flera tillfällen och vid ett tillfälle låg vi tre fartyg där.

Long Beach var däremot mera sällsynt, likaså San Diego. Utav mina 24 resor på Nordpacific var jag bara i San Diego vid ett tillfälle och i själva Long Beach vid två tillfällen samt i Hawaii på tre öar och i tre hamnar men bara en gång. 1964. Tyvärr.

När containerfartygen kom 1969 skedde en hel del förändringar i hamnarna. I San Pedro gick dem i början till Wilmington och Terminal Island på andra sidan St. Vincent Thomas Bridge och senare till The Overseas Terminal, Terminal Island.. De var helt enkelt för stora för dem gamla dockorna och de hanterade inte heller containers i den volym som krävdes då kajerna var för små.



Last till Hawaii lastades om på Terminal Island. Vi hade alltid längst liggetid i denna region både på nordgående och sydgående. Mest last alltså får man förmoda.

Port of San Francisco och Port of Oakland/Bay area.

De gamla fartygen låg alltid och lastade och lossade vid pirerna i San Francisco ganska nära Fischerman warf. Jag har själv bara legat vid dessa prier vid tre tillfällen, 1964 med **Buenos Aires** nordgående och sydgående vid pier 35 samt med **Los Angeles** vid ett tillfälle.

Johnsonfartygen låg vid dessa prier fram till 1965. Sedan flyttade de över bukten till Alameda i Oakland.

Containerfartygen gick aldrig till San Francisco stad rent geografiskt. Bara till de nya stora containerterminalerna i Oakland eller Richmond norr om Oakland. Den vanligaste och ordinarie terminalen var "The end of Seventh Street" i Oakland och senare även i Richmond. Mig veterligt kunde inga containerfartyg gå till Alameda vid Oakland inner Harbor och in i det ganska trånga sundet. Men, jungfruresan och några av kommande resor med **Annie Johnson** låg vi vid en annan terminal i Oakland men jag kommer tyvärr inte ihåg vad den hette.

Johnson ScanStar North Amerikas huvudkontor låg för övrigt i San Francisco. (650 California Street.) Inga containerfartyg gick upp till Stockton. Bara de äldre båtarna och det gjorde de nästan varje resa.

All lastplanering för Nordpacific sköttes av kontoret i San Francisco liksom all lastplanering för JSS Europa sköttes från Stockholm där Patric Jansson var chef.

Johnson Line bytte agent och business partner och representant i USA i början av 1970, då hade rederiet haft ett mycket nära och gott samarbete med det amerikanska rederiet W.R Grace Corp. (Grace Line) som var agent för Johnson Line i USA från det att Johnson Line etablerade linjetrafik på Nordpacific 1914.

I samband med att Grace Line köptes upp av det amerikanska rederiet Prudential Line 1970 avslutades det mångåriga samarbetet och agenturen för Johnson Line i USA övertogs då av GSC, General Steamship Corporation. I samband med detta skedde även en del förändringar organisatoriskt och även av terminaler.



Port of Seattle.

I Seattle gick alla de äldre Johnsonbåtarna till Pier 40-46 inne i själva centrala delen av Seattle. Även containerfartygen gick till pier 42 i sin barndom. Senare, i början av 1970-talet övergick de till pier 30-32 och även senare pier 25 i södra Seattle och på slutet låg de i den nya stora containerterminalen i Tacoma.

De äldre fartygen låg även de nere i Tacoma som exempelvis **Los Angeles** på sin jungfruresa 1948 då hon för övrigt brann i samma hamn och befälhavaren Yngve Grönwall så tragiskt omkom. Cirkeln var alltså sluten då den sista Johnsonbåten som lossade och lastade i Tacoma var **Annie Johnson** 1986.

Port of Portland.

I Portland gick de äldre fartygen ända upp till centrala Portland men även till hamnar utmed Columbia River som Long View och ST. Helens. Lotsen kom ombord strax väster om Astoria där Pacific möter Columbia river. Containerfartygen låg vad jag kan minnas vid Fulton Terminal 6 och jag vill minnas att vi oftast låg där på Söndagar.

Port of Vancouver.

I Vancouver låg de äldre båtarna nästan inne i centrala Vancouver vid de gamla magasinerna vid Stewart street. Containerfartygen låg lite längre österut i den nybyggda containerterminalen "Vanterm". Men, även den terminalen låg förhållandevis ganska centralt.

Bil- och träfartygen **Pacific** och **Suecia** låg i North Vancouver vid Seaboard terminal och en lång taxiresa in till Vancouver via någon av broarna. Det hände även att de gamla båtarna låg ute vid Victoria och Victoria Island, dock aldrig containerfartygen.

Centralamerika, Pacificsidan.

Från 1980 började även Johnson ScanStar att trafikera **Lazarro Cardenas** i centrala Mexico. Detta var den enda hamn i Centralamerika som containerfartygen trafikerade.

De äldre fartygen från den gamla Axel Johnsonserien fram till Riofartygen gick varje resa till en rad mindre hamnar som exempelvis **Corinto** i Nicaragua, **Puntarenas** i Costa Rica, **La Libertad** och **La union** i Salvador.



4

Landorganisationen, Agenturer, Operations och Personal.

Cargo operations och agenturer.

I samband med att containerfartygen kom och containertrafiken inleddes försvann också det traditionella arbetet med manuell lastplanering för en överstyrman. En stor del av dennes arbetsuppgifter försvann alltså till landorganisationen som tog över all lastplanering i fartygen.

All lastplanering för Johnson ScanStar inom Europa sköttes centralt från rederiets huvudkontor på Stureplan i Stockholm. Patrik Jansson ansvarade för all lastplanering inom hela Europa och var "**Central Planer.**" (Den lille trevlige piprökande mannen – Se även personbiografi).

Janssons organisation hade olika "Shore-captain" och partners till sin hjälp och i Göteborg/Skandiahavnen arbetade bland annat under årens lopp Göran Högstadius och P-O. Jansson senare kom även Nils Ullman och Åke Johansson in i bilden. Åke Olausson vikarierade som Shore-captain vid några tillfällen. Olausson kände de nya fartygen väl då han varit överstyrman i flera av dessa under byggnationen samt deras jungfruresor och hade även vikarierat befälhavare i **San Francisco** vid två tillfällen. De flesta av alla "Shore-captains" hade en bakgrund som överstyrmän och/eller befälhavare inom rederiet.

I USA sköttes all lastplanering från Johnson ScanStar (North America) av huvudkontoret vid 650 California Str. i San Francisco där Kapten Henry Tegelberg (se personbiografi) ansvarade för all lastplanering inom JSS konsortiet i USA. 1972 kom även Leif Gistrand till San Franciscokontoret och Tegelbergs planeringsorganisation. Båda hade bred erfarenhet av lasthantering i fartygen då de båda varit överstyrmän i flera av rederiets fartyg. Gistrand hade även varit överstyrman i dessa fartyg. Både Tegelberg och Gistrand var kvar ända tills Johnson ScanStar löstes upp 1988. Båda blev kvar i USA efter nedläggningen.



Agenter och Ports of Call/Terminaler:

Johnson ScanStars organisation hade givetvis ett mycket tätt och viktigt samarbete med de olika agenturerna runt om i Europa. I Göteborg fanns Johnsonlinjen Agentur AB som sedermera blev Johnson Shipping Agency AB med telegramadress **Joship** och vars huvudkontor låg i Johnsonhuset på Östra Hamngatan i Göteborg. Senare döptes även detta namn om till Joship AB och de är verksamma än idag. Joship blev en form av huvudagentur för skandinavien.

Fram till i början av 1970 hade Rederi AB Nordstjernen haft ett mycket nära och gott samarbete med det amerikanska rederiet W. R. Grace Corp. (Grace Line) som var agent för Johnson Line i USA från det att Johnson Line etablerade linjetrafik på Nordpacific 1914.

I samband med att Grace Line köptes upp av det amerikanska rederiet Prudential Line 1970 avslutades det mångåriga samarbetet och agenturen för Johnson Line i USA övertogs av GSC, General Steamship Corporation. GSC var agent i alla hamnarna på den amerikanska västkusten.



Seattle pier 48. Foto; dvorak.org.

**Agenturer:**

Förutom de båda huvudagenturerna i Göteborg och San Francisco som hade kontroll på fartygen under hela dess rundresa hade JSS bland annat följande agenter i de hamnar fartygen anlände:

Belgien;

A.Durot S.A.
Antwerpen.

Holland;

Cornelders Scheepvaart.
Rotterdam.

Hamburg;

ISA Internationale Schiffarts.

England;

Liner Shipping Agencies Ltd.
London och Liverpool.

Skottland;

Liner Shipping Agencies Ltd.
Glasgow.

Canada;

Johnson Walton Steamship Ltd.
Vancouver BC.

Förutom dessa agenturer i de vanligaste hamnarna hade JSS agenturer i de flesta europeiska länder samt i hela USA och Hawaii.

Terminaler:

Här följer de vanligaste terminalerna som fartygen lossade och lastade på under sin Nordpacificresa och inom parantes de veckodagar som fartygen ankom/avgick:

Göteborg;

Skandiahamnen. (Måndagar)

Hamburg;

Burchard container terminal. (Onsdagar)

Rotterdam:

The ECT Terminal

East: fredagar. West: Torsdagar.

Zeebrugge/Antwerpen:

The ocean container terminal.

East: Torsdagar. West: Fredagar.

London:

Tilbury container terminal. Lördagar.

Liverpool

Royal Seaforth CT. Måndagar

San Pedro/Long Beach:

Terminal Island container terminal.

West: Söndagar. East: Torsdagar

Oakland San Francisco

Seventh street container terminal

West: Tisdagar. East: Tisdagar.

Seattle:

Pier 25. (Pier 48 från start)

West: Torsdagar. East: Torsdagar

Vancouver BC:

Vanterm.

Fredagar

Portland

Fulton container terminal 6

Söndagar.



Fartygsdriften.

Rederiets tekniska avdelning, förråd och inspektionsavdelning låg på Ringön i Göteborg. Här fanns de tekniska och nautiska inspektionsavdelningarna och även intendenturinspektionen och i initialskedet även en del av sjöpersonalavdelningen placerad innan denna avdelning flyttade till Östra hamngatan inne i Göteborg i mars 1977.

Teknisk direktör vid denna tidpunkt var Carl-Erik Carlsson, född 1920, teknisk chefsinspektör var Åke Borgheden som senare efterträddes 1977 av Håkan Jacobsson. Nautisk chef vid Ringön var Kapten Kurt Nissen som 1972 efterträddes av Kapten Tore Eriksson. Intendentursektionen ansvarades av Inspektör Wilhelm Börjesson och Arne Bernvi som 1977 gick i pension och ersattes av Olof Borgede.

Sjöpersonalchef som satt i Stockholm var Kapten Gösta Bodin som ersattes av Kapten Sten Bexell 1971.

I samband med att rederiet bildade Johnson Ship Management (JSM) 1985 där Lars Sjögren blev VD avvecklades organisationen på Ringön helt och verksamheten flyttades till Stockholm. Ringönkontoret med förråd hade då tjänat ut sin roll.

Efter detta blev JSM driftansvariga för alla fartyg i Johnson Lines flotta, de få som var kvar, även färjorna inom Silja Line och det kryssningsfartyg som rederiet var delägare i med EffJohn International och som opererade i USA. (Ej Hotel management). Chef för "Technical & Operations inom JSM var Arnold Idestrand och sjöpersonalchef inom JSM blev Rolf Falkman som tidigare varit utbildningsansvarig vid Johnson Lines gamla sjöpersonalavdelning.

Ledningen för rederiet och Johnson ScanStar, inköpsavdelning och sjöpersonalavdelning och all övrig administration fanns vid rederiets huvudkontor på Stureplan i Stockholm. Under sommaren 1982 flyttade Johnson Lines organisation och huvudkontor till nya lokaler vid Nybrogatan i Stockholm.



5

Fartygen



San Francisco, foto av Marc Piche 1985 strax innan försäljningen

När Rederi AB Nordstjernen beställde sina fem containerfartyg var dessa bland de första och största renodlade containerfartygen som var beställda i världen. Fartygen var då mycket moderna i design, funktionalitet och effektivitet. Rederiet var även här en pionjär likadant som man varit när "Seattle" serien och "Rio" serien slog knock på en hel sjöfartsnäring när de kom 1947 resp. 1957.

Varje enskild containerfartyg kom att ersätta tre konventionella lastlinjefartyg, exempelvis Seattlefartyg eller Rio-fartyg. Både lastkapacitet och lasthantering blev större och effektivare samt att frakt- och transportservicen ökade. Lasthanteringen i hamnarna princip halverades trots att 3 gånger mera last hanterades.

De fem containerfartygen inom **Axel Johnson-serien** hade en storlek av cirka 16,000 ton, 175 meter långa och 26 meter breda samt drygt 10 meter djupgående var de med nuvarande storlek på dagens containerfartyg små, mycket små men när de levererades 1969 var



de mycket stora och moderna fartyg och de var då några av världens största och modernaste containerfartyg när de levererades.



bryggan i **Axel Johnson**. (Foto från Dennis Schäfström)

Rederi AB Nordstjernen hade alltid legat på framkant och innehaft spetskompetens i organisation när det gällde innovativa lösningar. Från dieseldrivna fartyg, kylstrum, KaMeWa, patentluckor och däckskranar för att bara nämna några detaljer som utmärkte alla Johnsonlinjens fartyg.

Containerfartygen var inga undantag. I dessa fartyg fanns ju även för första gången gantrykranar och satellitnavigering som ombord på **Margaret Johnson** då hon var det första fartyget i den svenska handelsflottan och det tredje i världen med denna nya typ av navigeringssystem 1970.

Dessa fartyg utrustades med 2 stycken gantrykranar från ASEA, en anpassad för 40-fots containers och den andra för 20-fots containers. Anledningen till att dessa kranar fanns var att det i initialskedet 1969-1970 inte fanns några landfasta kranar eftersom inga hamnar var fullt utbyggda för containerhantering. När **Axel Johnson** och **Annie Johnson** levererades 1969 fanns det inga landfasta kranar i de hamnar som fartygen besökte under sin Nordpacific resa, inte heller i de europeiska hamnarna.

Det var först under åren 1970 - 1974 som de flesta hamnarna byggdes ut till speciella containerterminaler för att omfatta landfasta kranar och traverser. Oaklandterminalen vid "the end of 7th street", Antwerpens nya containerterminal och Rotterdam var bland de



första terminalerna att ha landfasta kranar anpassade för containerhantering i början av 70-talet.

I Seattle bytte JSS terminal 1973 då man gick från gamla pier 48 uppe i själva Seattle ner till den nya stora containerterminalen vid pier 30-32 och senare även vid de nya megaterminalerna nere i Tacoma, söder om Seattle. Skandiahamnen i Göteborg fick sina första moderna containerkranar från 1972/73 även om den första lilla kranen kom till västra Skandiahamnen 1967. Den fanns då vid kajplats 640-642.



Bilden tagen i Skandiahamnen augusti 1971.

Observera att vid denna tidpunkt fanns inga kranar i Skandiahamnen. Fartygen på bilden är ovanifrån **San Francisco, Pacific** under sitt första besök i Göteborg efter leverans och **Axel Johnson, Pacific** skall lasta Volvobilar till USA. Tiden då fotografiet är tagen var även då under hamnarbetarstrejken i USA. Jag var själv i **Pacific** vid denna tidpunkt. Foto från H.Neréns

I samband med att containerkranar fanns i alla hamnarna demonterades gantrykranarna i mitten av 1970-talet och containerfartygen kunde ta fyra containers i höjd mot tidigare två där dessa kranar stod. Akter om midskeppsbygget fanns fryssektionerna (61 och 69) och där hade det alltid lastats tre till fem containers på höjd. Här hade däckcontainrarna eget kylaggregat.



Gantrykranarna demonterades i Göteborg under två tillfällen. Först demonterades 20-fotskranarna och några resor senare 40-fotskranarna. Samtliga dessa 10 kranar ställdes i malpåse vid Kvillepiren mellan Lundbyhamnen och Frihamnen. Kranarna var till försäljning men de var av naturliga skäl mycket svårsålda. Två av 40-fotskranarna köpte Göteborgs hamn för containerhantering för järnvägen vid Skandiahamnen.

Innan fartygen demonterade gantrykranarna fog fartygen cirka 700+ teu. Efter det att kranarna togs bort tog fartygen cirka 900+ teu. Fartygen kunde nu lasta upp till fyra containers på höjd istället för två. Fartygen tog åtta containers i bredd och fem under däck.

Som en jämförelse kan nämnas att dagens megafartyg typ Maersk nuvarande E-class typ **Emma Maersk** lastar cirka 11000+ TEU. Dessa megafartyg är heller inte anpassade för Panamax då de är 357,7 meter långa, 56,4 meter breda och 15,5 djupgående. Panamax är som bekant 294 meter långa, 32,3 meter breda och 12 meters djupgående även om maxstorleken är under utbyggnad. De nya Maersk tripple E-classfartygen med **Maersk Mc Kinney Möller** som första fartyg som levererats 2013 är riktiga megafartyg som lastar 18000+ TEU. Dessa nya tripple E-klassfartyg är planerat att omfatta 20 fartyg i serien! En gigantisk satsning! Dessa fartyg är 400 meter långa och 56 meter breda och 30 meters djupgående!

Redan efter två år stod det klart att den nya **Axel Johnson-seriens** fartyg var för små med tanke på den lastexplosion som blivit på Nordpacific. Rederiet hade då tankar på att förlänga seriens fartyg med flera containersektioner men vi vet nu att någon förlängning av fartygen aldrig kom till stånd. Det var kanske synd med tanke på den ekonomiska vinning som blev efter förlängningen av Rio-fartygen 1969.

Utav de fem fartygen som byggdes var de två första, **Axel Johnson** och **Annie Johnson** s.k. representationsfartyg med plats för cirka 100 sittande gäster med 2 stora gående buffébord inne i passagerarmatsalen. Åtskilliga fler gäster än så fick plats om det inte var sittande gäster utan gående cocktailparty. Vid vissa cocktailpartyn kunde vi ha cirka 300 gäster och över 1000 vid roterande



cocktailparty. På detta däck fanns även en mindre matsal, den s.k. "Franskan" som kunde ta 12 sittande gäster.

De två första fartygen tog 6 passagerare i två stora och rymliga dubbelpassagerarhytter samt den stora lyxiga redarhytten som givetvis var lite rymligare och lyxigare med sovhytt. Passagerartrafiken i dessa fartyg pågick från resa tre i **Axel Johnson** och **Annie Johnson** fram tills 1982. Vid samma tidpunkt försvann även de stora representationerna ombord och intendenturavdelningen reducerades med 2 personer

Salongs- och representationsinredningen i dessa två fartyg var något alldeles speciell och mycket exklusiv. Trots den magnifika inredningen i den gamla "Argentinaserien" slog dessa två fartyg allt annat inom Nordstjernans fartyg vad gäller lyx och komfort på den tiden och med den tidens anda och design. Ingen glittrig 70-tals inspirerad "Las Vegasdesign" som i moderna kryssningsfartyg utan med klass och karaktär som gav en genuin äkta själ till fartygen.

Som vanligt var alla väggar klädda med äkta träpaneler, både mörka och ljusa beroende på möbler och inredning. Färgvalen varierade mellan de två fartygen. Väggarna mellan matsal till bl.a. röksalong, lounge och cocktailbar var gjorda av specialbeställt glas från Orrefors med "glasbubblor" inblåsta i väggen. Kostnaden och inmonteringen för dessa var mycket stor, men allt för att imponera på Amerikanska kunder och passagerare och representationsgäster.

De stora panoramaventilerna akterut var även de en del av denna exklusiva vision som fartygen gav alla gäster. Den exklusiva inredningen återspeglades även på däckets ovanför där fanns lounge och mottagning för myndigheter och gäster, redarhytt och kaptenshytt.

De sista tre fartygen var inte byggda för passagerare eller representation även om där fanns redarhytt och lounge samt en liten exklusiv "franska" med plats för tolv gäster. Men trots detta hade även de tre sista fartygen en del mindre representationsmiddagar och luncher i de hamnar som fartyget anlände under sina första resor. Detta av naturliga skäl eftersom rederiet gärna stolt ville visa upp sitt senaste fartyg och nybygge.

Cocktailpartyn med exklusiva stora skandinaviska bufféer var därför ett stående inslag i de flesta hamnar under de första resorna ombord



i **Axel Johnson** och **Annie Johnson**. Rederiets representation var mycket viktig på linjen vid den tiden och var dessutom mycket exklusiv och påkostad. Båda fartygen var extraproviderade med mycket "godsaker" i mat och dryck, kvalitetsviner och champagne för dessa syften.

Alla containerfartygen drog till sig många nyfikna gäster under jungfruresan och kapten Dag Hultén var en fantastisk värd och representant för Johnson Line ute i världen. Fartygen var ju mycket speciella i början av 1970-talet. De var ju helt unika fartyg inom sjöfarten på den tiden. Inte ens i representationshänseende hade någon skådat dess liknelse tidigare. Inte ens befälhavaren Dag Hultén.

Fartygen hade en mindre mathiss från kök upp till salongspentry men det var ganska trögjobbat då förrådet låg under däck. Det förhållandevis lilla köket och brist på arbetsytor i förrådet gjorde att sammanlagt var dessa arbetsytor och förrådsutrymmen inte anpassade efter de stora representationsytor som fanns. Ytorna var däremot mer anpassade till de tre sista fartygen som inte hade representationsytor och passagerare.

Det kunde bli ganska "körtigt" vid cocktailbufféer då 50-60 stora fat skulle upp plus alla andra tillbehören och drycker då hissen bara tog två stora fat åt gången. Det kunde även vara svårt att hålla mat varm vid middagar. Allt krävde en minutiös planering och organisation för att det skulle fungera.

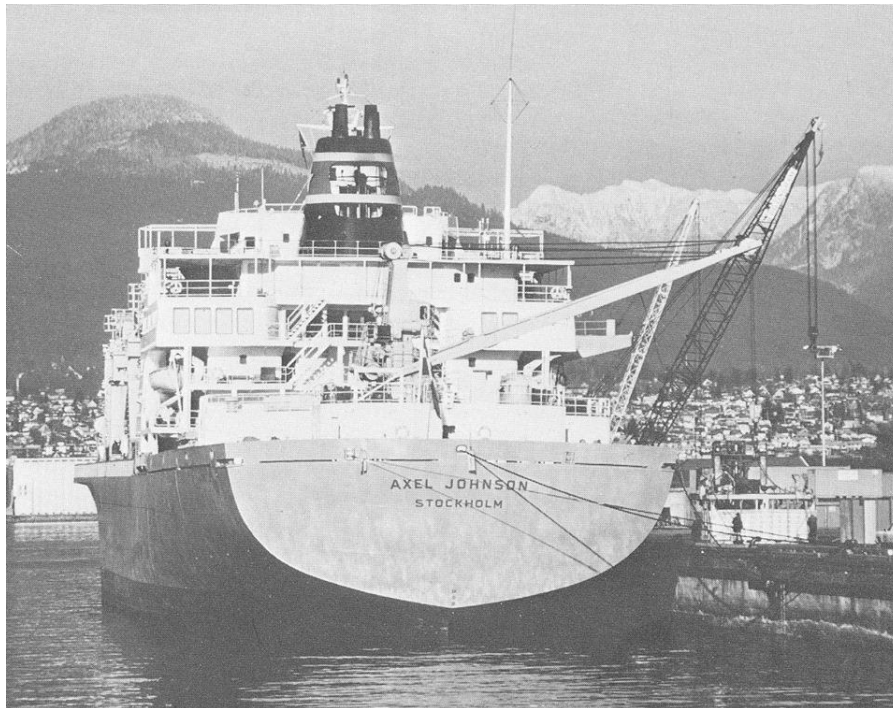
Under fartygens korta liggetid i Göteborg skulle allt hända på några timmar. Besättningsbyten och mönstringar, proviantering, maskinstores, reparationer och alla inspektioner samt lägg därtill alla besök, både officiella och inofficiella som fartygen alltid hade i Göteborg. Värst var det när fartygen var nya efter leverans från varvet då det ibland kunde vara ren kaos. Sammanfattningsvis kan man säga av förklarliga skäl att Göteborg både var en älskad och hatad hamn att komma till och en suck av lättnad när vi avgått från Göteborg.

Att proviantera "huvudstocken", "stores" och maskinförnödenheter för dessa fartyg i Göteborg är väl värt ett kapitel för sig då det var en mycket besvärlig och trögjobbad historia för alla parter då all proviantering, förnödenheter samt reservdelar och stores måste



bäras ner till förråden i aktern av midskeppsbygget i ett mycket trångt proviantintag. Speciellt när det var full last med fryscontainers på det däckat akter om midskeppsbygget då det inte fanns någon plats att landa alla förnödenheter. Fartygen hade alltid hjälp av ett landgäng som provianterade alla förnödenheter och stores i Göteborg men detta tog alltid lång tid, oftast hela dagen då vi sällan var färdigprovanterade förrän sen eftermiddag när de startat på morgonen klockan 8.

Under själva långresan provianterade vi endast färskvaror i Rotterdam hos Aug. Köpcke eller i Antwerpen hos Westerlunds. På västkusten USA i San Pedro både på nordgående och sydgående. Rederiet hade där ett avtal med San Pedro Harbor Ship Supply inom all stores som på den tiden ägdes till en del av en norrmann, Karl Theodorsen. Maskinstores, reservdelar, däckstores och andra förnödenheter togs alltid ombord i Göteborg även om reservdelar speciellt till maskin oftast flögs ut vid akut behov.



Axel Johnson liggandes i Vancouver. Foto från Hans Nerén.



6

Befälhavarna



Tretton ordinarie befälhavare på containerfartygen.
Fotomontage S-E.Nyberg av rederifoton.

Befälhavare och nybyggnadsövervakare på alla fartygen var Kapten Dag Hultén. Kapten Gustav Heinze var dock leveransövervakare på **Annie Johnson** innan Hultén kom i november eftersom han gjort de



två första resorna på **Axel Johnson**. Heinze flyttade då över till **Axel Johnson** resa nr. 3 som ordinarie befälhavare i fartyget.

Kapten Dag Hultén var då en av seniorbefälhavarna inom rederiet och en av de mest respekterade och ansedda. Han var vid denna tidpunkt rederiets "Flaggskeppare" även om detta inte var någon officiell titel inom rederiet men väl en officiell roll som var mycket respektfull och prestigefull och alla var väl medvetna om rollens vikt och vad det innebar.

För de båda representationsfartygen var detta en mycket viktig del då representationen var mycket viktig för rederiet. Kapten Hultén hade då övertagit denna roll av de tidigare legendariska befälhavarna Gunnar Dahlquist och Torsten Johansson.

Att bli utsedd till leveransövervakare och befälhavare på ett nybyggt fartygs jungfruresa var mycket stort och prestigefullt men med mycket förpliktelser och stort ansvar. Detta gällde inte bara befälhavaren utan även alla andra befäl ombord som i princip var "handplockade". Detta gällde även manskapet på jungfruresorna. Att få ett nybygge ansågs alltid som en extra merit och en "fjäder i hatten" och man känner sig mycket speciellt utvald. Jag hade ju själv förmånen av att få fyra nybyggen.

Hultén var en ytterst skicklig navigatör och även smidig och duktig inom personalhantering. Han hade ett mycket gott socialt ledarskap och var en mycket populär befälhavare. Hultén anställdes i rederiet 1944 som styrman. Hultén gick senare i pension från **Antonia Johnson** i juni 1977 efter att ha varit i fartyget i sex år. Han var född 1913 och dog 1984. Han kom med tiden att bli en vän till mig och en av mina stora beundrare och förebilder inom Johnson Lines kaptenskår och en av de kaptener som personligen betytt mest för mig inom rederiet.

Vi kom ju att segla 6 resor tillsammans i 3 nybyggen. På något sätt fick vi en fantastisk fin kemi och vänskap människor emellan trots den stora ålderskillnaden och rangen mellan oss. Kapten Hultén var en beundransvärd och stor som människa! Dag Hultén var en av få personer som enkom kom upp på kontoret i Göteborg och innerligt och ärligt grattade mig till det nya landjobbet på sjöpersonalavdelningen 1976 med de roliga orden; "Jasså, det är här min favoritkock sitter numera" och det säger en hel del om hans enkelhet och storhet.



Det var under många år framöver samma befälhavare som förde befälet på dessa fartyg. Tretton edsvurna män och befälhavare för Johnsonlinjens nya flotta av containerfartyg. Under de första 10-12 åren var det endast nedanstående befälhavare som alturnerade i dessa fartyg med undantag för en ströresa då annan befälhavare vikarierade men detta skedde inte mer än vid ett par tillfällen under dessa år;

Dag Hultén, f.1913. Anställdes i Johnson Line 1944.

Fartygens förste befälhavare i alla fartygen i serien. Efter **Antonia Johnson** var levererad blev han ordinarie befälhavare i detta fartyg fram till sin pensionering 1977. Han hade då gjort 20 resor i fartyget och total 29 resor i de fem containerfartygen tillsammans. Dag Hultén avled 1984. (Se speciell personbiografi av Hultén i det sista kapitlet)

Gustav Heinze, f.1914. Anställdes i Johnson Line 1938.

Var befälhavare i **Axel Johnson** från den 11 november 1969 men flyttade tillbaka till Rio de Janeiro-fartygen efter bara 1½ år i **Axel Johnson**. Heinze var även en kort tid som leveransövervakare i **Annie Johnson**. Heinze gjorde endast 6 resor i Axel Johnson. Heinze avled 2005.(Se speciell personbiografi av Heinze i det sista kapitlet)

Donald Sjölander, f.1916. Anställdes i Johnson Line 1944.

Kom till **Annie Johnson** resa två den 5 februari 1970 men stannade inte kvar i fartyget mer än ett par år. Sjölander gjorde totalt 8 resor i **Annie Johnson** mellan 1970 till 1971. Återgick sedan till Rio-fartygen innan han gick i pension 1978. Sjölander avled 1983. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

Karl-Eric Häggblad, f.1923. Anställdes i Johnson Line 1947.

Var ordinarie befälhavare i **Axel Johnson** från den 7 december 1971 till 1986 då han gick i pension. Häggblad hade dessförinnan gjort en resa i **Axel Johnson** 1970 och två resor i **Annie Johnson** 1971. Häggblad var den av befälhavarna som hade längst tid av alla befälhavarna i dessa fartyg. Totalt var han 49 resor i dessa fartyg varav 46 i **Axel Johnson**. Häggblad var den siste befälhavaren i **Axel Johnson** under Johnsonflagg. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)



Perry Persson, f.1922. Anställdes i Johnson Line 1950.

Kom till **Margaret Johnson** den 8 september 1970 och kom sedan att alternera i de flesta av dessa fartyg de första åren. Han var många år i **Axel Johnson**. Var den förste av befälhavarna att arbeta med det nya satellitnavigeringssystemet 1970 i **Margaret Johnson**. Perry Persson var den tillsammans med Karl-Erik Häggblad den kapten som hade längst tid i dessa fartyg, från 1970-1986, totalt 44 resor i tre av fartygen. Persson avled den 20 juli 2003. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

Erik Edgren, f.1918. Anställdes i Johnson Line 1945.

Kom till **San Francisco** i augusti 1971. Alternerade i samtliga av dessa fartyg men var längs tid i **Antonia Johnson** fram till sin pension 1 augusti 1980. Den ende tillsammans med Dag Hultén som fört befälet i samtliga av fartygen i serien. Edgren gjorde 29 resor i dessa fartyg. Edgren avled den 11 december 2008. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

Bo Grönwall, f.1921. Anställdes i Johnson Line 1945.

Var många år i dessa fartyg, kom först till **Axel Johnson** en resa från 6 mars 1970 och sedan i **Margaret Johnson** den 14 maj 1970 på fartygets andra resa. Senare ordinarie i **Margaret Johnson**. Grönwall var även leveransövervakare och befälhavare i **Pacific** och **Suecia** under dess jungfruresor 1971. Grönwall gjorde totalt 38 resor i dessa fartyg varav 32 resor i **Margaret Johnson**, fem i **Antonia Johnson** och en resa i **San Francisco**. Pension 1983. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

Gösta Bodin, f.1920. Anställdes i Johnson Line 1949.

Kom till **San Francisco** den 23 december 1971 där han blev ordinarie befälhavare i många år. Bodin hade innan dess varit sjöpersonalchef i Stockholm mellan 1968 till 1971. Han var kvar i fartyget fram till sin pension 30 april 1982. Totalt 26 resor i fartyget. Bodin avled den 17 februari 1997. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

Göran Ringberg, f.1921. Anställdes i Johnson Line 1946.

Kom till **Annie Johnson** den 28 juli 1970 och var sedan ordinarie befälhavare i fartyget fram till sin pension sommaren 1983. Han delade fartyget inom 1-1 systemet med Blomberg under många år. Totalt 36 resor i **Annie Johnson** och tre resor i **Margaret Johnson**.



Ringberg dog i juni 2001. (Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

John Blomberg, f.1927. Anställdes i Johnson Line 1950.

Kom till **Annie Johnson** den 26 november 1973, gjorde även en resa i **San Francisco** och en resa i **Antonia Johnson** men blev sedan i **Annie Johnsons** avlösningssystem tills fartyget såldes 1986. Blomberg var fartygets siste befälhavare. Totalt gjorde han 38 resor i dessa fartyg varav 36 resor i **Annie Johnson**. Blev senare befälhavare i **Bo Johnson**. Pension i början av 1990-talet. Blomberg dog 2001.(Se speciell personbiografi i det sista kapitlet)

Bror Carlsson, f.1922. Anställdes i Johnson Line 1950.

Kom till **Axel Johnson** den 7 juni 1973. till dessa fartyg. Han var bland annat i 7 resor i **Axel Johnson** men blev senare ordinarie i **Antonia Johnson** efter Hultén. Totalt 23 resor i dessa fartyg varav 13 resor i **Antonia Johnson**. Gick i pension den 31 juli 1982. Carlsson avled 2005.

Ragnvald Eriksson, f.1926. Anställdes i Johnson Line 1947.

Kom den 18 mars 1973 till **Margaret Johnson**. Blev senare ordinarie i **San Francisco** från april 1975 och var detta fartygs siste befälhavare under svensk flagg då det såldes i december 1985. Totalt gjorde Eriksson 33 resor i dessa fartyg varav 29 resor i **San Francisco**. Kom sedan att bli befälhavare i Silja Lines passagerarfartyg, bl.a. i Silvia Regina.

Tore Nyström, f.1926. Anställdes i Johnson Line 1952.

Kom först till dessa fartyg den 8 juni 1979 i **San Francisco**. Kom senare att bli ordinarie i **Antonia Johnson** i samband med att Edgren gick i pension. Nyström hade då varit i **Suecia** i tre år. Nyström var den siste befälhavaren i **Margret Johnson** under Johnsonflagg. Han gjorde till sist 1 resa i **Annie Johnson** våren 1986. Han hade då gjort 20 resor i fyra av fartygen. Nyström dog den 12 april 1991.

Total 13 ordinarie befälhavare i dessa fem fartyg under cirka 12 år. En utförligare personbiografi om de flesta av dessa befälhavare följer i slutet av artikeln om denna fartygsserie.



Sammanfattning:

Flest resor och längst tid av befälhavarna i dessa fartyg hade befälhavaren **Karl-Eric Häggblad** med 49 långresor under åren 1970-1986, vilket är rekord för befälhavarna i dessa nya fartyg. (Han var 46 resor i **Axel Johnson**.)

Perry Persson, 44 långresor under åren 1970-1986,
Göran Ringberg, 39 långresor under åren 1970-1983,
Bo Grönwall, 38 långresor under åren 1970-1983,
John Blomberg, 38 långresor under åren 1973-1986,

Sju befälhavare vikarierade en eller några ströresor de första 10 åren i dessa fartyg och de var följande:

James Lindahl, **Margaret Johnson**, 1971 under USA-strejken. Lindahl var överstyrman i flera av dessa fartyg under några år i början av 1970-talet innan han senare började en landtjänst inom rederiet. Lindahl var även befälhavare i ett flertal andra fartyg under 1970-talet. Lindahl avled 2009.

Åke Olausson, **San Francisco**, under sommaren 1971 under USA-strejken och en resa sommaren 1977. Olausson slutade inom rederiet 1982. Han blev senare VD för Uddevalla hamn.

Martin Nyblom, **Axel Johnson**, sommaren 1972 och **Margaret Johnson**, hösten 1972. Nyblom blev sedan ordinarie befälhavare i **Pacific** där han sedan var i flera år.

Roland Henriksson, **Margaret Johnson**, hösten 1978 och kom till **Axel Johnson** 1980. Var sedan kvar i dessa fartyg till 1985 då han lämnade **San Francisco**. Han var även några perioder i **Antonia Johnson**. Henriksson var även rederiinspektör vid varvet i Åbo under byggandet av de två bilfartygen samt **Antonia Johnson**. Henriksson avled i juni 1985.
(Se personbiografi)

Ingvar Axelsson, **Margaret Johnson** vid två tillfällen 1977 och 1978, blev efter detta ordinarie befälhavare i nybygget **Avesta**.

Sten Bexell, **San Francisco** November 1976-januari 1977. **Antonia Johnson**, våren 1979 samt en resa hösten 1980. Flyttade sedan över till **San Joaquin Valley** och **Durian** i början av november 1981 under



Singaporeflagg inom SembawangJohnson Pty. Bexell var även en resa som överstyrman i **Annie Johnson** hösten 1970. (Se speciell personbiografi av Sten Bexell i det sista kapitlet)

Tore Eriksson, San Francisco April-Maj 1971.





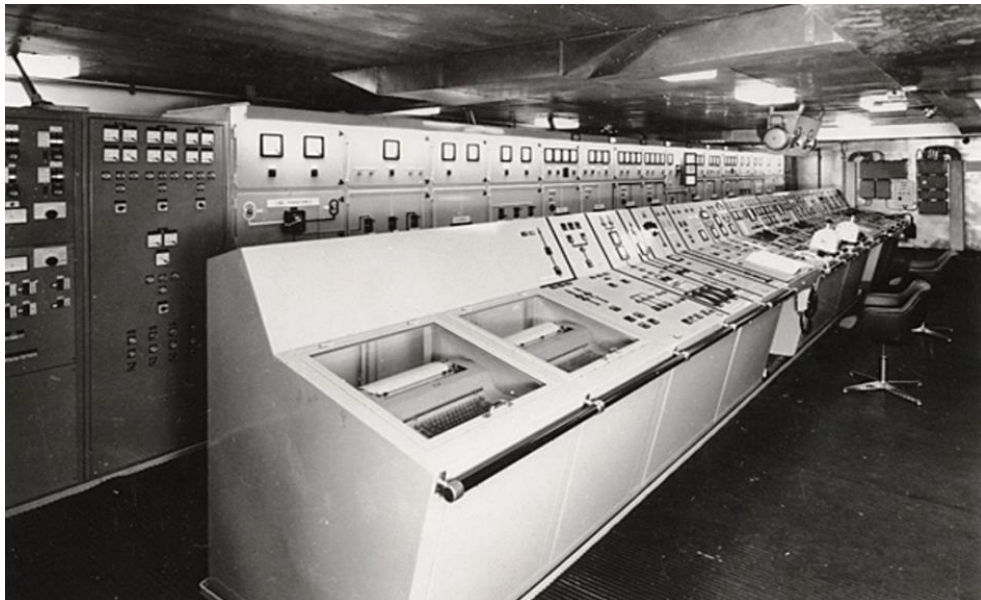
7

Maskinsystemen

Huvudmaskineriet i fartygen var utrustade med fyra stycken Wärtsilä Pielstick, två 12PC2 och två 16PC2 med stora turbiner som genererade 26.000 hk och som kunde göra en topphastighet av max 23 knop även om farter över 24 knop har uppmätts men normal marschfart under alla resor var cirka 20 – 21,5 knop.

Samtliga JSS fartyg i polen var kontrakterade till en fart av 21,25 knop. Det fanns två axelgeneratorer kopplade till de två 12 cylindriska huvudmotorerna. Under gång räckte normalt axelgeneratorerna till fartygets totala elförbrukning.

Utav de fem fartygen var det generellt ansett att **Antonia Johnson** hade de bästa maskinerna men sedan var hon ju också två år yngre än de tre första fartygen med ett uppgraderat maskineri. Men så kan man också notera att **Axel Johnson** är fortfarande i drift efter 44 år utan att motorerna har bytts ut.



Kontrollrummet i **Axel Johnson** som var identiskt i alla fartygen.
(Foto från H.Neréns samling.)



Fartygen hade tre Hedemora hjälpmotorer, två 12 cylindriga och en 8 cylindrig motor.

Det var först i början av 1980-talet och då i samband med oljekrisen som turlistor justerades och farten drogs ner till 16-18 knop för att dra in på bränslekostnaderna. Det var samma i alla nio fartygen.

De fem fartygen var trots sina opålitliga och svårhanterliga Pielstickmotorer relativt driftsäkra och höll alltid JSS turlista och veckoservice utan förseningar och med kontrakterad fart. Vid driftstopp på en 12PC2 var toppfarten max 19 knop och vid stopp av en 16PC2 blev farten max 18 knop. Farten gick ner något då fartygen befann sig i varma vatten kring Karibien och från panamakanalen upp till Baja California. Den kontrakterade farten kunde bara hållas om sjöväntemperaturen låg under 24-25 grader.

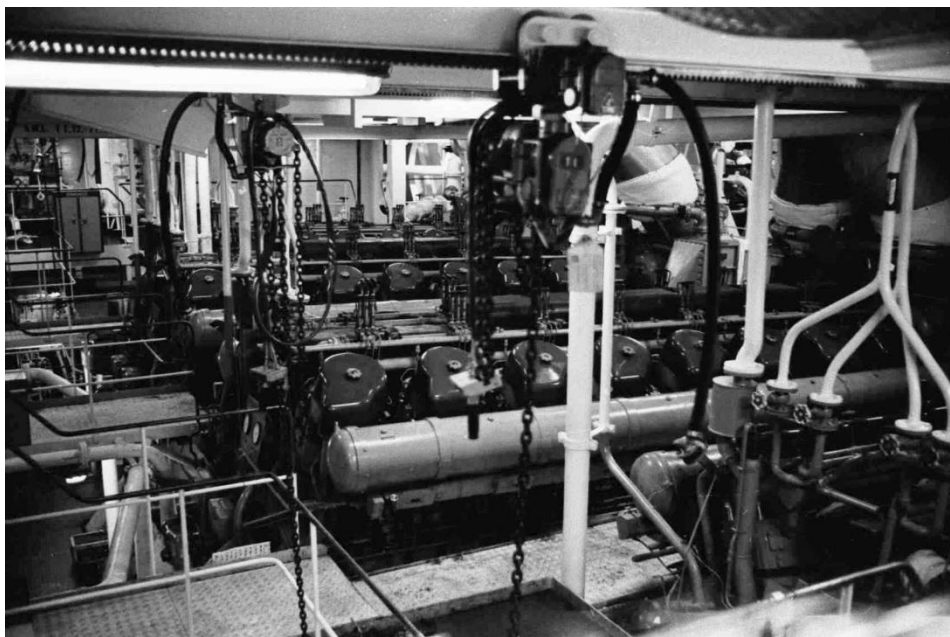


Foto från **Antonia Johnsons** maskinrum.

Foto från H. Neréns samling.

En starkt bidragande positiv orsak till att farten uppehölls var kanske att alla maskinchefer och maskinister var många år och många långresor i fartygen och skötte underhåll, service och drift på ett fantastiskt sätt. Maskinerna var ju deras "baby". Alla tekniker i fartygen, maskinchefer, maskinister och elmaskinister samt reparatörer och motormän hade en mycket stor och bred kompetens och erfarenhet av Pielstickmotorer och det fanns en enorm stor kunskap i den samlade personalpolen.



Maskinrummets kontrollrum var mycket imponerande, både i storlek och utrustning. Kontrollrummets längd där de tydliga och överskådliga kontrollpanelerna fanns var över 12 meter långt. Nedgången ner till maskin/kontrollrummet var mitt emot köksingången och 2 lejdare ner.

Fartygen var aldrig anpassade till en vaktfri maskin, det fanns alltid en ensam maskinist på vakt men däremot aldrig någon motorman på vakt. Fartygen hade dessutom bara tre motormän och en reparatör plus elev i initialskedet. De sista åren bara 2 motormän och en reparatör samt från och till en maskinelev samt elektrikerlev under årens lopp.



Foto från **Antonia Johnsons** maskinrum.
Foto från H. Neréns samling.

Färskvattenssystemet var en evaporator med en kapacitet av upp mot 20 ton per dygn. Vid hög sjövantentemperatur sjönk kapaciteten till under 15 ton per dygn. Det fanns två aktertankar och två midskeppstankar som alltid var fyllda vid avgång kontinenten eller avgång USA ifall det skulle hända något. Förbrukningen kunde givetvis variera men låg på cirka 20 ton per dygn. I de passagerarförande fartygen något mera.

Angående vatten följer här en lite anekdot berättad av Kjell Hellkvist som då var maskinchef i **Axel Johnson**;



”Vår dygnsförbrukning steg oförklarligt till 35 ton mot normalt 20-25 ton, vi letade och kunde inte hitta några fel och något läckage fanns inte. Till slut frågade Kapten Karl-Eric Häggblad passagerarna vid en middag om de förbrukade mycket vatten... varav en av passagerarna svarade att han alltid hade duschen på då han tyckte det lät så fint... varav han också säger och slår ut med armen mot havet; Men det finns väl hur mycket vatten som helst eller... SUCK! ”

Kylmaskineri och lastrum;

Fartygets kylmaskineri var från STAL. *STAL står för Svenska Turbinfabriks AB Ljungström* från Finspång i Östergötland.

Fartyget hade följande kyllastrum; Lastrum 1 längs förut var ett mindre konventionellt kyllastrum ner till minus 25 grader. Lastrum 2 var ett containerlastrum för kyla ner till minus 25 grader. Kyllastrum 61 och 69 var de lastrum som låg närmast akter om midskeppsbygget och som var kyllastrum samma som lastrum 2.

Kyllastcontainers på däck hade egna aggregat och var placerade på lastlucka 5 samt 61 och 69. Slutligen det aktersta lastrummet, lastrum 7 var ett kombinerat konventionellt kyllastrum och containerlastrum även här med max temperatur om minus 25 grader.

Kranar:

Gantrykranarna och de två andra kranarna på fartygen var från ASEA. 40-fots kranarna hade en kapacitet av 40 ton, 20-fots kranarna en kapacitet av 20 ton. Den förliga kranen som användes till lastrum 1 hade en kapacitet av 10 ton samt den aktersta kranen som var avsedd för lastrummen akter om midskeppsbygget hade en kapacitet av 25 ton.

Den aktersta kranen på de två sista fartygen, **San Francisco** och **Antonia Johnson** hade en ny uppgraderad design då kranarmarna gick parallellt hela vägen ut mot de första tre fartygen där kranarmarna gick ihop längst ut. Men kapaciteten om 25 ton var densamma.

Gantrykranarna på Axel Johnsonserien ställde rätt stora krav på kunskap och teknisk kompetens på elmaskinisterna från början. När fartygen var nya var det en del speciellt utvalda Elmaskinister som fick speciell utbildning från ASEA om hantering, reparation och



underhåll av dessa speciella kranar. Fartygen hade även elektrikerelver ombord.

Samma kranar och samma teknik installerades för övrigt även på **Pacific** och **Suecia**, som parallellt byggdes på Wärtsilä vid samma tidpunkt och som levererades under sommaren och hösten 1971.



San Francisco, foto från H.Neréns samlig.



8

De 22 maskincheferna inom fartygsserien.



Nio av de 12 ordinarie maskincheferna på containerfartygen.
Fotomontage S-E.Nyberg av rederifoton.



Liksom befälhavarna var det ingen stor omsättning på maskincheferna de första 10-11 åren. De maskinchefer och 1:e maskinister som hade den stora äran att ha dessa fartyg som leveransövervakare och maskinchef under dess jungfruresa och under den första tiden var alla mycket respekterade och etablerade inom rederiet. Samtliga hade varit i rederiet under många år och alla var handplockade för detta uppdrag. Ett mycket ärofyllt uppdrag dessutom.

Detsamma var det för fartygens första 1:e maskinister. De flesta av dessa blev senare maskinchefer i dessa fartyg och var kvar i fartygen under många år. Många av dessa hade tjänstgjort i de flesta av seriens fartyg. Detsamma gällde fartygens första 2:e maskinister. De flesta mönstrades snabbt upp till 1:e maskinist och vissa blev snabbt även maskinchefer.

Man kan lugnt påstå att denna fartygsserie var en tydlig karriärbräda för de allra flesta maskinisterna inom fartygen. Utan överdrift kan jag nog med fog påstå att alla var speciellt utvalda och handplockade för sin uppgift som maskinist i ett eller flera nybyggen i serien. Samtliga hade en mycket stor spetskompetens om de mycket speciella och nyckfulla Pielstick-motorerna.

Det rådde heller inget tvivel om att dessa människor gjorde ett fantastiskt arbete med att driva och underhålla detta maskineri och göra så att fartygen höll sin kontrakterade fart om 21,25 knop. Det var helt och hållet beroende på deras kunskap som alla fartyg i serien kunde hålla sin veckoservice och turlista under alla år inom Johnson ScanStar under det tuffa klimat och krav som då rådde.

Här måste jag passa på att ge alla dessa lojala och yrkesskickliga tekniker en stor eloge för ett fantastiskt arbete under alla dessa år som fartygen trafikerade under Johnsonflagg. Ni är alla värda all beröm ni kan få och de flesta av er är nämnda under personalia under varje fartyg.

Jag har tyvärr inte tillgång till samtliga maskinchefer och maskinisters sammanställda sjötid och historik inom rederiet men här följer i alla fall de 12 maskinchefer som var ordinarie i fartygsserien under många år.



Flera maskinchefer har vikarierat några resor i en del fartyg men inga under någon längre tid. En del har även kommit till fartygsserien under 1980-talet.

Här följer 12 maskinchefer och deras historik inom just denna fartygsserie från 1969 till 1986 och deras tid inom fartygen är avrundat till hela år.

Gösta A. Mattsson f1909: (Leveransövervakare Axel Johnson)

Mattsson anställdes inom rederiet 1935 som 4e maskinist. Innan han kom till **Axel Johnson** 1969 som leveransövervakare och fartygets förste maskinchef hade han bl.a. varit chief i **Buenos Aires** de senaste 10 åren. Han var ordinarie maskinchef i **Axel Johnson** fram till 1974 då han efter 21 resor i fartyget gick i pension under hösten 1974. Mattsson avled 1995. (se personbiografi)

Olof Bergström f1925: (Leveransövervakare Annie Johnson)

Bergström anställdes inom rederiet 1951 som 3e maskinist. Han var leveransövervakare och ordinarie maskinchef i **Annie Johnson** från 1969 till 1980. Han hade då gjort 34 resor i fartyget. Innan **Annie Johnson** var han de senaste 9 åren i **Rio de Janeiro**. Bergström avled den 1 april 1980.

Torsten Johansson f1910: (Leveransövervakare Margaret Johnson)

Johansson anställdes i rederiet 1941 som 2e maskinist i **Peru**. 1960 blev han leveransövervakare på **Brasilien** och var sedan kvar i fartyget till 1969 då han kom till **Margaret Johnson** som leveransövervakare och fartygets förste maskinchef 1970. Han var kvar i fartyget tills 1974 då han gick i pension. Johansson dog i januari 2007, 96 år gammal. (se personbiografi)

Curt Bengtsson f1920: (Leveransövervakare San Francisco)

Bengtsson började i Johnsonlinjen 1939 som motorman i gamla **Margaret Johnson** och som 2e maskinist i **Colombia** 1944. De senaste 10 åren innan han kom till **San Francisco** var han i **Guayana**. Bengtsson var leveransövervakare och **San Franciscos** förste maskinchef. Han var kvar i fartyget till den 18 november 1971 då han så tragiskt omkom i en hjärtinfarkt. Bengtsson blev bara 51 år gammal. (se personbiografi)



Jan Clausén f1930: (Leveransövervakare Antonia Johnson)

Clausén började i **Buenos Aires** 1958 som 2e maskinist. Han blev maskinchef 1962. Clausén var leveransövervakare på **Antonia Johnson** 1971 och fartygets förste maskinchef när hon levererades i december 1971. Han var kvar i fartyget under långa törnar fram till 1974 då han slutade och började inom ABS. (se personbiografi)

F. Allan Mattsson f1922:

Mattsson anställdes inom rederiet 1952 på **Uruguay** som 2e maskinist. Han blev ordinarie maskinchef i **Portland** 1964 efter att ha vikarierat som maskinchef vid tidigare tillfälle. Han kom till containerfartygen 1973 och var från 1974 ordinarie maskinchef i **Axel Johnson** där han gjorde 29 resor fram tills 1986 och resan innan fartyget såldes. Han gick sedan i pension. Mattson avled den 24 mars 2002. (se personbiografi)

Thomas Hjeltvik f1943:

Thomas hette Pettersson fram till han 1978 bytte namn till Hjeltvik. Han anställdes i rederiet 1965 på **Rio Negro Valley** som 2e maskinist. Thomas var 2e maskinist i **Annie Johnson** som nybygge 1969. Han blev snabbt 1:e maskinist i fartyget och han blev maskinchef 1975. Han flyttade sedan till Siljafartygen 1987 där han var kvar till sin pension 2006 efter över 40 år inom rederiet. Han var i containerfartygen 29 resor.(se personbiografi)

Kjell Hellkvist f1943:

Hellkvist började inom Johnson Line som elev i **Rosario** 1961. Han blev 2MJ i **Laos** 1963. Han var 2e maskinist och 1e maskinist i kylfartygen **Yakima Valley** och **San Joaquin Valley** mellan 1966 till 1970. Samma år blev han leveransövervakare i **San Francisco** i Åbo och var fartygets förste 1e maskinist från augusti 1970. Hellkvist blev maskinchef 1973 i **Annie Johnson** bara 30 år gammal. Kjell var i samtliga fartyg i serien i 44 resor. Kjell kom till Siljafartygen 1986 och var kvar där till sin pension 2003. Han hade då varit i rederiets tjänst i 42 år.(se personbiografi)

Björn Örnerstig f1940:

Örnerstig började inom Johnson Line som 17-årig motorman och elev 1957 och som 2e maskinist 1962. Han blev 1:e maskinist i **Seattle** 1964 bara 24 år gammal. Björn blev leveransövervakare i **Antonia Johnson** 1971 och fartygets förste 1:e maskinist. Han blev maskinchef



1974. Björn kom till Siljafartygen 1988 och **Silja Symphony** som maskinchef och leveransövervakare vid byggnationen 1990/1991. Han var sedan kvar i fartyget till sin pension 2005. Han hade då varit inom rederiets tjänst i hela 48 år vilket kanske kan vara ett rekord för sjoanställda inom rederiet!
(se personbiografi)

Lars Göran Karlsson f1941:

Karlsson började inom Johnsonlinjen som maskinbefälselev på gamla elevfartyget **Annie Johnson** 1961. Efter sjöing. Examen 1964 och militärtjänstgöring kom han som 2MJ i **Golden Gate** 1966. Senare till **Brasilia** som 1:e maskinist och vikarierande maskinchef 1969 i samma fartyg. Han kom till **Margaret Johnson** som leveransövervakare och fartygets förste 1:e maskinist 1970. Han blev maskinchef 1971 och hans första fartyg som maskinchef var **San Francisco**. Han tjänstgjorde i alla fartygen inom serien. Karlsson blev maskininspektör i rederiet 1982. Han valde att sluta inom rederiet 1985 efter att ha varit delaktig i byggnationerna av **Bo Johnson** och **Rosa Blanca**.

Lennart Nilsson f1929:

Nilsson började inom rederiet som 1:e maskinist 1964 på **Brasil**. Nilsson blev maskinchef 1967. Han kom till containerfartygen och **Margaret Johnson** den 13 juli 1970 och tog över **San Francisco** som maskinchef den 8 april 1972 där han sedan kom att vara kvar tills fartyget såldes 1985. Totalt gjorde Lennart 42 resor i fartyget och 48 resor i fartygsserien. Nilsson avled den 12 oktober 1990. (se personbiografi)

Torsten Nordlund:

Torsten Nordlund kom till **San Francisco** som maskinchef 1975 och delade sedan fartyget med Lennart Nilsson fram till 1985. Han var även en ströresa i **Annie Johnson**. Nordlund gick sedan över till Siljafartygen och blev sedan kvar där i många år. Nordlund var från Åland där han också var bosatt.

Övriga maskinchefer inom fartygsserien:

Här följer ett antal välkända och välmeriterade maskinchefer inom Johnson Line som var i dessa fartyg under ett antal resor som vikarie maskinchefer och som gjorde ett antal ströresor i flera av fartygen



från och till under fartygens livslängd. Dessa maskinchefer var även i andra fartyg som exempelvis Rio-serien, kylfartygen, bilfartygen och chemfartygen. Jag har inte namngett de maskinchefer som vikarierade bara en resa utan bara de som var mest frekventa under årens lopp.

Gunnar Nilsson, var bl.a. i **Annie Johnson, Margaret Johnson** och **Antonia Johnson**.

Ingvar Lönås, **Annie Johnson** och **Antonia Johnson**.

Bertil Dahl, **Antonia Johnson, Margaret Johnson**.

Lars-Olof Andersson, (LO), **Margaret Johnson** och **Annie Johnson**

Lars Göran Nordin, **Annie Johnson, Antonia Johnson** och **Margaret Johnson**.

Bengt Micha, var flera år i **Margaret Johnson**.

Sven Åblad, **Antonia Johnson, Annie Johnson** och **Margaret Johnson**.

Carl Ole Hansén, var de sista åren i **Antonia Johnson**,

Allan Martinsson, **Annie Johnson** och **Antonia Johnson**.

Åke Lindberg, gjorde de sista åren i **Annie Johnson**.

22 maskinchefer i de fem fartygen under sin livslängd om 13-17 år. Sedan tillkommer cirka 5-6 maskinchefer som bara gjorde en resa i fartygsserien. Det är inte många då vi talar om 78 år total tid för de fem fartygen i serien.



KAMEWA for improved fuel economy

Reklamkort från Karlstads Mekaniska Verkstad.. m/s **Antonia Johnson**

Sammanfattning:

Flest resor och längst tid av maskinchefer, maskinister och elingenjörer i dessa fartyg hade **Elingenjör Leo Ingvarlsen** med sina 49 långresor under åren 1969-1984, Leo Ingvarlsen var i tre fartyg, **Axel Johnson**, **San Francisco** och i **Margaret Johnson** från 1973 till 1984 där han var i 33 resor.

Maskinchef Lennart Nilsson, 48 långresor under åren 1970-1985, varav 42 resor i **San Francisco** från 1972 till 1985.

Elingenjör Endre Mark, 48 långresor under åren 1970-1986 varav 37 resor i **Annie Johnson** från 1973 till 1986. Mark hade då varit i alla fartygen i serien.

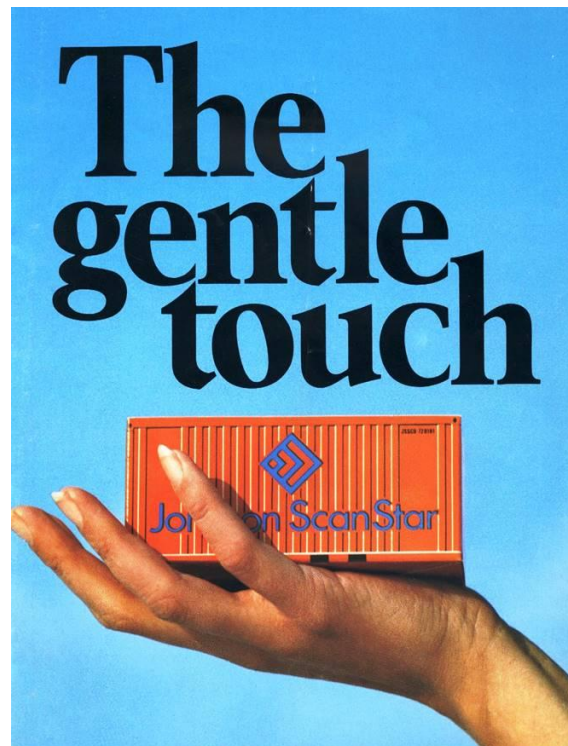
1:e maskinist/Maskinchef Ulf Bergstedt, 47 långresor under åren 1970 till 1985. Bergstedt var i två fartyg, **San Francisco** och **Annie Johnson**. Av sina 47 långresor gjorde han 36 långresor i **San Francisco** och 11 resor i **Annie Johnson**.



Maskinchef Kjell Hellkvist, 44 långresor under åren 1970 till 1984. Hellkvist tjänstgjorde i samtliga fartyg i serien varav de sista 22 resorna som Maskinchef i **Axel Johnson** under tiden 1977 till 1984.

Övrigt noterbart:

Den person av alla kategorier som gjorde flest långresor i fartygsserien var **Telegrafist Ulf Mathisson** som var i **Axel Johnson** från jungfruresan 1969 fram till dess fartyget såldes 1986. Totalt gjorde han 57 långresor varav 56 resor i **Axel Johnson** och en långresa i **Margaret Johnson**.





9

Besättningen & avlösningssystemen

1. Name of ship		2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure		Page No.
m/v Annie Johnson		Liverpool		October 29th-74		1.
4. Nationality of ship		5. Port arrived from		6. Nature and No. of identity document (seaman's passport)		
Swedish		London				
7. No.	8. Family name, given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth		
1.	Edgren, Erik August	Master	Swedish	180615	Lidingö	74-289215
2.	Nilsson, Bengt Oscar	Ch. Off.	"	370226	Stockholm	74-447359
3.	Enehult, Bertil K.W.	2nd "	"	440509	Karlstad	73-170512
4.	Eriksson, Jan-Erik	" " "	"	480717	Stockholm	73-582065
5.	Jönsson, Arne Sved	Rac "	"	240929	Hästveda	74-308718
6.	Vilaso-Lopez, Manuel	Boatswain	Spanish	300703	La Coruna	K564320
7.	Mertonen, Pertti Armas	A.B.	Finnish	370328	Lavansaari	105685
8.	Patros, Antonio Jena	"	Greek	330802	Egypt	15146729
9.	Strandberg, Klas G.G.	"	Swedish	420117	Timrå	Oak 6341
10.	Andersson, Rolf Inge	"	"	390827	S.Möckleby	Nam 8926
11.	Ekenberg, Kjell Arne	"	"	470617	Västerås	74-393225
12.	Hedberg, Karl Thomas	C. Seaman	"	510703	Danderyd	73-214248
13.	Kereby, Kjell Ingvar	Deckboy	"	530731	Helsingbg	Gal 8471
14.	Lundgren, Karl Christer	Apprentice	"	570222	Flora	73-175989
15.	Bergström, Olof Rafael	Ch. Eng.	Swedish	251211	Kimito/Fin	74-408516
16.	Pettersson, Thomas O.	1st "	"	430330	Luleå	Xak 0999
17.	Lundquist, Nils Sture	2nd "	"	490313	Härnösand	Bam 2038
18.	Liewendahl, Kaj Gunnar	" " "	Finnish	410105	Pargan/Fin	84170
19.	Mark, Endre Istvan	El "	Swedish	391228	Budapest	Aam 4304
20.	Johansson, Ulf Gunnar	Mechanic	"	461028	Kristineh.	73-549126
21.	Hienonen, Lars-Erik	Motorman	Finnish	460727	Helsinki	114490
22.	Hjärtström, Sören Vilho	"	Swedish	490516	Pajala	Nal 5915
23.	Gonzalez, Guillermo	"	Chilean	250524	Valparaiso	00371-1964
24.	Öberg, Hans-Olof K.	Aprent.	Swedish	560530	Gunnarp	72-113874
25.	Karlsson, Olle Arvid S.	El."	"	510602	Fröderyd	74-522549
26.	Nyberg, Sven-Erik O.	Ch. Stew.	Swedish	470420	Morlanda	73-686148
27.	Larsson, Arne Gunnar	1. Cook	"	530109	Nor	74-268228
28.	Bohlin, Karl Lennart	2. "	"	550416	Simtuna	73-284212
29.	Boström, Arne Gideon	Waiter	"	111105	Stockholm	Ham 4310
30.	Nilsson, Mats Conny L.	Messman	"	541126	Grytnäs	71-144180
31.	Rodrigues, Armando C.	"	Portuges	130216	S. Joao	220/71
32.	Johansson, Nils Olof	"	Swedish	360803	Tingsås	73-503105
33.	Stokke, Thordis	"	Norwegia	170218	Kornstad	946407
34.	Centerhag, Hans René	Aprent.	Swedish	570217	Vantör	72-012751
35.	Östman, Gösta Erik V	"	"	490911	Stockholm	Cam 3530

Exempel på en besättningslista från Annie Johnson utgående från Liverpool okt.1974. Vid denna resa hade fartyget totalt 5 elever som synes. Tre fler än normalt.



Den totala besättningen från de fartygen var nya fram till början av 1980-talet uppgick besättningen till cirka 32 personer på **Axel Johnson** och **Annie Johnson** och cirka 30 personer på de övriga tre systerfartygen beroende på elevantalet. En besättning som reducerades efter hand under årens lopp och från 1983 hade de fem fartygen 25 mans besättning inkl. två elever.

Intendenturen bemannades med två extra personer på representationsfartygen med passagerare då de fartygen hade en extra kock och en salongsuppassare.

Vid den tiden hade fartygen även minst tre-fyra elever, befälselever, maskinelever och elektrikerlev. Detta kunde variera. Med dagens mått mätt var detta en oerhört stor besättning då dagens enorma containerfartyg endast har en 17-18 personer stark besättning. Men tiderna, utrustning, design och "tänket" var annorlunda då. Betänk också att varje fartyg hade 2 besättningar inom ordinarie avlösningssystem. Till dessa fem fartyg opererade rederiets sjöpersonalavdelning cirka 300 personer inom avlösningssystemen och i personalpolen.

Containerfartygen var trivsamma fartyg att vara i och de nya avlösningssystemen som började ta form i början av 1972 attraherade många människor. Då fartygen var nya gjorde personalen, de flesta kategorier 2-3 och även flera resor i rad. De första organiserade avlösningssystemen var 2 resor ute och en resa hemma inom s.k. 2-1 system.

De första 1-1 systemet började så smått träda i kraft och ta form 1973 i samband med **LAS – Lagen om arbetskydd** och rederianställningar för alla trädde i kraft 1973. De flesta befäl och vaktgående personal samt intendenturpersonalen kunde då segla 1-1 medan dagmännen fortsatte att segla 2-1 under en tid.

Fartygen hade oftast sina ordinarie besättningar under lång tid men det roterades mycket mellan fartygen, speciellt då de var nya de första åren och för de personer som seglade inom 2-1 systemet. De flesta av de ordinarie personerna inom personalpolen hade varit i de flesta av seriens fartyg. Personerna i dessa fartyg trivdes och de trivdes även med Nordpacifclinjen. Samtliga var alltså mycket rutinerade och inkörda på dessa fartyg och den samlade



kompetensen i personalpolen var mycket hög. Detta gällde alla kategorier ombord.

Besättningen hade alla enmanshytter, fina, ljusa och rymliga hytter, en del med egen toalett och dusch och låg på B-däck om man ser till att kök, mässar, dagrum, fritidsrum och kontor fanns på huvuddäck. (A-däck) Befällets mäss låg längst förut inom midskeppsbygget och dagrummet förut på styrbordsidan vilka både kunde bli lite mörka eftersom ventilerna förut skyddades av containers.

Köket låg längst förut på babordssidan och manskapsmäss och dagrum på babordssidan längre akterut. En ljus och trevlig mäss och dagrum. Toaletter, kontoren och fritidsrummet låg på styrbordsidan akterut på samma däck.

Intendenturpersonal och däckspersonal hade sina hytter, dusch och toaletter på B-däck. Båtsman hade sin hytt på styrbordsidan längst förut och 1'e kocken hade sin hytt på motsatt sida på babordssidan.

På C-däck Befäl och maskinchef. Maskinchef hade sin hytt och sovhytt på förkant i **Axel Johnson** och **Annie Johnson**. Överstyrman hade sin hytt och sovhytt på styrbordsidan på förkant och på babordssidan hade 1'e maskinisten sin hytt som var spegelvänd mot överstyrmans. Chief steward hade sin hytt och sovhytt på styrbordsidan längs akterut.

D-däck var själva representationsdelen med två matsalar, stor salong, lobby och cocktailbar samt två passagerarhytter samt ett salongspentry och offentliga toaletter. Passagerarhytterna låg på styrbordssidan.

På E-däck låg på babordssidan som brukligt befälhavarhytten, sovhytt och kaptenskontor, på styrbordssidan låg Redarhytt med tillhörande sovhytt, representationslounge förut samt telegrafist och radiohytt akterut på styrbords sida. På de tre sista fartygen hade maskinchefen sin hytt och sovhytt på D-däck babordssida där även en franska och pentry fanns samt ett litet dagrum och en extrahytt. Fartygen hade ingen personhiss.

Motormännen hade sina hytter under däck på styrbordsidan där även en extrahytt fanns tillgänglig i alla fartygen. Reparatören hade sin hytt på B-däck, lite olika placerad med tanke på om det var två kockar ombord.



Hytterna var rymliga och fina. På babord sidan låg förråd, frys och kylar med nergång från kök medan tvättstuga med tvätt- och linneförråd samt andra förråd hade nergång från styrbordsidan. Ingång till kontrollrummet och maskin var även det två lejdare ner från A-däck midskepps vid köksingången.

Samtliga av containerfartygen såg likadana ut under däck samt A-däck, B-däck och C-däck men många enskilda detaljer skiljde naturligtvis från fartyg till fartyg då förbättringar skedde i takt med att de byggdes. D-däck och E-däck var däremot helt annorlunda på de tre sista fartygen men **Axel Johnson** och **Annie Johnson** hade i princip identiska däck där uppe.

Representationsdäcken med passagerarhytter var helt identiska i de två fartygen även om träslag och färgval skilde sig åt. Hela representationsområdet hade en ljus i heltäckningsmatta i en beigegul ton vilket i praktiken var helt värdelöst då mattan fick ta mycket stryk vid representation och med tiden kom att bytas ut ett par gånger.

När representationsfartygen hade större representationer, större middagar och cocktailpartyn anlätades och "bemanningspersonal" hyrdes in som extra servispersonal och städare via agenten, General Steamship Corporation, i de olika amerikanska hamnarna. Likadant i de europeiska hamnarna. Chief Steward/befälhavare meddelade bara agenten hur många behovet var utifrån typ av representation.

Vår egen salongsuppassare var oftast vid dessa tillfällen placerad som bartender i fartygets cocktailbar tillsammans med en bartender från land. En nog så stressig uppgift då gästantalet kunde vara 200-300 personer och fria drinkar. Oftast var det samma återkommande inhyrda personer som kände till fartygen och vår "stil" med de krav vi ställde på kunskap och service. Inför varje cocktailparty fick de en snabb "utbildning" om vad det hela handlade om, mat, dryck, toalettinformation samt lite om "vår svenska stil" om vett och etikett.



10

Avvecklingen.

Fartygen avvecklades efter en förhållandevis kort livslängd då de med tiden kom att bli för små och från början av 1980-talet blev lönsamheten alltför dålig för dessa fartyg. Konkurrensen från bland annat asiatiska lågprisrederier blev till slut för stor och bemanningskostnaderna för svenskflaggade fartyg var också en starkt bidragande orsak till den dåliga lönsamheten. Fartygen krävde ju dessutom en stor dubbel bemanning inom reglerade svenska avtal och avlösningssystem.

Johnson ScanStar konsortiets ägare hade dessutom inte de finansiella musklerna som krävdes för att göra nya större nysatsningar med nytt större och effektivare tonnage för att ta upp konkurrensen med de riktigt stora aktörerna på marknaden som exempelvis asiatiska Evergreen och Maersk Line i slutet av 70-talet och början av 80-talet. Utav de tre rederierna inom konsortiet är det bara det engelska Blue Star Line som lever vidare idag om än mycket blygsamt och i praktiken även det nedlagt. Johnson Line och danska EAC är ju som bekant nedlagda.

Samarbetet inom konsortiet för Johnson ScanStar skulle komma att pågå till 1988 då de tre rederiernas samarbete avslutades och 1989 lades varumärket Johnson ScanStar ned för gott efter det att Johnson Line sålt sin del i konsortiet. De sista två åren hade Johnson ScanStar chartrat in två stora containerfartyg för Nordpacific för att uppehålla service under en nedläggningsperiod.

I samband med nedläggningen av Johnson ScanStar gick en epok i graven för Johnson Line. Rederiet hade fram tills nu drivit ordinarie linjetrafik på den Amerikanska västkusten sedan 1914. I totalt 74 år.

Sammanfattningsvis trafikerade containerfartygen totalt nästan 17 år inom Johnson Lines och JSS nordpacificlinje. **Axel Johnson** blev den äldsta av de fem under Johnsonflagg, 16 år och elva månader, **Annie Johnson** blev bara tre månader yngre i tid men var det sista av de



fem fartygen i serien som lämnade Johnson Line och Göteborg för gott 1986. Det fartyg som hade kortast tid med Johnsonflagg var **Antonia Johnson**, bara 13 år och fyra månader. **Antonia Johnson** såldes för cirka 17 miljoner kronor 1985 och de övriga fartygen såldes för mellan 8,5 till 9 miljoner kronor per fartyg 1986.

Containerfartygens levnadsår inom rederiet är egentligen ingenting i jämförelse med de äldsta A-båtarna som trafikerade med Johnsonflagg i över 33 år, alltså mer än dubbel så lång tid som containerfartygen. Gamla **Axel Johnson, Annie Johnson** och **Margaret Johnson** som skrotades som Johnsonfartyg hade dessutom en livslängd inom rederiet på cirka 37 år, alltså 20 år längre än dagens "Axel Johnsonserie" men internationell sjöfart såg annorlunda ut på den tiden.

Här lite unik kuriosa som är väl värd att nämna i detta sammanhang;

*1962, låg de gamla fartygen i dåtidens "Axel Johnsonserie" byggda från 1925, **Axel Johnson, Annie Johnson** och **Margaret Johnson** upplagda tillsammans för skrotning hos Perssöner AB i Ystad efter 37 års tjänst hos Johnsonlinjen. Dessa fartyg förblev "Johnsonfartyg" hela sitt liv,*

*24 år senare låg under hösten 1986 de tre första systrarna i "Nya Axel Johnsonserien", **Axel Johnson, Annie Johnson** och **Margaret Johnson** upplagda för första gången tillsammans under sina liv, då i Pireus, Grekland, under namnen **Regent Sun, Regent Moon** och **Regent Sky**.*

De två förstnämnda blev lyckosamma Italienska kryssningsfartyg under många år och den sistnämnda Johnsondamen "plundrades" på reservdelar och gick till skrot och en alltför tidig död bara 16 år gammal.

Cirkeln var sluten och någon ny "Axel Johnsonserie" blev det inte, inte heller någon ny serie av Johnsonfartyg... eller vad säger Antonia Johnsons barnbarns barnbarn när den tiden kommer? Får vi någonsin se ett fartyg med den berömda Johnsonstjärnan i skorstenen igen?



11

Representationsfartyget Axel Johnson



Axel Johnson på jungfruresan.
Foto Marc Piche, från H.Nerens samling.

Axel Johnson (SMPN) 1969-1986.

Det första fartyget i serien var Wärtsilä nybygge 1169, och döptes till **Axel Johnson** efter grundaren Axel Johnson.

Fartyget sjösattes den 16 januari 1969 och döptes av Bergsingenjör Axel Ax:son Johnsons hustru, Fru Antonia Ax:son Johnson.

Fartyget fick den internationella anropssignalen **SMPN** – Sierra Mike Papa november.



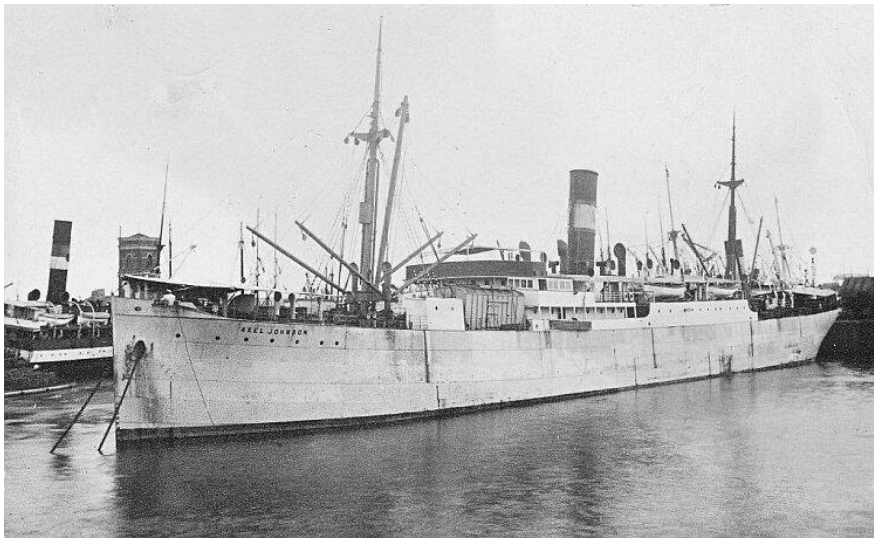
Dopceremonin av nybygge 1169 lämnar stapelbädd 4 vid Wärtsilävarvet i Åbo och glider ner i Aurajoki som **Axel Johnson** den 16 januari 1969
Fotografi från H.Neréns samling.

Axel Johnson, levererades och överlämnades av Wärtsilävarvet i Åbo till rederiet och en stolt befälhavare Dag Hultén den 14 juni 1969 och avgick till Göteborg för lastning mot Nordpacific där hon nu skulle komma att trafikera i 17 år. På sin första visit i Göteborg och Skandiahamnen visades fartyget upp för press, samarbetspartners och kunder vid ett ståndsmässigt cocktailparty.

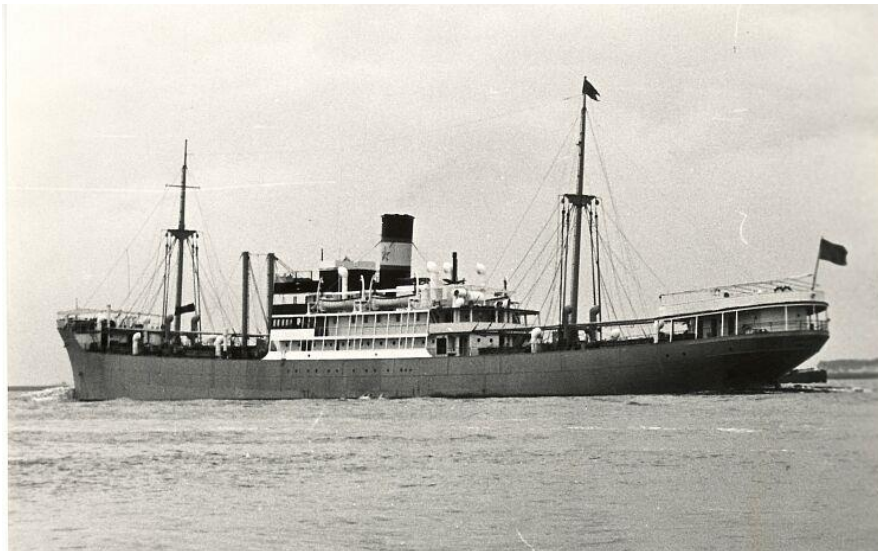
Denna nya "Axel Johnsonserie" var rederiets andra serie av fartyg som fick bära familjens namn. **Axel Johnson** var det fjärde fartyget inom rederiet som fick namnet **Axel Johnson**. De andra tre var **S/s Axel Johnson1** från 1891-1900 byggd på Brodinska varvet i Gefle. **S/s Axel Johnson2** från 1910-1920 byggd på Lindholmen i Göteborg.



m/s Axel Johnson3 från 1925-1962 byggd på Götaverken i Göteborg. Detta fartyg var det första fartyget i en serie av tre fartyg som bar familjens namn. De andra två var **Annie Johnson** och **Margaret Johnson**.



S/S Axel Johnson2 från 1910.
Foto från Lars Grundbergs samlingar.



Axel Johnson3 från 1925. Skrotades 1962 efter 37 år inom Johnson Line.
Foto från R. Sahlstens samlingar.



Axel Johnsons byggplåt och nybyggnationsnummer 1169.

Fartyget hade under de första resorna en mycket stor och exklusiv representation med specialinbjudna gäster ombord med cocktailpartyn, exklusivt "smörgåsbord" och middagar i varje hamn fartyget ankom. **Axel Johnson** var ju rederiets "Flaggskepp" och representationsfartyg och en start av rederiets nya stora satsning.

Presskonferenser hölls av rederiet och av rederiets representanter i varje hamn för att informera om rederiets nya satsning och berätta om nästa representationsfartyg **Annie Johnson** och de kommande tre nya fartygen i serien. (Ännu ej namngivna vid detta tillfälle)



Under sina 17 år inom Johnson Lines tjänst var fartyget ett lyckosamt fartyg, inga olyckor och inga haverier. Fartygets "meste" befälhavare var Karl-Eric Häggblad som förde befälet hela 46 långresor ombord. Det motsvarar nästan hälften av fartygets sammanlagda livslängd och 8 års effektiv seglotionstid. Kapten Häggblad var dessutom fartygets sista befälhavare under Johnsonflagg.

Noterbart är att en person, telegrafist Ulf Mathisson var med vid fartygets jungfruresa 1969 och han var även med på den sista resan 1986. Han var i fartyget i 17 år och 56 resor i fartyget. Ingen annan gjorde lika många resor i något av containerfartygen.

Dock har fartyget assisterat andra fartyg i sjönöd under årens lopp och här är ett urklipp från SST i april 1983;

HAVERIER

Flera fartyg råkade i sjönöd under en storm i farvattnen sydväst om England och i Engelska kanalen den 10 april. Västtyska fabriks-trälaren *Schutting 1*, som var på resa från Antwerpen till Limassol meddelade på eftermiddagen att hon tog in vatten, hade slagsida och inte kunde styra. Hon begärde omedelbar assistans. Containerfartygen *American Leader* och Johnson Lines *Axel Johnson* var först på platsen. Nio personer räddades av helikopter och fördes iland. Sex personer stannade kvar ombord. Fartyget hade då 25-gradig slagsida. *American Leader* gick för nära haveristen och erhöll en del skador samt fortsatte sin resa medan *Axel Johnson* stannade kvar i väntan på bogserfartyget *Fairplay X*. Efter ytterligare drygt en timme önskade den kvarvarande besättningen lämna sitt fartyg och helikopter begärdes. Kl 21 meddelade *Axel Johnson* att besättningen övergivit *Schutting 1* och låg i vattnet och kl 21.42 att alla sex räddats ombord. De fördes sedan i land av helikopter. Sedan *Fairplay X* anlänt fortsatte *Axel Johnson* resan. *Schutting 1* sjönk på morgonen den 11 april.

Befälhavare vid tillfället var K-E. Häggblad och maskinchef var Allan Mattsson.

Fartyget såldes till cypriotiska redare den 23 maj 1986 och fick namnet **Regent Sun** och avgick till Pireus i Grekland den 24 maj. Fartyget låg upplagd en period innan det avgick till Genua och Mariottvarvet för ombyggnad till kryssningsfartyg. Ombyggnaden



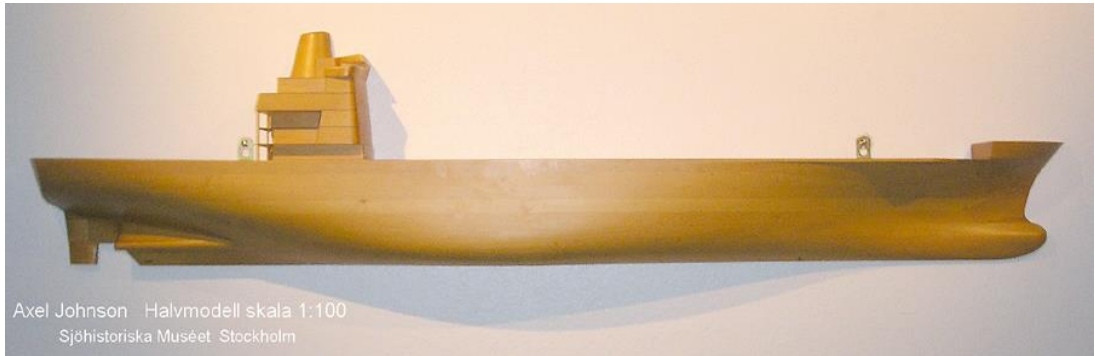
blev dock lagd på is p.g.a. finansiella problem. Fartyget låg upplagd utan att vara ombyggd.

1988 såldes fartyget till det Carnival Cruiseägda kryssningsrederiet Italienska Costa Crociere och byggdes om till kryssningsfartyg under 1988-1990 då hon togs i trafik som **Costa Marina** med medelhavskryssningar på sommaren och i Karibienkryssningar under vinterhalvåret. **Axel Johnson** blev ett exklusivt och långvarigt kryssningsfartyg inom kryssningsindustrin.

Fartyget kom sedan att segla inom Costa fram tills 2012 då det såldes till Harmony Cruises och döptes om till **Club Harmony** och som hon fortfarande trafikerar 44 år sedan hon sjösattes på Wärtsilävarvet i Åbo. Hon har alltså hitintills seglat 7 år längre som kryssningsfartyg än vad hon gjorde som containerfartyg inom Johnson Line. Fartyget är det enda av de fem systrarna som fortfarande lever och fortfarande är i drift.



m/s **Axel Johnson**.
(Illustration av Nikolaj Kowarsky)



Axel Johnson Halvmodell skala 1:100
Sjöhistoriska Museet Stockholm

m/s Axel Johnson.

Den trämodell som fans i salongerna på **Axel Johnson** och **Annie Johnson**.



**Från Göteborg till Kalifornien på 21 dagar
med Johnsonlinjens nya container-express.**



JOHNSONLINJEN

REDERI AB NORDSTJERNAN

STOCKHOLM · Tel. 08/22 05 20 · Telex 17100



Personalia:

Följande befäl och nyckelpersoner tjänstgjorde under Axel Johnsons jungfruresa 1969 och under den första tiden.

Befälhavare; Dag Hultén f1913, tjänstgjorde i fartyget de två första resorna. Hultén kom lite senare tillbaka till fartyget och gjorde ytterligare två resor 1971.

Gustav Heinze f1914 vikarierade kustresa på kontinenten mellan resa 1 och 2 och kom sedan åter resa 3. Heinze gjorde 6 resor i detta fartyg.

Karl-Erik Häggblad, f1923, kom till fartyget hösten 1970 för att vara kvar i fartygets avlösningssystem fram tills fartyget såldes 1986. Han förde befälet i hela 46 resor ombord.

Perry Persson f1922, var en annan av de ordinarie befälhavarna som var i detta fartyg i 8 år och 26 resor. Dessa fyra befälhavare gjorde tillsammans 82 resor i fartyget.

Överstyrman; Åke Olausson f1937. Var sedan överstyrman även vid leveransen av **Margaret Johnson** vid varvet och på **Annie Johnsons** vid varv och jungfruresa. Olausson blev sedan befälhavare inom rederiet och senare i livet VD för Uddevalla hamn.

Bertil Bengtsson kom resa 2 men var även med på varvet under byggnationen. Han var även överstyrman i **Margaret Johnson** resa 2 och kom senare att bli befälhavare i flera av rederiets fartyg.

Flera av de överstyrmän som var i fartyget har varit befälhavare i flera av rederiets fartyg och här kommer ett axplock av välkända personer:

Hans Modig, var den av alla överstyrmän som var längst i fartyget då han var där i cirka 10 år.

Bengt Lindblad, Olle Noord, Sven Vifors, Rolf Gräsman, Per Ringhagen, C-G.Persson, Bengt Rönsen, Erik Halling, Christer Rydström, Buster Strandberg, James Lindahl, Bo Rebensdorf som var sista överstyrmannen ombord då fartyget såldes och till sist Sören Fogelström. Rebensdorf var även **San Franciscos** siste överstyrman vid försäljningen i december 1985.



Fogelström f1948 började som 3e styrman i Paraguay 1967 efter att tidigare ha varit elev. Han kom till **Annie Johnson** 1974 som 2e styrman. Återkom till containerfartygen och **Axel Johnson** som överstyrman 1978 efter att ha varit överstyrman i några Rio-fartyg. Var sedan överstyrman i tre av dessa fartyg till 1982 då han kom över till **Svea Corona**. Han blev sedan kvar i Silja resten av karriären. Blev befälhavare i **Svea** 1985 och flera andra Siljafartyg. Sören gick i pension 2009 efter att ha varit inom Johnson/EffJohn i över 43 år. Se även personbiografi.

2:e styrman; Bo Odenljung f1942, blev senare överstyrman i bl.a. nybygget **Suecia** och senare anställd vid Johnsonlinjen Agentur i Göteborg där han sedan blev kvar i alla år. (JoShip) Under årens lopp var det många 2e styrmän som senare blev både överstyrmän och befälhavare inom rederiet och många var kvar i dessa fartyg i många år.

2:e styrman Jr; Tommy Thorson f1943, blev sedan även 2é styrman i **San Francisco** som nybygge. Blev senare överstyrman i rederiet.

Telegrafist; Stig-Åke Wallin f 1933, från varvet till sista kontinenthamn, sedan kom Ulf Mathisson f1932, ("Vingmuttern" kallad) var sedan ordinarie telegrafist inom avlösningssystemet ombord i alla år. Var även telegrafist vid fartygets siste resa under svensk flagg. Mathisson var vad jag kan utvärdera 56 resor i fartyget. Han gjorde även en resa i **Margaret Johnson**. Totalt 57 resor vilket torde vara rekord alla kategorier. Staffan Westlund delade fartyget med Mathisson under mellan 1974 till 1979.

Båsen: Bror Tänglander f1933, var en legendarisk båsen inom rederiet. Han anställdes inom rederiet 1959 som matros. Han var kvar i **Axel Johnson** i två år innan han flyttades över till de andra fartygen i serien. Han kom till **San Francisco** 1974 där han sedan blev kvar till 1985 då fartyget såldes. Tänglander var den mest rutinerade av alla båsar i fartygsserien. Totalt var han i containerfartygen i 15 år och 47 resor.

Maskinchef; Gösta A. Mattsson f1909, ordinarie maskinchef till 1974 då han gick i pension efter att han gjort 21 resor i fartyget. Curt Bengtsson vikarierade resa 4 för att skolas in i fartygen då han senare flyttades över till **San Francisco** som nybygge. Allan Mattson f1922,



kom i april 1974. Han var sedan i fartyget 29 resor till våren 1986. Kjell Hellkvist f1943, kom till fartyget 1977 och var kvar till 1985 då han blev maskinchef i nybygget **Rosa Blanca**. Han var i **Axel Johnson** i 7 år och 22 resor. Dessa tre maskinchefer plus Björn Örnerstig f1940, som gjorde 5 resor i fartyget hade tillsammans 77 resor i fartyget. Sedan hade fartyget också ett mycket väl fungerande Pielstick maskineri utan haverier! Sista maskinchef i fartyget 1986 var vad jag kan se Per-Martin Larsson.

Utav de fem fartygen i serien var det **San Francisco** och **Axel Johnson** som hade minst omsättning på maskinchefer under sina livstider. Vad jag kan se var det bara 10 maskinchefer som gjorde långresor i fartyget.

1:e maskinist; Carl Ole Hansen f1941. Senare blev Dennis Schäfström uppmönstrad till Förstemaskinist. Hansen blev senare maskinchef inom rederiet och f.ö. en av de sista maskincheferna i detta fartyg 1985.

Andra välkända förste maskinister i fartyget var bl.a. Claes Åhman, J. Lindström, Svante Gustafsson, Stig Aldenborg, Christer Lindeberg, Harry Truumeel, B. Anglerud, G. Weslien, Leif Sjölund, Björn Karlsson, S. Larsson, Eric Fjällström, Anders Louman, Nisse Lundqvist och K-E. Olsson var vad jag kan se fartygets siste förste maskinist.

2:e maskinist; Dennis Schäfström f1945, blev senare förste maskinist i fartyget och senare förste maskinist i **Antonia Johnson** och **San Francisco** under många år. Dennis var flera år i denna fartygsserie. Resa fyra avlöstes han av Claes Åhman och J. Lindström kom som 2mj. Blev senare även maskinchef i flera av Rio-fartygen under 1970-talet.

2:e maskinist Jr; Clas Åhman, blev senare förstemaskinist i fartyget och senare maskinchef i dessa fartyg. Åhman var även maskinchef i chemfartyget **Johnson Chemspan** som nybygge från Florö 1982. J.Lindström kom resa 4.

Elmaskinist; Leo Ingvarsen f1937, var kvar som ordinarie i fartyget några år innan han flyttades över till **Margaret Johnson** där han sedan var i många år. Se personbiografi.



Endre Mark f1939 löste av Leo inför resa 2. Mark flyttade senare över till **San Francisco** och från 1973 till **Annie Johnson** där han var kvar till 1986 och fartygets näst sista resa. Mark anställdes i rederiet i **Yakima Valley** 1969. Totalt gjorde Mark 48 resor inom fartygsserien varav 37 resor i **Annie Johnson**. Mark flyttades sedan över till Svea och Silja Line där han sedan blev kvar till sin pension.

Reparatör: Karl Gösta Arrelöv f1932.

Chief Steward; Werner Steffens f1931, var bara i fartyget 2 resor. Steffens var en tysk äldre representationshökare vid denna tid inom JL. Återgick till **Paraguay** efter **Axel Johnson** men slutade strax därefter inom rederiet. Svenne Ekstrand var extra leveransövervakare i Axel Johnson och resan till Göteborg.

Gösta Hansson kom resa 3 och var något år ordinarie i fartyget. Flyttades senare över till nya **Suecia** som nybygge. Var sedan kvar där till sin pension 1973.

Åke Wallentin f1938, kom i januari 1970 och kom sedan att vara ordinarie i många år fram till 1976. Totalt gjorde han 17 resor i fartyget och totalt 29 resor i containerfartygen då han efter **Axel Johnson** var flera år i **Margaret Johnson**.

Kjell Olin f1934, kom till fartyget första gången i september 1972 och delade fartyget med Wallentin flera år. Olin var sedan kvar i fartyget tills 1983. Han gjorde 29 resor i fartyget.

Ludde Nörbäk f1925, var fartygets siste chief steward maj 1986.

Kockar: Bror Palmgren f1912, var vid denna tid rederiets representationskock. Han planerades även för systerfartyget **Annie Johnson**. Hans Ola Holm var den andre kocken f1947. Fartyget hade två kockar på grund av sin stora representation men det var lyxigt på sjöresorna då fartyget inte hade några passagerare de två första resorna.

På fartygets jungfruresa hade fartyget till en början tre garantimaskinister från Wärtsilävarvet; Valfrid Rauhavirta f.1909 samt under kontinenten Nils Lagerroos f1927 samt Per-Erik Axberg f1935. Samme "Pekka" Axberg som senare anställdes i rederiet och som hade **Antonia Johnson** som nybygge och ordinarie fartyg.



Övrig personalia;

Fartyget hade de första resorna en bemanning av 32 personer varav en maskinbefälselev. (Jan Christensen f1948 i Danmark) Ingen fartygsbefälselev den första resan.

Fartyget hade 4 matroser, två lättmatroser och två jungmän. Likaså en förste motorman (Lars-Erik Ekström f1931) och två andre motorman samt tre mässmän utöver salongsuppassare och städerska.

Fartyget hade en kvinna, städerskan som från varvet till Göteborg var Maria Nilsson född 1924. Hon löstes av i Göteborg på utgående av den mycket legendariska städerskan Thordis Stokke f1917 som varit i rederiet från tidigt 1950-tal. Hon flyttades sedan över till nya **Annie Johnson** i december 1969 efter två resor ombord.

Salongsuppassare var Arne Boström f1911 de första två resorna. Han var en legendar inom rederiet och ansågs av alla som en representationsuppassare inom rederiet. Han kom sedan över till **Annie Johnson** och var sedan kvar där till sin pension 1975 efter över 30 år inom rederiet.

Tyvärr finns ingen tillgänglig besättningslista i samband med att fartyget överlämnades till de nya ägarna i maj 1986 men här kommer vad jag kan se den sista bemanningen av fartyget på dess sista resa utgående från Göteborg den 19 mars 1986. Ändringar kan givetvis ha gjorts i sista stund.

Fartyget hade 22 man besättning den sista resan. Ingen elev.



CREW LIST

S

(Name of shipping line, agent, etc.)
Johnson Line AB

Page No. 1

1. Name of ship		2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure	
m/s AXEL JOHNSON		Göteborg		1986-03-19	
4. Nationality of ship		5. Port arrived from		6. Nature and No. of identity document (seaman's passport)	
Svensk		Hamburg			
7. No.	8. Family name, given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	
1	HÄGGBLAD, <u>Carl-Eric</u>	x BFH	svensk	230327 Grundsunda 34-360328	
2	REBENS DORF, <u>Bo Christian R</u>	x ÖST	"	470810 Stockholm 23-338240	
3	SÖDERLUND, <u>Ray Peter</u>	x 2ST	"	480507 Vårdö 81-002359	
4	JOHANSSON, <u>Helge Georg</u>	x 2SJ	"	220704 Östergarn 34-494772	
5	MATHISSON, <u>Ulf Lennart</u>	x TEL	"	321215 Karlskrona UR-113187	
6	HANSSON, <u>Åke Lennart</u>	BSM	"	260507 Lund UR-061275	
7	, _____	x MTR			
8	JOHANSSON, <u>Bo Göran</u>	x MTR	svensk	501214 Motala 56-334309	
9	KARLSTRÖM, <u>Kenneth Ivar M</u>	x MTR	"	621209 Vaxholm DP-098019	
10	PONTÉN, <u>Mats Erik</u>	x MTR	"	660824 Umeå 34-129984	
11					
12	LARSSON, <u>Per Martin</u>	x MCH	svensk	290208 Kalmar 23-483235	
13	OLSSON, <u>Karl-Erik Leif</u>	x 1MA	"	350916 Kungälv 56-431913	
14	PÄTSI, <u>Kari Veikko Juhan</u>	x 2MA	"	550222 Uleåborg 12-074334	
15	LUNDHOLM, <u>Björn Georg G</u>	x 2MJ	"	580729 Sollentuna 70-182372	
16	JOHANSSON, <u>Karl Bertil</u>	x EMA	"	280823 Karlskrona 81-203954	
17	PETERSSON, <u>Robert Vilhelm</u>	x 1RE	"	371212 Lund DP-034505	
18	ISAKSSON, <u>Karl Olov Leif</u>	x 1MM	"	420606 Kil 34-075496	
19	JANSSON, <u>John Peter</u>	x MTM	"	660527 Tyresö 34-401212	
20					
21	NÖRBAK, <u>Ludwig</u>	x EKF	svensk	250930 Enstedt 45-258938	
22	KARLSSON, <u>Knut Egon</u>	x KOK	"	220114 Helsingborg 34-278371	
23	GARCIA-ALVAREZ, <u>Isaac</u>	x MSM	"	321108 La Vega 79-320912	
24	MAACK, <u>Bo Daniel</u>	x MSM	"	411230 Helsingborg 81-150197	
25	FERNVALL, <u>Jan Olof</u>	x MSM	"	450803 Kalmar 23-513519	



Kapten Karl-Erik Häggblad till höger och Elmaskinist Kalle Gustafsson, "Häst-Kalle" kallad, Julen 1971 i baren i Axel Johnson.
Foto från Jens Jansson.



ÖST Bengt-Oskar Nilsson, passagerare, BFH Bo Grönwall, Passagerarbarn, MCH Gösta Mattsson i baren på Axel Johnson 1970.
Foto Dennis Schäfström.



Axel Johnson under byggnationen i Åbo 1969 som nybygge 1169..



m/s Regent Sun

Axel Johnson som **Regent Sun** upplagd i Pireus Grekland 1986-1987.
Här låg hon med sina två systrar **Annie Johnson** och **Margaret Johnson**.
Bara **Margaret Johnson** gick till skrot.



m/s Costa Marina, Axel Johnson som ombyggt kryssningsfartyg inom Carnival Group.
Costa Marina var identiskt med sin syster **Costa Allegra** alltså **Annie Johnson**.



m/s Club Harmony 2013, Axel Johnsons sista liv?... eller har den som katten nio liv?
Här slutar också min berättelse om **Axel Johnson**.





12

Representationsfartyget Annie Johnson



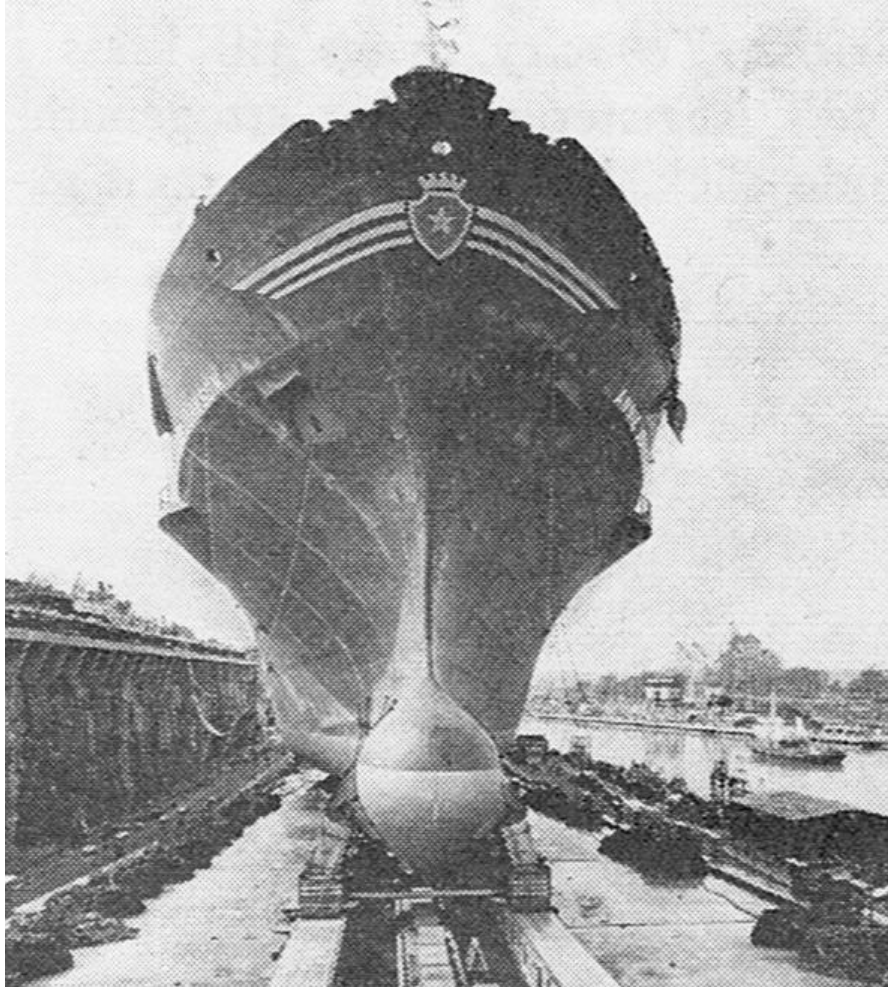
Annie Johnson fotograferad av Marc Piche utanför San Pedro 1970.

Annie Johnson (SLFT) 1969-1986.

Det andra fartyget i serien var nybygge 1170 som kom att döpas till **Annie Johnson** som var det tredje fartyget inom rederiet som döptes efter grundaren Axel Johnsons hustru Annie Johnson. Fartyget sjösattes den 29 april 1969 och döptes av grevinnan Marie-Claire Cronstedt, dotter till Bergsingenjör Axel Ax:son Johnson.

Fartyget levererades och överlämnades till Rederi AB Nordstjernen och befälhavaren Dag Hultén av Wärtsilävarvet i Åbo den 4 december som var en kall och vintrig dag i Åbo. Fartyget avgick till Göteborg för lastning mot Nordpacific där hon nu skulle komma att trafikera i närmare 17 år förutom en period 1983-1984 då hon var utchartrad till EAC (Danska ÖK) för trafik mellan US West coast och sydostasien samt Australien.

Fartyget fick den internationella anropssignalen **SLFT**– Sierra Lima Foxtrot Tango.

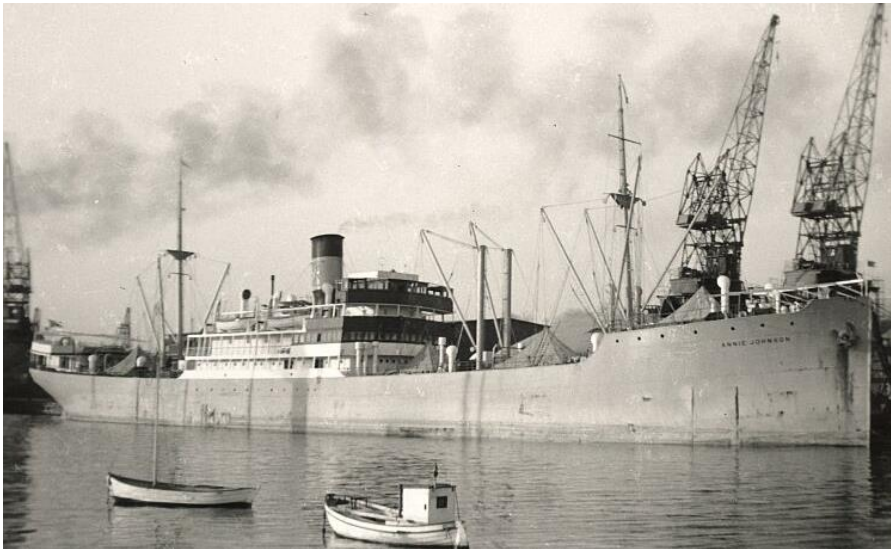


Nybygge 1170 döpt till **Annie Johnson** i Åbo den 29 april 1969.

Detta andra fartyg i nya "Axel Johnsonserie" var rederiets tredje fartyg som fick namnet **Annie Johnson**. Den första **s/s Annie Johnson** byggdes på Lindholmens varv 1911 och såldes till Tyskland 1921. Seglade bara under Johnsonflagg i 10 år innan det såldes. **m/s Annie Johnson2** från 1925-1962 byggd på Götaverken i Göteborg. Detta fartyg seglade under Johnsonflagg i hela 37 år innan det skrotades i Ystad som Johnsonfartyg!



Fartygets stämpel liknande stämpel hade alla containerfartygen.



Det andra fartyget som bar namnet **Annie Johnson** byggdes 1925 och levde vidare till 1962, 37 år gammal.



Annie Johnson fotograferad av Marc Piche.

Nya **Annie Johnson** var ett s.k. "Happy ship" ända sedan leveransen 1969. Fartyget var mycket trivsamt och utan incidenter och olyckshändelser under årens lopp och människor stannade lång tid

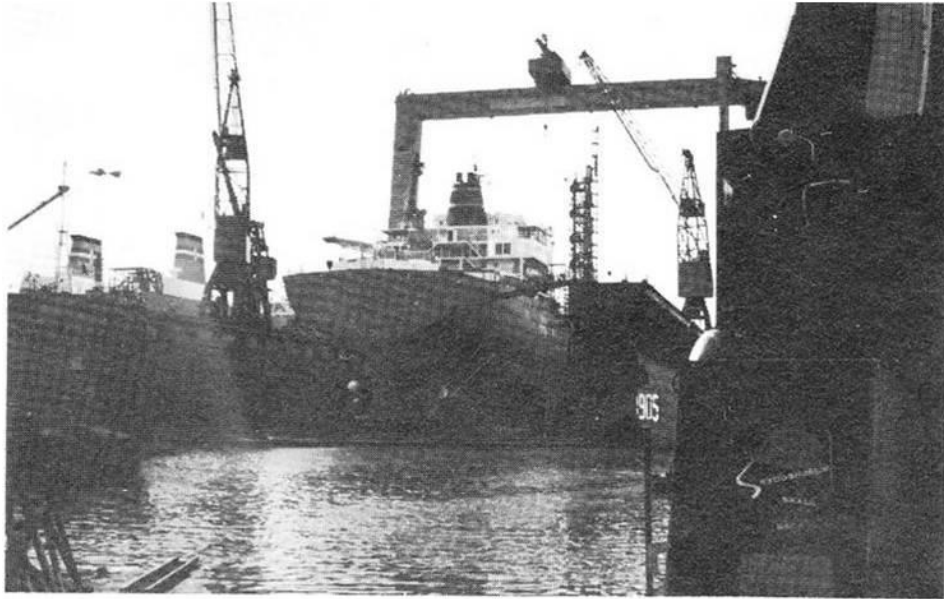


ombord och gjorde många, många resor ombord inom avlösningssystemet .

På fartygets jungfruresa ankom vi till San Pedro på nyårsafton den 31/12 1969 och jag vill minnas att vi lämnade Panamakanalen och Balboa på julaftonen. På fartygets jungfruresa hade vi två partyn med Skandinavisk buffé i Europa samt 4 i USA varav 2 i San Pedro/Long Beach, ett i Oakland och ett i Seattle. Till detta hade vi representationsmiddagar, luncher och visningar av fartyget i alla hamnar. Alla med VIP och specialinbjudna gäster. Jag minns det väl då flera av oss inte hade tid att gå iland den första resan. Jag var inte iland resa 1.

Vi var specialprovianterade med bl.a. rysk kaviar, löjrom, gåslever och mängder av rökt lax, rökt ål och andra specialdelikatesser från Sverige. Det fordrades mycket jobb och mycket planering för dessa partyn. På den tiden var alla representationspartyna ett mycket påkostat arrangemang med många människor involverade. Fartyget var representationsfartyg fram tills 1982. Då försvann även passagerarna från dessa fartyg.

Annie Johnson var det sista av de fem systrarna som lämnade rederiet när fartyget såldes och överlämnades till cypriotiska redare den 8 augusti 1986 från Pireus, Grekland. Fartyget döptes om och fick namnet **Regent Moon**. Siste befälhavare i **Annie Johnson** var John Blomberg. Han hade då varit i fartyget i 13 år och 36 långresor.



M/S ANNIE JOHNSON i City-varvets docka i Göteborg.

FOTO: RICHARD MIRO

Den 8 augusti kl 15.30 i Göteborg signeras ett antal dokument och skakas hand och så var det klart. Vårt femte och sista containerfartyg av "den första generationen" har slutat sin tjänst i Johnson ScanStar och seglar nu mot nya destinationer.

ANNIE JOHNSON var liksom sina systrar byggd vid Wärtsilä och hon levererades 1969.

Hennes nya ägare heter Peleus Marine Ltd, med hemort Nicosia på Cypern.

Nytt namn blir REGENT MOON.

Fartyget lär komma att byggas om för delvis ny typ av verksamhet.

Annie Johnson levererad till de nya ägarna och stävar nu vidare till Pireus Grekland för nya mål.

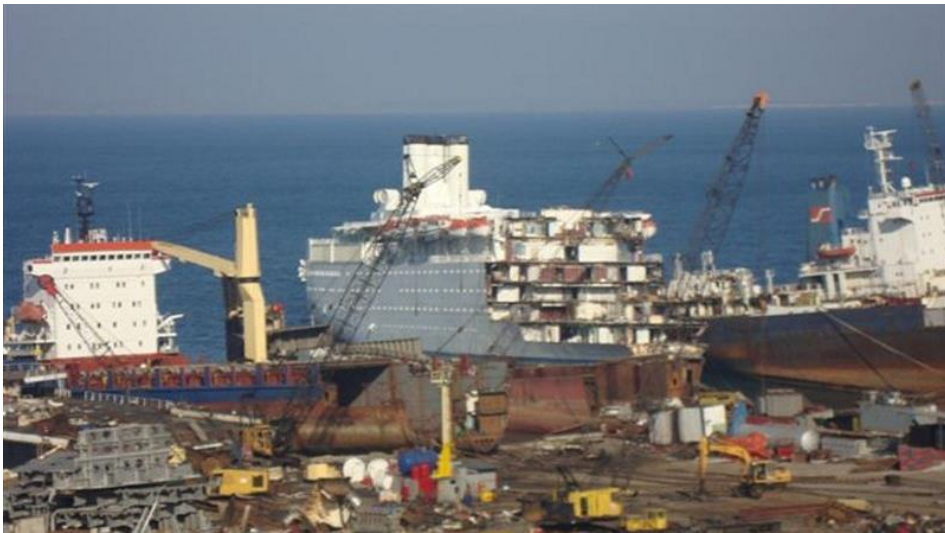
Urklipp från Hasse Neréns samling.

Fartyget låg upplagd en period innan hon åter togs i trafik 1988 som containerfartyg under namnen **Alexandra**. 1989 fick fartyget samma ägare som systerfartyget **Axel Johnson** då hon såldes till det Carnival Cruise ägda Italienska kryssningsrederiet **Costa Crociere** och byggdes om till kryssningsfartyg då hon togs i trafik som **Costa Allegra** med medelhavskryssningar på sommaren och i Karibienkryssningar under vinterhalvåret.

Fartyget byggdes om på Mariottivarvet och stod klart som kryssningsfartyg i november 1992. Fartyget kom sedan att trafikera **Costa Crociere** i 20 år fram till februari 2012 då fartyget råkade ut för ett maskinhaveri och brand i maskin på Indiska oceanen. Fartyget bogserades till Mahe för att senare bogseras till Aliga Turkiet för skrotning.



Såvitt jag vet fick fartyget ny maskin i samband med ombyggnationen och konverteringen till kryssningsfartyg. **Costa Marina** ex. **Axel Johnson** fick aldrig några nya maskiner.



Här möter **Annie Johnson**, Costa Alegre, skärbrännarna i Aliga, Turkiet 2013 efter 44 år till sjöss.

Där slutar också historien om Johnson Lines **Annie Johnson** nr. 3.

Fartyget var då 43 år gammalt och hade tjänat som kryssningsfartyg i 20 år, tre år längre tid än som containerfartyg inom Johnson Line.

Personalia:

Följande befäl och nyckelpersoner tjänstgjorde under Annie Johnsons jungfruresa 1969 och under den första tiden.

Befälhavare; Dag Hultén f1913, tjänstgjorde i fartyget bara den första resan och kom sedan aldrig tillbaka i fartyget. Nybygge nr. 1171, **Margaret Johnson** väntade på honom i Åbo.

Annie Johnson var det enda av containerfartygen som inte Dag Hultén var leveransövervakare på hela tiden utan Kapten Gustav Heinze skötte denna tjänst fram till Hultén kom till fartyget den 6 november 1969. Heinze hade då löst av Hultén några veckor tidigare i **Axel Johnson** i Göteborg som ordinarie befälhavare.

Dag Hultén avlöstes andra resan av Donald Sjölander f1916.



Donald Sjölander var även en av de sista befälhavarna i gamla **Annie Johnson** för att nämna lite kuriosa. En snäll man som inte gjorde så stort väsen av sig. Såg till att allt fungerade som det skulle och ville sedan bli lämnad ifred och knyta sina ryamattor i hytten vilket var hans stora hobby och passion. Jag seglade faktiskt med honom även på **Los Angeles**. Sjölander gjorde 8 resor i fartyget. (Se personbiografi.)

De befälhavare som tjänade **Annie Johnson** längst var Kaptenerna Göran Ringberg och John Blomberg. Ringberg kom till fartyget redan sommaren 1970 efter Donald Sjölander. Blomberg var även fartygets siste befälhavare under Johnsonflagg. Båda gjorde 36 resor vardera ombord. Dessa tre befälhavare gjorde tillsammans 80 resor ombord.

Överstyrman, Åke Olausson f1937 sedan kom Bertil Bengtsson f1935 resa 2. Några intressanta detaljer är för övrigt att Åke Olausson senare blev befälhavare inom rederiet och slutade inom JL 1982 för att bli VD för Uddevalla Hamn. Han fick även senare en hög position inom Göteborgs Hamn. (Se personbiografi)

Bengt Oscar Nilsson f1937 kom till fartyget den 2 mars 1971 från **Axel Johnson** och **San Francisco** som ny. Han var sedan kvar i **Annie Johnson** till oktober 1977 efter 20 resor. Totalt gjorde han 29 resor i containerfartygen fram till november 1981. (Se personbiografi)

Andra välkända överstyrmän som varit i fartyget är bl.a. James Lindahl, Sten Bexell, båda 1970, Christer Rydhström, Mårten Stenevad som f.ö. var flera år i fartyget från mitten av 70-talet, Hasse Nilsson, Hasse Modig, Bengt Lindblad, C-G.Persson, Ulf Malmberg, Kay Kjellberg, Thomas Wildung, K-E.Söderberg och till sist Kaljo Valkre som var fartygets siste överstyrman sommaren 1986.

2:e styrman, Bernt Abrahamsson f1937 som löstes av efter resa tre av P. Ahlstedt.

2:e styrman Jr; Lars Kylberg f1943 som löstes av efter resa tre av B. Sandin. Lars Kylberg kom sedan även över till **San Francisco** som nybygge.

Telegrafist: Leo Tapio f1936 som löstes av resa tre av Curt Dammert. Rolf Gradin kom resa fem 1970 och sedan kom Arne Jönsson f1924



den 9 februari 1971 och kom att vara kvar i fartyget tills försäljningen 1986 efter hela 46 resor ombord. Arne Jönsson var fartygets siste telegrafist. Han gick senare i pension efter ett par resor i **Nordic Stream**. Bara Ulf Mathisson på **Axel Johnson** har varit längre som telegrafist i containerfartygen med sina 57 resor.

Båsen: Karl Liljendahl f1933.

Maskinchef; Olof Bergström f1925, var sedan ordinarie i fartyget. Göran Nordin kom resa 3. Lennart Nilsson var i fartyget från december 1970 till april 1971. Maskinchefen Olof Bergström var kvar i fartyget som ordinarie fram tills mars 1980. Bergström avled den 1 april 1980. Bergström gjorde 34 resor i fartyget.

Andra välkända maskinchefer i detta fartyg var bl.a. Lars-Göran Karlsson, Gunnar Nilsson, Thomas Hjeltvik, Ingvar Lönås, Torsten Nordlund, Lars-Olof Andersson, Claes Åhman, Sven Åblad, Kjell Hellkvist, Björn Örnerstig, Ronnie Ohrlander och Åke Lindberg som såvitt jag vet var fartygets siste maskinchef sommaren 1986 då fartyget såldes.

1:e maskinist; Erik Jacobsson f1943. Löstes av inför resa 5 av E. Jonsson och Thomas Pettersson (Hjeltvik) löste sedan av honom den 1 oktober 1970. Thomas var sedan som 1MA. I fartyget till 1974 och 17 resor. Blev sedan maskinchef. Dennis Schäfström f1945 kom 1 december 1970 och delade sedan fartyg något år med Thomas. Dennis var sedan kvar i dessa fartyg under många år.

Andra välkända förste maskinister i fartyget var bl.a. Ronnie Ohrlander som senare blev maskinchef i bl.a. **Johnson Chemsun** i flera år, Uffe Hansén, Leif Sjölund, Uffe Bergstedt, Nisse Lundqvist och Klas Ljungmark som var så vitt jag kan se fartygets siste förstemaskinist 1986 när fartyget såldes. Generellt var alla förste maskinister flera år i fartyget.

2:e maskinist; Thomas Pettersson f1943, (bytte namn hösten 1978 till Hjeltvik), blev 1970 1e maskinist ombord och senare även maskinchef i dessa fartyg. Thomas gjorde totalt 29 resor i dessa fartyg. Han var i alla utom **Axel Johnson**. Thomas avslutade Johnsonkarriären i **Johnson Chemsun** 1987 innan han blev maskinchef inom Silja Line från 1988 (Se speciell personbiografi)



2:e maskinist Jr. Christer Lindeberg f1945, blev 1e maskinist ombord efter Dennis 1972 delade då fartyget med Thomas Pettersson fram till 1974 och senare blev han även maskinchef i dessa fartyg.

Elmaskinist; Aage Schöneman f1925 som löstes av 1 april 1970 av Leo Ingvardsen f1937 som sedan var i fartyget till 1973 då han gick över till **Margaret Johnson** där han sedan blev kvar till 1983. Schöneman kom senare till **Pacific** som nybygge och där han var till 1979. Endre Mark kom den 20 september 1973, han kom då från **Axel Johnson, San Francisco** och **Antonia Johnson**. Han var sedan kvar i fartyget ända tills resan innan fartyget såldes 1986. Mark gjorde totalt 48 resor i dessa fartyg varav 37 i **Annie Johnson**.

Reparatör: Karl Axel Davidsson f1939.

Chief Steward; Olof Borgede f1931. Bror Palmgren f1912 vikarierade resa 4 och även resa 7 för Borgede. Borgede var sedan ordinarie i fartyget fram till 1977 då han började som intendenturinspektör på Ringön i Göteborg då han efterträdde Arne Bernvi. (Se personbiografi)

Övriga välkända hökare i fartyget var bl.a. Kjell Marmbrink, Svenne Ekstrand, Sven Johansson och Mario Montesano f1939 som kom till fartyget 1976 och var kvar i fartyget till det såldes 1986. Han hade då gjort 10 år och 32 resor i fartyget.

Jag själv var i fartyget från 1974 till 1976 och 6 resor.

Kockar; Bror Palmgren f1912, var från varvet i Åbo men blev sedan sjukavmönstrad i Göteborg på utgående. Ersattes då av Peter Phante f1943. Undertecknad, S-E. Nyberg f1947 var också kock från varvet och de tre första resorna. Fartyget hade två kockar. Efter drygt en månad semester reste jag till Åbo och nybygge nr. 1172, **San Francisco**. Gustaf Ekesand f1943 kom som kock resa fyra i juni 1970. Ekesand som senare blev Ch. Steward i bl.a. **Suecia** fram till 1979 då fartyget såldes.

Jag var själv kock ombord tillsammans med Bror Palmgren men han sjukavmönstrades i Göteborg redan på utgående. En märklig och lite skum sjukavmönstring enligt mig. Han ersattes av Peter Phante f1943 vilket jag var glad för då vi var i samma ålder. Borgede, Peter



och jag hade ett fantastiskt fint samarbete de tre första resorna och trivseln ombord var fantastiskt bra.

Bror Palmgren var för övrigt en mycket speciell man, han var ju även hökare, trots att vi var kollegor placerade han sig själv lite för mer än alla andra. Jag vet inte om han var en bra kock heller då han i princip inte gjorde något de 5 dagarna vi seglade tillsammans. Han visade sig knappast i köket över huvud taget utan spenderade mest tid uppe i salongspentryt hos sina vänner hela dagarna. Han varken såg ut eller pratade som en kock då hans beteende och maner i tal, klädsel och stil mer liknade en högdragen engelsk aristokrat med välansad mustasch.

Övrig personalia;

Fartyget hade en besättning av 33 personer inkluderat 2 elever, 1 maskinelev (Ted Johansson f1951) och en elektrikerlev som var Max Karlsson f1950. Max blev efter något år elmaskinist i rederiet och var kvar inom Johnson Line till slutet av 1980-talet. Max var länge i denna fartygsserie men även flera år i **Pacific** och **Johnson Chemsun**.

Fartyget hade en kvinnlig städerska, Thordis Stokke f1917. Hon kom från **Axel Johnson** där hon varit de två första resorna. Hon kom sedan att vara kvar i **Annie Johnson** tills 1982 då hon gick i pension efter över 30 år inom rederiet.

Salongsuppassare var Arne Boström f1911 de första tre resorna. Han kom sedan att vara kvar i **Annie Johnson** till sin pension 1975 efter över 35 år inom rederiet. Stephan Genser kom 1973 och kom sedan att vara kvar till 1981 efter 30 resor i fartyget.

Vi var ganska många ombord som var kvar i fartyget de tre första resorna då fartyget var ett mycket trivsamt fartyg. De flesta av oss mönstrade av i Göteborg den 30 maj 1970 efter tre resor ombord. Jag var då hemma i lite drygt en månad för att sedan i slutet av juli återigen resa till Åbo och upprustning av nybygge 1172 San Francisco.

Tyvärr finns ingen tillgänglig besättningslista i samband med att fartyget överlämnades till de nya ägarna i februari 1986 men här nedan är besättningslistan på fartygets sista resa utgående från Rotterdam sommaren 1986.

Fartyget hade 23 mans besättning plus en maskinbefälselev.



CREW LIST

7. No.		8. Family name, given names		9. Rank or rating		10. Nationality		11. Date and place of birth		12. Nature and No. of identity document (seaman's passport)	
Johnson Line AB											
m/v Annie Johnson SLFT											
Swedish											
Bremerhaven											
Rotterdam 860606											
1. Blomberg, John Master Swedish 270324 Stockholm 80-132701											
2. Valkre, Kaljo Ch.Off. " 250122 Tallin 81-491554											
3. Gimre, Arnstein 2nd " " 370716 Sola 34-296296											
4. Ekström, Carlos " " Jr " 530401 Jundial 81-452623											
5. Jönsson, Arne Rad. " " 240929 Hästveda 34-289700											
6. Sundman, Sten Boatswain " 431222 Hudiksvall 34-502806											
7. Padin Curras, Ramiro A.B. Spanish 350804 Potevedra 1741/84											
8. Eriksson, Ingemar " Swedish 420830 Risinge 34-153027											
9. Lourenco Da Cruz, Romao " " 390228 Cape Verde 80-077485											
10. Marais Chantre, Miguel " Portuguez 380929 " " I-828183											
11 Vacancy											
12 Lindberg, Åke Ch.Eng. Swedish 430316 Gothenburg 45-309809											
13 Ljungmark, Klas 1. " " 520510 Alingsås 76-346597											
14 Magnusson, Anders 2. " " 591215 Malmö 12-071726											
15 Andersson, Åke 2. " Jr " 581003 Stockholm 80-007130											
16 Söderlund, Olle El.Eng. " 590906 Huddinge 23-163096											
17 Fors, Per Arne Mechanic " 610812 Kvissleby 67-090009											
18 Mossaeid, Sayed Motorman Egyptian 401211 Suez 0754598											
19 Liljekvist, Rune " Swedish 490522 Söderköping 81-208494											
20 Johansson, Donald Apprentice " 530423 Borås 77-007413											
21 Montesano, Mariano Ch.Stew. " 310510 S. Mauro DP-092483											
22 Nygård, Tom Cook Finnish 541207 Kimito 045422											
23 Josefsson, Lillemor Messman Swedish 420620 Morlanda UR-090555											
24 Onnela, Nils " " 400418 Vaasa 56-155157											
25 Nielsen, Bent " Danish 390127 Aalborg A000077189											
26 Lindberg, Berit E.V. Secret. Swedish 410929 Lund 79-122395											
27 Lindberg, Pontus S-B. Minor " 680828 Gothenburg 56-283527											
28 Lindberg, Rasmus S.E. " " 780207 Veberöd 56-283526											
29 Lindberg, Lina E.P. " " 800513 Veberöd 67-068286											
T-O-T-A-L: 28 Crewmembers											
nr 11 vaccancy											
Rotterdam 860606											

BWS 2/2/13 74 05 120 000 84E T5 012 13 ALLI 802 1/8 1/48 SWA 0700M NUC 018

VI

* For master's obligations on arrival in Sweden and appropriate Statutes see overleaf.



Följande två fotografier är tagna av Dennis Schäfström som vid detta tillfället mötte **Annie Johnson** på utgående norr om Panamakanalen då han var i **San Joaquin Valley**. Dennis var själv på **Axel Johnson** som nybygge och senare även på andra containerfartyg som 1:e maskinist och maskinchef i flera Rio-fartyg.



Ovanstående två fotografier är fotograferade av Dennis Schäfström då han var i **San Joaquin Valley** och då fartygen möttes någonstans mellan Panamakanalen och San Pedro på **Annie Johnsons** utresa.



Göran Ringberg i sin paraduniform, salongen i Annie Johnson.
Foto: Stephan Genser.



Cocktail party i San Francisco 1975. Kocken tillsammans med vår stewardess Hillevi Wising, i bakgrunden två inhyrda servitriser från land, agenten i San Francisco, Kapten John Blomberg samt undertecknad chief steward.

Foto; Stephan Genser.



Salongsuppassare Stephan Genser och Chief Steward Mario Montesano i baren på Annie Johnson. Fotograf okänd.



Den trämodell som fans i salongerna på **Axel Johnson** och **Annie Johnson** och som numera kan beskådas på Sjöhistoriska museet i Stockholm.



Annie Johnson



Collection JVA 16111



Johnson ScanStar
Stockholm



m/s Regent Moon

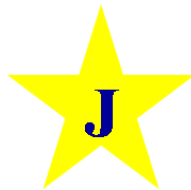
Annie Johnson som **Regent Moon** upplagd i Grekland någon gång 1986/1987.
Här låg hon tillsammans upplagd med sina två systrar **Axel Johnson**
och **Margaret Johnson**.



Kryssningsfartyget Costa Allegra

Även inom Costa Cruise var de gamla systrarna **Axel Johnson** och **Annie Johnson** identiska kryssningsfartyg i över 20 år. **Axel Johnson** som **Costa Marina** och **Annie Johnson** som **Costa Allegra**.

De följdes alltså åt hela sitt liv ändra fram till lillasyster slutade sitt liv i Aliga i Turkiet. **Costa Marina** numera **Club Harmony** får leva vidare några år till.





13

Margaret Johnson



Margaret Johnson utan gantrykranar.
Foto från Lars Grundberg

Margaret Johnson (SHGT) 1970 - 1986

Det tredje fartyget i serien var nybygge 1171 och som kom att döpas till **Margaret Johnson** och hon fick sitt namn efter Generalkonsul Axel Ax:son Johnsons hustru Margaret, tillika mor till Bergsing. Axel Ax:son Johnson.

Fartyget sjösattes den 29 augusti 1969 och döptes av Friherrinnan Mildred von Platen, född Ax:son Johnson och syster till Bergsingenjören och maka till ambassadör Henrik von Platen i Paris.

Fartyget levererades och överlämnades av Wärtsilävarvet i Åbo den 12 mars till Rederi AB Nordstjernen och befälhavaren Dag Hultén och avgick till Göteborg för lastning mot Nordpacific där hon nu skulle komma att trafikera i närmare 16 år.



Befälhavare på jungfruresan var Dag Hultén. **Margaret Johnson** var det första fartyget i serien som inte var byggd och utrustad för passagerare och representation. Det märks tydligt på själva midskeppsbygget som inte har salongsutbyggnaden på D-däck.

Fartyget fick den internationella anropssignalen **SHGT**– Sierra Hotel Golf Tango.

MARGARET JOHNSON		
Container vessel (lift on) built by Wärtsilä, Abo, for Red AB Nordstjernan (Johnson Line), Stockholm.		
Launched, August 29, 1969		
L.o.a.	566'8"	(174,4 m)
l.p.p.	515'9"	(157,2 m)
beam (upper d.)	84'6"	(25,75 m)
depth u.d.	52'0"	(15,85 m)
depth 2:nd d.	40'8"	(12,4 m)
depth 3:rd d.	29'4"	(9,05 m)
depth 4:th d.	18'4"	(5,6 m)
draft	33'0"	(10,06 m)
DW		14.000
capacity (incl. deck cargo)		1.200.000 cbf
whereof reefer cargo		275.000 cbf
service speed, knots		23
Two 12-cyl Wärtsilä-Pielstick diesels		
Two 16-cylinder Wärtsilä-Pielstick diesels		
Two KaMeWa contr. pitch propellers		
EHP (total)		26.040

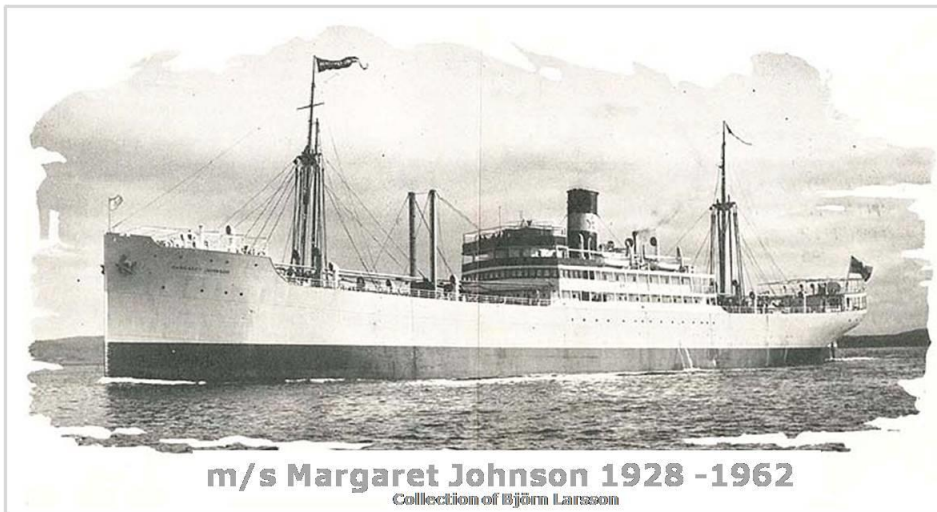


Friherrinnan Mildred von Platen, maka till ambassadör C. H. von Platen och syster till Johnson-koncernens chef, döpte Red. AB Nordstjernans tredje containerfartyg i närvaro av bl. a. bergsingenjör Axel Ax:son Johnson och Wärtsilä-koncernens chef, bergsrådet Bertel Långhjelm.

Detta var det tredje fartyget i rederiets historia som fick namnet **Margaret Johnson**. Den första **Margaret Johnson** byggdes på Götaverken i Göteborg 1928 och som seglade under Johnsonflagg i hela 34 år innan det skrotades i Ystad 1962 som Johnsonfartyg!



Den första **Margaret Johnson** byggd 1928 och skrotad 1962.
Foto Maritimbild.com Lennart Ramsvik.





Margaret Johnson under 1980-talet.
Fot av Marc Piche.

Nya **Margaret Johnson** var det första fartyget i den svenska handelsflottan som fick satellitnavigering 1970 och det tredje fartyget i världen där detta nya navigeringssystem installerats.

De första befälhavarna att lära sig det nya systemet var Perry Persson och Bo Grönwall.



Margaret Johnson under provtur februari 1970.

Följande klipp från fartyget i samband med att satellitnavigeringssystemet installerades ombord 1970. (Urklipp från Hasse Neréns samling.)



NORDSTJERNANS containerfartyg "Margaret Johnson" har som första svenska fartyg utrustats för satellitnavigering. På bilden, som togs då fartyget anlände till Skandiahavnen i Göteborg efter första resan med den nya navigeringsanläggningen, syns från vänster tillverkarnas representant, Jan Wetterström, ITT, "Margaret Johnsons" befälhavare under resan, kapten Bo Grönwall samt avlösande befälhavaren, kapten Perry Persson.

"Margaret Johnson" först med satellitnavigering

Som första svenska fartyg och tredje handelsfartyg i världen har Johnsonlinjens nya containerfartyg *Margaret Johnson* försetts med satellitnavigeringsutrustning. Apparaturen installerades i San Francisco av ITT Aerospace i samarbete med det svenska ITT-företaget Standard Radio & Telefon AB och då fartyget den 7 september låg i Göteborg var Svensk Sjöfarts Tidning i tillfälle att ta del av de erfarenheter man fått av utrustningen under hemresan.

Befälhavaren, kapten Bo Grönwall, var mycket nöjd med apparaturen. Man har fått 12–18 observationer per dag och av dessa har 71% varit mycket exakta. Helt inkörd skall denna siffra höjas till 80% enligt ITT. Lägena har i bästa fall kunnat bestämmas med en kabelängds (185 m) marginal.

Den utrustning *Margaret Johnson* försetts med är av närmast militär standard och därmed mycket dyrbar. ITT kommer dock inom kort med en enklare och billigare apparat för handelsfartyg.

Svensk Sjöfarts Tidning har för avsikt att i ett kommande nummer utförligt presentera systemet och utrustningen.

Margaret Johnson har av många vidskepliga sjömän – och många sjömän är mycket vidskepliga – fått för sig att det vilade en förbannelse över detta fartyg då många och mycket märkliga händelser hände ombord under årens lopp.



Personer har hoppat från fartyget och tagit livet av sig och en motorman dog ombord under mystiska omständigheter och förvarades i ettans kylrum längst förut där han påstods "leva vidare och spöka" då larmet gick mitt i natten i lastrummet där han förvarades. Vakten och en styrman gick fram för att kontrollera men ingenting hade hänt.

En välmeriterad och respekterad maskinchef som "kände sig mordhotad" hoppade från fartyget i samband med passage av Azorerna på utgående men som på ett mirakulöst och välplanerat sätt klarade sig iland på Azorerna efter åtskilliga timmars simning i strömt vatten under nattetid. En bedrift i sig att kunna navigera bara efter svaga ljus iland tillsammans med bara en livväst! Händelsen inträffade under 70-talet.

Trots alla händelser ombord var fartyget ett mycket trivsamt fartyg och dess befäl och besättning stannade flera år i fartyget.

Fartyget fick också ett ovanligt kort liv totalt sett bara 16 år.



Margaret Johnson passerar Panamakanalen.
(Foto från Hasse Neréns samling.)



Fartyget såldes till cypriotiska redare den 11 februari 1986 och fick namnet **Regent Sky** och avgick till Pireus i Grekland den 14 februari. Samma nya ägare f.ö. som till sina tidigare systrar.
(Universal Glow Inc, Pireus)

De tre systerarna **Axel Johnson**, **Annie Johnson** och **Margaret Johnson** låg nu tillsammans för första gången i sina liv, nu upplagda i Pireus under namnen **Regent Sun**, **Regent Moon** och **Regent Sky**.

Fartyget planerades liksom sina tidigare systrar att byggas om till kryssningsfartyg men ombyggnationen av **Margaret Johnson/Regent Sky** blev dock lagd på is p.g.a. finansiella problem. Fartyget låg upplagd utan att vara ombyggd.

Under senhösten 1986 togs beslut att demontera huvudmaskineri, hjälpmaskineri, kontrollrum, KaMeWa-utrustning och propellrar och föra över detta till HAL-ägda kryssningsfartyget Statendam som vid detta tillfälle skulle konverteras från ångfartyg. Hon blev tragiskt nog ett reservdelsfartyg.

Efter detta återstod inte så mycket av fartyget utan det såldes till skrot och bogserades till Aliaga i Turkiet för upphuggning. **Margaret Johnson** fick alltså inget nytt liv efter sin ursprungliga ägare Johnson Line. Fartyget blev också det mest kortlivade av de fem systerarna med enbart 17 år totalt till sjöss.



Margaret Johnson som **Regent Sky** under uppläggnen i Pireus Grekland under tiden hon rensades på maskineri och övrig utrustning. Strax därefter gick hon till skrot i Aliaga Turkiet.



Foto från Hans Neréns samling

Personalia:

Följande befäl och nyckelpersoner tjänstgjorde under Margaret Johnsons jungfruresa 1970 och under den första tiden.

Befälhavare; Dag Hultén f1913, tjänstgjorde i fartyget bara den första resan och kom sedan aldrig tillbaka i fartyget. Nybygge nr. 1172 väntade i Åbo för leverans i augusti 1970. Kuriosa; Dag Hultén hade 10 år tidigare varit befälhavare i gamla **Margaret Johnson** under 2 år, mellan våren 1959 till våren 1961.

Bo Grönwall kom resa 2 och Perry Persson resa 4. Grönwall kom sedan tillbaka till fartyget den 5 oktober 1973 och var kvar till sin pension den 1 juni 1983 efter 10 år och 32 resor i fartyget och 38 resor totalt i serien. Göran Ringberg vikarierade en resa under våren 1971.

Överstyrman, Jan Erling Jonsson f1934, sedan kom Bertil Bengtsson resa 2 och Christer Rydhström resa 3 och 4. Kuriosa, Rydhström var bl.a. fartygsbefälselev på gamla **Margaret Johnson**. Rydhström var sedan i fartyget något år för att sedan gå över till **Axel Johnson**. Ingvar Lindström och James Lindahl kom sedan efter Rydhström.



(Åke Olausson var även leveransövervakare tillsammans med Hultén på varvet men lämnade sedan fartyget i Göteborg på utgående. Båda kom i februari, då direkt från Annie Johnsons jungfruresa, han lämnade **Annie Johnson** den 5 februari 1970)

Andra välkända överstyrmän som har varit i fartyget; Lennart Ericsson, Hasse Nilsson, Birger Robertsson, H. Hallgren, Bengt Svanholm, Kaljo Valkre som var i fartyget flera år, Per Ringhagen, T. Pettersson, Hasse Modig, K. Andersson, Rolf Arkeberg, S. Söderlind och H-O. Hansson som för övrigt var den siste överstyrmannen i fartyget vid försäljningen 1986.

2:e styrman, Per Bergqvist f1933. Bergqvist var f.ö. leveransövervakare i fartyget en tid innan Dag Hultén kom i februari efter **Annie Johnson**. Pelle Bergqvist var sedan i ett flertal av fartygen i serien. Han avlöstes efter resa tre av Karl Rude som på den tiden var en höjdare inom SFBF. Rude var bara en resa och avlöstes av I. Johansson och senare av L. Olsson.

Det har funnits många 2st i fartyget, bland annat Tommy Thorson och Lars Hägg. Hägg blev senare personalplanerare efter Thore Hansson vid sjöpersonalavdelningen i Stockholm. Hägg var i fartyget flera år. Vidare Göran Pettersson som var flera år på **Durian** och senare på kryssningsfartyget **Star Dancer**. Peter Söderlund kom senare att vara flera år som 2e styrman i fartyget. Peter var även den siste 2St på **Axel Johnsons** sista resa 1986.

2:e styrman Jr; Kenneth Tenwald f1945. Pelle Björck avlöste sedan Tenwald inför resa tre 1970. Tenwald blev senare med åren landanställd vid JSM i Stockholm.

Telegrafist: Erik Lindahl f1922 gjorde jungfruresan och kom sedan tillbaka till fartyget 1983 efter att ha varit många år på kylfartygen. Han var sedan kvar till den sista resan 1986. Lindahl avlöstes resa två av Hasse Andersson. Stig-Åke Wallin kom resa 3. Birger Andersson f1925 kom till fartyget i januari 1971 efter att ha gjort resa 1 och 2 på **San Francisco**. Birger var sedan kvar i **Margaret Johnson** till december 1985. Bengt Fredriksson kom till fartyget 1973 från Rio-fartygen och var sedan kvar till 1983 i 10 år. Under alla dessa år delade han fartyget med Birger Andersson.



Erik Lindahl var fartygets siste telegrafist och han gjorde även jungfruresan från Göteborg. Cirkeln var sluten. Birger Andersson var den av telegrafisterna som varit längst tid i fartyget, i 14 år och cirka 40 resor. Dessa båda legendariska telegrafister inom rederiet avgick i pension efter det att fartyget såldes 1986.

Båsen: Kjell Åke Lennart Magnusson f1937.

Maskinchef; Torsten Johansson f1910. Torsten var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till 1974 då han gick i pension den 1 november.

Lennart Nilsson f1929 löste av honom första gången inför resa 3. Lars-Göran Karlsson f1941 återkom till fartyget 1975 och var sedan ordinarie maskinchef till 1982.

Andra välkända maskinchefer i fartyget var bl.a. Gunnar Nilsson, Torsten Nordlund, Ingvar Lönås, Björn Örnerstig, Kjell Hellkvist, Lars-Olof Andersson (L-O) Allan Mattson, Thomas Hjeltvik, Bengt Micha, Lennart Dahl, Mats Serler, Per-Martin Larsson och Sven Åblad som troligen var fartygets siste maskinchef innan det såldes 1986.

1:e maskinist; Lars-Göran Karlsson f1941, blev senare maskinchef i **San Francisco** mellan 1971 – 1972. Sedan chief i Rio-fartyg för att återvända som ordinarie maskinchef i fartyget. Karlsson gjorde även en långresa i **Antonia Johnson**.

Svante Gustafsson blev 1:e maskinist efter Karlsson efter resa 3 1970. Sedan kom Jack Sjölund för två resor i fartyget innan Leif Sjölund kom 1971. Han var sedan kvar i fartyget tills 1979.

Mats Serler kom som 1:e maskinist till fartyget i 1973 och var sedan kvar i fartyget till 1980. Serler och Sjölund delade fartyget inom 1-1 under dessa år. Anders Bengtsson kom efter Sjölund 1979.

2:e maskinist; Svante Gustafsson f1943. Svante var sedan flera år som 1MA i flera av fartygen i serien. L.E. Nordling kom resa tre då Gustafsson var ledig innan han tillbaka som 1:e maskinist inför resa 4.
2:e maskinist Jr. K. Enestam f1937.

Elmaskinist; Roy Widberg f1944. Per-Erik Axberg kom resa 3. Som nyanställd inom rederiet efter att han arbetat inom Wärtsilä i Åbo. Han var även extra garantimaskinist i **Axel Johnson**. Axberg flyttades



senare till **Antonia Johnson** som nybygge där han var ordinarie elmaskinist i flera år. Leo Ingvarnsen kom till fartyget i augusti 1973 och var sedan kvar till hösten 1983. Totalt gjorde Leo 49 resor i tre av containerfartygen.

Reparatör: Hans Erik Dahlin f1933.

Chief Steward; Nils Persson f1933 (även kallad Skånske Floyd) de första två resorna sedan kom Rune Håkansson resa 3. Rune slutade strax därefter i rederiet. Därefter kom Torbjörn Olsson f1943. Lars-Olof Palm f1933 kom till fartyget den 30 november 1971, han och Sune Fahlesson delade sedan på fartyget under många år. Sista resan var Sven Johnsonsson chief steward. Sven hade då tidigare varit i fartyget under flera resor.

Palm var i fartyget i 9 år och totalt 31 resor. 1980 kom han till **Johnson Chemstar** som nybygge men återkom till Margaret Johnson 1982 för ytterligare fyra resor till 1983. Palm anställdes i rederiet 1960. Palm avslutade sin Johnsonkarriär i **Johnson Chemstar** 1988 efter 28 år inom rederiet. (Se personbiografi)

Nisse Persson återgick efter detta till Rio-fartygen igen. Han kom dock tillbaka till **Axel Johnson** 1978 för ytterligare 4 resor i fartygsserien.

Nisse var även **San Francisco** siste chief steward när fartyget såldes 1985. Nisse Persson var då rederiets äldsta chief steward. Han anställdes 1951 och efter JL nedläggning kom han sedan över till Silja Line efter det han varit på Gotlandslinjen något år då Johnson Line hade konsession på den linjen. (Se personbiografi)

Kock: Valter Olsson f1919. En av rederiets äldsta kockar. Han återvände sedan till **Lions Gate** och senare till Riofartygen. Han gick i pension 1983.

Garantimaskinist från Wärtsilävarvet var Hans Herman Hellström f1943.

Fartyget hade 31 mans besättning inkluderat 4 elever. Här nedan följer besättningslistan från fartygets första resa när det lämnade Göteborg på utgående:



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 19 MRS. 1970 196
The

M/S M/S Margaret Johnson

Hamn GÖTEBORG
Port

No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born	Nationalitet Nationality
1	HULTÉN, DAG SVERKER	BEF 10	SÖDERTÄLJE	130409	
2	JONSSON, JAN ERLING	ÖST 11	SUNDSVALL	340216	
3	BERG-VIST, PER GÖRAN	2ST 12	KARLSHAMN	331118	
4	TENWALD, KARL SUNE KENNETH	2SJ 13	VÄXJÖ	451001	
5	LINDAHL, ERIK OLOF	TEL 19	HAPARANDA	220727	
6	MAGNUSSON, KJELL ÅKE LENNART	BSM AT 61	LUND	370715	
7	LAND, SVEN YNGVE CHRISTER	MTR 63	VILLSTAD	490513	
8	TAUBE, REINHARD WALTER	" "	FULFNICK	410807	TYSK
9	PAULSSON, HARRY EDVIN	" "	BORGSJÖ	290318	
10	HIMMIST, PAUL	" "	ÖSEL	251004	
11	JOSEPHSON, KENT OVE	FBE 68	STOCKHOLM	491006	
12	REGNÉR, JAN-ÅKE	" "	MALMÖ	521223	
13	CLAESSON, ROGER KARL OLOF	JGM 65	ROME	520327	
14	LÖVGREN, LARS GUNNAR	" "	TOARP	521202	
15	JOHANSSON, TORSTEN GEORG	MCH 70	STENEYRKA	101020	
16	KARLSSON, LARS GÖRAN	1MA 21	GÖTEBORG	411209	
17	GUSTAFSSON, OLOF SVANTE	2MA 22	LIDEÖPING	430625	
18	ENESTAM, KARL JOHAN	2MJ 23	VÄST/NFJÄRD	371128	FINSK
19	WIDBERG, ROY KARL HELMER	EMA 34	LAPPFJÄRD	440501	FINSK
20	DAHLIN, HANS ERIK	1. REP AT 81	VÄSTERLÖVSTA	331222	
21	KÄMÄRÄ, AARRE VIEKKO	SEL 88	VENJOKI	410722	
22	WIKDAHL, HANS INGE	JMM 84	VIKEN	500925	(MBE)
23	ANDERSSON, GUNNAR ROLAND	HBE 88	FÖRSLÖV	511020	
24	BRANDELID, BENNY THORE	JMM 84	LUNGSUND	500904	
25	JOHANSSON, HERBERT FRIDE	PMM 83	STOCKHOLM	190325	
26	PERSSON, NILS GERHARD	EKF 40	YSTAD	331021	
27	OHLSSON, VALTER WILHELM	1IK 43	VILSKE-KLEVA	190328	
28	WICKSTRÖM, DIRK	MIN 48	HALMSTAD	480730	
29	HOLMSTRAND, NILS OVE	EVP 51	ORSA	480706	
30	JENSEN, RUDOLF SKOVLUND	MIN 48	NORDRUPÖSTER	390911	DANSK
31	PÖLHÖ, EILA ORVOKKI	" "	MIKKELIN	370930	FINSK
32	HELLSTRÖM, HANS HERMAN	GARANTIMASK.	PARGAS	431009	FINSK
33	OLAUSSON, ÅKE ALBAN ELON	ÖST 11	BOHUS BJÖRKÖ	370206	extra

RYTTÖNÖNTYÖN KÄSI UUTIMAKKA OROK. ETT. A. P. HEMATTUUNGINNAN KÄSI OROKKA KOKI
undertecknad.

J. Appelblad
Kapten



Tyvärr finns ingen tillgänglig besättningslista i samband med att fartyget överlämnades till de nya ägarna i februari 1986 men här kommer vad jag kan se den sista bemanningen av fartyget. Ändringar kan givetvis ha gjorts.

Fartyget hade 23 man besättning plus två elever, en elelev och en fartygsbefälselev.

Bfh	Tore Nyström
ÖST	H-O- Hansson
2ST	H. Johansson
2SJ	G. Östman
TEL	E. Lindahl
BSM	S. BÁddi
MTR	M. Besada
MTR	G. Eriksson
MTR	M. Karlsson
MTR	M. Lutzhöft
FBE	U. Iversen
MCH	S. Åblad
1MA	K-E. Olsson
2MA	B. Karlsson
2MJ	S. Bernez
EMA	K. Carlsson
1RE	R. Pettersson
MTM	N. Gonzalez
MTM	B-Å. Eriksson
EEL	M. Rönnqvist
EKF	S.Johansson
KOK	A. Trebicki
MSM	T.Harris
MSM	V.Calambas
MSM	A.Collins



Margaret Johnson i Skandiahamnen i Göteborg 1971.

Observera hur fartygets aktre kranar går ihop ut till vilket de inte gör på de två sista fartygen.

Akter om henne syns **Pacific** eller **Suecia**.

Foto från Hans Nerens samling.



Margaret Johnson på en av sina sista besök i Göteborg.

Foto från Maritimbild.com Lennart Ramsvik.



14

San Francisco



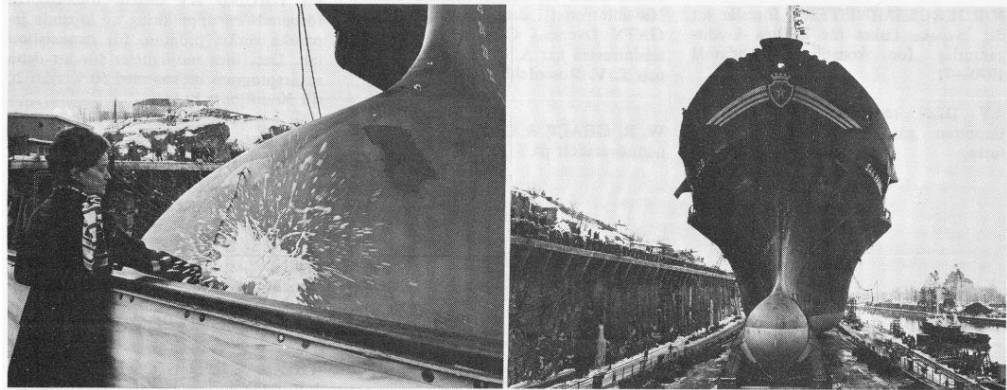
San Francisco som nytt fartyg.
Foto Marc Piche.

San Francisco (SJLN) 1970 - 1985

Det fjärde fartyget i serien var nybygge 1172 och som kom att döpas till **San Francisco** efter staden San Francisco i Kalifornien.

Fartyget gled vackert ner i Aurajoki i Åbo den 1 mars 1970 och döptes av Fru Mary Lagerberg. Fru Lagerberg var make till dåvarande direktör Sven Lagerberg inom Rederi AB Nordstjernen.

Fartyget levererades och överlämnades till Johnson Line och Befälhavaren Dag Hultén den 8 augusti 1970 och avgick till Göteborg för lastning mot Nordpacific där hon nu skulle komma att trafikera i drygt 15 år.



Fru Lagerberg döper **San Francisco** och önskar henne all framgång och ett lyckosamt liv på de sju haven. Hon trafikerade dock bara två hav, Atlanten och Stilla havet eftersom hon trafikerade Nordpacifictleden hela sitt liv.

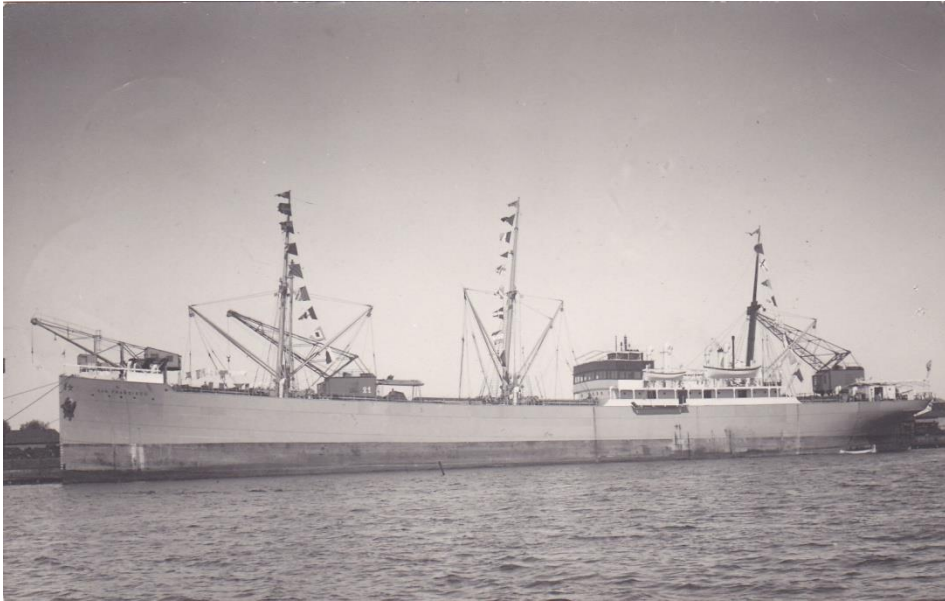
Fartyget fick den internationella anropssignalen **SJLN** – Sierra Juliet Lima November.

Befälhavare på jungfruresan var Dag Hultén. **San Francisco** var det andra fartyget i serien efter **Margaret Johnson** som inte var byggd och utrustad för passagerare och representation. Det märks tydligt på själva midskeppsbygget som inte har salongsutbyggnaden på D-däck.

Hultén gjorde de två första resorna på fartyget, semester resa tre och återkom för en sista resa i fartyget för honom resa 4.

Detta var det andra fartyget i rederiets historia som fick bära namnet **San Francisco**. Den första **San Francisco** byggdes av Burmeister & Wain, Köpenhamn 1915.

Fartyget var systerfartyg till **Suecia** och således ett av de första dieseldrivna fartygen inom rederiet. Fartyget seglade under Johnsonflagg i hela 35 år innan hon såldes till Stinnes i Tyskland 1950. Hon lades upp i Hamburg 1958 och skrotades i Antwerpen Belgien 1959.



Bildserien från gamla **San Francisco(1)** från H.Nerens samling.
David Liljequist var fartygets förste befälhavare 1915



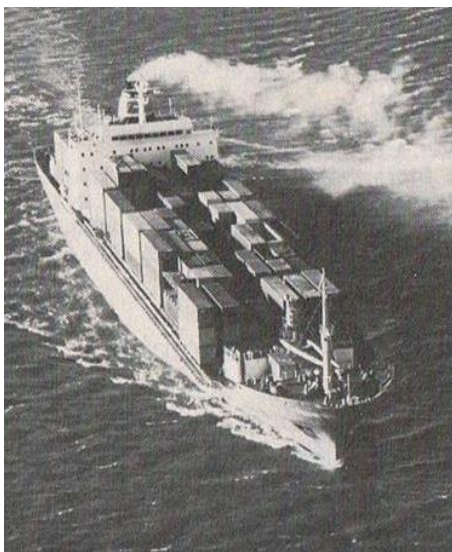


Nya **San Francisco** vid infart till sin "andra hemmahamn" San Francisco under mitten av 1970-talet efter det att 20-fots kranen hade dementerats.

Foto från H.Nerens samling.

Nya **San Francisco** var ett mycket trivsamt fartyg och var under hela sin "Johnsonkarriär" ett mycket omtyckt fartyg av alla ombord. Fartyget var fritt från större haverier under sin livstid. Fartyget liksom hennes systrar höll alltid sin service och turlista.

Dock utbröt en svår maskinrumsbrand i fartyget 1973 och besättningen gjorde en fantastisk insats för att rädda fartyget från att förlisa. Kapten Ragnvald Eriksson och maskinchef Allan Mattsson fick senare en utmärkelse av Bergsing. Axel Ax:son Johnson för deras insats att rädda fartyget.



9.226 ANLÖP med en genomsnittlig försening på bara 7 minuter per anløp och fartyg. Detta utmärkta resultat har enligt ett pressmeddelande från Johnson ScanStar nåtts under linjens nu tioåriga tillvaro. Johnson ScanStar bildades alltså 1972 och deltagande rederier är Johnson Line, Blue Star Line och danska ØK. Trafiken mellan Europa och Nordamerikas västkust sysselsätter samma nio fartyg som vid starten och har samma turtäthet som då med avgångar varje vecka från vardera världsdelen. JSS-fartygen har under de gångna tio åren transporterat noga räknat 7.063.500 ton gods i 726.500 TEUs, seglat 10.540.544 nautiska mil och konsumerat 1.728.400 ton bunkerolja. 1980 utökades JSS-servicen till den nya hamnen Lázaro Cárdenas på Mexicos västkust och nästa steg kan bli Alaska som har växande behov av gods från Europa.

Tidningsurklipp från H.Nerens samling.



San Francisco i Göteborg assisterad av bogserbåten **Herkules**.
Fotografi från Maritimbild.com. Foto Lennart Ramsvik.

Fartyget såldes till Panamaregistrerade MSC Co. i december 1985 och fick namnet **Diego**. Kapten Ragnvald Eriksson var den siste svenske befälhavaren och som representerade Johnson Line vid flaggbytet. Fartyget döptes om 1994 till **MSC Diego** inom samma rederi. 1998 såldes fartyget internt och fick namnet **MSC Camille**.

Fartyget var i ordinarie drift fram tills november 2007 då hon såldes till Indiska upphuggare i Alang, Indien och skärbrännarna tog någon månad senare över fartyget. Fartyget hade då varit i ordinarie drift under totalt 37 år varav alltså 15 år inom Johnson Line. **San Francisco** var ett friskt fartyg.

Nedanstående bild hämtat från Götaverken i Göteborg i december 1985 då fartyget överlämnades till de nya ägarna. Observera att namnet **San Francisco** har tagits bort och skall ersättas med **Diego**. Kapten Ragnvald Eriksson var rederiets siste befälhavare ombord i **San Francisco** och var närvarande vid flaggbytet i Göteborg i december 1985.



San Francisco dockas i Göteborg i samband med försäljning.
Bild från H.Nerens samling.



Diego ex. San Francisco under MSC flagg.



Personalia:

Följande befäl och nyckelpersoner tjänstgjorde under San Franciscos jungfruresa 1970 och under den första tiden.

Befälhavare; Dag Hultén f1913, tjänstgjorde i fartyget resa 1 och 2 samt resa 4. Perry Persson vikarierade för Hultén resa 3. Åke Olausson kom resa 5 och vikarierade befälhavaren under sommaren 1971 då det var hamnarbetarstrejk i USA. Fartyget låg då tillsammans med **Axel Johnson** vid Skandiahamnen i Göteborg.

Erik Edgren f1918 kom för första gången till fartyget den 28 augusti 1971 för två resor. Gösta Bodin kom sedan som ordinarie befälhavare den 23 december 1971 fram till sin pension 1982 efter nästan 10 år i fartyget och 26 resor. Ragnvald Eriksson var befälhavare mellan 1973 till 1985 efter 34 resor.

Överstyrman, Bengt Oscar Nilsson f1937 sedan Peter Rodhe f1937 som kom resa 3. Göran Högstadius kom sedan att lösa av Peter Rodhe som flyttades till nybygget **Antonia Johnson**. Högstadius var sedan i fartyget cirka 2 år för att senare med tiden bli landanställd som "Shore Captain" vid Skandiahamnen i Göteborg för JSS.

Andra välkända överstyrmän som varit i fartyget var bland annat Ingvar Lindström, Lennart Eriksson, T. Thorson som var 2ST under jungfruresan, Bengt Lindblad som var i fartyget flera år, Nisse Forsberg, K-E. Söderberg, var även han i fartyget flera år, Leif Gistrand som senare blev landanställd som "Shore Captain" med Henry Tegelberg vid JSS i San Francisco, Sören Fogelström, Leif Hovenäs, H-O. Hansson, Anders Melander och S. Söderlind. Bo Rebensdorf var fartygets siste överstyrman i december 1985. Bo var även **Axel Johnsons** siste överstyrman ett halvår senare.

2:e styrman, Tommy Thorsson f1943, Tommy kom från **Axel Johnson**. Ulf Malmberg f1941 kom resa 2 och Göran Lindgren resa 4.

2:e styrman Jr; Lars Kyhlberg f1943, som senare övergick till Wallenius där han blev överstyrman och befälhavare. Åke Liljeberg kom resa 3.



Telegrafist: Birger Andersson f1925, Birger flyttades sedan över till Margaret Johnson efter resa 2. Stig-Åke Wallin kom sedan resa 3 och 4. Leo Tapio som var på Annie Johnson som nybygge kom resa 5 och var kvar till december 1971.

Hasse Andersson kom till fartyget den 22 december 1971 efter att ha gjort en resa i **Margaret Johnson** och två resor i **Axel Johnson**. Hasse var sedan kvar i **San Francisco** till 1983 då han gick i pension.

Rolf Gradin kom till fartyget våren 1974 och var sedan kvar i fartyget till 1983 men gjorde även några resor 1984 och 1985. Hasse och Rolf delade på fartyget under 9 år. De sista två åren var bland annat Birgitta Pettersson, A. Jönsson som varit på **Annie Johnson** under alla år samt S. Jönsson som även var fartygets siste telegrafist såvitt jag kan utröna.

Båsen: Stig Fagerman f1923 var i fartyget flera resor. Han var en mycket rutinerad "Johnsonbås" och hade varit i rederiet i många år.

Maskinchef; Curt Bengtsson f1920, var kvar i fartyget fram tills han så tragiskt avled den 18 november 1971. Bengtsson hade då varit i rederiet sedan den 21 augusti 1939 i gamla **Margaret Johnson**. Han blev maskinchef i **Argentina** 1978. Bengtsson var från Skaftö i Lysekils kommun men bodde i Göteborg. Han hade då varit i rederiets tjänst i 32 år. Han var bl.a. maskinchef i **Rio de Janeiro** som nybygge 1957 till 1960. Han var sedan maskinchef på **Guayana** mellan 1960 till 1969. Han avled tyvärr i Seattle den 18 november 1971.

Bengtsson var en mycket trivsamt människa. Han kom till mig många gånger i köket under de tre resor vi seglade tillsammans och ville prata då jag själv var från Ellös, granngårds med Rågårdsvik på södra Skaftö, bara vattnet och några hundra meter emellan.

Lars-Göran Karlsson f1941 kom i december inför resa 3 och var sedan även i fartyget ytterligare två resor till Lennart Nilsson f1929 kom den 8 april 1972 för att sedan vara kvar i fartyget till resan innan det såldes 1985. Totalt gjorde Lennart 38 resor i fartyget och ytterligare 6 resor i seriens andra fartyg. 44 resor totalt i serien.

Torsten Nordlund kom till fartyget 1975 och delade sedan fartyget med Lennart Nilsson fram till 1985. Lennart "Byxis" Johansson och Uffe Bergstedt gjorde varsin resa under 1985 annars hade det varit samma maskinchefer de senaste 10 åren. Torkild Hör dum var siste maskinchef i fartyget när det såldes i december 1985. Utav de fem



fartygen i serien var det **San Francisco** och **Axel Johnson** som hade minst omsättning på maskinchefer under sina livstider. Vad jag kan se var det bara 9 maskinchefer som gjorde långresor i fartyget.

1:e maskinist; Kjell Hellqvist f1943 gjorde de tre första resorna i fartyget och resa 4 vikarierade Thomas Hjeltvik (då Pettersson). Hellqvist var kvar i fartyget till oktober 1973 då han blev maskinchef. Hans första fartyg som chief var **Annie Johnson** i november samma år. (Se personbiografi)

Ulf Bergstedt blev sedan 1:e maskinist i fartyget efter Hellqvist och var sedan kvar i fartyget till hösten 1981 då han i mars 1982 kom till **Annie Johnson** där han sedan var till 1984 då han återgick till **San Francisco** igen. Uffe vikarierade även maskinchef 1985 i **San Francisco**.

Andra välkända 1:e maskinister i fartyget var bl.a. Dennis Schäfströmson f.ö. var i fartyget flera år samt Bengt Sjölund och J. Sachs.

2:e maskinist; Ulf Bergstedt, blev senare 1:e maskinist i fartyget och även vik. maskinchef Uffe var 2:e maskinist i fartyget till 1973. Totalt var Uffe 47 resor i fartygsserien varav 36 resor i **San Francisco**. Han var den av alla maskinchefer och maskinister som var näst flest resor i denna fartygsserie. Mch. Lennart Nilsson hade flest resor med 48.

2:e maskinist Jr. Mats Serler blev även han maskinchef i dessa fartyg. Börje Stolt kom resa tre och var sedan kvar i tre år. Serler var även 2:e maskinist och 1:e maskinist i fartyget innan han gick över till **Antonia Johnson** som 1:e maskinist 1974.

Elmaskinist; Bertil Gunström, blev senare elmaskinist i nybygget **Suecia**. Endre Mark kom till fartygen resa tre den 23 december 1970 och var kvar till den 18 augusti 1972 i 7 resor under tre omgångar. Mark kom senare till **Annie Johnson** där han kom att stanna till 1986 och 46 resor totalt i serien varav 36 i **Annie Johnson**. (Se personbiografi)

Reparatör: Unto Stenberg f1916.

Chief Steward; Svenne Ekstrand gjorde de fyra första resorna i fartyget för att sedan avlösas av Stig Sandberg som sedan kom att vara i fartyget under många år. Svenne flyttade efter detta över till



Pacific som nybygge och senare även till **Antonia Johnson** som nybygge.

Se även personbiografi sist i artikeln.

Jag själv återkom som Chief Steward i **San Francisco** i december 1972.

Kock: S-E. Nyberg f1947. (undertecknad) Jag var kock ombord de första fyra resorna men ledig resa 3. De flesta av oss ombord var kvar de första två resorna, ledig resa tre och kom åter resa 4. Jag själv tillsammans med Svenne Ekstrand flyttade efter detta över till **Pacific** som nybygge och senare även till **Antonia Johnson** som nybygge. Bengt Fransson kom resa 5 och kom sedan att vara kvar i fartyget under många år tillsammans med stewarden Stig Sandberg.

Garantimaskinist på jungfruresan var Hans Herman Hellström f1943 från Wärtsilä. Hellström var även garantimaskinist på **Margaret Johnsons** jungfruresa.

Övrig personalia;

Fartyget hade de första resorna en bemanning av 31 personer inkluderat två elever.

Fartyget hade 4 matrosar, två lättmatrosar och en jungman och en fartygsbefälselev. Likaså en förste motorman (Carl Johansson f1925) och två andre motorman samt en maskinbefälselev och en elev.

Fartyget hade också fyra mässmän inkluderat städerskan.

Fartyget hade en kvinna, städerskan Gunilla Ekstrand f1944 och gift med Ch. Steward Svenne Ekstrand.



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 11 augusti 1967
The

M/S SAN FRANCISCO Hamn Göteborg
Port

No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born	Nationalitet Nationality
1	Multén, Dag Sverker	BSF 10	Södertälje	130409	svensk
2	Nilsson, Bengt Oscar	ÖST 11 x	Stockholm	370226	"
3	Thorsson, Jan Tommy	2ST 12 x	Långhamn	431223	"
4	Kyhlberg, Lars Christer Birger	2SJ 13 x	Landskrona	451004	"
5	Andersson, Birger Lemnart	TEL 19 x	Ransberg	250110	"
6	Pagerman, Stig Arne	BSM 61 x	Norrköping	230103	"
7	Petersson, Sten Roland William	MFR 63 x	Högsby	310625	"
8	Nilsson, Karl Gösta Martin	.."- x	Trosa	320117	"
9	Kenino Cristobal, Eugenio	.."- x	Ia Coruna	420216	spansk
10	Holm, Karl Christer Vilhelm	.."- x	Risinge	450926	svensk
11	Kjellberg, Bernat Erik	ILT 64 x	Allerum	511019	"
12	Långström, Bengt-Erik Emanuel	.."- x	Gammelgarn	510113	"
13	Linder, Axel Erik	JGL 65 x	Skivarp	521006	"
14	Sundblad, Rickard Thor Göran	FBE 68 x	Stockholm	520830	"
15	Bengtsson, Gurt Algot	LCH 20	Skafth	200214	"
16	Hellkvist, Kjell Arne	TMA 21	Lalmö	430614	"
17	Bergstedt, Ulf Christer	ZMA 22 x	Hudiksvall	440117	"
18	Serier, Mats Göran	ZMJ 23 x	Lalmö	451019	"
19	Gunström, Johnny Stig Bertil	EMA 34	Karlskrona	410619	"
20	Niss, Bengt Erik	EBL 88 x	Lora	440109	"
21	Stenberg, Unto Kullervo	REP 81 x	Helsinki	161106	finsk
22	Johansson, Carl Gustaf Olof	FLM 83 x	Jönköping	250131	svensk
23	Tepp, Stig Roger	AMA 84 x	Sottunga	430731	finsk
24	Johansson, Seppo Erik	.."- x	Åbo	510412	"
25	Jonsson, Olof Edvin Ludvig	MBE 88 x	Alanäs	500904	svensk
26	Ekstrand, Svenne	MKF 40 x	Sölvesborg	440118	"
27	Kyberg, Sven Erik Olof	IKK 43 x	Norlanda	470420	"
28	Ekstrand, Gunilla Kristina	MMN 48 x	Gävle	441002	"
29	Jensen, Rudolf Skovlund	.."- x	Nordrupøster	390911	dansk
30	Ekblad, Leif Ove	.."- x	Göteborg	470228	svensk
31	Nilsson, Stig Gösta	BUP 51 x	Sunne	490419	"
32	Hellström, Hans Herman	Garanti- mask.	Pargas	431009	finsk
Mönstringsdatum för samtliga utom nr 20:		7/8-70			
för nr 20:		11/8-70			

Tyvärr finns ingen tillgänglig besättningslista i samband med att fartyget överlämnades till de nya ägarna i december 1985 men här kommer vad jag kan se den sista bemanningen av fartyget. Ändringar kan givetvis ha gjorts i sista stund.

Fartyget hade 23 man besättning plus två elever, en fartygsbefälselev och en maskinelev.



BFH	Ericksson, R
OST	Rebensdorff, B
2ST	Svelland, R
2SJ	Filipovic, A
TEL	Jönsson, S
BSM	Sajia, J
MTR	Klinth, C
MTR	Rasmussen, H
MTR	Svendsen, P
MTR	Fernandez, J
PRD	Olsson, M
MCH	Hördum, T
1MA	Pettersson, L G
2MA	Lidén, H
2MJ	Pedersen, T
ELI	Axberg, P
1RE	Öjetoft, J-O
1MM	Wilhelmson, G
MTM	Wikström, A
PRM	Wallmark, B
EKF	Persson, N
KOK	Sjöberg, H
MSM	von Gegerfelt, P
MSM	Snabb, R
MSM	Dahl, H



San Francisco i San Francisco bay area mitten av 70-talet.
Foto av Georg Lamuth. Foto från H.Nerens samling.



San Francisco efter det att kranarna demonterats.
Foto från H.Nerens samling.



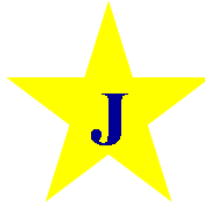
San Francisco i en engelsk hamn i början av sin karriär på 70-talet.
Foto från H.Nerens samling.



San Francisco i Lundbyhamnen i Göteborg troligen i samband med att 40-fotskranen demonterats i mitten av 70-talet.
Foto från H.Nerens samling.



San Francisco under mitten 70-talet.
Foto av Marc Piche från R Sahlstens samling.



15

Antonia Johnson



Det sista fartyget in serien, **Antonia Johnson** 1974.
Foto: G.Lamuth. Bild från H.Neren.



Antonia Johnson stämpel.



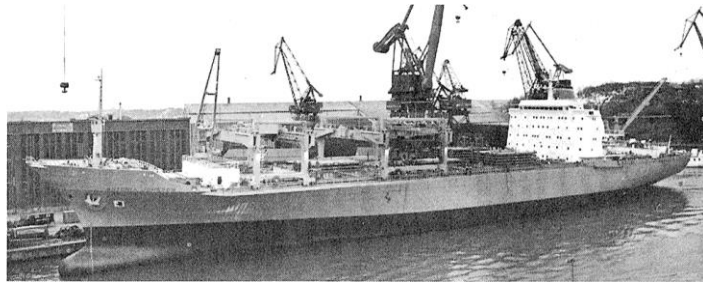
Antonia Johnson (SEDT) 1971 - 1985

Det femte fartyget i serien var nybygge 1173 som kom att döpas till **Antonia Johnson** som var det första fartyget inom rederiet som döptes till **Antonia Johnson** efter Bergsing. Axel Ax:son Johnson hustru Antonia och tillika Antonia Ax:son Johnsons mor.

Det nya fartyget sjösattes den 29 september 1971 och döptes av dåvarande Statsministerns hustru i Finland, Fru Päivi Karjalainen.

Fartyget levererades och överlämnades av Wärtsilävarvet i Åbo den 30 december 1971 till Rederi AB Nordstjernen och en stolt befälhavare Kapten Dag Hultén. Fartyget levererades endast 3 månader efter sjösättning alltså. Byggnationen och utrustningen av fartyget gick rekordsnabbt då det var tvunget att levereras innan nyårsafton enligt kontrakterat avtal. De sista dagarna innan leverans var därför mycket stressiga för alla inblandade parter. Fartyget avgick från Åbo den 31/12 till Göteborg för lastning mot Nordpacific där hon nu skulle komma att trafikera i drygt 14 år utan avbrott och utan andra trader.

<i>MS ANTONIA JOHNSON</i>	
Container vessel (lift on) built Oy Wärtsilä Ab, Åbo, for Rederi AB Nordstjernen (Johnson Line), Stockholm.	
Newbuilding No. 1.173	
Delivered, December 30, 1971	
L.o.a.	174,25 m (571' 8")
L.p.p.	157,20 m (515' 9")
beam	25,75 m (84' 6")
depth to upper d.	15,85 m (52' 0")
draft	10,08 m (33' 1")
DW	14.700
hold capacity, cbf	1.000.000
Four Wärtsilä-SEMT-Pielstick Diesel, type PC2V	
EHP, total	26.040
service speed, knots	23



Antonia Johnson vid Wärtsilävarvet strax innan leveransen i Åbo i december 1971

Bild från H. Neréns fotosamling.

Fartyget ankom Göteborg den 2 januari 1972 och fick ligga i Göteborg i 10 dagar innan avgång den 12 januari 1972. Anledningen till detta var att det ånyo var en hamnarbetarstrejk på västkusten i USA och att fartyget skulle timas in i ordinarie turlista. Under liggetiden i Skandiahallen i Göteborg slututrustades fartyget på utrustning som inte kom ombord på varvet i Åbo. Även slutproviantering skedde.



Befälhavare på jungfruresan var Dag Hultén. **Antonia Johnson** var liksom sina två tidigare systrar inte byggd och utrustad för passagerare och representation. Fartyget var där identiskt med **Margaret Johnson** och **San Francisco** även om mindre detaljer och uppdateringar ombord skiljde sig från sina föregångare. **Antonia Johnson** var ju 1½ år yngre än **San Francisco** som tog leverans i augusti 1970.

Fartyget var ansett som det finaste av de fem fartygen där maskineriet var tveklöst det bästa av de fem fartygen enligt flera maskinchefer som jag varit i kontakt med. Fartyget gick också under alla år som en klocka utan haverier och passade alltid sin turlista och JSS veckoservice.

Antonia Johnsons jungfruresa blev mycket dramatisk på hemresan då fartyget assisterade ett Brasilianskt lastfartyg i sjönöd i Karibien som fått brand i lastrummen efter självantändning av bomullslasten. De hade även palmolja i lasten.

Fartyget var **Barao de Maua** och hade 40 mans besättning varav **Antonia Johnson** räddade de flesta ombord och många var brännskadade. 11 personer var sönderbrända och döda och flöt i vattnet. **Antonia Johnson** var det första fartyget på plats och **U.S. Coast Guard** var även de lite senare snabbt på plats. **Antonia Johnson** gick in till Aruba för att landsätta alla de nödställda, räddade och döda.

Telegrafist Stig-Åke Wallin fick sköta en stor del av kommunikationen då han talade flytande portugisiska. Detta var i februari 1972. Wallin berättade senare att det var en mycket dramatisk och omtumlande händelse.

Fartyget var det första av de fem containerfartygen som i mars 1985 såldes till samma ägare som köpte **San Francisco** ett halvår senare, det Panamaregistrerade **MSC Co.** (Mediterranean Shipping Company SA Panama.) Fartyget döptes om till **Regina**. 1994 döptes hon om till **MSC Regina D.** I februari 1999 såldes fartyget vidare till Indiska upphuggare och ankom till sin sista vila i Alang Indien någon månad senare där skärbrännarna tog över fartyget.

Fartyget hade då varit i reguljär drift i totalt 28 år varav enbart lite drygt 13 år inom Johnson Line. **Antonia Johnson** var det av



systerfartygen som levde kortast tid inom rederiet. Fartyget var också det fartyg av systrarna som blev näst yngst totalt sett efter **Margaret Johnson** som bare levde i knappa 17 år. Historien säger också att de tre sista systrarna aldrig låg tillsammans, bara de tre första låg tillsammans i Grekland inna försäljning och upphuggning.



Antonia Johnson

Foto från LP-skivan "Wings of Sweden".

Sammanfattningsvis alltså, den yngsta av systrarna blev **Margaret Johnson** med endast 17 år totalt och det äldsta **Axel Johnson** är fortfarande efter 44 år i drift och "still going strong". **Annie Johnson** skrotades i Indien 2012 efter 43 års drift varav 20 år som kryssningsfartyg.





M/s ANTONIA JOHNSON såld

Som ett led i Johnson ScanStar's strukturrationalisering i samarbete med Hapag Lloyd och Pacific Europe Express drar man nu ner på tonnage i trafiken. Därför har m/s ANTONIA JOHNSON sålts. De nya ägarna Mediterranean Shipping Company i Genève kommer att sätta in henne på traden Europa, Röda Havet, Ostafrika-Sydafrika.



Personalia:

Följande befäl och nyckelpersoner tjänstgjorde under Antonia Johnsons jungfruresa 1971/1972 och under den första tiden.

Befälhavare; Dag Hultén f1913, tjänstgjorde i fartyget resa 1, ledig resa 2 då Bo Grönwall f1921 kom till fartyget den 30 mars 1972. Hultén och Grönwall kom sedan att dela fartyget under 1½ år fram till september 1973 då Grönwall lämnade för att bli ordinarie befälhavare i **Margaret Johnson**.

Dag Hultén var kvar i **Antonia Johnson** fram till sin pensionering 1977 och var en av de befälhavare som var längst tid ombord tillsammans med Erik Edgren f1918 som kom till fartyget den 28 oktober 1973. Edgren var kvar i fartyget till sin pension 1980 även om han gjorde ströresor i samtliga fartyg i serien. Edgren var tillsammans med Hultén de enda befälhavarna som tjänstgjort i alla de fem fartygen.

Efter att Hultén och Edgren gått i pension kom Tore Nyström och Bror Carlsson att vara befälhavare under flera år ombord. Ingvald



Westerholm var vad jag kan se den siste befälhavaren i fartyget under Johnsonflagg.

Överstyrman, Peter Rodhe f1937 avlöstes av Lennart Eriksson inför resa 2. Lennart kom sedan åter resa 4. Ulf Malmberg kom resa 3 och han gjorde ytterligare två resor som överstyrman i fartyget 1973 och 1974. Rodhe kom sedan tillbaka resa 5.

Andra välkända överstyrmän i fartyget var bl.a. Janne Paulsson som var i fartyget i flera resor, H. Hallgren, Anders Berglund, R. Flynn, Bengt Lindblad var i flera år för att senare bli befälhavare inom rederiet, G. Holm, Thommy Pettersson, Mårten Stenevad, Janne Fläder, han flyttade sedan till Chemfartygen, Ingvar Andersson, Per Ringhagen som senare blev befälhavare i rederiet och senare i **Nord Estonia**, Kay Kjellberg, P. Andersson, B. Östlund och till sist K. Andersson.

2:e styrman, Ulf Malmberg blev resa 3 överstyrman ombord. Thommy Thorson kom resa två, Pelle Bergqvist resa 3 som för övrigt var på **Margaret Johnson** som nybygge 1970. Jan Ströberg kom resa 4.

2:e styrman Jr; Kenneth Tenwald f1945 kom bl.a. från **Margaret Johnson** där han var de två första resorna. Tenwald löstes av efter varvet på utgående i Göteborg av Tor Carlsen f1948 som avlöstes resa tre av Henrik Sjölander. Tor blev senare hamnkapten i Lysekil under många år och är så fortfarande i skrivande stund 2013.

Telegrafist: Stig-Åke Wallin f1933, blev senare efter något år landanställd vid Sjöpersonalavdelningen i Göteborg och senare i Stockholm. Detta var Wallins andra nybygge av dessa fartyg då han tidigare var i **Axel Johnson** som nybygge.

Bosse Thuné f1931 kom som telegrafist resa 2 efter Wallin och avlöstes resa tre av Staffan Westlund. Thuné kom sedan åter resa 4 och var sedan kvar i fartyget inom 1-1 till den näst sista resan till januari 1985. Han hade då varit i fartyget i 13 år och 40 resor. Björn Zetterman kom 1973 och var kvar i fartyget hela tiden fram t.o.m. den sista resan i mars 1985. Thuné och Zetterman hade då seglat inom 1-1 systemet under alla dessa år.



Bara tre andra telegrafister har gjort vikariat och ströresor på fartyget under årens lopp och dessa var E. Gustafsson 1972 samt Birgitta Pettersson och Bengt Eriksson 1983. Alltså, bara 7 telegrafister under fartygets 13 åriga levnad. Detta torde vara ett rekord inom rederiet i sig att en telegrafistbefattning har haft så få personer under så lång tid.

Båsen: Johann Wrulich f1924. Wrulich var i Fartyget flera resor, Han hade vid sin pension 1986 varit i rederiet i nästan 30 år både som timmerman och båsen och på slutet även som mässman i bl.a.

Johnson Chemsun. Wrulich avled den 9 december 2011.

Maskinchef; Jan Clausén f1930. Clausen var kvar i fartyget till 1974. Han slutade inom rederiet i augusti 1974. Ingvar Lönås vikarierade för honom från 1973 till 1974. Bertil Dahl kom 1975 till 1978. Clausén gjorde 12 resor i fartyget mellan 1972-1974.

Kjell Hellkvist gjorde 5 resor i fartyget mellan 1975 till 1977. Björn Örnerstig återkom som maskinchef 1977 för två resor. Han återkom 1980 för att vara kvar till 1983. Totalt 11 resor som maskinchef i fartyget. Björn kom sedan som maskinchef i nybygget **Bo Johnson**.

Andra välkända maskinchefer som varit ombord är bl.a. Göran Nordin, Sven Åblad, L-G. Karlsson, Bertil Dahl och de senaste åren C-O. Hansen. Siste maskinchef i fartyget var A. Martinsson (Skrot-Martin) 1985.

1:e maskinist; Björn Örnerstig f1940, var kvar som 1:e maskinist inom avlösningssystemet fram till 1974 då han blev maskinchef. Inför resa 3 avlöstes han av Dennis Schäfström. Totalt gjorde Björn 9 resor som 1:e maskinist i fartyget. (Se personbiografi)

Andra välkända 1:e maskinister på fartyget var bl.a. Peedu Post, Börje Stolt som var i fartyget under många år, H-E. Kärvås, L. Norrby, Leif Pettersson, Leif Sjölund, B. Grönqvist och M. von Horn som var fartygets siste 1:e maskinist.

2:e maskinist; Peter Friedleif f1939 var kvar i fartyget till 1973 då han senare blev 1:e maskinist i **Pacific** och senare maskinchef i flera av rederiets fartyg. G. Ahlström kom efter Peter och sedan mönstrades Kärvås upp till 2:e maskinist.



2:e maskinist Jr. Alf Eriksson f1945. Hans Evert Kärnvås kom resa 3 och han blev senare 1:e maskinist i fartyget under flera resor under 80-talet innan fartyget såldes.

Elmaskinist; Per-Erik (Pecka) Axberg, var ordinarie i fartyget ganska många år. Axberg jobbade på Wärtsilävarvet i Åbo innan han anställdes inom rederiet. Kalle Gustafsson f1924 (Häst-Kalle) kom till fartyget resa 4.

1e Rep: Erik Leander f1946.

Chief Steward; Svenne Ekstrand f1944 var i fartyget resa 1 och 2 och avlöstes av Ludde Nörbäk inför resa 3. Nörbäk kom sedan att vara kvar inom fartygets avlösningssystem ända tills fartyget såldes 1985. Nörbäk gjorde 41 resor i fartyget och totalt 43 resor i fartygsserien. Han var även den siste Ch. Stewarden i **Axel Johnson** 1986. (Se personbiografi)

Andra välkända hökare i fartyget var Sonny Lydell f1937 som så tragiskt avled i mars 1978. Eilert Hansen som delade fartyget i flera resor med Nörbäk, Gustav Ekesand, Lasse Samuelsson, Ronnie Lindström, Sture Sandberg som också delade fartyget inom 1-1 systemet med Ludde Nörbäk i några år innan han gick i pension samt Lasse Palm under de sista två åren.

Kock: S-E. Nyberg f1947. Jag själv var kock ombord, mitt fjärde nybygge, men **Antonia Johnson** kommer jag alltid att förknippa med en personlig otursbåt efter en serie av oförklarliga olyckshändelser. Redan på utgående, c:a 12 timmar efter det vi lämnat engelska kanalen bröt jag armen och axeln ur led i fritidsrummet efter en pingismatch med Svenne Ekstrand.

Olyckshändelsen skedde på Fredagskvällen den 22 januari klockan 18.45. Jag hade oerhörda smärtor och jag fick morfin av Ulf Malmberg. Fartyget fick vända och gå in till Brest i full fart. Björn Örnerstig har i efterhand berättat att de vid detta tillfälle gjorde nytt fartrekord av 24 knop in till Brest. Jag blev i landtagen med den aktre kranen och bår. Jag kom omedelbart in till lasarett för operation och där var jag sedan kvar i 7 dagar innan jag fick flyga hem i gipspaket.

Resa 2 kom jag tillbaka till fartyget i Antwerpen den 6 april och var sedan kvar t.o.m. resa 3 den 30 juli 1972. Resa 4 kom Ture Larsson



f1921. En gammal Johnsonkock med många år inom rederiet. Ture kom sedan till **Suecia** där han var ordinarie i flera år. Ordinarie kock i fartyget lite senare blev Lennart Bohlin.

Svenne Ekstrand var även kock under resa 1 tillbaka till 1a kontinenthamn då kom Rainer Klarl och vikarierade tills jag kom åter i Antwerpen på utgående.

Jag råkade senare ut för en serie av konstiga händelser ombord, bland annat högg jag av mig ena fingertoppen under resa 2 och resa tre snavade jag olyckligt och slog volter i den branta förrådslejdaren med svåra smärtor under flera dagar men inget brutet. Vid ett annat tillfälle gick dörren till kylan i baklås så jag fick larma och en mässman kom och öppnade. En olustig och mycket märklig händelse. Nörbäk med "glimten i ögat" frågade mig efteråt om det var svalt och skönt...

När jag långt senare besökte fartyget när jag arbetade på sjöpersonalavdelningen 1976 halkade jag olyckligt i köket när jag skulle tala med kocken samt Nörbäk. Jag slog bakhuvudet i stengolvet och fick rejäl huvudvärk med sviter under en tid. Sedan denna sista händelse besökte jag aldrig mera fartyget. Jag vågade inte! Fartyget gillade ju uppenbarligen inte mig.

Antonia Johnson var annars ett mycket trivsamt och fantastiskt fartyg. Många av befäl och besättning stannade lång tid ombord inom avlösningssystemet. Befälhavarna, övrigt befäl och manskap var alla underbara människor ombord. Hade jag blivit erbjuden fartyget senare i karriären vet jag inte om jag vågat acceptera fartyget med tanke på allt som hänt.

Garantimaskinist under den första tiden var Georg Nordell f1926.

Övrig personalia;

Fartyget hade de första resorna en bemanning av 31 personer inkluderat tre elever.

Fartyget hade 4 matrosar, tre lättmatrosar och en fartygsbefälselev. Likaså två förste motorman, en andre motorman, en maskinelev och en elektrikerlev. Fartyget hade också fyra mässmän inkluderat städerskan.

Fartyget hade en kvinna, städerska, Karin Malmberg f1915 och hon var kvar i fartygets avlösningssystem fram till sin pension 1980.



Noterbart att mässman Bent Nielsen kom till fartygen resa 3 och var sedan kvar inom fartygets avlösningssystem ändra fram tills fartyget såldes 1985. Han hade då gjort 43 resor i fartyget.



REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN
JOHNSON LINE

BESÄTTNINGSLISTA
CREW LIST

M/S M/S Antonia Johnson/SEDT Hamn/Port GÖTEBORG **AVG.** Datum/Date 19 12 JAN. 1972

No.	Efternamn och förnamn <i>Surname and Christian name</i>	Befattning <i>Rank</i>	Födelseplats <i>Birth Place</i>	Födelseår <i>Born</i>	Nationalitet <i>Nationality</i>
1	HULTÉN Dag Sverker	BEP-10	Södertälje	130409	Svensk
2	RODHE Carl Peter Olof	ÖST-11	Göteborg	370531	Svensk
3	MALMBERG Ulf Gunnar	2ST-12	Västerås	410702	Svensk
4	CARLSEN Tor Gustav	2SJ-13 x	Nödinge	480714	Svensk
5	WALLIN Stig Åke Hartvig	TEL-19	Ärtemark	330601	Svensk
6	WRULICH Hans Johann	BSM-61 ATx	Spittal	241214	Österrik
7	SVEDBERG Ulf Lennart	MTR-63 x	Östersund	520309	Svensk
8	MENINO CRISTOBO Eugenio	MTR-63	Padrón	420216	Spansk
9	HOLMBERG Leif Åke Christer	MTR-63	Karlshamn	431127	Svensk
10	SANDMAN, Per-Olof Herbert	MTR-63	Östhammar	440326	Svensk
11	BORGSTRÖM Jan-Åke Axel	LMT-64	Malmö	510711	Svensk
12	KARLSSON Alf Gothard	LMT-64	Pargas	471123	Finsk
13	GALIC Anton	LMT-64	Österrike	510921	Svensk
14	THOR Kjell Iven	FBE-68 x	Helgona	540608	Svensk
15	CLAUSEN Fritz Jan	MCH-20	Piteå	300320	Svensk
16	ÖRNERSTIG Bjönn	1MA-21	Kalmar	400429	Svensk
17	FRIEDLEIFF Carl Gustaf Peter	2MA-22	Kalmar	390428	Svensk
18	ERIKSSON Grytaås Alf Erik	2MJ-23	Leksand	450508	Svensk
19	ÅXBER Per Erik Engelbert	ENK-34	Pargas	350816	Finsk
20	LEANDER Karl Erik Erling	REP-81 AT	Ljungby	460416	Svensk
21	HONDBERG Knut Arvid	FYM-83	Fässberg	171212	Svensk
22	ERIKSSON Gösta Gottfrid	FYM-83	Solna	160629	Svensk
23	ERIKSSON Jan-Olof	AMM-84	Lerum	531013	Svensk
24	JANSSON Bo Ulf	MBE-88	Stockholm	531028	Svensk
25	BERG Leif Olov	EEL-88	Huddinge	490607	Svensk
26	EKSTRAND Svenne	EKF-40	Sölvesborg	440118	Svensk
27	NYBERG Sven Erik Olof	1EK-43	Morlanda	470420	Svensk
28	MALMBERG Karin Elisabet	MMN-48	Annelöv	150323	Svensk
29	HÖRNGREN Ernst Henry	MTN-48	Uppsala	080502	Svensk
30	de SELSTED-LIND Andrea Charles	MTN-48 x	Hellerup	100702	Svensk
31	JOHANSSON Tommy Ingemar	PBE-55 x	Vingåker	500103	Svensk
32	WORDELL, Fjalar Georg	GMA-00	Kimito	261228	Finsk

1970-01-12, 1970-01-12, 1970-01-12
X: Besättningens skiljebrev



Tyvärr finns ingen tillgänglig besättningslista i samband med att fartyget överlämnades till de nya ägarna i mars 1985 men här kommer vad jag kan se den sista bemanningen av fartyget. Ändringar kan givetvis ha gjorts i sista stund.

ANTONIA JOHNSON

BFH Westerholm, I
OST Andersson, K
2ST Milaszewski, E
2SJ Grahn, G
TEL Zetterman, B
BSM Tyrbrink, R
MTR Svendsen, P
MTR Bobadilla, R
MTR Rasmussen, H
MTR Millberg, J
PRD Jonsson, J
MCH Martinsson, A
1MA von Horn, M
2MA Öberg, H-O
2MJ Strandberg, E
ELI Kling, A
1RE Kårle, G
MTM Hansson, H
MTM Gonzales, N
PRM Johansson, D
EKF Nörbäk, L
KOK Monie, N-P
MSM Nielsen, B
MSM Lajunen, A-C
MSM Andersson, R



Antonia Johnson.
Foto från H.Nerens samling, foto: D. Parsons

Antonia Johnson i Maas, Rotterdam. Foto D. Parsons,
bild från Hans Neréns samling.



Antonia Johnson i Göteborg
Foto maritimbild.com



Antonia Johnson 1974.
Foto: G.Lamuth. Bild från H.Neren.



KAMEWA

for improved fuel economy

Antonia Johnson som reklamfoto.
Rederifoto från Karlstads Mekaniska Werkstad.



Ch. Steward Ludde Nörbäck och Bfh. Dag Hulthen **Antonia Johnson** juni 1972.
Foto: S-E. Nyberg



2ST Pelle Bergqvist och ÖST Ulf Malmberg **Antonia Johnson** juni 1972.
Foto: S-E. Nyberg



Fartygets förste befälhavare Dag Hultén. Rederifoto.



16

Personbiografier.

På följande sidor följer en kortare resumé och 51 personbiografier över en del av alla starka personligheter och fantastiska människor som var aktiva inom containerfartygen under många år under 1970- och 1980-talet. Sist i berättelsen följer min egen personbiografi ifall någon är nyfiken.

De allra flesta av dessa personer kommer att få ett eget särtryck som nedladdningsbar pdf med ännu mer information och lite trevliga personliga minnen samt ytterligare en del fotografier. En del personer har gått bort och då finns det även en del personliga minnesporträtt av personen i fråga som ett trevligt minne för de efterlevande.

För att du som läsare skall ha lätt att hitta rätt följer här ett index av de 49 personerna som jag har valt ut utan rangordning och deras befattningar är vad de hade vid detta tillfälle;

Dag Hultén , Befälhavare.	Sidan 128
Gustaf Heinze , Befälhavare.	Sidan 130
Karl-Eric Häggblad , Befälhavare.	Sidan 132
Donald Sjölander , Befälhavare.	Sidan 134
Erik Edgren , Befälhavare.	Sidan 136
Bo Grönwall , Befälhavare.	Sidan 138
Perry Persson , Befälhavare.	Sidan 140
Göran Ringberg , Befälhavare.	Sidan 142
John Blomberg , Befälhavare.	Sidan 144
Gösta Bodin , Befälhavare.	Sidan 146
Ragnvald Eriksson , Befälhavare.	Sidan 148
Bror Carlsson , Befälhavare.	Sidan 150
Tore Nyström , Befälhavare.	Sidan 152
Roland Henriksson Befälhavare.	Sidan 154
Åke Olausson , Befälhavare och Överstyrman.	Sidan 156
Ulf Malmberg , Överstyrman.	Sidan 158
Sören Fogelström , Överstyrman.	Sidan 160



Bengt-Oscar Nilsson , Överstyrman.	Sidan 163
Gösta A. Mattsson , Maskinchef.	Sidan 166
Olof Bergström , Maskinchef.	Sidan 168
Torsten Johansson , Maskinchef.	Sidan 170
Curt Bengtsson , Maskinchef.	Sidan 172
Lennart Nilsson , Maskinchef.	Sidan 174
F. Allan Mattsson , Maskinchef.	Sidan 176
Thomas Hjeltvik , Maskinchef.	Sidan 178
Kjell Hellkvist , Maskinchef.	Sidan 180
Björn Örnerstig , Maskinchef.	Sidan 182
Jan Clausén , Maskinchef.	Sidan 185
Ulf Bergstedt , Maskinchef/1:e maskinist.	Sidan 186
Endre Mark , Elmaskinist.	Sidan 187
Leo Ingvarlsen , Elmaskinist.	Sidan 188
Stig Åke Wallin , Telegrafist.	Sidan 189
Ulf Mathisson , Telegrafist.	Sidan 193
Arne Jönsson , Telegrafist.	Sidan 194
Birger Andersson , Telegrafist.	Sidan 195
Hans Andersson , Telegrafist.	Sidan 197
Olof Borgede , Chief Steward.	Sidan 198
Svenne Ekstrand , Chief Steward.	Sidan 200
Nils Persson , Chief Steward.	Sidan 203
Lars-Olof Palm , Chief Steward.	Sidan 205
Kjell Olin , Chief Steward.	Sidan 206
Mario Montesano , Chief Steward.	Sidan 207
Ludde Nörbäck , Chief Steward.	Sidan 209
Åke Wallentin , Chief Steward.	Sidan 211
Stephan Genser , Salongsuppassare.	Sidan 213
Patrik Jansson , Lastplanerare JSS Stockholm.	Sidan 215
Henry Tegelberg , Lastplanerare JSS North America.	Sidan 217
Tore Eriksson , Nautisk chefsinspektör Göteborg.	Sidan 219
Sten Bexell , Sjöpersonalchef Stockholm.	Sidan 221



Tyvärr är det mycket svårt att få tag på gamla korrekta uppgifter om alla personer och speciellt om manskap som har varit i fartygen i många år.

Jag har bara nämnt ett fåtal här och tidigare under personalia i varje fartyg.

Kanske kommer det mera information och nya personbiografier längre fram om dessa fartyg eftersom detta är ett "levande dokument" som kommer att uppdateras allt eftersom nya fakta tillkommer.

Det kommer alltid att finnas en nedladdningsbar pdf som den sist skrivna versionen.

Rätt så!

Vi har med tillförsikt lagt ut kursen för åttiotalet. En kurs som innebär utveckling och successiv förnyelse av tonnage och kapacitet med ökad mångsidighet som mål.

När denna inriktning kopplas samman med vår långa erfarenhet av linjetrafik samt vårt väl inarbetade nät av agenter som täcker hela världen, skapas de bästa förutsättningar för ett fortsatt expansivt engagemang inom sjötransporter.

Leveransen av två kemikaliefartyg från Kockums varv understryker vår ökade satsning på specialfartyg. De nya fartygen på 38.000 dwt vardera utgör ett viktigt tillskott till vår flotta.

JOHNSON LINE
Ingar i Axel Johnson Gruppen
Johnsonlinjen, Stureplan 3, Stockholm. Tel 08-22 05 00

Antonia Johnson som reklamfoto.
Foto från hans Neréns samling.



Kapten Dag Hultén 1913-1984



Kapten **Dag Hultén** föddes i Södertälje den 9 april 1913. Hultén tog styrmansexamen i Stockholm 1937 och sjökaptensexamen i Göteborg 1938. Hultén var reservofficer och löjtnant i flottan under krigsåren 1939 till 1944.

Hultén började i Rederi AB Nordstjernen som tredjestyrman i februari 1944 på **Peru** för att under sommaren 1945 gå över till **Argentina** där han sedan var kvar till maj 1948. Från 1945 till 1947 som andre styrman och 1947 till 1948 som överstyrman.

I **Panama** som överstyrman från 1948 till 1950, **Thai** och **Los Angeles** som vikarie överstyrman samma år och från hösten 1950 till sommaren 1952 i **Panama**. Samma år kom han som överstyrman till **Seattle** och var sedan kvar i fartyget till november 1955. Han vikarierade även befälhavare i fartyget i januari 1955.

Hultén blev sedan vikarie befälhavare i **Bio-Bio, Nordstjernen, Amazonas, Canada** och **Suecia** till november 1956. Han blev ordinarie befälhavare på fjärran östern från december 1956 i **Star Betelguse** till juli 1957 och sedan i **Star Alcyone** fram till december 1958. Hultén var i fjärran öster under två år.

Från mars 1959 fram till maj 1961 var Hultén befälhavare i gamla **Margaret Johnson** under två omgångar. Under tiden 1961 till 1963 innehade han



landtjänst vid rederiets huvudkontor i Stockholm. Hultén var sedan befälhavare i elevfartyget **Paraguay** från 1963 till februari 1966 och i **Lions Gate** från samma månad 1966 till maj 1968. Därefter **Canada** under hösten 1968.

Från våren 1969 blev Hultén utsedd till leveransövervakare och förste befälhavare på alla containerfartygen som byggdes i Åbo. Han tillträdde som leveransövervakare på **Axel Johnson** våren 1969 i Åbo och fartyget levererades i juni 1969.

Hultén var sedan kvar i containerfartygen fram till sin pension den 14 juni 1977. Han hade då gjort 29 resor i containerfartygen varav 20 resor i **Antonia Johnson**, 4 resor i **Axel Johnson**, 1 resa i **Annie Johnson**, 1 resa i **Margaret Johnson** och 3 resor i **San Francisco**. Hultén hade då varit i rederiets tjänst i 33 år när han gick i pension 64 år gammal.

Dag Hultén var en mycket charmfull och trevlig befälhavare. Han hade verkligen glimten i ögat och säkerligen minst en räv bakom varje öra och var en mycket älskvärd person.

Dag Hultén var en mycket omtyckt kapten av sin besättning, aldrig heller några disciplinproblem då han hanterade alla personalärenden mycket bra. Hultén var också en mycket skicklig nautiker och navigatör. Han var även en lättsam och humoristisk person och följande citat är hämtat från Sten Bexells bok "Sjöfartsbok 1" vid första mötet som Sten hade med Hultén i **Seattle** 1955 när Sten kom dit som tredjestyрман; "Hej, jag heter Dag, både natt och dag!"

Kapten Dag Hultén avled 1984 endast 71 år gammal, Han var bosatt i Angered strax norr om Göteborg sedan många år tillbaka.



Dag Hultén, **Annie Johnson** juni 1972.
Foto: S-E.Nyberg



Kapten Gustaf Heinze 1914-2005.



Gustaf Heinze föddes den 23 september 1914 i Norrköping, Östergötland och tidigt flyttade han till Helsingborg. Han tog sin sjökaptensexamen i Malmö 1937. Han gjorde sin värnplikt i flottan 1935 till 1936 och han var även reservofficer i flottan.

Heinze började i Rederi AB Nordstjernen som vikarie 3e styrman i **Chile** 11 maj 1938 för att efter en kustresa mönstra **Brasil** där han sedan blev kvar i två år som 3e styrman innan han uppmönstrade till 2e styrman i samma fartyg där han sedan var kvar till mars 1942. Efter det var han 2e styrman till maj månad 145 ibland annat **Argentina, Uruguay, La Plata, Orinoco, Margaret Johnson och Annie Johnson.**

Heinze blev överstyrman i **Venezuela** den 20 juni 1945 där han sedan blev kvar till den 25 juli 1947. Efter ett vikariat i **Panama** kom han sedan till **Guayana** den 25 oktober 1947. Han blev sedan kvar i fartyget till den 9 mars 1950. Under sommaren och hösten vikarierade han befälhavare i samma fartyg.

Sedan var han överstyrman i bland annat **Seattle, Canada och Portland** fram till den 25 maj 1954.

Heinze vikarierade först befälhavare i **Venezuela** 1947. Mellan 1948 till 1954 gjorda han korta vikariat och enstaka resor som befälhavare på bland annat **Guayana, Axel Johnson, Silver Gate, Seattle och Uruguay.**

Heinze befordrades till ordinarie befälhavare den 1 oktober 1954 och han blev då befälhavare i **Thai** under två och ett halvt år på fjärran östern.



Därefter följde ytterligare tre år på **Star Bellatrix** också det på rederiets fjärran östernlinje.

Från januari 1961 till april 1965 var Heinze befälhavare på linjefartygen **Brasilia, Montevideo, Santos, Bolivia och Rosario**. Efter detta följde landtjänst på rederiets huvudkontor i Stockholm (Operations) samt även vid rederiets kontor i Yokohama Japan under sammanlagt 2 år. Efter dessa olika landtjänster var han befälhavare i **Venezuela, Los Angeles och Montevideo** fram till april 1969.

Under augusti 1969 vikarierade Heinze befälhavare i nya **Axel Johnson** en kustresa för Dag Hultén och även som vikarie leveransövervakare på nybygget **Annie Johnson** vid Wärtsilävarvet i Åbo fram till oktober 1969.

Heinze tog sedan över som befälhavare i nya containerfartyget **Axel Johnson** från den 11 oktober 1969 och gjorde sedan 7 resor ombord i fartygets avlösningssystem och lämnade **Axel Johnson** den 29 mars 1971. Sedan återgick han till Rio-fartygen och var sedan i bland annat **Rio de Janeiro** och **Buenos Aires** innan han blev kvar i **Brasilia** avlösningssystem fram till februari 1977.

Kapten Heinze avslutade sin sjömanskarriär inom Rederi AB Nordstjernen på Fjärran Östern strax innan denna linje lades ner. Han var då i **Star Aldebaran** och **Star Altair** mellan juni 1977 fram till december 1978. Heinze hade då varit ute på fjärran östern under total sju år plus drygt ett års landtjänst i Yokohama.

Kapten Gustaf Heinze pensionerades den 30 april 1979. Han hade då varit inom rederiet i över 40 år varav befälhavare i mer än 25 år.

Kapten Heinze bodde i Göteborg och han avled 2005.



Kapten Karl-Eric Häggblad 1923-2013.



Kapten **Karl-Eric Häggblad** föddes i Nordingrå, Kramfors kommun i Ångermanland den 27 mars 1923.

Häggblad tog styrmansexamen i Göteborg 1944 och sjökaptensexamen i Härnösand 1945 med befälhavarbrev nr. 43/54.

Häggblad anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Annie Johnson** den 11 oktober 1947 för en månads vikariat på kustresan. Sedan följde ytterligare ett kortare kustvikariat på **Paraguay** dagen efter för att mönstra som ordinarie 3:e styrman i **Pacific** den 3 december 1947. Där blev Häggblad kvar till juni 1948. Sedan följde **Nordstjernen, Uruguay** och **Argentina** det närmaste året.

På **Argentina** blev han uppmönstrad till vikarie 2:e styrman. Sedan följde ytterligare vikariat på **Axel Johnson, La Plata** och **Uruguay** för att sedan mönstra i **Los Angeles** som ordinarie 2:e styrman i december 1951. Han var sedan kvar som 2:e styrman till 31 juli 1954. Under denna period vikarierade han som överstyrman under tre kustresor.

Den 9 augusti 1954 tillträdde han som ordinarie överstyrman i **Orinoco** och sedan överstyrman i Brasil, **Guayana** och **Paraguay** fram till 1962. Under 1961 var han även supercargo i gamla **Margaret Johnson**.

Häggblad fick sitt första befälhavarvikariat i **Guayana** under en resa 1958. Sedan följde befälhavarvikariat under hans tid i **California** och **Paraguay**.

Den 5 februari 1963 blev han utsedd till ordinarie befälhavare i Fjärran Östernfartygen **Star Alcyone** där han var kvar i två år till januari 1965. Efter



Österntiden följde långresor i **Santos** och **Lions Gate** för att den 5 februari 1966 mönstra i **Paraguay** där han sedan var till 23 december 1968 inkl. två långresor ledighet.

Under 1969 vikarierade han i **Bahia Blanca**, **San Joaquin Valley** och **Paraguay** samt gjorde två långresor i **Montevideo** under 1969 och sommaren 1970.

Häggbblad kom första gången till nya **Axel Johnson** den 1 september 1970 för en resa. Sedan följde två resor i **Annie Johnson** för att sedan återkomma till **Axel Johnson** den 7 december 1971. Efter detta var Hägglad kvar i **Axel Johnson** till det såldes i maj 1986. Under denna tid gjorde han även en ströresa i **Margaret Johnson** 1980.

Totalt gjorde Häggbblad 49 resor i containerfartygen varav 46 resor i **Axel Johnson**. Ingen befälhavare gjorde så många resor i containerfartygen som Häggbblad. Han var även den person som hade gjort näst flest resor av alla i fartygsserien. Bara hans telegrafist i fartyget hade gjort flera resor.

Häggbblad var även den siste befälhavaren i **Axel Johnson** vid försäljningen och flaggbytet den 23 maj 1986.

Karl-Eric Häggbblad var i rederiets tjänst nästan 40 år då han gick i pension sommaren 1986, då fyllde 63 år.

Häggbblad var en fantastiskt duktig och omtyckt befälhavare. Han var även en mycket social befälhavare och omtyckt av såväl av rederi som passagerare. Häggbblad blev på slutet en nestor bland befälhavarna på containerfartygen.

Han bodde under många i Öxabäck, Marks kommun i Västergötland men sedan hans hustru dog kom han att bosätta sig på Skärhamn på Tjörn. kom på äldre dagar att skaffa sig en hund och han kallades rent allmänt i Skärhamn för "Mannen med hunden".

Häggbblad var en förtjusande trevlig människa och en person som alla i hans omgivning lyssnade på och tyckte om!

Carl-Erik Häggbblad avled den 13 augusti 2013 och han begravdes i Öxabäck och minnesgudstjänsten utfördes av den gamle sjömansprästen Lundin.



Kapten Donald Sjölander 1916 – 1983.



Kapten **Donald Sjölander** föddes den 18 april 1916 i Annedal församling i Göteborg .

Sjölander tog styrmansexamen i Göteborg 1939 och sjökaptensexamen 1940. Han genomgick värnplikten i flottan från juli 1941 till mars 1944.

Sjölander började i Rederi AB Nordstjernen som vikarie 3e styrman i gamla **Annie Johnson** 1944 och fortsatte direkt i **Ecuador** från maj 1944 till april 1947. Han blev 2de styrman i **Ecuador** maj 1945, sedan var han 2e styrman även i **Seattle**, gamla **Margaret Johnson** och **Argentina**.

Sjölander blev överstyrman i augusti 1948 i **Seattle** efter ha vikarierat som överstyrman i ett par fartyg bl.a. **Chile** och **Ecuador**. Sjölander var sedan överstyrman fram till den 25 januari 1956 varav de sista två åren i **Los Angeles**. Under tiden 1953 till 1957 vikarierade han kustresor och enstaka resor som befälhavare.

Kapten Sjölander blev ordinarie befälhavare i gamla **Annie Johnson** i maj 1959 där han var kvar tills juli 1962. Han var då en av de sista befälhavarna i gamla **Annie Johnson**. Sedan följde **Orinoco**, **California** och **Buenos Aires** för att 1963 bli ordinarie befälhavare i **Los Angeles** efter Kapten Torsten Johansson.

Sjölander var sedan i fartyget från november 1963 tills maj 1969, totalt 15 resor som befälhavare och 6 resor som överstyrman, Sjölander var den av alla befälhavaren efter Kapten Johansson som var flest resor i fartyget.



sedan följde en resa i **Brasilia** innan han i februari 1970 tog över nya **Annie Johnson** från resa två efter Dag Hultén.

Sjölander var sedan i **Annie Johnson** under 8 resor i avlösningssystemet fram tills oktober 1971. Efter detta återgick han till Riofartygen där han först var i **Santos** från april 1972 till februari 1975 med tre resors semester totalt. Från juli 1975 kom han till **Rosario** där han sedan blev kvar tills den 8 maj 1978. Under tiden 5 resor semester.

Kapten Sjölander gick i pension den 1 juni 1978 efter att ha varit inom Rederi AB Nordstjernen i 34 år varav som ordinarie befälhavare i 19 år och sammanlagt 25 år inklusive vikariat.

Liksom alla andra befälhavare under den tiden hade de alla olika unika egenskaper och Kapten Sjölander brukade knyta ryamattor i sin hytt. På frågan om varför han knöt just ryamattor svarade han att det är en underbart fin avkoppling från det dagliga livet och sjömanslivet. Han var en mycket passionerad ryamatta knytare och det höll han på med i alla år.

Jag själv hade förmånen att segla med Kapten Sjölander i två fartyg, **Los Angeles** och nya **Annie Johnson** och han var en befälhavare som inte gjorde så stort väsen av sig. Oftast en lågmäld person men en omtyckt befälhavare inom rederiet.

Kapten Donald Sjölander avled den 28 november 1983. Han var sedan 1979 bosatt i Falköping.



Kapten Erik Edgren 1918-2008.



Erik Edgren föddes den 15 juni 1918 på Lidingö i Stockholm. Att Erik ville bli sjökapten stod klart redan från mycket unga år då hans far, Anders Edgren, var sjökapten. Fadern var även en passionerad filatelist och samlare av utländska frimärken. En mycket stor samling som sedermera köptes av Generalkonsul Axel Ax:son Johnson.

Erik började själv sin sjömansbana som 17-åring 1935 i segelfartyget **Abraham Rydberg**. Efter detta fortsatte Erik i Rederi AB Transatlantic mellan 1936 till 1938 därefter gjorde han sin värnplikt fram till 1939.

Samma år efter värnplikten började Erik som fartygsbefälselev i Rederi AB Nordstjernans **Uruguay**. Erik tog styrmansexamen 1940 och sjökaptensexamen 1941. Under andra världskriget genomgick även Erik reservofficersutbildning inom Flottan. Efter krigets slut mönstrade Erik som tredje styrman i Johnsonlinjens **Canada**.

Han blev 2e styrman i **La Plata** 1947. År 1952 blev han överstyrman i gamla **Annie Johnson**. Han var sedan överstyrman i ett flertal av rederiets fartyg. Erik var bland annat överstyrman i **Seattle** början av 1958 den resan då Prins Wilhelm (bror till gamle Kung Gustav VI Adolf) var passagerare ombord. Befälhavare var då Gerhard Bränning.

Sitt första fartyg som vikarierande befälhavare var **Venezuela** sommaren 1958 och senare samma år i **Peru**. 1962 blev Erik ordinarie befälhavare och det första fartyget blev då **Guayana** och lite senare samma år **Brasilia** som vikarie åt Kapten Dahlquist. Erik kom sedan under åren att föra befälet över



ett flertal fartyg inom rederiet. Bland annat i i **Argentina** där han var under två perioder från 1963 till 1969.

Erik kom till de nya containerfartygen 1971 och där kom han sedan att stanna ända fram till sin pension i juni 1980. Erik gick i pension vid 62 års ålder. Erik var alternerande befälhavare i alla containerfartygen men han kom mest att vara befälhavare i **Antonia Johnson** från 1973 ända fram till sin pensionering 1980 med undantag av ett par ströresor i de andra containerfartygen i serien. Totalt gjorde Edgren 26 resor med containerfartygen som befälhavare.

Kapten Edgren var en ytterst skicklig navigatör och han blev ganska känd i dessa kretsar att alltid gå nära land. När vi passerade exempelvis Acapulco gick vi "halvvägs" in på beachen för han ville visa Acapulco från sjösidan till de Amerikanska passagerare vid då hade ombord. Fantastiska och minnesvärda händelser. Under resan upp och ner utanför Baja California kunde vi i princip se land hela tiden. Något jag aldrig varken tidigare eller senare upplevt med någon annan befälhavare. Med Erik var det mera regel än undantag.

Erik var en fantastisk befälhavare i mångt och mycket. Alltid positiv till allt och alla. Både passagerare och besättning verkligen avgudade honom och han var en oerhörd populär befälhavare. Jag har aldrig upplevt en befälhavare hantera sin personal så bra som Erik gjorde. Möjligtvis Sven Vifors som även han var oerhört duktig på att hantera personalfrågor. Aldrig några problem med någonting. Erik var även mycket omtyckt och populär inom alla landorganisationer.

Av flera passagerare fick han det välkända öknamnet "Eddie" och han kallades även lite skämtsamt för "Pink Gin kaptenen" då hans favoriter i dryckesväg var Pink Gin. Aldrig några problem heller här. Erik var en fantastisk kapten, värd och representant för Johnson Line vid alla representationer ute runt om i världen.

Kapten Edgren var i Rederi AB Nordstjernans tjänst i över 35 år varav 18 år som ordinarie befälhavare samt ytterligare ett par år som vikarierande befälhavare.

Erik Edgren dog den 11 december 2008. Han var då drygt 90 år gammal. Begravningen arrangerades av gamle sjömansprästen Lundin. Begravningen skedde i Skta. Birgittas Kapell i Göteborg med påföljande lunch och minnesstund på Sjömagasinet. Hela minnesakten gick i Evert Taubes anda.

Stoftet efter Erik Edgren spreds ut på havet, passande nog från den enda båten med en Johnsonstjärna i skorstenen, bogserbåten **Herkules**.



Kapten Bo Grönwall 1921.



Bo Gustaf Yngve Grönwall föddes i Göteborg den 24 maj 1921. Hans far var den legendariske befälhavaren Yngve Grönwall som så tragiskt avled i samband med **Los Angeles** jungfruresa i Tacoma, Seattle 1948. Bo var då 2e styrman i **Amazonas**.

Grönwall tog sin styrmansexamen i Malmö 1943 och sin befälhavarexamen även det i Malmö 1944.

Bo Grönwall anställdes inom Rederi AB Nordstjernen efter andra världskrigets slut den 16 oktober 1945 som vikarie 3e styrman i gamla **San Francisco**. Bo var sedan 3e styrman i **Peru** efter en kustras i **Amazonas**. Bo var sedan i **Peru** till den 21 jul 1947 och under denna period vikarierade han även som 2e styrman i fartyget 1946.

Den 5 augusti 1947 kom Bo till **Amazonas** som ordinarie 2e styrman och var sedan i fartyget inklusive lediga kustresor fram till 28 maj 1951. Under denna tid vikarierade han överstyrman i fartyget i tre kustresor samt en långresa, total 6 månader som överstyrman.

Efter **Amazonas** följde två vikariat i **Venezuela** och **Bio-Bio**. Sedan var han överstyrman i **Ecuador** i 17 månader, i **Uruguay** i två år och 5 månader samt ett nytt kustvikariat **Peru**.



Bo Grönwall kon till fjärran östernfartygen under 1 år som överstyrman i **Star Betalgues** fram till den 24 december 1956. Grönwalls sista fartyg som överstyrman var **Brasil** från januari 1957 till maj 1958.

Bo Grönwall började sitt första vikariat som befälhavare i ett kustvikariat i gamla **Annie Johnson** sommaren 1958. Efter detta följde ytterligare kustvikariat i **Brasil** och **Argentina** samt en långresa i **Uruguay**.

Grönwall blev ordinarie befälhavare från april 1959 i **Lao** där han sedan var i två år fram till maj 1961.

Efter **Lao** följde 14 olika fartyg som befälhavare fram till mars 1970 då han kom till nya **Axel Johnson**. Grönwall gjorde sedan 3 resor i **Margaret Johnson** och från den 5 februari 1971 blev han leveransövervakare i nybygget **Pacific**. Han var sedan i **Pacific** under jungfruresa till september för att i oktober tillträda som leveransövervakare i systerfartyget **Suecia**. Han gjorde sedan jungfruresan i **Suecia** och lämnade detta fartyg den 11 januari 1972.

Den 30 mars 1972 löste han av Dag Hultén i nya **Antonia Johnson** resa 2 och han var sedan i detta fartyg inom 1-1 systemet under fem resor till september 1973.

Den 5 oktober 1973 återkom Grönwall till **Margaret Johnson** och var sedan kvar i detta fartyg inom avlösningssystemet till maj månad 1983. Totalt gjorde Grönwall 32 resor med **Margaret Johnson** och 38 resor totalt som befälhavaren i containerfartygen.

Bo Grönwall gick i pension i juni månad 1983 då 62 år gammal.



Kapten Perry Persson 1922-2003.



Kapten **Perry Ingmar Persson** föddes i Halmstad, Halland den 19 februari 1922.

Persson tog styrmansexamen i Stockholm 1949 och sjökaptensexamen i Kalmar 1950.

Perry Persson började i Rederi AB Nordstjernen som vikarie 3:e styrman i **Guayana** den 20 maj 1950 på en månads kustresa. Efter detta vikariat följde **Bolivia, Golden Gate** och **Ecuador** fram till den 25 februari 1952. Under denna tid vikarierade han även en kustresa i **Ecuador** som 2:e styrman. Sedan följde en kustresa på gamla **Axel Johnson**. Total effektiv tid som 3:e styrman var 1 år och 11 månader.

Persson blev ordinarie 2:e styrman på Fjärran Östernfartyget **Star Bellatrix** den 17 april 1952 och var kvar i fartyget under två år fram till den 26 mars 1954. Sedan följde **Golden Gate** från den 30 juni 1954 till den 22 mars 1956 för att dagen efter direkt gå över till **Silver Gate** för ytterligare en långresa fram till 18 juni 1956. Sedan följde ytterligare två vikariat i **Argentina** och **California** fram till den 31 april 1958. Under denna tid vikarierade han även som överstyrman. Total effektiv tid som andre styrman 6 år.

Perssons första vikariat som överstyrman var på **Chile** från den 28 oktober 1956 till den 15 februari 1957. På **California** vid två tillfällen under 1957 och 1958. Han blev ordinarie överstyrman i rederiet den 30 april 1958. Sedan var han överstyrman i **Bolivia, Los Angeles**, och **Montevideo** fram till 24 september 1962.



Från den 20 december 1962 var Persson ordinarie överstyrman i **Rio de Janeiro fram** till den 22 december 1965. Under denna tid vikarierade han även som befälhavare i **Suecia** en kustresa samt i just **Rio de Janeiro** under två långresor.

Total effektiv tid som överstyrman hade Persson 8 år och 5 månader.

Person gick till Fjärran Östernfartyget **Star Betelgeuse** den 13 april 1966 till oktober 1967. Han blev utnämnd till ordinarie befälhavare den 1 oktober 1966.

Sedan var han befälhavare i **Yakima Valley** från december 1966 till mars 1967, sedan följde **Bahia Blanca, Portland, Okanagan Valley, Brasilia** och **Canada** fram till den 22 juni 1970.

Den 8 september 1970 kom han till containerfartygen och **Margaret Johnson** för första gången. Förutom ett kortvikariat i **Lao** hösten 1971 var han sedan kvar i containerfartygen till 1986.

Under dessa år var han mestadels i **Margaret Johnson** från 1971 till 1976 och 16 resor i fartyget. **Axel Johnson** från 1977 till 1986 och 26 resor i fartyget. Under åren var han även två ströresor i **San Francisco**. Totalt var Perry Persson i containerfartygen i 44 resor vilket var bland befälhavarna näst längst efter Karl-Eric Häggblad som gjorde 49 resor.

Persson var en mycket omtyckt och förtjusande människa. Han var en mycket omtyckt och populär befälhavare av både rederi, besättning och passagerare.

Persson gick i pension 1986, då 64 år gammal.

Han hade då varit inom Johnson Line i 36 år varav de sista 20 åren som befälhavare.

Perry Persson avled den 20 juli 2003.



Kapten Göran Ringberg 1921-2001.



Kapten **Göran Torsten Ringberg** föddes i Eksjö, Småland den 30 juli 1921.

Ringberg tog styrmansexamen i Stockholm 1942 och sjökaptensexamen i Göteborg 1944 med sjökaptensbrev 25/51. Ringberg tog även reservofficersexamen vid flottan den 18 september 1945.

Ringberg anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Brasil** den 10 oktober 1946 där han var till den 15 december 1947. Den 5 augusti 1948 blev Ringberg 2:e styrman i **Kronprinsessan Margareta** (utan noteringar om avbrottet) i 8 månader till den 27 april 1949. Sedan följde **Nordstjernen** från den 9 maj 1949 till den 31 mars 1951. **Panama** från september 1951 till februari 1954.

Under sin tid i **Panama** hade Ringberg även vikarierat som överstyrman i 19 av de 29 månaderna.

Ringberg blev ordinarie överstyrman från den 20 maj 1954 till en början i **California** och sedan följde **Ecuador, Paraguay, Brasil, Guayana, Star Alcyone** och **Los Angeles** fram till den 29 april 1957. Från 3 maj till 8 augusti 1957 vikarierade han som befälhavare i **Bio-Bio** i en resa.

Ringberg blev dagen efter avmönstring **Bio-Bio** den 9 augusti leveransövervakare i **Buenos Aires** vid byggnationen på Lindholmen i Göteborg 1957 och då fartyget levererades i december. Ringberg blev sedan fartygets förste överstyrman och var sedan kvar som överstyrman i fartyget till den 26 april 1960 med ett avbrott som vikarierande befälhavare i **Silver Gate** 1959 samt att han även vikarierade befälhavare i **Buenos Aires**



från den 27 april, dagen efter han avmönstrat som överstyrman, till den 12 oktober 1960.

Ringberg blev sedan vikarierande befälhavare i **Bio-Bio** den 9 februari 1961 till den 13 juni 1961. Sedan följde ytterligare ett befälhavarvikariat i gamla **Margaret Johnson** från juni till september 1961.

Ringberg blev ordinarie befälhavare i september 1961 i **Paraguay** där han var i nästa 10 månader till juli 1962. Efter detta följde vikarie resor i **Bio-Bio** en kustresa, långresor i **Paraguay, Rio de Janeiro, Seattle** och **Brasil** fram till den 31 december 1963.

Den 13 januari 1964 kom Ringberg som ordinarie befälhavare i **Guayana** där han kom att vara kvar till den 24 februari 1969 med avbrott för kustledigheter. Sedan följde **Lions Gate** i tre månader och **Thai** från augusti 1969 till mars 1970.

Göran Ringberg kom till containerfartygen den 28 juli 1970 i **Annie Johnson** för en resa. Sedan följde ett tre månaders vikariat i **San Joaquin Valley** och kom åter till containerfartygen och i **Margaret Johnson** den 3 februari 1971 där han gjorde två resor.

Ringberg återkom till **Annie Johnson** den 13 oktober 1971 där han sedan kom att vara kvar fram till sin pension hösten 1983. Han var då 62 år gammal. Under dessa år gjorde han dock ytterligare en ströresa i **Margaret Johnson** 1978. Ringberg gjorde totalt 39 resor i containerfartygen varav 36 resor i **Annie Johnson**.

Jag hade själv förmånen att segla två resor med Ringberg i **Annie Johnson** under 1975 och han var en mycket bra befälhavare. Han var mycket omtyckt och populär av både besättning och passagerare. Han var även en mycket representativ befälhavare för rederiet ute i alla hamnarna. Det var på något sätt mycket enkelt att segla med Ringberg. Han var dessutom en omtyckt befälhavare hos rederiet och landorganisationerna.

Göran Ringberg avled den 24 juni 2001. Han var bosatt i Alingsås.



Kapten John Blomberg 1927-2001.



Kapten **John Olov Blomberg** föddes i Stockholm den 24 mars 1927.

Blomberg tog styrmansexamen i Stockholm 1949 och sjökaptensexamen i Stockholm 1950 med sjökaptensbrev 43/56.

John Blomberg började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i gamla **Annie Johnson** den 18 maj 1950. Han gjorde då en långresa i fartyget fram till 3 oktober 1950. Den 20 november 1951 (Ingen notering finns om anledning till avbrottet på 1 år) återkom han till Fjärran Östernfartyget **Star Alcyone** och var kvar som 3:e styrman till den 26 december 1952 då han mönstrades upp i fartyget till 2:e styrman och var kvar i ytterligare 7 månader till den 29 juli 1953.

Den 10 oktober 1953 kom han till **Argentina** och var kvar i fartyget till 4 maj 1956. De sista två veckorna i fartyget vikarierade han överstyrman under kustresan. Sedan följde två fartyg som 2:e styrman fram till den 30 juni 1957. Han var då i fartygen **Paraguay** och **Venezuela**. Han kom sedan till **Uruguay** i jul 1957 och var kvar i fartyget till maj 1959 varav det sista året i fartyget som vikarierande överstyrman.

Blomberg mönstrade av **Uruguay** efter två år den 2 maj 1959 och tre dagar senare den 5 maj mönstrade han på gamla **Annie Johnson** som ordinarie överstyrman och han var sedan kvar i fartyget till den 1 februari 1961. Sedan följde 7 fartyg som överstyrman på kustresor och långresor och detta var i **Peru**, **Bio-Bio**, gamla **Margaret Johnson**, **Nordstjernen** där han även vikarierade befälhavare för första gången på en kustresa, **Venezuela**, **Seattle** och **Brasilia** fram till den 3 februari 1965. Under denna period hade han även vikarierat befälhavare på **Uruguay** en långresa hösten 1964.



Från 9 mars 1965 följde 20 fartyg som vikarierande befälhavare både på kustresor och enstaka långresor fram till den 10 november 1973. Tyvärr saknas datum då Blomberg blev utsedd till ordinarie befälhavare.

Den 26 november 1973 kom Blomberg till containerfartygen och **Annie Johnson** en långresa. Sedan gjorde Blomberg ett vikariat i **Brasilia** för att återkomma till containerfartygen och **Annie Johnson** den 7 juni 1974.

Blomberg var en resa i **Antonia Johnson** och en resa i **San Francisco** 1974 för att återkomma till **Annie Johnson** i februari 1975. Blomberg blev sedan kvar i detta fartyg till och med sin sista resa sommaren 1986 då det såldes i augusti.

Blomberg gjorde 38 resor i containerfartygen varav 36 resor i **Annie Johnson**.

Efter **Annie Johnson** kom Blomberg till **Bo Johnson** och var kvar där till sin pension. Tyvärr saknar jag uppgifter när han gick i pension men det var troligen tidigt 1990-tal.

Blomberg hade då varit i rederiets tjänst i 40 år.

Blomberg var bosatt i Helsingborg och han avled den 14 november 2001, 74 år gammal.



Kapten Gösta Bodin 1920-1997.



Kapten **Karl Gösta Bodin** föddes i Eskilstuna den 2 april 1920.

Gösta Bodin tog styrmansexamen i Stockholm 1948 och sjökaptensexamen i Stockholm 1949 med sjökaptensbrev 11/54.

Bodin anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Seattle** den 11 september 1949 efter att tidigare ha varit 3:e styrman i ett inchartarat fartyg för rederiet sedan den 9 maj samma år.

Bodin var 3:e styrman i **Seattle** under 10 månader sedan blev han uppmönstrad till 2:e styrman i fartyget och var kvar till den 12 juli 1952. Efter detta kom han till **Bio-Bio** den 29 augusti 1952 och var kvar i fartyget till den 11 april 1956. Under denna period var han även vikarierande överstyrman i fartyget. Bodins sista fartyg som 2:e styrman var **Nordstjernen** under ett kustvikariat i maj 1956.

Den 18 juni 1956 blev Bodin överstyrman i **Paraguay** fram till den 16 april 1957. Bodin kom till gamla **Margaret Johnson** den 11 juni 1957 fram till den 23 juni 1959. Det sista 7 månaderna var Bodin lärare i fartyget. Efter detta vikarierade han även befälhavare i en långresa fram till den 6 oktober 1959. Sedan kom han tillbaka och vikarierade befälhavare i fartyget under en kustresa 1960.

Från december 1959 var Bodin överstyrman i **Silver Gate** under tre perioder fram till den 8 maj 1962. Under denna tid vikarierade han även befälhavare under 1½ månad. Från sommaren 1962 till september 1962 vikarierade Bodin på huvudkontoret i Stockholm vid operations under Kapten



Arvidsson. Från september till december 192 var Bodin supercargo och laststyrman i tre inchartrade fartyg.

Bodin blev befälhavare i **Amazonas** den 20 januari 1963 till den 25 maj 1963, därefter var han befälhavare i ytterligare tolv fartyg fram till den 18 september 1968. Under denna period hade Bodin även vikarierat vid huvudkontoret på Stureplan vid sju olika tillfällen både vid operations och på rederiets sjöpersonalavdelning.

Från den 23 september 1968 fram till den 12 juli 1971 var Bodin ordinarie sjöpersonalchef vid huvudkontoret. Bodin var rederiets förste officiella sjöpersonalchef eftersom tidigare sjöpersonalfrågor administrerats av rederiets personalavdelning samt operations.

Bodin återgick till sjötjänst den 6 oktober 1971 under en kustresa i **Montevideo** och **Bahia Blanca** fram till den 13 december 1971.

Den 23 december 1971 kom Bodin till containerfartygen och **San Francisco** där han sedan kom att vara kvar inom avlösningssystemet 1-1 till den 22 april 1981. Bodin hade då varit i fartyget i nästa 10 år och gjort 26 resor i fartyget. Under denna period gjorde även Bodin en månad i **Axel Johnson**.

Bodin gick i pension den 30 april 1981.

Gösta Bodin var en fantastisk befälhavare och person. Han var den ende av alla befälhavare som kom upp till oss på sjöpersonalavdelningen i Göteborg innan varje resa för att informera sig om sin kommande besättning. Alla som kom nya ombord och inom polen ville han veta så mycket som möjligt om. Han var synnerligen påläst och kunnig om personalfrågor men så hade han ju varit sjöpersonalchef i närmare tre år också.

Bodin var en mycket populär befälhavare och i hans fartyg fanns sällan eller aldrig några personalproblem eller disciplinproblem bland besättningen. Bodin var även en mycket social och trevlig personlighet. Jag tyckte mycket om Gösta Bodin!

Bodin var en av rederiets mest respekterade befälhavare.

Gösta Bodin var bosatt på Lidingö i Stockholm och han avled den 17 februari 1997.



Kapten Ragnvald Eriksson 1926.



Kapten **Ragnvald Alex Eriksson** föddes i Mariehamn på Åland den 26 februari 1926.

Eriksson tog styrmansexamen i Stockholm 1947 och sjökaptensexamen i Stockholm 1950. Befälhavarbrev nr. 87/56.

Eriksson anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman den 19 juni 1947 för sommarvikariat i **Oceanus** och **Chile**. Efter det gick Eriksson in och löste sjökaptens i Stockholm och examinerades i maj 1950.

Under sommaren 1949 vikarierade han två kustresor i **Venezuela** och **Bio-Bio**. Efter avslutad sjökaptens examina i maj 1950 gjorde han en långresa som 3:e styrman i **Uruguay**.

Från den 1 januari 1950 kom han till **Thai** som 2:e styrman och var sedan i detta fartyg till den 10 Maj 1953. **Thai** var då ett fartyg som trafikerade Fjärran Östern linjen. Efter detta följde **Brasil** från september 1953 till den 28 februari 1954. Han kom sedan omedelbart över till **California** den 1 mars 1954. Han var sedan kvar i fartyget till 20 juni 1955 som 2:e styrman men även som vikarierande överstyrman i en kustresa och en långresa vår och höst 1954. Till sist var han 2:e styrman i **Paraguay** och **Silver Gate** fram till december 1955.

Från den 24 januari 1956 var han överstyrman i 9 fartyg fram till den 21 april 1965. Under denna tid var han även laststyrman och Supercargo under



stora delar av 1962. Den sista tiden mellan 22 oktober 1963 till den 21 april 1965 var han i **Montevideo** och under denna tid vikarierade han även en resa som befälhavare 1964.

Från den 11 augusti 1965 fram till den 6 mars 1973 var han befälhavare i 13 fartyg varav 1½ år i Fjärran Östernfartyget **Star Aldebaran** mellan 1965 till 1967.

Den 18 mars 1973 kom Eriksson till containerfartygen och **Margaret Johnson** en resa och ytterligare två resor i **San Francisco**. Under 1974 vikarierade han en månad i **Rosario** varpå han sedan kom tillbaka i containerfartygen. Först en resa i **Axel Johnson** och en resa i **San Francisco** för att även göra en resa i bilfartyget **Suecia** mellan den 20 oktober 1974 till den 13 februari 1975.

Eriksson var ordinarie befälhavare i **San Francisco** inom avlösningssystemet från den 9 april 1975 fram till att fartyget såldes i december 1985. Eriksson var fartygets siste befälhavare och var närvarande vid flaggskiftet. Han var i fartyget i 10 år.

Under denna period gjorde han även en ströresa i **Axel Johnson** 1978.

Totalt gjorde Eriksson 33 resor inom containerfartygen varav 29 resor i **San Francisco**. Under 1974 blev han tillsammans med maskinchefen Allan Mattsson hedrad av Bergsing. Axel Ax:son Johnson för att ha räddat fartyget från förlisning under hösten 1973 efter en svår maskinrumsbrand.

Från 1986 gick Eriksson över till Siljafartygen som befälhavare och han var befälhavare i **Silvia Regina** tillsammans med Sören Fogelström fram tills dess han gick i ålderspension i början 1990-talet.

Ragnvald Eriksson hade då varit i rederiets tjänst i cirka 40 år.

Eriksson var bosatt på Åland under hela sitt liv bortsett då han gick på navigationsskolan i Stockholm.



Kapten Bror Carlsson 1922-2005



Kapten **Bror Folke Carlsson** föddes på Gotland den 14 juli 1922.

Carlsson tog sin styrmansexamen i Stockholm 1947 och sjökaptensexamen i Stockholm 1948 med sjökaptensbrev 40/47.

Bror Carlsson började inom Rederi AB Nordstjernen som vikarierande 3:e styrman i gamla **Framnäs** den 25 september 1950 till den 5 oktober 1950. Dagen efter den 6 oktober samma år påmönstrade han gamla **Suecia** där han var kvar till den 21 mars 1955. De sista tre åren var han 2:e styrman i fartyget.

Efter Suecia var han 2:e styrman i **Portland** från den 5 april 1955 till den 18 maj 1957. Under denna period vikarierade han även överstyrman vid två kustresor 1956 och 1957. Sedan följde ett nytt överstyrmansvikariat i **Lions Gate** hösten 1957 och åter som 2:e styrman i **Golden Gate** från november 1957 till maj 1958.

Carlsson blev ordinarie överstyrman den 1 juni 1958 i **Los Angeles** i en resa fram till oktober 1958. Sedan följde överstyrmanstjänster i 5 fartyg fram till den 20 april 1964. Han var bland annat i **Orinoco** i ett år och **Seattle** i två år. Han vikarierade som befälhavare i en kustresa i **Seattle** från 20 april till 11 maj 1964.

Från den 6 juni 1964 till den 3 maj 1973 vikarierade Carlsson som befälhavare i 21 fartyg inkl de nya bilfartygen **Pacific** och **Suecia** 1972 till 1973. Under denna period var Carlsson på två av Fjärran Österfartygen i sammanlagt drygt två år i **Star Alcyone** och **Star Procyon**. Tyvärr har jag inga noteringar om när Carlsson blev befordrad till ordinarie befälhavare.



Bror Carlsson kom till containerfartygen den 7 juni 1973 i en resa i **Axel Johnson**. Efter detta gjorde han en långresa vikariat i **Montevideo** för att återkomma till containerfartygen och **San Francisco** den 24 maj 1974 i en resa.

Carlsson återkom till **Axel Johnson** i september där han var kvar till augusti 1976 inom avlösningssystemet och efter 7 resor långresor ombord. Mellan den 11 augusti till den 14 december 1976 vikarierade Carlsson på Fjärran Östern i **Star Alcyone**.

Han återkom till containerfartygen och **Margaret Johnson** den 7 februari 1977 i en resa för att den 4 juli påmönstra **Antonia Johnson** där han sedan var kvar till den 1 juni 1982. Under denna period gjorde han även ytterligare en ströresa i **Margaret Johnson**.

Totalt gjorde Bror Carlsson 23 resor i containerfartygen varav 13 resor i **Antonia Johnson**, 7 resor i **Axel Johnson**, 1 resa i **San Francisco** och 2 resor i **Margaret Johnson**.

Bror Carlsson gick i ålderspension den 31 juli 1982 efter totalt 32 år inom Johnsonlinjen. Carlsson var bosatt i Vallda, Kungsbacka kommun söder om Göteborg.

Bror Carlsson avled den 26 april 1997.



Kapten Tore Nyström 1926-1991.



Kapten **Tore Halvard Nyström** föddes i Hortlax i Piteå kommun, Norrbotten den 19 oktober 1926.

Nyström tog styrmansexamen i Svenska flottan 1952. Tyvärr saknas uppgift när han tog sin sjökaptensexamen men han innehar befälhavarbrev nr 64/57.

Nyström började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Los Angeles** den 27 juli 1952 till 10 juni 1953. Sedan följde ytterligare ett kustvikariat i **Uruguay** under jul 1953.

Sedan följer ett uppehåll på ett år och troligen läste Nyström Sjökapten detta året och tog sin examen i juni 1954. Han påmönstrade **Silver Gate** den 9 juli 1954 och var sedan kvar i fartyget till den 17 december 1955. Efter detta följde **Portland, Silver Gate, Chile** och **Amazonas** som 2:e styrman mellan 16 februari 1956 till den 16 november 1957.

Den 17 november 1957 blev han leveransövervakare i nybygget **Buenos Aires** på Lindholmen i Göteborg. Han blev sedan fartygets förste 2:e styrman och han var sedan kvar i **Buenos Aires** till den 29 januari 1959. På fartygets jungfruresa fanns befälhavaren Axel Holmström och överstyrman Göran Ringberg. Nyström var en långresa ledig från fartyget och då vikarierade han överstyrman i **Peru** under en kustresa juli 1958.



Nyström kom till Paraguay som överstyrman den 4 februari 1959 och var kvar till den 28 november 1961. Efter detta följde 9 fartyg som överstyrman under tiden 12 mars 1962 till den 14 juni 1966 varav det sista året i **Buenos Aires**. Han mönstrades upp till vikarie befälhavare i samma fartyg under en kustresa i juni 1966. Detta var sista fartyget han var överstyrman i då han efter detta vikariat blev han kvar som befälhavare!

Efter detta var Nyström befälhavare i 15 fartyg under tiden 29 juni 1966 till den 19 april 1975. Under denna period var han bl.a. på Fjärran Österfartygen **Star Antares, Star Alcyone och Star Procyon** under två år.

Den 14 maj 1975 blev han befälhavare i **Suecia** till den 30 november 1978. Under denna tid var han även i **Star Alcyone** i 1 månad 1978.

Nyström kom till containerfartygen och **San Francisco** den 8 juni 1979 för en resa. Sedan var han två resor i **Margaret Johnson** från 19 november till den 27 maj 1980 men en resa ledigt. Sedan kom Nyström till **Antonia Johnson** som ordinarie i fartyget efter Edgren den 1 juli 1980 och var sedan kvar i fartyget till 1985. Efter detta följde ytterligare tre resor i **Margaret Johnson** där han var den siste befälhavaren under Johnsonflagg när fartyget såldes i februari 1986. Efter detta gjorde Nyström även 1 resa i **Annie Johnson** våren 1986.

Tore Nyström hade då gjort 21 resor i containerfartygen, 14 resor i **Antonia Johnson**, 5 resor i **Margaret Johnson**, 1 resa i **San Francisco** samt 1 resa i **Annie Johnson**. Han hade då tjänstgjort i fyra av de fem containerfartygen.

Efter detta försvinner också mina spår om Tore Nyström men av åldern att döma gick han troligen i pension efter den sista resan med **Annie Johnson** då han var fyllda 60 år.

Nyström dog den 12 april 1991.



Kapten Roland Henriksson 1928-1985.

Roland Henriksson föddes i Askums församling i Sotenäs kommun, västra Bohuslän den 2 april 1928. Henriksson var Bohusläning från börden.

Henriksson började i Rederi AB Nordstjernen som 3e styrman i **Panama** i Juni 1952 och var sedan 3e styrman i bland annat **Silver Gate**, **Portland**, **Paraguay** och **Amazonas** fram till hösten 1955.

Efter ett års uppehåll blev han 2e styrman i **Margaret Johnson** hösten 1956 och var 2e styrman fram till 1960 i **Paraguay** och **Silver Gate**. Från 1960 blev han ordinarie överstyrman i bland annat **Star Bellatrix** på fjärran Östern fram till våren 1963. Efter det vikarierade han överstyrman på **Lions Gate** och **Guayana**.

I november 1963 blev Henriksson utsedd till leveransövervakare på **Rio Negro Valley** och han var även fartygets förste överstyrman. Henriksson blev sedan leveransövervakare tillsammans med Torsten Johansson på de resterande fyra kylfartygen som byggdes i Hamburg och Åbo. Han blev också de fartygens förste överstyrman.

Kapten Henriksson var sedan kvar i kylfartygen fram till hösten 1969. Under 1966 och 1967 vikarierade han befälhavare under några månader i **Okanagan Valley** och **Hood River Valley**. Han blev ordinarie befälhavare med start i **San Joaquin Valley** den 6 februari 1969.

Han var sedan en omtyckt och framgångsrik befälhavare i 16 fartyg. Från mars 1971 fram till december samma år var Henriksson rederiinspektör vid Wärtsilävarvet i Åbo i samband med byggandet av de två bilfartygen **Pacific** och **Suecia**. Han var även involverad i nybyggnationen av det sista containerfartyget **Antonia Johnson**.

Mellan 1972 fram till 1981 var Henriksson befälhavare i ett flertal av rederiets fartyg och även i två år på fartygen på fjärran östernlinjen, bland annat i **Star Aldebaran** och **Star Alcyone**.

Hösten 1980 kom Henriksson som befälhavare till **Axel Johnson** och han kom sedan att vara i containerfartygen fram till **Antonia Johnson** 1983 med



undantag av tre månader i **Aconcagua Valleys** sista resa våren 1981. Henriksson var då den sista befälhavaren i **Aconcagua Valley** under svensk flagg innan hon flaggades om till Singaporeflagg. Han var sedan i **San Francisco** i 1½ år. I oktober 1983 gick han över till det inchartrade fartyget **Woollahra** från Rederi AB Transatlantic och var där till i januari 1984. Han gjorde även efter detta en resa i **San Francisco** 1984.

Vad jag kan få fram var hans sista fartyg **Bo Johnson** 1985.

Jag hade förmånen av att träffa Roland vid några tillfällen under årens lopp, bland annat på Wärtsilävarvet i Åbo under byggnationen av **Pacific, Suecia** och **Antonia Johnson** men även senare under 1970-talet och början av 1980-talet. Roland var en mycket sympatisk och trevlig personlighet och det var mycket lätt att trivas i hans sällskap. Jag vet också att han var en mycket skicklig befälhavare, sjöman och nautiker. Roland var alltid en mycket populär, ödmjuk och omtyckt befälhavare i alla de fartyg han förde befälet över. Många människor vill segla med honom på grund av hans lättsamma sätt.

Totalt var Roland Henriksson 32 år inom Johnsonlinjen varav cirka 15 år som befälhavare plus befälhavarvikariat.

Tyvärr avled Roland Henriksson alltför tidigt den 24 juni 1985 efter sviterna av en trafikolycka i en taxibil i Liverpool.

Han blev bara 57 år gammal. Han var bosatt i Västra Frölunda.



Kapten Åke Olausson 1937.

Kapten **Åke Olausson** föddes på Öckerö i Göteborgs norra skärgård den 6 februari 1937.

Olausson tog Östersjöskepparexamen vid Sjöbefälsskolan i Göteborg 1956 med skepparbrev 78/56 och han tog sjökaptensexamen vid samma skola i Göteborg 1962. Han har befälhavarbrev nr. 54/64.

Åke Olausson anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som vikarie 3:e styrman i gamla **Axel Johnson** den 7 februari 1958 för en kustresa. Dagen efter det han mönstrade av den 28 februari mönstrade han på **Amazonas** och var där till den 16 juni 1958. Sedan gjorde han även korta vikariat i **Los Angeles, Venezuela** och **Bio-Bio**.

Han vikarierade som 2:e styrman i gamla **Oceanus** under sommaren 1961 och återkom till rederiet efter avslutad sjökaptensexamen i juni 1962. Den 26 juni 1962 mönstrade han på **Rio de Janeiro** och var kvar i fartyget till den 2 november 1964. Under denna tid vikarierade han även som överstyrman i fartyget under två kustresor 1964.

18 mars 1965 kom han som överstyrman till **Hood River Valley** under tre månader. Efter detta blev han överstyrman i 6 fartyg fram till den 31 mars 1969.

Den 24 april blev han leveransövervakare i nybygget **Axel Johnson** i Åbo. Han blev sedan fartygets förste överstyrman under jungfruresan. Han lämnade fartyget efter en resa den 21 augusti för att bli leveransövervakare i systerfartyget **Annie Johnson** den 1 september samma år. Olausson var sedan fartygets förste överstyrman efter leveransen den 4 december och under dess jungfruresa till den 5 februari 1970. Olausson blev sedan extra leveransövervakare i nya **Margaret Johnson** och var med fartyget som extra överstyrman från varvet i Åbo till Göteborg i mars 1970.

Detta var också Olaussons sista överstyrmanstjänst.

Han blev vikarierande befälhavare en kustresa i **Bahia Blanca** i maj 1970. Sedan följer ett avbrott på ett år då han kommer till **San Francisco** på ett befälhavarvikariat mellan den 4 juni till den 28 augusti 1971 under



hamnarbetarstrejken i USA. Men jag vill minnas att Olausson tjänstgjorde för JSS i Skandiahamnen i Göteborg under 1970 till 1972 som "shore-captain".

I augusti 1972 tillträdde Olausson som chef för Johnson Lines kontor i Buenos Aires, Argentina där han sedan var chef fram till april 1977. Efter denna tjänst började Olausson en landtjänst inom rederiet på TMS. Tyvärr kommer jag inte ihåg vad TMS stod för.

Åke Olausson slutade inom rederiet i september 1982. Strax efter detta blev han hamnkaptän och VD för Uddevalla hamn i Uddevalla. Där slutar också mina spår om Olausson men jag vill minnas att han senare efter flera år i Uddevalla fick en ny hög chefstjänst inom Göteborgs hamn.

Avslutningsvis kan man konstatera att Olausson gjorde en snabb och stor karriär inom shipping sedan han tog sjökaptensexamen 1962.

Jag hade själv förmånen av att segla en resa med honom och han var en fantastisk person och en mycket trevlig människa. Lättsam och med en ödmjuk inställning som de flesta högre befäl som var inom containerfartygen och även inom JSS organisation.

Tyvärr vet jag inte vad som senare i livet hände med Åke Olausson.



Kapten Ulf Malmberg 1941.

Kapten **Ulf Malmberg** föddes i Västerås den 2 juli 1941.

Ulf Malmberg anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Golden Gate** den 20 augusti 1964. Han var kvar i fartyget till den 12 mars 1965. Sedan följde följande fartyg som 3:e styrman och 2:e styrman Jr.

Elfnäs, från maj 1965 till november 1965.

Nordstjernen, kustvikariat under juni 1966

Suecia, kustvikariat under juli 1966.

Brasil, från juni 1967 till augusti 1967.

Rio de Janeiro, från juni 1968 till september 1968.

Rio de Janeiro, från januari 1969 till juni 1969.

Under avbrotten läste Malmberg på sjöbefälsskolan och han tog troligen sin sjökaptensexamen i juni 1968.

Malmberg blev 2:e styrman i Peru under ett kustvikariat i augusti 1966.

Efter detta följde följande fartyg som 2:e styrman:

Rio de Janeiro, från juni 1969 till december 1969.

Rio Negro Valley, vikariat under februari 1970.

Axel Johnson, från mars 1970 till juli 1970.

Margaret Johnson, vikariat under kusten september 1970.

San Francisco, från oktober till augusti 1972 inkl. En resa ledigt.

Canada kustvikariat under oktober till november 1971.

Antonia Johnson, från november 1971 till juli 1972, varav en resa ledigt samt den sista resa från maj till juli som överstyrman i fartyget.

Antonia Johnson, från december 1972 till februari 1973,

Sedan följde korta vikariat under våren 1973 i **Buenos Aires, Annie Johnson, Margaret Johnson** och **Suecia**.

Under sommaren 1973 följde ytterligare en resa som vik. överstyrman i **Antonia Johnson** där han sedan var kvar som 2:e styrman från oktober till december 1973 samt från mars till maj 1974.

Sedan följde följande fartyg som överstyrman;

Antonia Johnson , från juli till september 1974.



Santos, från februari 1975 till augusti 1977 inom avlösningssystemet 1-1.

Annie Johnson, från oktober till december 1977.

Rosario, maj 1978 till augusti 1978.

Avesta, från september 1978 till november 1980 inom fartygets avlösningssystem 1-1.

Brasilia, från april 1981 till juli 1981.

Nordic Stream, från februari 1982 till maj 1983 inom avlösningssystemet. I samband med detta avslutar också Malmberg sin 19 åriga karriär inom Johnson Line efter det att han erbjudits ny tjänst inom Walleniusrederierna.

Malmberg blir befälhavare inom OW och efter cirka ett års sjötjänst på biltransportfartygen i bland annat **Figaro** blev han erbjuden en landtjänst inom rederiet som lasthanteringschef för skandinavien med placering i Göteborg.

1991 blev Malmberg lasthanteringschef World-Wide inom OW koncernen med placering på huvudkontoret i Stockholm. När Wallenius och Wilhelmsen gick samman 1999 och bildade Wallenius & Wilhelmsen Line (WWL) blev Malmberg operativ chef för WWL's verksamhet i Europa.

Från 2001 blev Malmberg invald i Wallenius styrelse och sedan 2003 sitter han i styrelsen för Wallenius Marine AB där han fortfarande är styrelsemedlem. Malmberg gjorde en fantastisk karriär inom OW och WWL och det är nog inte så överraskande då Ulf Malmberg och en fantastisk fin person. Under sin tid inom Johnson Line var han en mycket trevlig person och en mycket positiv och omtyckt överstyrman i de fartyg han var i.

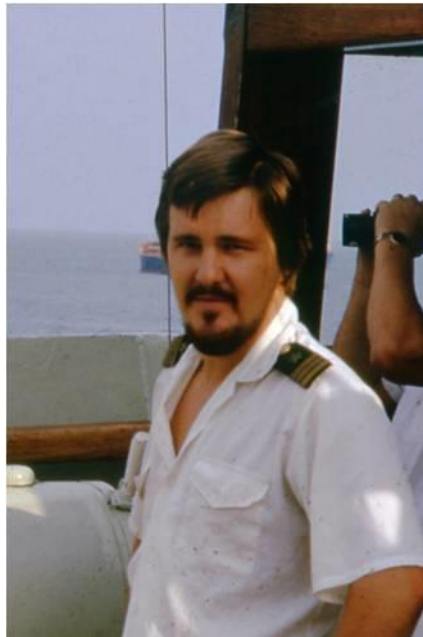
Malmberg är sedan många år tillbaka bosatt i Ängelholm tillsammans med sin hustru Karin.



Ulf Malmberg till höger som ÖST i **Antonia Johnson** juni 1972.
2ST Per Bergqvist till vänster i bild.
Foto: S-E.Nyberg.



Kapten Sören Fogelström 1948.



Sören Fogelström som överstyrman i **Silver Gate** 1974.

Kapten **Sören Fogelström** föddes på Ljusterö i Stockholms norra skärgård den 17 juni 1948

Fogelström började i Rederi AB Nordstjernen som befälselev den 4 augusti 1964 i **Panama** nyss fyllda 16 år. Han var i **Panama** till den 3 mars 1965. Sedan följde **Paraguay** under tiden 22 mars 1965 till den 3 mars 1966. Sedan följde **Golden Gate, Guayana** och **Bio-Bio** mellan mars 1966 till augusti 1966 som elev.

Från augusti 1966 läste han styrman vid sjöbefälsskolan i Stockholm och han tog sin styrmansexamen i juni 1967 i Stockholm. Därefter praktiserade han som vik. 2:e styrman J. i tre kustresor i **Paraguay, Chile** och **Thai** under tiden 8 juni till den 12 augusti 1967. Sören var bara 18 år gammal då han fick sitt första styrmansjobb i **Paraguay** alltså vilket var rekordtidigt.

Därefter återgick Sören till skolbänken och läste 1a året på sjökaptens fram till juni 1968. Från den 17 juni till den 5 september 1968 vikarierade han på



Rosario en långresa som 2:e styrman Jr för att omedelbart därefter läsa 2a året på sjökaptent. Han tog sedan sjökaptensexamen i Stockholm i juni 1969.

Efter examina 1969 började sedan ett mycket långt och troget liv inom Johnsonlinjen som styrman och befälhavare som med facit i hand skulle sträcka sig ända fram tills 2009 då han lämnade Silja Line och **Galaxy** som befälhavare efter 44 år inom rederiekoncernen.

Den 17 juli 1969 till den 9 januari 1970 var han 2:e styrman Jr. på **Silver Gate**. Efter det följde **Rio de Janeiro**, **Nynäs** och **Santos** som 2:e styrman Jr. fram till den 9 juli 1971. Den 9 juli 1971 fram till den 4 april 1972 var han 2:e styrman i Santos och därefter följde **Pacific**, **Brasilia** och **Annie Johnson** som 2:e styrman fram till den 7 juni 1974.

Fogelströms första överstyrmanstjänst kom i **Silver Gate** den 8 augusti 1974 fram till 5 mars 1975. Han var då bara 26 år! Efter detta följde **Brasilia** och **Buenos Aires** som överstyrman från 22 juli 1975 till den 11 januari 1977. Mellan 18 mars till den 21 juli 1977 var Fogelström överstyrman i Fjärran Östernfartyget **Star Alcyone**.

Från den 2 mars 1978 till den 14 december 1981 var Fogelström överstyrman i **Axel Johnson**, **Antonia Johnson** och **San Francisco**. Däremellan gjorde han även ett inbrott under två månader i **Aconcagua Valley** mellan juli till september 1981 innan hon bytte från Svensk flagg till Singaporeflagg. Fogelström gjorde 7 resor i de tre containerfartygen.

I november 1982 började en ny era för Sören Fogelström då han kom till Silja Line och färjetrafiken. Han ville själv till dessa fartyg tidigare eftersom hans hustru blivit sjuk men det fanns ingen öppning förrän nu.

Han kom till **Svea Corona** den 2 november 1982 som vaktstyrman och var sedan i fartyget till den 6 februari 1984 då fartyget såldes och byggdes om till kryssningsfartyget **Sun Dancer**. Under denna period vikarierade han även överstyrman ombord. Mellan den 6 februari 1984 till den 16 maj 1984 var han överstyrman på **Dan Gloria** (ex **Wellamo**) som döpts om till **Svea Corona**.

Den 17 maj 1984 blev han så befälhavare i samma fartyg fram till den 24 januari 1985. Samma dag den 24 januari tillträdde han som leveransövervakare och befälhavare på nybygge 470 som senare kom att döpas till **Svea**. När fartyget sedan levererats i juni 1985 blev han ordinarie befälhavare inom avlösningssystemet fram till den 6 januari 1987.

Den 7 januari 1987 blev han befälhavare i **Silvia Regina** i samband med att fartyget fick svensk flagg samma dag. Han var sedan ordinarie befälhavare



och delade fartyget med Ragnvald Eriksson (Även han från Johnson Line) till den 31 december 1989.

I januari 1990 då Silja Line omorganiserade ombord i fartygen återkom och utsågs Fogelström till seniorbefälhavare på Åbolinjens **Svea** och senare även **Silja Scandinavia** samt **Silja Festival**. Han blev sedan kvar i **Svea** till den 11 mars 1994.

Fogelström var sedan befälhavare i nya inchartrade **Silja Scandinavia** (ex **Frans Suell**) mellan den 30 mars 1994 till den 17 april 1997 då fartyget övergick till Viking Line och fick namnet **Gabriella**.

Sedan var Fogelström i **Silja Festival** (ex **Wellamo** och systerfartyg till **Svea**) från april 1997. Från september 1998 till 2008 alternerade han som befälhavare mellan nämnda fartyg och **Silja Symphony**.

Det sista året innan Fogelström gick i pension, mellan 2008 och 2009 var han befälhavare i **Galaxy** i samband med att fartyget fått svensk flagg, dock avslutade han sin karriär på Galaxy med 8 månaders pappaledighet (!) och inestående semester och tjänstgjorde endast en kort tid med inskolning av ny befälhavare ombord.

Sammanlagt hade Sören Fogelström en fantastisk karriär inom rederiet och rederiets Siljadel. Totalt var han 44 år inom koncernen, sjöbefälskolan inberäknad. Detta placerar honom bland de äldsta befälhavarna inom rederiets historia och han var även en av de yngsta någonsin.

Sören Fogelström avslutade sin sjökarriär och gick i pension 2009. Han är bosatt i Åkersberg nordost om Stockholm.

Fogelström var bara 18 år när han blev 2:e styrman Jr. och 26 år när han blev överstyrman och befälhavare redan vid 35 års ålder. Det säger en hel del om hans karriär och vilken fantastisk människa han är och det får sätta punkt för hans fantastiska personbiografi.





Överstyrman Bengt Oscar Nilsson 1937



Överstyrman **Bengt Oscar Nilsson** föddes den 26 februari 1937.

Bengt Oscar Nilsson började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman under en kustresa i **Portland** i juni och juli 1958 sedan följde ytterligare en kustresa som 3:e styrman i **Silver Gate** under juli 1958. Sedan blev han 2:e styrman under ett kustvikariat i **Framnäs** under augusti 1958.

Därefter följde ett uppehåll på 7 år innan han kom tillbaka till rederiet. Troligen tog han sina examina och sjökaptensexamen under denna period.

Nilsson kom till **Nordstjernen** som 2:e styrman i november 1965 och var kvar i fartyget till den 9 juni 1966. Efter detta blev Nilsson överstyrman i följande fartyg:

Lao, från juni 1966 till januari 1967.

Star Altair, från mars 1967 till april 1968.

Rio de Janeiro, från juni 1968 till september 1968.

Panama, från oktober 1968 till mars 1969.

Montevideo, från juni 1969 till december 1969.



Efter detta kom Nilsson till containerfartygen i januari 1970 och var sedan kvar i dessa fartyg till den 19 maj 1981 bortsett från ett vikariat i **Rosario**. Följande fartyg var han ordinarie överstyrman på:

Axel Johnson, från januari till maj 1970.

San Francisco, från augusti till december 1970.

Annie Johnson, från mars 1971 till oktober 1977, inom fartygets avlösningssystem 1-1.

Rosario, från februari 1978 till maj 1978.

Axel Johnson, från maj 1979 till juli 1979.

San Francisco, från oktober 1979 till augusti 1981.

San Joaquin Valley, från augusti 1981 till november 1981 då fartyget flaggades om till Singaporeflagg.

Nilsson gjorde totalt 29 resor i containerfartygen.

Efter detta slutar också mina spår av Överstyrman Bengt Oscar Nilsson.

Tyvärr vet jag heller inte vad som senare i livet hände med Bengt Oscar Nilsson.



Sjöingenjör Gösta A. Mattsson 1909-1995.



Maskinchef **Gösta Andreas Mattsson** föddes i Härnösand den 21 januari 1921.

Gösta Mattsson började i Rederi AB Nordstjernen som 4:e maskinsist i **Brasil** den 17 maj 1935 och var kvar till den 4 november 1935. Samma dag i Göteborg, förflyttades han till **Uruguay** som 3:e maskinist.

Mattsson var sedan kvar i **Uruguay** till den 18 juli 1940. Under dessa år var han först 3:e maskinist, sedan 2:e maskinist 1936, kylmaskinist 1939 och det sista året som 2:e maskinist.

Den 1 maj 1941 blev han vikarierande 1:e maskinist i **Nordstjernen** fram till den 9 juli samma år. Därefter följde ett kustvikariat i **Pedro Christoffersen** under juli och han återkom till **Nordstjernen** den 17 juli och var kvar i fartyget till mars 1943. Därefter följde en kort militärtjänst i flottan till november 1943.

Den 10 november 1943 kom han till gamla **Canada** som övermaskinist och han var sedan kvar i fartyget till den 3 december 1947.

Från den 10 januari 1948 blev Mattsson maskinchef i **Brasil** och var kvar i fartyget till mars 1957 med endast tre långresor ledigt under dessa nio år.



I juli månad 1957 blev Mattsson utsedd till leveransövervakare under byggnationen av nybygget **Buenos Aires** på Lindholmen i Göteborg. Han blev sedan fartygets förste maskinchef och han var sedan kvar i fartyget till den 30 juni 1968. Mattson var i fartyget under 11 år och under denna period var han bara ledig 7 långresor totalt inkl. kustresor.

Mattsson blev utsedd till leveransövervakare i nya **Axel Johnson** i januari 1969 och han blev sedan fartygets förste maskinchef vid leveransen i juni 1969.

Gösta Mattsson var sedan ordinarie maskinchef i **Axel Johnson** fram till den 30 april 1974. Han gjorde totalt 21 resor i fartyget under 5 år.

Från juni 1974 till september 1974 gjorde Mattsson sin sista resa innan sin pension i **Rio de Janeiro** enligt önskemål om att få avsluta sin tid i en Riobåt.

Gösta Mattson gick i pension den 1 oktober 1974 vid 65 års ålder. Han hade då varit inom rederiet i närmare 40 år. Trots sina dryga 40 år inom rederiet hade han bara varit i 8 fartyg sammanlagt. Han var alltså mycket lång tid i varje fartyg.

Gösta Mattsson avled den 1 september 1995, 86 år gammal. Han var bosatt i Tuve, norr om Göteborg sedan många år tillbaka.



Sjöingenjör Olof Bergström, 1925-1980



Maskinchef **Olof Rafael Bergström** föddes i Finland den 11 december 1925

Olof Bergström anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som maskinassistent i **Los Angeles** den 1 juni 1951 och i december blev han uppmönstrad till 3:e maskinist i fartyget och var kvar till den 26 april 1952.

Den 1 maj 1953 efter avslutat sjöing. examen kom han till **Canada** som 3:e maskinist och han blev 1:e maskinist i fartyget redan efter tre veckor fram till september 1953 då han mönstrades till kylmaskinist. Han var sedan kvar till april 1954 då han blev sjukavmönstrad.

Från juni 1954 var han 1:e maskinist i följande fartyg:

Margaret Johnson extra i tre dagar.

Peru, från juli till november 1954.

Sedan följde ett uppehåll om totalt tre år.

Brasil, från maj 1956 till juli 1956.

Venezuela, från juni 1957 till oktober 1957.

California, från november 1957 till juni 1958.

Från den 15 juli 1958 blev Bergström vik. maskinchef i **California** fram till oktober 1958. Han blev kvar i fartyget som 1:e maskinist från november till januari 1959.

Brasil, januari 1959 till april 1959 som maskinchef.

Santos, från maj 1959 till december 1959 som 1:e maskinist.



Santos som maskinchef december 1959 till februari 1960, sedan 1:e maskinist i fartyget fram till juni 1969.

Santos, augusti 1960 till december 1960 som maskinchef.

Oceanus, från januari 1961 till mars 1961 som maskinchef.

Från den 1 juni 1961 blev Bergström ordinarie maskinchef i **Rio de Janeiro** och var sedan kvar i fartyget till den 2 oktober 1968. Sedan följde ett vikariat i **Aconcagua Valley** från mars 1969 till april 1969.

Bergström blev utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nya **Annie Johnson** från den 1 maj 1969 på Wärtsilävarvet i Åbo. Bergström var fartygets förste maskinchef vid leveransen i december 1969. Han var sedan kvar i **Annie Johnsons** avlösningssystem fram till mars månad 1980. Bergström hade då varit maskinchef i fartyget i 34 resor totalt.

Olof Bergström avled den 1 april 1980. Han var bosatt sedan många år i Malmö och kyrkobokförd i Limhamn.



Sjöingenjör Torsten Johansson 1910-2007.



Maskinchef **Torsten Georg Johansson** föddes på Stenkyrka på Tjörn den 20 oktober 1910.

Torsten Johansson började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist i **Peru** den 12 april 1941 fram till 13 april 1942. Sedan följde ett uppehåll på tre år. Han återkom i **Annie Johnson** som kylmaskinist 4 juni 1945 och var kvar till 2 juli 1946. Åter ett avbrott för att återkomma till **Peru** som kylmaskinist den 30 juni 1947. Efter en månad mönstrade han 1:e maskinist i fartyget och var kvar till den 12 oktober 1948. Dagen efter befordrades han till maskinchef i fartyget och var kvar i fartyget till den 19 augusti 1949.

Efter detta följde ett nytt avbrott för att den 25 augusti 1953 återkomma till rederiet som maskinchef i **Nordstjernen**. Han var sedan kvar i detta fartyg till juli 1959 med endast en långresa ledigt under sex år.

I februari 1960 blev Johansson utnämnd till leveransövervakare och maskinchef på nybygge 1057 på Lindholmens varv som senare blev döpt till **Brasilia**. Johansson var fartygets förste maskinchef vid leveransen i december 1960.

Torsten Johansson blev sedan kvar i **Brasilia** till juli 1969. Under dessa nio år hade han varit ledig totalt 7 långresor men även hunnit med att vikariera på **Chile** under tre månader 1964.



Johansson blev i september 1969 utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nybygge 1171 vid Wärtsilävarvet i Åbo som fick namnet **Margaret Johnson**. Johansson blev fartygets förste maskinchef när hon levererades i mars 1970.

Johansson var sedan kvar i **Margaret Johnson** inom avlösningssystemet fram till 1974. Under sina 4½ år i fartyget sedan det levererats gjorde han 15 resor i fartyget.

Johansson avgick i ålderspension den 1 november 1974 vid 64 års ålder. Han hade då varit i rederiets tjänst i cirka 30 år.

Torsten Johansson avled den 13 januari 2007, han var då 96 år fyllda. Han var sedan alla år bosatt i sin födelsekommun på Tjörn och i Skärhamn.



Sjöingenjör Curt Bengtsson 1920-1971.



Maskinchef **Curt Algot Bengtsson** föddes på Rågårdsvik på Skaftö den 14 februari 1920.

Curt Bengtsson började i Rederi AB Nordstjernen som motorman i **Margaret Johnson** den 21 augusti 1939 fram till den 14 april 1941. Efter denna period gick Bengtsson in och läste sjöingenjörsexamen.

Han återkom till Johnsonlinjen i **Colombia** den 17 juli 1944 som kylmaskinist fram till den 29 maj 1946. Efter detta följde ett avbrott på 13 månader.

Bengtsson kom tillbaka till rederiet den 12 juni 1947 i **Argentina** som 1:e maskinist och var sedan kvar i fartyget till maj 1949. Under denna period vikarierade han även som maskinchef vid två kustresor 1958 och 1949.

Efter detta följde följande fartyg som 1:e maskinist och vikarierande maskinchef;

Venezuela, från maj 1949 till juni 1950, 1:e maskinist.

Peru, från juli till oktober 1950, Maskinchef.

Venezuela, från oktober 1950 till maj 1951, 1:e maskinist.

Los Angeles, från maj 1951 till september 1951, 1:e maskinist.

Argentina, från september 1951 till januari 1952, Maskinchef.

Annie Johnson, från februari 1952 till november 1952, Övermaskinist.



Annie Johnson, från december 1952 till juni 1953, Maskinchef.

Seattle, från juli 1953 till september 1953, maskinchef.

Den 1 november 1953 blev Bengtsson ordinarie maskinchef i **Uruguay** och var sedan kvar i fartyget till den 28 december 1955.

I mars 1957 blev Bengtsson utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nybygge 1037 och nya **Rio de Janeiro**. Bengtsson blev sedan fartygets förste maskinchef vid leveransen i september 1957. Han var sedan kvar i fartyget till den 29 mars 1960. Han var endast ledig två långresor under dessa tre år i fartyget.

Den 1 juni 1960 kom Bengtsson till **Guayana** och var sedan kvar i detta fartyg som maskinchef till den 31 maj 1969. Under dessa 9 år i fartyget var han ledig i totalt 5 långresor.

Efter detta följde två vikariat i väntan på nybygge nr. 1172 i Åbo som han hade blivit utsedd att övervaka.

Santos, augusti till november 1969.

Axel Johnson, december 1969 till mars 1970.

Bengtsson var sedan leveransövervakare och maskinchef i nya **San Francisco** från mars 1970 och fartygets förste maskinchef vid leveransen i augusti 1970. Han var sedan kvar i fartyget till den 18 november 1971 då han så tragiskt avled i Seattle, USA. Tyvärr hann han bara göra 5 resor i fartygets avlösningssystem innan han dog. Det var tragiskt eftersom han verkligen älskade sitt nya fartyg. Lite skämtsamt sa han till mig redan från början att han skulle stanna kvar i detta fartyg fram till sin pension!

Curt Bengtsson var en mycket trevlig och vänlig människa. Vi kom att bli mycket goda vänner, trots rang och stor ålderskillnad, i de tre resor vi seglade tillsammans då fartyget var nytt. Han kom till mig många gånger i köket när vi seglade tillsammans och ville prata och det hade säkert sin förklaring till att vi i princip var från samma plats i Bohuslän, då jag själv var från Ellös, granngårds med Rågårdsvik på södra Skaftö, bara vattnet och några hundra meter emellan så vi kom på att vi kände väl igen våra födelseplatser, människor, släkt och historia samt att vi hade mycket gemensamma nämnare här i livet.

Curt Bengtsson avled mycket tragiskt av en hjärtattack på däck på **San Francisco** i Seattle den 18 november 1971, bara 51 år gammal. Han var bosatt i Göteborg sedan många år tillbaka.



Sjöingenjör Lennart Nilsson 1929-1990.



Maskinchef **Svante Lennart Nilsson** föddes i Bunkeflo i Malmö den 22 augusti 1929.

Lennart Nilsson anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 1:e maskinist i **Brasil** den 16 november 1964 och var kvar i fartyget till den 11 november 1965 varav de fyra sista månaderna som vik. maskinchef. Sedan följde ytterligare ett kortvikariat som maskinchef i **Paraguay** under en kustresa i februari 1966.

Nilsson återkom till **Brasil** som ordinarie maskinchef den 25 februari 1966 och var kvar till den 9 september 1968.

Efter detta följde följande fartyg som maskinchef;

Lao, december 1966 till januari 1967.

Brasil, från februari 1967 till april 1968.

Bahia Blanca, från juli 1968 till maj 1969.

San Joaquin Valley, från augusti 1969 till maj 1970.

I juli 1970 kom Nilsson till containerfartygen som maskinchef i följande fartyg;

Margaret Johnson, från juli till september 1970.

Annie Johnson, från december 1970 till april 1971.



Axel Johnson, från augusti 1971 till december 1971 efter att ha vikarierat två veckor i fartyget under maj/juni samma år.

Margaret Johnson, från december 1971 till februari 1972.

Den 8 april 1972 kom Nilsson till **San Francisco** där han sedan kom att vara kvar till oktober 1985. Fartyget såldes i december 1985. Nilsson var totalt 42 resor i San Francisco samt ytterligare sex resor i andra containerfartyg. Han var den av maskincheferna som gjorde flest resor totalt i containerfartygen, 48 resor totalt.

Här slutar också mina spår av Lennart Nilsson. Dock vet jag att han senare kom till **Atlantic Stream** under några år från 1986.

Lennart Nilsson avled den 12 oktober 1990. Han var sedan många år tillbaka bosatt i Sofielund i Malmö.



Sjöingenjör Allan Mattsson 1922-2002.



Maskinchef **Frans Allan Mattsson** föddes i Finland den 12 december 1922.

Allan Mattsson anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist i **Uruguay** den 14 augusti 1952 för ett kustvikariat till den 25 augusti för att omedelbart i Göteborg mönstra på **Argentina** som kylmaskinist. Han var sedan kvar i fartyget till den 10 oktober 1953. De sista tre månaderna som vik. 1:e maskinist i fartyget.

Efter ett år uppehåll återkom Mattsson till gamla **Oceanus** som 1:e maskinist i september 1954 till juli 1955. Efter detta följde följande fartyg som 1:e maskinist och vik. maskinchef:

Silver Gate, från augusti 1955 till april 1958, 1:e maskinist. Inkl. 1 långresa ledigt. Under denna period vikarierade Mattsson en långresa som maskinchef i fartyget 1957. Efter detta följde ett avbrott på 6 år.

Sedan följde **Portland** under en kustresa 1964. Nytt avbrott på tre år och sedan följde **Portland** igen under ett nytt kustvikariat i augusti 1967 sedan ett nytt avbrott på 1½ år.

Mattsson återkom till rederiet som maskinchef i **Guayana** under ett kustvikariat i maj 1970.

Portland, från maj 1970 till oktober 1970. Maskinchef.

Santos, från januari 1971 till juni 1973, inkl. 2 resors ledighet. Maskinchef.



Mattsson kom till containerfartygen den 23 augusti 1973 i ett två-veckors vikariat i **San Francisco** följt av ett tre-veckors vikariat i **Margaret Johnson**. Sedan följde **San Francisco** från november 1973 till januari 1974.

Från den 29 april 1974 blev Mattsson ordinarie maskinchef i **Axel Johnson** och han var sedan kvar i detta fartyg till och med den näst sista resan under våren 1986. Fartyget såldes i juni 1986.

Mattsson hade då gjort 29 resor i **Axel Johnson** och 1 resa i **San Francisco** i denna fartygsserie.

Mattsson fick motta en förtjänstmedalj från Bergsing. Axel Ax:son Johnson vid en ceremoni vid huvudkontoret i Stockholm efter att ha räddat **San Francisco** från en svårare olycka eller förlisning i samband med en svår maskinrumsbrand i november 1973.

Mattsson gick i ålderspension i maj månad 1986. Han var då 63 år fyllda.

Allan Mattsson avled den 24 mars 2002, han var då 79 år fyllda. Han var bosatt i Norrtälje sedan många år tillbaka.



Sjöingenjör Thomas Hjeltvik 1943.



Maskinchef **Thomas Oscar Hjeltvik** föddes den 30 mars 1943. Thomas Hjeltvik hette från födseln **Thomas Petterson**. Han tillsammans med sin hustru Birgitta och barnen bytte namn 1978 till Hjeltvik som kom efter hans fars födelseort Hjältviken som ligger mellan Piteå och Luleå i Norrbotten.

Thomas Hjeltvik började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist Jr. den 16 november 1965 i **Rio Negro Valley** och var kvar i fartyget till den 6 augusti 1966 varav de två sista månaderna som 2:e maskinist. Han gick sedan in på skolan för studier.

Thomas återkom till **Seattle** för en kustresa i april/maj 1967 samt en långresa i **Montevideo** som 2:e maskinist mellan juni till augusti 1967. Sedan återgick han till studier och vad jag vet sjöingenjörsexamen.

Thomas kom tillbaka till rederiet ordinarie den 10 juni 1969 i **Engelsberg** där han var till 3 september 1969. Den 14 september kom han som 2:e maskinist och leveransövervakare av nybygget **Annie Johnson**. Han blev sedan fartygets förste 2:e maskinist och han var kvar som 2:e maskinist till oktober 1970 inkl en resa ledighet.



Den 1 oktober 1970 blev Thomas ordinarie 1:e maskinist i **Annie Johnson** till december 1970, sedan följde en resa i **San Francisco** från februari till april 1971. Han återkom till **Annie Johnson** den 30 april 1971 och var sedan kvar i fartyget till den 21 december 1974.

Den 25 mars 1975 blev Thomas maskinchef i **Buenos Aires** fram till den 23 juni 1975. Efter detta var han maskinchef resten av sin karriär i följande fartyg:

Margaret Johnson, från jul 1975 till september 1975.

Silver Gate, från januari 1976 till mars 1976.

Rio de Janeiro, från mars 1976 till juli 1976.

Montevideo, från september till december 1976.

Antonia Johnson, från mars 1977 till september 1977 inkl. en resa ledigt.

Montevideo, från oktober 1977 till juli 1978, inkl. en resa ledigt.

Margaret Johnson, från augusti 1978 till mars 1979, inkl. en resa ledigt.

Brasilia, från juni 1979 till april 1980, inkl. en resa ledigt.

Annie Johnson, från april 1980 till februari 1981, inkl. två resor ledigt.

Buenos Aires, från mars 1981 till juni 1981.

Annie Johnson, från september 1981 till juli 1982 inkl. två resor ledigt.

Den 29 september 1982 kom Thomas till **Johnson Chemsun** som ordinarie maskinchef inom avlösningssystemet. Han var sedan kvar i fartyget till våren 1987.

Sedan kom Thomas till Silja Line och maskinchef i bland annat **Silvia Regina** under flera år. Han kom senare till **Sea Wind** där han kom att vara kvar till sin pension 2006. Thomas var då 63 år fyllda.

När Thomas gick i pension hade han varit i rederiet i cirka 40 år varav de senaste 30 åren som maskinchef. Han hade också varit 29 resor i fyra av de fem containerfartygen.

Thomas och jag kom att känna varandra ganska väl genom årens lopp då vi seglade tillsammans i **Annie Johnson** och **San Francisco** i 4 resor samt under 1982 till 1986 i **Johnson Chemsun**.

Thomas var en underbar person och människa och han var alltid en glädjespridare ombord med många rävar bakom öronen och full av "practical jokes". Thomas var en mycket trivsamt och lättsamt människa att umgås med och det gjorde vi ofta.

Thomas Hjeltvik bor tillsammans med sin hustru Birgitta sedan många år tillbaka i Härnösand där de köpte en villa för många år sedan.



Sjöingenjör Kjell Hellkvist 1943-2016.



Maskinchef **Kjell Arne Hellkvist** föddes i Malmö den 14 juni 1943.

Kjell Hellkvist började i Rederi AB Nordstjernen som maskinbefälselev i **Rosario** i februari 1961. Redan här lades grunden till Kjells gedigna kunskap om Pielstickmotorerna. Efter elevresor med **Rosario** gick han in på sjöbefälsskolan och läste till sjöingenjör.

Kjell återkom till rederiet som 2:e maskinist Jr. i **Lao** den 6 mars 1963 till 29 juli 1963. Efter detta följde nya studier samt militärtjänstgöring.

Kjell återkom sedan ordinarie i **Yakima Valley** den 22 september 1966 som 2:e maskinist Jr. och var kvar tills den 21 augusti 1967. Under denna period hade han även vikarierat kylmaskinist för "Banan-Johan" under två månader 1967 samt även varit 2:e maskinist den sista månaden i fartyget.

Efter detta blev Kjell leveransövervakare och 2:e maskinist i det nybyggda kylfartyget **San Joaquin Valley** från januari 1968 till februari 1969 då han sjukavmönstrades. Under denna period hade han även vikarierat 1:e maskinist under tre månader i fartyget. Den 28 maj 1969 blev Kjell 1:e maskinist i **Yakima Valley** fram till februari 1970. Kjell hade då varit i de två kylfartygen under cirka 3½ år.



Kjell kom som leveransövervakare och 1:e maskinist i nybygget **San Francisco** den 13 april 1970. Han var sedan kvar som 1:e maskinist i fartygets avlösningssystem till september 1973.

Den 26 november 1973 blev Kjell maskinchef i **Annie Johnson** och han var sedan kvar till februari 1975 inkl. två resor ledighet och ett kustvikariat i **Buenos Aires** 1974. Kjell kom sedan att bli maskinchef under resten av sin aktiva karriär.

Efter detta följde följande fartyg:

Margaret Johnson, från maj till juli 1975.

Antonia Johnson, från augusti 1975 till mars 1977 inom fartygets 1-1 system samt även inkl. ett kustvikariat i **Silver Gate** 1975.

Axel Johnson, från april 1977 till december 1984 inom fartygets avlösningssystem. Under dessa år gjorde även Kjell en resa vik. på **Brasilia** 1981. Vid denna tid hade Kjell gjort totalt 44 resor i containerfartygen och han var den enda av alla maskinchefer som varit i alla de fem fartygen i serien. Han hade då varit i fartygen i cirka 15 år.

I januari 1985 blev Kjell leveransövervakare och maskinchef i nybygge 93 vid Nippon Kokan i Tsu, Japan och fartyget **Rosa Blanca**. Kjell blev fartygets förste maskinchef vid leveransen i mars 1985. Kjell var sedan kvar i fartyget under 1 år för att flytta till Silja Line och **Svea** under våren 1986.

Kjell blev sedan kvar inom Silja till 2003. 1988 blev han projektansvarig för all teknisk utrustning och maskineri i nybygge 1309 vid Kvaerner Masa varv i Åbo (gamla Wärtsilävarvet) och fartyget kom att döpas till **Silja Symphony** och som levererades i maj 1991 till Johnsonkoncernen. Kjell blev sedan fartygets förste maskinchef tillsammans med Björn Örnerstig och dessa två delade på fartyget inom avlösningssystemet fram till 2003.

Kjell Hellkvist gick i pension sommaren från Silja Line 2003, 60 år fyllda. Han hade då varit i rederiets tjänst i cirka 40 år. Han hade då också varit leveransövervakare i fyra nybyggnationer inom rederiet.

Kjell är en fantastisk person och jag hade förmånen av att själv segla tillsammans med honom under tre resor i samband med att **San Francisco** var nytt samt även i **Annie Johnson**. Kjell är en mycket sympatisk och lättsam person att umgås med och alltid nära till skratt. Alla trivs i hans närvaro.

Kjell avled tyvärr i cancer den 6 juni 2016. Han var under alla år bosatt i Kalmar med sin hustru Marianne.



Sjöingenjör Björn Örnerstig 1940-2016.



Maskinchef **Björn Örnerstig** föddes i Kalmar den 29 april 1940. Föräldrarna var **Karl Örnerstig** (1910-1982) och **Margit Örnerstig** (1913-1997).

Det sägs att äpplet inte faller så långt ifrån trädet och i detta fall är det definitivt så eftersom Björns far var inom Johnsonlinjen under 35 år varav 20 år som legendarisk maskinchef ibland annat **Lions Gate** där han gjorde 56 resor.

Björn Örnerstig började i Rederi AB Nordstjernen som motorman och maskinbefälselev 1957. Efter några resor följde sedan studier och sjöingenjörsexamen samt militärtjänst. Under sina ferier framöver var Björn till sjöss inom Johnsonlinjen. Björn återkom som vikarie 2:e maskinist i **Elfnäs** i december 1962 under ett lov. Sedan återkom Björn den 22 juni 1963 som 2:e maskinist i **Bio-Bio** och var i fartyget till den 30 september 1964.

Sedan följde **Silver Gate** och som 2:e maskinist på en kustresa i oktober 1964. **Seattle**, från november 1964 till juni 1965.

Björn blev 1:e maskinist i just **Seattle** från februari 1966 till augusti 1967 plus ett vikariat i **Santos** december 1967 till januari 1968.



Seattle var för övigt fartyget som hans far var 1:e maskinist på som nybygge då det levererades 1957 och på de två första resorna. Det var även hans sista fartyg som 1:e maskinist.

Sedan följde följande fartyg som 1:e maskinist:

Golden Gate, från juni till augusti 1968. Sedan följde ett avbrott för studier.

Okanagan Valley, från juni 1970 juli 1970.

Montevideo, från juni 1971 till oktober 1971.

Den 7 oktober 1971 blev Björn leveransövervakare och 1:e maskinist i nybygge 1173, **Antonia Johnson**. Han var sedan fartygets förste 1:e maskinist vid leveransen den 30 december 1971. Björn var sedan ordinarie 1:e maskinist i fartyget till den 8 maj 1974 inom avlösningssystemet. Han gjorde 9 resor som 1:e maskinist i fartyget.

Den 19 juni 1974 blev Björn maskinchef i **Aconcagua Valley** under tre månader fram till september 1974. Björn återkom sedan till containerfartygen och **Margaret Johnson** som maskinchef den 27 oktober 1974 till den 5 januari 1975.

Efter detta var Björn maskinchef i följande fartyg inom den nya "Axel Johnsonserien";

Axel Johnson, från januari 1975 till mars 1975.

Annie Johnson, från juni 1975 till augusti 1975.

Axel Johnson, från november 1975 till februari 1977, inom avlösningssystemet.

Antonia Johnson, från maj 1977 till november 1977.

Annie Johnson, från februari 1978 till April 1980, inom avlösningssystemet.

Antonia Johnson, juni 1980 till september 1982, inom avlösningssystemet.

Margaret Johnson, från januari 1983 till mars 1983.

Antonia Johnson, från april 1983 till oktober 1983. Detta var också det sista av containerfartygen han tjänstgjorde i. Både det första och det sista.

Under sin tid i denna fartygsserie var Björn i fyra av de fem fartygen, han gjorde totalt 34 resor i dessa fartyg varav 20 resor i **Antonia Johnson**, 7 resor i **Annie Johnson**, 5 resor i **Axel Johnson** och två resor i **Margaret Johnson**.

Från slutet av 1983 blev Björn utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nya containerfartyget **Bo Johnson** som byggdes i Yokohama, Japan. Björn var fartygets förste maskinchef vid leveransen från varvet i



mars 1984. Han kom sedan att vara ordinarie maskinchef i fartygets avlösningssystem till 1988 då han förflyttades till Silja Line.

Björn kom till **Svea** 1988 och var i fartygets avlösningssystem i cirka 2 år. Björn blev sedan leveransövervakare och maskinchef i nybygget **Silja Symphony** tillsammans med kollegan Kjell Hellkvist när fartyget levererades från Åbovarvet i maj 1991.

Björn var sedan kvar i fartygets avlösningssystem som maskinchef till 2005 i samband med att han gick i pension vid 65 år fyllda. Han hade också varit leveransövervakare i tre fartyg.

När Björn gick i pension 2005 hade han varit i Johnsonlinjens tjänst i 48 år om man räknar in studietiderna, feriejobb och militärtjänstgöring.

Jag hade själv den stora förmånen att få segla tillsammans med Björn de första resorna i **Antonia Johnson** då detta fartyg var nybyggt. Björn är en förtjusande människa, alltid trevlig, vänlig och tacksam. Han tillhörde de människor som nästan alltid stack in huvudet i köket och tackade för maten. Det säger en hel del om hans ödmjuka sätt. Jag hade ju också förmånen att få segla tillsammans med hans far, Kalle Örnerstig, och senior och junior var oerhört lika till både utseende och i sitt vinnande trevliga sätt mot alla, oavsett befattning ombord.

Tyvärr avled Björn i cancer den 4 september 2016, 76 år gammal. Björn var bosatt på Grundsund, Skaftö med sin familj sedan flera år tillbaka.



Silja Symphony, Björns sista fartyg 2005. Foto Rolf Larsson 1995©



Sjöingenjör Jan Clausén 1930- 1987.

Maskinchef **Fritz Jan Clausén** föddes i Piteå den 20 mars 1930.

Jan Clausén började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist i **Buenos Aires** under ett vikariat från 21 september 1958 till 30 oktober samma år.

Clausén återkom den 1 november 1959 som 1:e maskinist i just **Buenos Aires**. Han var 1:e maskinist till den 22 maj 1961 då han blev maskinchef i fartyget från den 23 maj till den 31 juli 1962.

Efter detta följde följande fartyg som maskinchef;

Brasilia, från augusti 1962 till december 1962.

Montevideo, kustvikariat i en månad fram till januari 1963.

Buenos Aires, från mars 1963 till juni 1963.

Santos, från juni 1963 till september 1963.

Brasilia, från november 1963 till juni 1964.

Rio Negro Valley, från juni 1964 till september 1964.

Santos, från juni 1964 till januari 1965.

Rio Negro Valley, februari till mars 1965.

Brasilia, från maj 1965 till september 1965.

Rio Negro Valley, från november 1965 till mars 1967.

Efter detta blev Clausen landanställd vid Huvudkontoret i Stockholm fram till 1969 då han blev teknisk övervakare och inspektör för alla containerfartygen som byggdes på Wärtsilävarvet i Åbo.

Clausén blev sedan **Antonia Johnson** förste maskinchef när hon levererades den 30 december 1971. Han var sedan kvar i fartyget till juli 1974 och totalt 12 resor.

Clausen slutade sedan i rederiet i augusti 1974.

Därefter fick han en chefstjänst vid American Bureau of Shipping (ABS). I samband med detta fick han ett övervakningsjobb i Japan och strax därefter skadade han sig så svårt att han blev rullstolsbunden men han fortsatte trots detta att arbeta för ABS.

Jan Clausén avled den 7 maj 1987. Han var bosatt i Stockholm sedan många år tillbaka.



Sjöingenjör Ulf Bergstedt 1944.

Sjöingenjör **Ulf Christer Bergstedt** föddes den 17 januari 1944.

Ulf Bergstedt började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist Jr. i **Lions Gate** den 28 januari 1966 fram till den 7 september 1966. Sedan följde studier. Han återkom i **Silver Gate** under sommaren juni/juli 1967 samt under sommaren 1968 i **Canada** som 2:e maskinist Jr. Bergstedt tog sjöingenjörsexamen i juni 1969.

Den 16 juni 1969 kom han till **Lions Gate** som 2:e maskinist Jr. och var kvar till i fartyget till den 6 april 1970. De sista fyra månaderna var han kylmaskinist i fartyget. Sedan följde ett vikariat som 2:e maskinist i nya **Margaret Johnson** under maj 1970.

Den 1 juni 1970 kom han till nya **San Francisco** som leveransövervakare och sedan som fartygets förste 2:e maskinist när fartyget levererades i augusti 1970. Bergstedt var sedan kvar i fartyget till den 12 oktober 1981.

Den 8 november 1973 blev Bergstedt ordinarie 1:e maskinist i fartyget. Den 15 mars 1982 kom Bergstedt till **Annie Johnson** och han var sedan kvar i fartyget till 1985.

Under sommaren 1985 vikarierade Bergstedt maskinchef i **San Francisco**. I samband med detta slutar också mina spår av Uffe Bergstedt. Men jag tror mig veta att han avslutade sin Johnsonkarriär i **Atlantic Stream** lite senare under 1980-talet.

Totalt gjorde Bergstedt 47 resor i containerfartygen varav 36 resor i **San Francisco** och 11 resor i **Annie Johnson**. Han var med detta den maskinist/maskinchef som gjort näst flest resor i denna fartygsserie. Bara Lennart Nilsson hade gjort en resa mera.

Tyvärr vet jag inte vad som hände Uffe senare i livet även om vi var mycket goda vänner under de fyra resor vi seglade tillsammans i **San Francisco**.



Elingenjör Endre Mark 1939.



Elingenjör **Endre Istvan Mark** föddes i Budapest, Ungern den 28 december 1939. Mark kom till Sverige 1956.

Endre Mark började i Rederi AB Nordstjernen som Elmaskinist i **Yakima Valley** den 27 oktober 1969 och var i fartyget till den 4 juni 1970. Han kom till **Axel Johnson** den 27 juli 1970 till den 30 september 1970. Sedan följde ytterligare ett vikariat i kylfartyget **Hood River Valley** under tiden 27 oktober 1970 till den 16 december 1970.

Dagen efter, den 17 december 1970 kom Mark till containerfartygen och **San Francisco** fram till december 1971 inkl. en resa ledighet. Efter detta följde följande fartyg:

Axel Johnson, kustvikariat i mars 1972.

San Francisco, från april 1972 till augusti 1972.

Axel Johnson, från november 1972 till januari 1973.

Antonia Johnson, från februari 1973 till april 1973.

I september 1973 kom Mark Till **Annie Johnson** och han kom sedan att vara kvar i detta fartyg till våren 1986 då fartyget såldes i augusti 1986. Under denna period gjorde även Mark en resa i **Margaret Johnson**. Totalt gjorde Mark 48 resor i containerfartygen varav 37 resor i **Annie Johnson**. Han var då en av de elingenjörer som gjort flest resor och längst tid i containerfartygen. Han var också den enda av alla elmaskinister som hade tjänstgjort i alla fem fartygen i serien.

Under 1986 förflyttades Mark till **Svea** inom Silja Line som elingenjör. Han var sedan kvar i **Svea** till 1995 då han tvingades till sjukpension efter en arbetsskada.

Han erhöll guldklockan från rederiet 1994 efter 25 års tjänst inom rederiet.



Elingenjör Leo Ingvarlsen 1937.

Elingenjör **Leo Ingvarlsen** föddes i Danmark den 21 november 1937.

Leo Ingvarlsen anställdes inom Rederi AB Nordstjernen den 19 april 1966 i **Bahia Blanca** som däcksmaskinist. Han var sedan kvar i fartyget till den 28 februari 1969 inkl. en resa ledighet.

Den 17 mars 1969 kom han som leveransövervakare och elmaskinist i nybygget **Axel Johnson**. Han var sedan kvar i fartyget till mars 1970 och efter 5 resor i fartyget.

Efter detta följde systerfartyget **Annie Johnson** från april 1970 till juli 1973. Han gjorde totalt 11 resor i fartyget.

Sedan kom Ingvarlsen till **Margaret Johnson** i augusti 1973 och kom sedan att vara kvar i fartyget till hösten 1983 inom fartygets avlösningssystem 1-1. Han var i fartyget 10 år och totalt 33 resor. Totalt gjorde Ingvarlsen 49 resor i containerfartygen. Ingvarlsen var en av de personer som varit längst tid och som gjort flest resor i fartygsserien.

1984 förflyttades Ingvarlsen till det nybyggda containerfartyget **Bo Johnson** och vad jag kan se var han sedan kvar i fartyget under många år. Jag vet inte med bestämdhet men troligtvis var han kvar på fartyget till det såldes i Guayaquil 1993.

Tyvärr vet jag inte vad som senare i livet hände med Leo Ingvarlsen.



Telegrafist Stig-Åke Wallin 1933-2015.



Stig-Åke Wallin var kanske den mest språkbegåvade person inom Johnson Line på den tiden. Han talade minst fem språk flytande förutom svenska och även med olika dialekter inom språken.

Detta var givetvis mycket starka egenskaper för en telegrafist på den tiden och även för en personalman. Inom Johnson Line som hade trafik på Sydamerika där både Spanska och Portugisiska var de två viktigaste språken var ju hans språkkunskaper en stor tillgång.

Stig-Åke var min kollega och arbetskompis på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm mellan 1976 till 1982. Vi blev även mycket goda vänner genom åren och är så fortfarande med en bra kontakt. Stig-Åke har en enormt stor kunskap och minne om rederiets historik och människorna i rederiet. Stig-Åke är en av mina äldsta vänner från Johnsontiden då vi först träffades i februari 1971 i m/s **San Francisco**. Senare det året kom vi även att segla tillsammans i nybygget m/s **Antonia Johnson**.

Det är nu en stor glädje för mig att skriva och sammanfatta lite om Stig-Åke, hans historik och biografi över hans långa och innehållsrika tid inom Johnsonlinjen som kom att sträcka sig över 35 års tjänst fram till 1993 då han gick i pension vid 60 års ålder från EffJohn International AB i Stockholm.

Jag skall här försöka efter bästa förmåga att sammanfatta hans breda erfarenhet och jag hoppas att du som läsare skall få stort utbyte och glädje av informationen.

Stig-Åke Hartvig Wallin föddes i Bengtsfors, Dalsland den 1 juni 1933.



Fadern Harald Wallin var folkskollärare i Bengtsfors, han var född 1903 och dog 1978, 75 år gammal. Hans mor hette Hanna och var född 1913 och dog 90 år gammal 2003. Modern var ursprungligen från Halden i Norge. Stig-Åke har tre systrar.

Stig-Åke var uppvuxen i Bengtsfors och Stig-Åke hade en mycket fin utbildning i botten, först med realskolan i Bengtsfors och senare 3 årig utbildning i Moderna språk på gymnasiet i Uddevalla. Senare läste även Stig-Åke Merkantila språk, spanska och portugisiska under två terminer vid universitetet i Göteborg. Han hade en stor talang för språk.

1954 tog Stig-Åke första klassens certifikat nr. 3036/1954 för radiotelegrafister vid sjöbefälskolan i Göteborg.

Stig-Åke gifte sig med Gunnel 1964 och paret fick tre söner.

Den 1 september 1958 började han sin anställning på Rederi AB Nordstjernen som telegrafist i **Nordstjernen**. Rederi AB Nordstjernen – Johnsonlinjen – var då ett av Sveriges största rederier med över 40 fartyg i drift.

Stig-Åke var sedan på **Nordstjernen** under tre perioder fram till augusti 1963. Under denna tid gjorde han även en långresa i **Argentina** på våren 1963.

Sedan följde i tur och ordning **Golden Gate** hösten 1963 till våren 1965, **Rosario** våren 1965 till sommaren 1966, **Bahia Blanca** en långresa hösten 1966 och **Hood River Valley** våren 1967.

Från våren 1967 till våren 1968 var Stig-Åke utlånad till Rederi AB Svenska Lloyds nystartade passagerartrafik på fartyget **Patricia** mellan Southampton och Bilbao. Detta beroende på att han talade flytande spanska, portugisiska och engelska. Under året var även Stig-Åke vid rederiets telegramrum på huvudkontoret i Stockholm en kort period.

Han återkom till rederiet och m/s **Brasilia** under våren 1968 under en resa, **Paraguay** från juli 1968 till april 1969.

Från maj 1969 blev Stig-Åke leveransövervakare på det nybyggda containerfartyget **Axel Johnson** på Wärtsilävarvet i Åbo. Han var även fartygets förste telegrafist och lämnade fartyget på utresa i Skottland den 30 juni 1969. Efter detta återkom Stig-Åke till **Paraguay** i oktober 1969 och var kvar i fartyget till maj 1970. Detta fartyg var vid denna tid rederiets elevfartyg och Stig-Åke var även lärare i spanska och portugisiska ombord under sina perioder i fartyget.



Från juli 1970 till maj 1971 följde i tur och ordning containerfartygen **Margaret Johnson** och **San Francisco**. Under 1971 vikarierade han även i fartygen **Okanagan Valley** och **Los Angeles** i väntan på det nya containerfartyget **Antonia Johnson** i december 1971. Han var även leveransövervakare i detta fartyg i december 1971 och fartyget avgick Åbo på sin jungfruresa den 31/12 1971.

Stig-Åke var sedan i containerfartygen **Antonia Johnson** och **San Francisco** till januari 1973. Han var även i **Pacific** i tre olika omgångar 1973 och 1974. Stig-Åke var den enda av Johnsons telegrafisterna mig veterligt som har tjänstgjort i samtliga av de fem containerfartygen. Totalt gjorde han nio resor i dessa systerfartyg mellan 1970-1973.

Stig-Åke började arbeta som ordinarie personalplanerare för maskinpersonalen vid sjöpersonalavdelningen på Ringön i Göteborg från oktober 1974. Han hade dessutom vikarierat på avdelningen vid flertalet tillfällen under 1972 och 1973. Sjöpersonalavdelningen flyttade på våren 1977 från Ringön till nya kontor i Johnsonhuset på Östra hamngatan i Göteborg.

Stig-Åke sista resa som telegrafist gjorde han på **Annie Johnson** oktober 1978 till januari 1979. Alla personalplanerare skulle vid denna tidpunkt göra en ströresa för att, som det sades, vara uppdaterad på sjölivet.

I samband med att sjöpersonalavdelningen i Göteborg flyttades till Johnson Lines nya huvudkontor vid Nybrogatan i Stockholm flyttade även Stig-Åke till Stockholm. Under mitten och slutet av 1980-talet omorganiserades rederiet och Stig-Åke fick nya arbetsuppgifter. I samband med att EffJohn International bildades fick Stig-Åke nya administrativa arbetsuppgifter i detta företag. Han var sedan kvar i Stockholm till 1993 då han valde att gå i pension.

Första gången jag träffade Stig-Åke var i containerfartyget **San Francisco** i februari 1971 under resa 4. Jag hade då varit ledig från fartyget resa 3. Sedan kom vi även att segla tillsammans i **Antonia Johnson** i samband med att detta fartyg levererades från varvet i Åbo december 1971.

Stig-Åke och jag har hela tiden varit mycket goda vänner och vi har hela tiden haft en god kontakt genom åren. Stig-Åke var en underbar kollega och vän och vi har haft många trevliga stunder tillsammans.

Stig-Åke var en legendarisk telegrafist inom rederiet och som jag nämnde var hans språkkunskaper helt fantastiska. Han talade bland annat både spanska och portugisiska helt flytande och med sydamerikanskt uttal och jag hörde flera av våra spanjorer och portugiser som var anställda inom rederiet att de var oerhört imponerade av hans språkkunskaper och uttal.



Han var även en mycket duktig personalman och han var mycket omtyckt av både personal och alla kollegor. Tillsammans hade vi ett synnerligen gott samarbete på sjöpersonalavdelningen i Göteborg så länge vi fick vara kvar där.

När Stig-Åke gick i pension 1993 hade han varit inom Johnson Line i 35 år. De första 16 åren som telegrafist och de sista 19 åren som landanställd.

Wallin avled efter en tids sjukdom 2015.



Foto från Stig-Åke Wallin.



Telegrafist Ulf Mathisson 1925.



Telegrafist **Ulf Lennart Mathisson** föddes den 15 december 1925.

Ulf Mathisson började i Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 1 maj 1963 i **Portland** fram till den 18 september 1963.

Sedan följde en månads kustresa i **Guayana**, ett nytt vikariat i Rio de Janeiro fram till den 4 december 1963. Sedan följde **Rosario** från den 20 januari till den 4 juni 1964. Efter detta kom Mathisson till **Santos** den 5 juni 1964 och var sedan i fartyget till den 21 februari 1966.

Efter detta följde från den 3 oktober 1967 **Montevideo, Portland** och **Nordstjernen** samt åter i **Montevideo** fram till den 16 juni 1969. De sista två åren var han i **Montevideo**.

Dagen efter avmönstring **Montevideo** påmönstrade han **Axel Johnson** den 17 juni 1969 på dess jungfruresa. Mathisson var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till juni 1986 då fartyget såldes. Under dessa år gjorde han även en resa i **Margaret Johnson** hösten 1972.

Mathisson gjorde totalt 56 resor i **Axel Johnson** och ingen annan har gjort lika många resor i dessa fartyg som Mathisson. 57 resor totalt i containerfartygen.

Tyvärr vet jag inte vad som senare hände Ulf, bara att han avslutade sin Johnsonkarriär i **Rosa Blanca**.

Han var gift och bosatt i Nederländerna under alla år.



Telegrafist Arne Jönsson 1924-2001.



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.

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.

Telegrafist Birger Andersson 1925.



Telegrafist **Birger Lennart Andersson** föddes den 10 januari 1925.

Birger Andersson började i Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 25 juli 1947 i **Pacific**. Här var han till den 8 maj 1948.

Sedan hade han ett avbrott fram till januari 1952 då han återkom som telegrafist i ett kort vikariat i tankern **Lindesnäs** i en månad. Den 1 mars 1952 kom han till **Colombia** och var kvar i fartyget till den 31 december 1954. Sedan följde **Uruguay** från den 11 januari 1955 till den 5 mars 1957.

Efter detta hade han ett nytt avbrott och kom så tillbaka till rederiet den 9 oktober 1961 för en kustresa vikarie i **Panama**. Efter detta följde **Bio-Bio**, **Rio de Janeiro**, gamla **Annie Johnson**, **Seattle**, **Montevideo** och **Orinoco** under tiden 21 oktober 1961 till den 23 juli 1963.

Den 1 januari 1964 kom han till **Buenos Aires** och var i fartyget till 31 juli 1965 med en kustresa ledigt 1964. Efter detta fartyg följde från den 1 augusti 1965 **Brasilia**, **Seattle**, **Rosario** och **Chile** fram till den 8 november 1967



Den 1 december 1967 mönstrade han i **Rosario** och var sedan kvar i fartyget till den 31 mars 1970. Efter detta en månads vikariat i **Santos** under en kustresa.

Birger kom sedan till nybygget **San Francisco** på varvet i Åbo den 1 juli 1970. Han gjorde två resor i fartyget fram till december 1971.

Sedan kom Birger till **Margaret Johnson** i januari 1972 och där kom han sedan att vara kvar inom fartygets avlösningssystem till december 1985 och fartygets näst sista resa då det såldes i februari 1986. Birger gjorde sedan 1 resa i **Axel Johnson** under våren 1986 också detta fartygets näst sista resa.

Birger var i containerfartygen i totalt 49 resor varav 46 resor i **Margaret Johnson**, två resor i **San Francisco** och en resa i **Axel Johnson**.

Efter denna tid kom Birger till **Nordic Stream** men där slutar också mina spår om honom. Men troligen gick han i pension 1988, 63 år gammal.



Telegrafist Hans Andersson 1923-1984.

Telegrafist **Hans Axel Andersson** föddes i Gryt, Kristianstad den 12 september 1923.

Hasse Andersson anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 5 september 1950 i **Uruguay** där han var till den 13 april 1951.

Han var sedan i **Amazonas** under tiden 13 april 1951 (Han bytte fartyg i Frihamnen i Göteborg) till den 12 april 1956 då han dagen efter avmönstring mönstrade **Venezuela** fram till 6 juni 1956. Sedan följde återigen **Amazonas** och **Argentina** till den 1 december 1957.

Den 9 december 1957 mönstrade han **Buenos Aires** och var kvar i fartyget till den 30 juni 1961. Ett kustvikariat i **Amazonas** och sedan åter till **Buenos Aires** den 1 september 1961 till den 31 januari 1964 med en resa ledigt under perioden.

I februari 1964 blev Hasse Andersson landanställd vid rederiets sjöpersonalavdelning på Ringön i Göteborg som personalplanerare. Han var sedan kvar iland under 7 år fram till den 30 april 1971 då han avlöstes av Rune Antonsson.

Andersson återgick till sjötjänst som ordinarie telegrafist och den 25 maj 1971 då han kom till containerfartygen. **Margaret Johnson** resa 2 och två resor i **Axel Johnson** fram till december 1971.

Andersson kom till **San Francisco** den 22 december 1971 och var sedan kvar i fartyget till den 11 juli 1983. Han hade då gjort totalt 36 resor i dessa fartyg varav 33 resor i **San Francisco**.

Hasse Andersson avled den 14 januari 1984. Han var bosatt i Långedrag i Västra Frölunda, Göteborg sedan många år tillbaka.



Chief Steward Olof Borgede 1931-2018.

Ch. Steward **Ernst Olof Borgede** föddes i Stenungsund den 8 februari 1931.

Olle Borgede genomgick dåtidens restaurangkedja SARA:s prestigefyllda 2-åriga yrkesskola då han var 17 till 19 år med toppbetyg.

Här följer ett privat porträtt över en fantastisk Ch. Steward, skicklig yrkesman, en underbar människa och en mycket god vän sedan Johnsonlinjens tid.

Olle Borgede började sin Johnsonkarriär 1950 som 3:e kock i **Ecuador** - Fartyget som sedan förläste utanför Vlissingen 1956 - Innan resan var slut hade Olle blivit uppmönstrad till 2:e kock ombord. Olle var synnerligen duktig och blev snabbt uppmönstrad till 1:e kock.

Olle blev bara tre år senare, så tidigt som 1953 på grund av tillfälligheter uppmönstrad till Chief Steward ombord i "**Argentina**" blott 22 år alltså. Olle blev sedan efter denna resa och efter ett fantastiskt bra jobb utsedd till ordinarie Chief Steward. Då den yngste inom rederiet genom tiderna. På den tiden fanns inga "hökarskolor" eller krav på hökarskolor, men faktum kvarstår, det var mycket tidigt och mycket ungt!

Olle kom till **Annie Johnson** som nybygge 1969 och var kvar i **Annie Johnsons** avlösningssystem fram till 1977 då han blev ordinarie intendenturinspektör i Göteborg. Dessförinnan hade han varit ordinarie Ch. Steward i **Rio de Janeiro** och **Bahia Blanca** under många år.

Olle blev sedan ordinarie intendenturinspektör efter inspektör Arne Bernvi som gick i pension 1977 och han arbetade sedan tillsammans med A.W. Börjesson fram till 1982 då Börjesson pensionerades. Olle hade då under stora delar av 1970-talet vikarierat inspektör för både Börjesson och Bernvi vid deras semestrar och ledigheter.

1985 flyttade inspektionsavdelningen till Stockholm och även Olle flyttade och jobbade från Stockholm. Olle pensionerades 1991 efter 41 års trogen tjänst inom Johnsonlinjen. De sista åren var han inom Silja Line bland annat som personalpurser.

Olle och jag träffades för första gången på Wärtsilä varv i Åbo i december 1969 i samband med **Annie Johnsons** levereras. Vi kom sedan att segla tillsammans de första tre resorna i **Annie Johnson**. Detta kanske på ett sätt kom att bli den mest lärorika tiden för mig inom JL.



För första gången blev jag riktigt respekterad för den jag var och för det jag utträttade ombord. Lagade god mat och var alltid positiv, oavsett grinigt väder! Olle var den mest bidragande faktorn kring detta och den mest bidragande faktorn att vi hade den fina andra som vi hade och som fartyget senare alltid hade. Utan tvivel.

Olle var redan på den tiden synnerligen öppen och utvecklande i sitt ledarskap att hantera sin personal trots att han var den äldre skolans "chief steward". Egentligen hade jag mycket tur i min egen framtida karriär som träffade Olle vid just detta tillfälle apropå att vara på rätt plats vid rätt tidpunkt i livet. Detta var absolut ett sådant.

Jag har vid flera tillfällen efter dessa tre resor på **Annie Johnson** tillsammans med Olle tänkt tillbaka på just denna period i mitt liv och alltid kommit fram till samma slutresultat; Olle var på något sätt grunden till min egen karriär. Han lade på ett sätt grunden och "ribban" till mitt eget ledarskap som senare kom att förädlas tillsammans med andra duktiga chefer. Naturligtvis omedvetet vid denna tidpunkt i livet just då.

Olle Borgede var på något vis den äldre skolans hökare som blev fostrad i ett mycket konservativt rederi som Rederi AB Nordstjernen var på den tiden men han kom att bli en modern chef med ett mycket bra ledarskap i den tidens anda som då rådde. Jag skulle vilja påstå att Olles ledarskap, attityd och inställning hade i dagens samhälle och i dagens företag varit synnerligen framgångsrikt. Vissa människor hade talang att "ta människor" på rätt sätt. Olle Borgede var en av dessa. Vissa andra hade inte denna förmåga. Tyvärr.

Olle och jag blev mycket goda vänner efter det att vi båda började våra "landtjänster" 1976 respektive 1977. Vid denna tid bodde vi grannar i Hisings-Kärra efter det att Olle skilt sig från sin fru Birgitta så vi hade vid ett flertal tillfällen många, många trevliga stunder tillsammans med god mat och gott vin och tillfällen att diskutera och prata om både det ena och det andra om livet och våra minnen tillsammans från Johnsonlinjen.

Men faktum är, vi pratade inte så mycket om våra gemensamma minnen utan mest om våra andra minnen och erfarenheter vi hade upplevt inom Johnsonlinjen och övrigt i livet. Oh ja, vi hade mycket att dryfta och minnas och tala om, vi hade ju även löst av varandra som hökare på **Annie Johnson**. Naturligtvis hade vi en underbar personkemi som mycket goda vänner har.

Olle Borgede har alltid varit och kommer alltid att bli en av mina absolut bästa och äldsta vänner sedan Johnsontiden och han numera besatt i Skeplanda nordost om Göteborg.

Olof Borgede dog den 2 februari 2018.



Chief Steward Svenne Ekstrand 1944.



Ch. Steward **Svenne Ekstrand** var född den 18 januari 1944 i Bromölla i östra Skåne.

Svenne Ekstrand började inom Rederi AB Nordstjernen den 9 maj 1960 som kockelev i **Panama** till den 27 augusti 1960. Efter denna resan gjorde han ett avbrott (Kockskola) och kom tillbaka i **Portland** den 15 juni 1961 som 2:e kock för en kustresa och bytte fartyg i Göteborg den 4 juli då han gick över till **Orinoco** som 2:e kock. Han var sedan 2:e kock i detta fartyg till oktober 1962 då han gick över till **Buenos Aires** fram till den 3 juli 1963.

Från den 4 juli 1963 mönstrade han i **Rosario** som 1:e kock dagen efter och var sedan i fartyget till januari 1964. Sedan följde följande tre fartyg som 1:e kock:

California mars 1964 – april 1964 i ett kustvikariat.

Bio-Bio, från juni 1965 till maj 1966 (efter drygt 1 års avbrott)

Framnäs, från juni till augusti 1966.

Sedan gick Ekstrand ekonomiföreståndarskolan höstterminen 1966.

Omedelbart efter skolan den 21 december 1966 mönstrade han **Okanagan Valley** som Ch. Steward för första gången. Han var då bara 22 år gammal. Han var sedan i fartyget till september 1967. Sedan följde tre fartyg som korta kustvikariat som Ch. Steward för att återkomma till **Okanagan Valley** i november 1967 till den 28 februari 1968.

Den 1 mars, dagen efter, påmönstrade han nybygget **San Joaquin Valley** som 1:e kock under fartygets jungfruresa till den 5 maj för att mönstra upp till Ch. Steward ombord en 6 maj till den 17 maj 1968. Dagen efter, den 18



maj mönstrade han än en gång på **Okanagan Valley** fram till den 18 september 1968.

Den 1 oktober 1968 tillträdde han som leveransövervakare på nybygge **Aconcagua Valley** och sedan fartygets förste Ch. Steward fram till april 1969.

Efter Aconcagua Valley följde följande fartyg och nybyggnationer:

Axel Johnson, extra som Ch. Steward från varvet till Göteborg i juni 1969.

Silver Gate, juli till oktober 1969.

Buenos Aires, november 1969 till Februari 1970.

Aconcagua Valley, från april 1970 till juli 1970.

San Francisco, från juli 1970 till april 1971. Leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward.

Pacific, från juli 1971 till september 1971. Leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward.

Suecia, oktober till november 1971. Leveransövervakare på varvet till Göteborg.

Antonia Johnson, december till maj 1972. Leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward.

Efter detta följde följande fartyg:

Rio de Janeiro, under augusti 1972. Kustvikariat.

Buenos Aires, från september 1972 till Februari 1973.

Canada, från april till augusti 1973.

Annie Johnson en resa från november 1973 till januari 1974.

Canada, från mars 1974 till november 1974.

San Francisco en resa från december 1974 till februari 1975.

Canada, från mars 1975 till juli 1975.

Annie Johnson en resa från mars till maj 1976.

Montevideo, från juni 1976 till mars 1977, inkl en resa ledigt.

Buenos Aires, sommaren och hösten 1977.

Ekstrand började vikariera på sjöpersonalavdelningen under mars månad 1978 för undertecknad.

Efter detta reste Ekstrand till NKK varvet i Japan för **Avesta** där han var leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward till november 1978. Ny vikariat på sjöpersonalavdelningen i Göteborg under december 1978. Sjöpersonalavdelningen i Göteborg från den 1 februari 1979 till den 1 juni 1979. Vik. för undertecknad då jag gjorde hans resa på **Avesta**.

Avesta, från Juli 1979 till januari 1980 inkl. en resa ledighet.



Rosario, från april till juni 1980.

Från augusti till december 1980 var Ekstrand leveransövervakare på **Johnson Chemstar** och **Johnson Chemsun** vid Kockums varv i Malmö. Från december var han **Johnson Chemsuns** förste Ch. Steward vid leveransen. Han var sedan kvar i fartyget till den 5 mars 1981.

San Francisco, från augusti 1981 till juni 1982 inom avlösningssystemet. **Avesta**, från augusti 1982 till november 1982 och i samband med denna resa upphör också mina spår om Svenne Ekstrand. Han slutade i rederiet troligen efter denna resa. Kanske han gick med fartyget över till Wallenius i denna veva.

Svenne Ekstrand hade då varit i rederiet i cirka 22 år. Svenne gjorde något av en raketkarriär inom Johnsonlinjen. Han blev snabbt både andre kock och förste kock, en mycket duktig och omtyckt kock. Svenne började på Stewardskolan i Göteborg den 3 augusti 1966 och gick ut skolan som kursetta den 21 december 1966.

Efter skolan gjorde Svenne ytterligare en resa som förstekock och strax därefter blev han Chief Steward under våren 1997. Han var då bara 22 och elva månader år och en av de yngsta chief Stewards någonsin inom Johnson Line. Bara Olof Borgede var yngre när han 1953 blev chief steward bara lite drygt 22 år gammal. Hans första fartyg som chief steward var i **Okanagan Valley**.

Detta är hans nybyggen från varv och jungfruresa;

San Joaquin Valley 1967 som kock.

Aconcagua Valley 1968

San Francisco 1970,

Pacific 1971,

Antonia Johnson 1971,

Avesta 1978,

Johnson Chemsun 1980.

Dessutom var han leveransövervakare på följande två fartyg;

Suecia 1971,

Johnson Chemstar 1980

Alltså leveransövervakare på 9 fartyg. Enbart Arne Bernvi inom rederiet hade flera nybyggen då han hade 8 nybyggen på dess jungfruresa som chief steward. Lite historia var där skriven alltså.

Svenne var fantastiskt duktig på att skapa en fin andra och trivsel i ett fartyg. Givetvis på grund av sitt generösa tänk att servera bra mat och



service men även att skapa en unik sammanhållning och motivation för sin personal inom intendenturen. Alla stortrivdes under Svenne och hela fartyget fick tack vare detta en bra trivsel och anda. Utöver detta var han dessutom mycket omtyckt som person och respekterad av alla i organisationer både till sjöss och iland.

Chief Steward Nisse Persson 1933.

Chief Steward **Nils Gerhard Persson** föddes den 21 oktober 1933 i Ystad, Skåne.

Nisse Persson anställdes i Rederi AB Nordstjernen den 5 januari 1951 i **Peru** som stewardsbiträde. I maj samma år mönstrade han som kockelev i samma fartyg och var sedan kvar till den 5 september 1951. Samma dag mönstrade han på **Los Angeles** som 3:e kock och var sedan kvar till den 25 april 1952.

Efter detta var Nisse Persson i tolv fartyg som 2:e kock och 1:e kock mellan maj 1952 till november 1959.

Persson blev sedan vikarierande Ch. Steward från november 1959 till juni 1963. Hela tiden i tankfartygen **Elfnäs**, **Oceanus** och **Framnäs**.

Under våren 1961 genomgick Persson ekonomiföreståndarskolan i Göteborg.

Efter sommaren 1963 följde 17 fartyg som Ch. Steward under tiden augusti 1963 till februari 1970. Längst period var han i **Suecia** från december 1964 till november 1966.

Den 25 februari kom han som leveransövervakare i nybygget **Margaret Johnson och** var sedan fartygets förste Ch. Steward under de två första resorna.

Efter detta följer följande fartyg som Ch. Steward:
Paraguay, september 1970 till mars 1971.



California under mars månad 1971 kustvikariat.

Canada, april 1971 till mars 1975, inkl. tre lediga resor. Han var totalt 11 resor i **Canada**.

Santos, juni 1975 till december 1976 inkl. tre resor semester..

Montevideo, maj 1977 till juli 1978, inkl. en resa semester.

Axel Johnson, september 1978 till juli 1979, inkl. två resor semester.

Avesta, september 1979 till december 1979.

Axel Johnson, juni till augusti 1980.

Rosario, januari till februari 1981. Fick blixresa till Karibien p.g.a. sjukavmönstring.

Johnson Chemsun, mars 1981 till februari 1983 då han blev sjukavmönstrad i Yokohama, Japan. Jag själv ersatte honom där. Han var ombord i fartyget under tre omgångar.

I maj 1983 kom han återigen till containerfartygen och **San Francisco** och var kvar i fartyget till det såldes i december 1985. Persson var fartygets siste Ch. Steward.

Från 1986 har jag inga mera exakta spår av Nisse Persson. Men jag vet att han kom till Gotlandsfärjorna som intendent tillsammans med Sven Johansson cirka två år framåt. Johnson Line hade vid detta tillfälle koncessionen på Gotlandstrafiken.

Från 1989 vet jag bara enligt ryktesvägen att han kom till Silja Line. Tyvärr vet jag inte vad som senare hände med Nisse Persson. Av åldern att döma gick han troligen i pension mitten av 1990-talet.

Nisse Persson var inom Johnson Line i cirka 40 år. Han var alltid en mycket omtyckt person bland alla ombord. En mycket trevlig prick. Han var dessutom mycket lojal och ställde alltid upp vid behov. Jag minns vid ett tillfälle jag när jag ringde honom klockan 9 på morgonen och frågade om han kunde flyga ut till Karibien samma eftermiddag från Stockholm. Hans kollega P-O. Anckar hade blivit sjukavmönstrad och fartyget var på nordgående. Javisst säger Nisse och klockan 16,05 samma dag satt han på planet från Arlanda till Karibien via Miami. Detta var 1981. Snacka om snabba ryck!

Nisse var en mycket färgstark personlighet och han kom sedan 1950-talet att allmänt kallas för "Skånske Floyd" inom rederiet.



Chief Steward Lars-Olof Palm 1933.



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

Palm genomgick ekonomiföreståndarskolan under våren 1960.

Palm anställdes i Rederi AB Nordstjernen 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.

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.

Chief Steward Kjell Olin 1934-2001.

Chief Steward **Kjell Erik Olin** föddes i Ängelholm den 10 juli 1934.

Kjell Olin anställdes i Rederi AB Nordstjernen som stewardsbiträde i **Venezuela** den 23 november 1956. Olin blev strax efter detta 3:e kock ombord och 2:e kock den 14 mars 1959. Han var kvar i fartyget till den 23 juni 1959.

Efter detta följde dessa fartyg:

Lions Gate, september 1959 till augusti 1960. 2:e kock.

Los Angeles, september 1960 till december 1960. 2:e kock.

Paraguay, januari 1961 till augusti 1961. 1:e kock.

Canada, oktober 1961 till januari 1963. 1:e kock.

Olin genomgick ekonomiföreståndarskolan 1963.

Oceanus, juni 1963 till november 1963. Vikarierande Ch. Steward.

Yakima Valley, november 1963 till oktober 1964. Ch. Steward.

Yakima Valley, mars 1965 till juni 1966. Ch. Steward.

Panama, november 1966 till februari 1967. Ch. Steward.

Venezuela, mars 1967 till januari 1968. Ch. Steward.

Golden Gate, februari 1968 till september 1968. Vik. Ch. Steward.

Seattle, mars 1969 till april 1969. Vik. Ch. Steward.

Rosario, april 1969 till juli 1969. Vik. Ch. Steward.

Bahia Blanca, augusti 1969 till juli 1971. Ch. Steward. (Inkl. 1 resa långledigt)

Portland, oktober 1971 – maj 1972. Ch. Steward.

Canada, juni 1972 till juli 1972. Ch. Steward.

Axel Johnson, september 1972 till januari 1973. Ch. Steward.



Buenos Aires, maj 1973 till september 1973. Ch. Steward.

Bahia Blanca, kustvikariat oktober 1973. Vik. Ch. Steward.

Axel Johnson, december 1973 till juni 1974. Ch. Steward.

Pacific, september 1974 till december 1974, Vik. Ch. Steward.

Från den 1 juli 1975 var sedan Olin ordinarie i **Axel Johnson** fram till sommaren 1983. Totalt var Kjell Olin i **Axel Johnson** cirka 9 år och han gjorde totalt 29 resor i fartyget.

Vad jag kan se kom Kjell Olin till Chemtankfartygen efter containerfartygen och han avslutade sin Johnsonkarriär i **Johnson Chemstar** 1988. Där slutar också mina spår efter Olin.

Kjell Olin avled den 11 september 2001.

Chief Steward Mario Montesano 1931.



Ch. Steward **Mariano Montesano** föddes i Italien den 10 maj 1931.

Han kom alltid att kallas för Mario.

Montesano började i Rederi AB Nordstjernen som salongsuppassare den 30 maj 1962 i **Rio de Janeiro**. Han var sedan kvar i fartygen till den 11 mars 1963.

Sedan följde **Los Angeles**, **Montevideo** och **Silver Gate** som salongsuppassare under tiden mars 1963 till december 1965. Den 1 januari 1966 blev han kockelev i **Canada** fram till juni samma år då han uppmönstrades till 2:e kock i samma fartyg och var kvar till den 22 mars 1967. Efter detta var han även 2:e kock i **Lions Gate** från april 1967 till maj 1968.



Sedan blev Montesano 1:e kock i **Lao** och **Rosario** från juli 1968 till juli 1970. Efter det följde **Margaret Johnson** från december 1970 till december 1971 som 1:e kock.

Montesano genomgick ekonomiföreståndarskolan våren 1972.

Återkom till **Margaret Johnson** i juli 1972 till maj 1973.

Den 1 juni 1973 blev Montesano vik. Ch. Steward i **San Francisco** till september 1973.

Efter detta följde följande fartyg;

Pacific, från september 1973 till november 1973. Vik. Ch. Steward.

Engelsberg, från Januari 1974 till februari 1974. Vik. EKM.

Montevideo, från februari 1974 till april 1974. (1:e kock)

Annie Johnson, från juni 1974 till augusti 1974. (1:e kock)

Axel Johnson, från september 1974 till november 1974. Vik. Ch. Steward.

Suecia, från februari 1975 till februari 1976. Ch. Steward. Inkl. två resor ledigt.

Den 24 maj 1976 till den 27 juli kom Montesano till **Annie Johnson** som ordinarie Ch. Steward i fartygets avlösningssystem och han kom sedan att vara kvar i **Annie Johnson** till och med den sista resan i augusti 1986 då fartyget såldes.

Montesano kom senare till **Atlantic Stream** som kocksteward och var kvar till 1988. Där slutar också mina spår om Mario Montesano.

Montesano gjorde 44 resor i containerfartygen varav 32 resor i **Annie Johnson** mellan 1976 till 1986.

Mario Montesano var inom rederiet i minst 26 år. Han är bosatt i Göteborg sedan många år tillbaka.



Chief Steward Ludde Nörbäk 1925-1992



Ludde Nörbäk i **Antonia Johnson** juni 1972

Ch. Steward **Ludwig Nörbäk** föddes i Ensted, Danmark den 30 september 1925. Han kom alltid att kallas för Ludde. Nörbäk föddes som Kaminsky men bytte senare namnet till Nörbäk.

Ludde Nörbäk började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e kock i **Seattle** den 6 augusti 1954 och han var kvar i fartyget till den 28 juli 1955.

Sedan följde **Silver Gate, La Plata, Seattle** och **Golden Gate** som 2:e kock under tiden augusti 1955 till den 22 september 1958. I **Golden Gate** blev han uppmönstrad till 1:e kock den 14 oktober 1958 efter en kustresa ledigt.

Nörbäk var sedan 1:e kock i nämnda fartyg fram till 24 maj 1960. **Argentina** och **Portland** som 1:e kock fram till januari 1963.

Nörbäk genomgick ekonomiföreståndarskolan våren (Januari-Juni) 1963 och vikarierade därefter Ch. Steward på **Nynäs** och **Venezuela** under juni och juli 1963.

Efter detta var han Ch. Steward i följande fartyg:

Nordstjernen, juli 1963 till juni 1967 med en resa semester.

Seattle, augusti 1967 till november 1967.

Bahia Blanca, januari 1968 till juli 1968.



Golden Gate, september 1968 till november 1971, inkluderat 2 resor semester. På den tiden sades det att **Golden Gate** var synonymt med Ludde Nörbäk!

Den 28 maj 1972 kom Nörbäk till **Antonia Johnson** efter att ha vikarierat korta pass på fem fartyg under våren 1972.

Nörbäk kom nu att stanna kvar i **Antonia Johnson** ända fram till det fartyget såldes i mars 1985. Han var i fartyget i 13 år och gjorde 38 resor i fartyget. Nörbäk hade då varit i fartygets avlösningssystem 1-1 utan avbrott. Vid denna tid hade Nörbäk en stor inestående vederlagsbank att utnyttja.

Efter det att han lämnat fartyget för gott gjorde han ytterligare en resa i **Margaret Johnson** under sommaren 1985 och så till sist den sista resan för honom och även **Axel Johnsons** sista resa till juni 1986. Nörbäk var den siste Ch. Stewarden i två av de fem fartygen. Han hade då gjort totalt 40 resor i containerfartygen.

Nörbäk gick i pension sommaren 1986, 61 år gammal.

Ludde Nörbäk var gift med Germaine och de gifte sig den 9 maj 1960 och de fick en dotter, Silvia.

Ludwig Nörbäk avled den 8 juli 1992. Han och familjen var bosatta i Härryda sedan flera år tillbaka.

Jag hade själv förmånen av att segla med Ludde vid ett tillfälle, hans första resa på **Antonia Johnson** resa tre 1972 vilken var min sista resa som kock. Det som blev hans stora turbot hade varit min riktiga otursbåt inom rederiet.

Ludde och jag kom sedan att träffas många gånger under årens lopp. Han var en mycket förtjusande människa och han hade ett mycket trevligt sätt. Ludde var en enormt populär hökare i de fartyg han var i.



Chief Steward Åke Wallentin 1938.



Chief Steward **Åke Kenneth Wallentin** föddes den 15 november 1938.

Åke Wallentin anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 2:kock i **Buenos Aires** den 12 oktober 1960 till den 23 maj 1961

Efter detta följde dessa fartyg:

Brasil, maj 1961 till maj 1962, 1:e kock.

Brasil, september 1962 till december 1962. 1:e kock.

Canada, januari 1963 till augusti 1963. 1:e kock.

Yakima Valley, september 1963 till februari 1964. Fartyget var då nybygge 1963. 1:e kock.

Silver Gate, mars 1964 till juni 1964. 1:e kock.

Silver Gate, juni 1964 till juli 1964, Vik. Ch. Steward på kusten.

Wallentin genomgick ekonomiföreståndarskolan under hösten 1964.

Rosario, december 1964 till januari 1965. Vik. Ch. Steward på kusten.

Brasilia, januari 1965 till april 1966. Ch. Steward.

Montevideo, juli 1966 till oktober 1966, Ch. Steward.

Okanagan Valley, oktober 1966 till januari 1967. Ch. Steward.

Uruguay, januari 1967 till april 1967. Ch. Steward.



Golden Gate, maj 1967 till september 1967. Ch. Steward.

Montevideo, november 1967 till maj 1968. Ch. Steward.

Los Angeles, augusti 1968 till oktober 1969.

Axel Johnson, Januari 1970 till mars 1970. Ch. Steward.

Montevideo, April 1970 till juli 1970. Ch. Steward.

Annie Johnson, December 1970 till mars 1971. Ch. Steward.

Buenos Aires, April 1971 till april 1971, kustresa. Ch. Steward.

Aconcagua Valley, maj 1971 till maj 1971, kustresa. Ch. Steward.

Axel Johnson, maj 1971 till mars 1972. Ch. Steward.

Annie Johnson, april 1972 till juni 1972. Ch. Steward.

Axel Johnson, juli 1972 till mars 1976. Ch. Steward. Inom avlösningssystemet 1-1.

Engelsberg, juni 1976 till december 1976. EKM inom 1-1 vid tre omgångar.

Pacific, januari 1977 till maj 1978. Ch. Steward. Tre resor inom avlösningssystemet 1-1.

Annie Johnson, augusti 1978 till mars 1979. Ch. Steward. Två omgångar 1-1.

Margaret Johnson, maj 1979 till december 1981 inom avlösningssystemet 1-1. Ch. Steward.

Åke Wallentin valde under våren 1982 att sluta sin anställning inom rederiet.

Under sin tid i containerfartygen gjorde han total 29 resor i dessa fartyg. Totalt var Åke Wallentin i rederiets tjänst i drygt 21 år.

Vad jag kan minnas öppnade Wallentin en taxirörelse i sin hemkommun Halmstad 1982.

Han var bosatt sedan många år tillbaka i Kvibille någon dryg mil öster om Halmstad.



Salongsuppassare Stephan Genser 1939.



Stephan Genser i baren på **Annie Johnson**.

Salongsuppassaren och mässmannen **Stephan Ambros Genser** föddes i Rennweg, Österrike den 7 december 1939.

Stephan kom tillsammans med en kamrat till Sverige på vinst och förlust under sommaren 1965. Snabbt fick han arbete på restaurang i Västerås. Efter en tid fick han och kompiserna jobb på Volvo i Köping. Efter några månader reste hans kamrat hem till Österrike men Stephan stannade kvar och efter ett tag sökte han arbete till sjöss på svenska fartyg istället.

Stephan kom då till Rederi AB Nordstjernen som salongsuppassare den 3 oktober 1966 i **Paraguay**. Stephan var kvar i fartyget till april 1967. Detta kom att starta på 27 års tjänst inom Johnsonlinjen.

Omedelbart efter avmönstring **Paraguay** kom han till **Panama** som salongsuppassare där han var i en resa till september 1967 då han i Göteborg förflyttades till **Brasil** där han sedan var till december 1969.

Sedan följde följande passagerarförande fartyg som salongsuppassare:

Panama, från januari 1970 till maj 1970.

Los Angeles, kustvikariat under maj 1970.

Axel Johnson, från juni 1970 till januari 1971.

Lions Gate, från februari 1971 till maj 1972.

Efter detta reste Stephan hem till Österrike för semester för första gången sedan han lämnade 1965. Han hade dessutom jobbat på Johnsonlinjen



sedan 1966 med endast kortare uppehåll om några dagar då och då mellan fartygen.

Sedan följde **Montevideo** från september 1972 till januari 1973. **Annie Johnson**, från januari 1973 till 1981. De första åren med jobb om 2-3 resor och en resa ledigt. Från mitten av 1970-talet inom 1-1 systemet. Under sin ledighet reste han hem till Rennweg. Han gjorde dock en specialresa med **California** 1975 på ett representationsuppdrag. Här sjukavmönstrade Stephan på hemresan från Sydamerika i oktober. Stephan gjorde även en ströresa i **Avesta** från november 1978 till februari 1979.

Efter **Annie Johnson** 1981 förflyttades Stephan till **Svea Corona** som servitör i juni 1981. Han ingick inte i avlösningssystemet utan jobbade i fem-sex månader, sedan var han hemma i en månad för att åter jobba till augusti 1982.

Under 1983 till 1984 gjorde Stephan ytterligare två resor i **Annie Johnson** och en resa i **Margaret Johnson**. Totalt gjorde han 30 resor i **Annie Johnson** och tre resor i **Axel Johnson** och 1 resa i **Margaret Johnson**. Totalt 34 resor i containerfartygen.

Efter detta följde **Johnson Chemsun** mellan 1984 till 1987 inom avlösningssystemet. De sista två åren inom Panamaflogg och 6-månaders kontrakt.

Stephan kom till **Bo Johnson** 1987 och var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till det såldes och överlämnades i Guayaquil hösten 1993. Stephan erhöll guldklockan av rederiet för 25 års tjänst utan avbrott vid en ceremoni ombord i **Bo Johnson** i Hamburg 1991.

Efter det att Stephan slutade sin anställning i rederiet 1993 gjorde han sedan ytterligare ett 6-månaderskontrakt på **Stena Queen** 1994 men slutade sedan till sjöss hösten 1994.

1995 började han arbeta hemma i Rennweg igen. På sommaren som badmästare i ett badhus och under vintersäsongen som servitör och hovmästare på en av restaurangerna.

Stephan gick i pension vid 65 års ålder 2004.



Kapten Patrik Jansson, JSS, 1926-1988



Kapten Carl Yngve Patrik Jansson föddes i Göteborg den 30 september 1926.

Jansson tog styrmansexamen i Göteborg 1952 och sjökaptensexamen i Göteborg 1953.

Patrik Jansson började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Amazonas** den 6 juli 1953 direkt efter sin sjökaptensexamen. Han var kvar i fartyget till den 1 juni 1954. Under denna period vikarierade han även som 2:e styrman i fartyget en resa 1954.

Från juli 1954 var han sedan 3:e styrman i **Venezuela** och **Nordstjernen** fram till 20 juni 1955. Från den 8 juli var han sedan 2:e styrman i **Nordstjernen** fram till den 2 juli 1957 inkluderat ett kustvikariat som överstyrman 1956. Sedan var han 2:e styrman i **Portland** fram till den 28 februari 1958.

Efter detta var han överstyrman i **Guayana**, **Amazonas** och **Bolivia** under tiden 1 augusti 1958 till den 20 maj 1961. Från den 25 juli 1961 till den 1 juni 1964 var han överstyrman i **Guayana**. Han var sedan i **Silver Gate** och **Golden Gate** från juni 1964 till mars månad 1965.

Från den 29 mars 1965 till den 9 januari 1967 var han överstyrman i **Santos**. Sedan en kustresa i **Silver Gate** och åter till **Santos** som överstyrman från september 1967 till juni 1968.



Han vikarierade befälhavare i **Santos** en kustresa under maj 1965 samt juni till juli 1968. Detta var Patrick Janssons sista fartyg och sista tjänsten som befälhavare.

Jansson började på rederiets huvudkontor i Stockholm på Operations i augusti 1968 och var sedan kvar iland på kontoret till 1988. Han kom över till Johnson ScanStar som lastplanerare då han hade haft samma roll inom containerfartygen sedan de kom 1969. På Johnson ScanStar blev han chef för lastplaneringen i hela Europa 1972.

Denna tjänst innehade han sedan till JSS lades ner 1988.

Patrik Jansson var en mycket välkänd person på huvudkontoret i Stockholm. En mycket vänlig och hjälpsam man som hela tiden gick och småpuffade på sin pipa. Även när han inte rökte hade han pipan i munnen.

Trots att han hade oerhört mycket på sin agenda varje dag tog han sig alltid tid för att stanna upp en stund och prata.

Jansson var en mycket skicklig lastplanerare, kanske en av de mest kompetenta inom sitt område någonsin inom rederiet.

Precis i samband med sin pension 1988 avled Patrik Jansson den 30 december 1988. Han var då bosatt i Västra Frölunda i Göteborg.



Henry Tegelberg, JSS, 1926-2003.



Kapten **Henrik Sigmar Tegelberg** föddes i Rikull i Estland den 22 december 1926.

Tyvärr känner jag inte till historien när och hur Tegelberg kom till Sverige. Estland på den tiden tillhörde ju det forna Sovjetunionen där ingen fick utresetillstånd utom mycket speciella omständigheter. Jag förmodar att han vid något tillfälle rymde till Sverige. Jag känner inte heller till när han började kalla sig för Henry istället för Henrik.

Tegelberg tog styrmansexamen i Göteborg 1952 och sjökaptensexamen i Göteborg 1953.

Henry Tegelberg anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:styrman i **Chile** den 29 juni 1953 direkt efter avslutat sjökaptensexamen. Han var sedan kvar i detta fartyg till den 29 mars 1956. Det sista året som 2:e styrman i fartyget.

Den 2 juni 1956 kom han till **Los Angeles** som 2:e styrman och var i fartyget till den 26 februari 1959. Under denna period vikarierade han som överstyrman vid två kustresor 1957 och den sista resan ombord som



överstyrman. Sedan följde tre fartyg som överstyrman mellan den 2 april 1959 till den 29 augusti 1963 bland annat i **Golden Gate** där han var i 2 år.

Den 18 september 1963 till den 14 oktober 1965 var han överstyrman i **Lions Gate**. Under denna period vikarierade han som befälhavare en resa i fartyget 1964. Sedan följde **Montevideo** och hans sista fartyg som överstyrman mars 1966 till maj 1967.

Tegelberg var sedan anställd vid rederiets huvudkontor i Stockholm och Operations från sommaren 1967 till september 1968 då han gjorde ett befälhavarvikariat på **Lions Gate** till den 11 november 1968.

Henry Tegelberg anställdes vid rederiets San Franciscokontor den 12 december 1968 som "Shore-captain" och lastplanerare för Nordpacificlinjen. Tegelberg blev sedan kvar vid San Franciscokontoret under hela Johnson ScanStar tiden och blev efter detta även kvar i USA.

Efter JSS tiden 1988 fick han anställning i ett amerikansk shipping företag och var kvar där till sin pensionering. Tyvärr vet jag inte när han pensionerades men med tanke på hans ålder borde detta ha varit i början av 1990-talet.

Tegelberg bodde tillsammans med sin amerikanska hustru som han hade varit gift med sedan den 4 juni 1972 i Piedmont, California.

Henry Tegelberg avled i USA 2003.

Jag hade själv förmånen att få träffa Henry Tegelberg vid ett flertal tillfällen i San Francisco och Oakland genom årens lopp. Han var en mycket trevlig och hjälpsam man och ställde alltid upp med support i samband med att vi hade våra representationer i San Franciscoområdet.

Lite överkurs och kuriosa; När man än träffade honom ombord eller iland gick han alltid och puffade på sin pipa och när han knackade loss gammal tobak gjorde han det alltid på fartygsrelingen vid landgången!



Inspektör Tore Eriksson 1928-2014.

Kapten Tore Eriksson är född den 8 november 1928.

Eriksson började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman den 14 juni 1954 i **Canada** där han var till den 26 oktober 1954 och dagen efteråt mönstrade han i **Argentina** och var sedan i fartyget till den 22 augusti 1955.

Dessförinnan hade Eriksson varit i gamla **Annie Johnson** mellan oktober 1950 till juni 1952 som matros. Efter detta började Eriksson på sjöbefälsskolan i Göteborg. Eriksson tog sin sjökaptensexamen i Göteborg juni 1956.

Eriksson kom till **Paraguay** som 2:e styrman den 18 juni 1956 och var kvar till den 16 april 1958. Efter detta följde **Lions Gate** mellan september 1958 till april 1959.

Eriksson blev Överstyrman i **Uruguay** från maj 1959 till maj 1960. Efter detta följde följande fartyg som överstyrman;

Chile, från juli 1960 till maj 1961.

Bolivia, maj till juli 1961.

Panama, från oktober 1961 till september 1962.

Thai, från september 1962 till januari 1963.

Montevideo, från april 1963 till maj 1963 på ett kustvikariat.

Bio-Bio maj till juni 1963 på ett kustvikariat.

Rosario, juni till juli 1963 på ett kustvikariat.

Den 8 juli 1963 kom Eriksson som leveransövervakare på det nya kylfartyget **Yakima Valley** på Lindholmen i Göteborg med Kapten Torsten Johansson. Eriksson blev sedan fartygets förste överstyrman och han var kvar i fartyget till den 27 maj 1964.

Sedan följde **Seattle** från augusti 1964 till oktober 1965. Under denna period var han även vik. befälhavare i fartyget under två kustresor.

Nordstjernen som befälhavare från december 1965 till mars 1966. Efter detta tjänstgjorde Eriksson som vik. inspektör vid rederiets inspektionsavdelning Färjenäs i Göteborg under tre månader. Sedan följde



en tjänst vid rederiets huvudkontor under Kapten Arvidsson fram till januari 1967.

Efter dessa vikarie landtjänster följde följande fartyg som befälhavare:

Santos, januari till september 1967.

Hood River Valley, från december 1967 till februari 1968.

Montevideo, som vik. överstyrman från februari 1968 till juni 1968.

Inspektionsavdelningen i Göteborg från juni till december 1968.

Star Betelguese, kort vik december 1968 till januari 1969.

Åter till Inspektionsavdelningen i Göteborg från januari 1969 till april 1969.

Silver Gate som befälhavare från februari 1970 till november 1970.

Rio de Janeiro, december 1970 till mars 1971.

San Francisco, från april 1971 till juni 1971.

Brasil, befälhavare under en kustresa i augusti 1971.

Seattle, från september till oktober 1971. Kustresa.

Från december 1971 till november 1972 tjänstgjorde Eriksson vid kontoret i San Francisco.

Från den 9 november 1972 började Tore Eriksson som ordinarie chefsinspektör vid rederiets inspektionsavdelning på Ringön i Göteborg efter att den legendariska Kapten Nissen gått i pension. Tore Eriksson var sedan kvar på Ringön tills inspektionsavdelningen lades ner 1985.

I samband med detta bildades Johnson Ship Management (JSS) där Tore Eriksson blev nautisk chef och chefsinspektör med placering vid rederiets huvudkontor på Nybrogatan i Stockholm. Företaget lades ner och ombildades till Silja Ship Management 1990.

I samband med detta gick Tore Eriksson i pension, 62 år gammal.

När Eriksson avslutade sin fantastiska karriär inom Johnson Line hade han varit i rederiets tjänst i närmare 40 år.

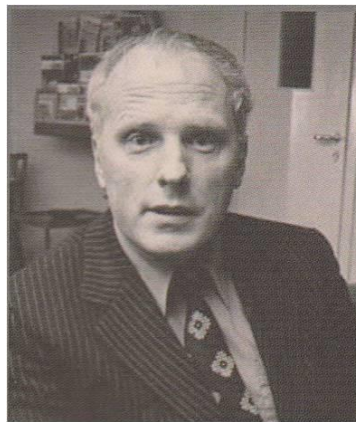
Eriksson var en fantastisk person och människa och mycket omtyckt av hela sin organisation. Jag hade förmånen av att arbeta tillsammans med Eriksson vid Ringön då jag vikarierade inspektör vid tre tillfällen 1975 och 1976.

Eriksson var en fantastisk chef.

Tore Eriksson avled den 20 maj 2014 och är begravd på västra kyrkogården i Göteborg.



Sjöpersonalchef Sten Bexell 1931.



Sten Bexell på kontoret.

/Foto från hans bok sjöfartsbok 3./

Det finns numera få levande personer kvar som har en så lång och fantastisk karriär inom sjöfarten som Kapten Sten Bexell och det är för mig en stor ära att få skriva lite om Sten då han var min chef under tre år vid sjöpersonalavdelningen i Göteborg och det är en ynnest att få vara en god vän till honom och vi har fortfarande en mycket god kontakt.

Sten hade mer än 48 års erfarenhet av Svensk och internationell sjöfart och han var även en ikon och pionjär inom Johnsonlinjens sjöpersonalavdelning där han blev rederiets andre officiella sjöpersonalchef 1971 till 1979. Han var då en stark bidragande del av sjöpersonalens förbättrade utveckling och att fler kvinnor kom att anställas i fartygen under 1970-talet. På senare år har även Sten bevisat att han är en mycket skicklig skribent då han skrivit tre böcker om sitt fantastiska liv inom sjöfartens tjänst.

Jag skall här försöka efter bästa förmåga att sammanfatta Stens breda erfarenhet och jag hoppas att du som läsare skall få stort utbyte och glädje av informationen.

Sten Magnus Bexell föddes i Tranemo den 13 augusti 1931.



Fadern Johannes Bexell var rektor och överlärare inom kommunen, han var född 1882 och dog 1963, 80 år gammal hans mor hette Margit och var född 1903 och dog 90 år gammal 1993.

Sten var uppvuxen i Tranemo och familjen flyttade till en nybyggd villa 1940 och gatan fick namnet Bexells väg efter hans far.

Sten gifte sig 1955 med sin nuvarande hustru Birgit och paret fick fem barn, tre söner och två döttrar och senare fjorton barnbarn. Sten och hans hustru bor numera i närheten av Öxabäck sedan ett antal år tillbaka. Sten är fortfarande en mycket aktiv man och har bland annat de senaste 10 åren skrivit tre fantastiska bokskildringar av sitt liv som jag återkommer till.

Sten tog sin styrmansexamen 1955 och sin befälhavarexamen två år senare 1957 med befälhavarbrev nr. 86/60. Båda examina vid sjöbefälsskolan i Göteborg.

Sten Bexell började sin fantastiska sjömansbana som kockjungman på skutan **Zita** av Askerön 1949 då han var 18 år gammal. Många unga pojkar på den tiden började just sin sjömansbana som kockjungmän. 1950 kom Sten till elevfartyget **Albatross** som på den tiden ägdes av Broströmskoncernen. Sten var sedan i Broströms i några fartyg fram till 1955 bland annat i nybygget m/s **Japan** som levererades till Svenska Ostasiatiska Kompaniet i november 1950.

Den 2 juli 1955 anställdes Sten i Rederi AB Nordstjernen och hans första fartyg var m/s **Los Angeles** som 3e styrman och han kom sedan att vara kvar i detta rederi fram till 1984. Rederi AB Nordstjernen – Johnson Line – var vid denna tidpunkt ett av Sveriges största rederier med över 40 fartyg i drift på tre kontinenter, Nordamerika, Sydamerika och Fjärran Öster. I m/s **Los Angeles** fanns den mycket legendariske och karismatiska befälhavaren Torsten Johansson som bara året innan hade räddat fartyget från att förlisa vid en brand ombord på Biscaya i en rykande orkan.

Sten var sedan 3e styrman i cirka åtta månader ibland annat m/s **Seattle**, m/t **Framnäs** och m/s **Brasil**.

Efter sin sjökaptensexamina sommaren 1957 blev han 2e styrman först i tankern **Oceanus**, sedan i styckegods-fartygen **Silver Gate**, **Chile**, **Paraguay** och **Argentina**. Sten var 2e styrman i cirka 4 år.

Den 5 maj 1962 befordrades Sten till Överstyrman i m/s **Argentina** efter det att han tidigare varit 2e styrman i fartyget. Han var sedan överstyrman till 28 december 1965. Han hade då varit överstyrman i bland annat **Orinoco**, **Los Angeles**, **Silver Gate** och **Montevideo** innan han fick sin första landanställning vid kontoret vid Färjenäs i Göteborg och arbeta tillsammans med den legendariske chefsinspektören Kapten Kurt Nissen. Sten innehade



landtjänst i cirka två år inom rederiets operativa avdelning men även inom sjöpersonalavdelningen i Stockholm 1967. Sten gjorde sin sista resa som överstyrman i det då nybyggda containerfartyget **Annie Johnson** under hösten 1970.

Bexells första befälhavarvikariat var på m/s **Silver Gate** från december till mars 1968. Sedan kom Sten till elevfartyget **Paraguay** 1968 och var sedan i detta fartyg som befälhavare till februari 1971 med undantag för resan på **Annie Johnson** 1970. Sedan var Sten befälhavare i m/s **Silver Gate** under våren 1971 för att därefter i augusti 1971 efterträda Kapten Gösta Bodin som rederiets andre sjöpersonalchef med placering på huvudkontoret i Stockholm.

Denna tjänst innehade Sten fram till våren 1979 med undantag då Sten var befälhavare en ströresa i containerfartyget **San Francisco** 1976.

Kapten Sten Bexell slutade sin tjänst som sjöpersonalchef under våren 1979 då Kapten Thore Hansson efterträdde honom som chef.

Sten återgick till sjötjänst i m/s **Antonia Johnson** april 1979 och var sedan befälhavare i bland annat **Montevideo, Framnäs, Antonia Johnson, Johnson Chemsun** under en kort period 1981 samt den sista månaden i m/s **San Joaquin Valley** då detta fartyg hade svensk flagg innan hon flaggades om till Singaporeflagg i november 1981 och döptes om till **Durian**.

Sten blev m/s **Durians** förste befälhavare och han var sedan kvar i detta fartyg fram tills det lades upp i Tönsberg, Norge våren 1984. **Durian** och systerfartyget **Pisang** såldes sedan 1985.

I samband med **Durians** uppläggnings blev Sten erbjuden ett nytt arbete som leveransövervakare och befälhavare på Lauritzen och Samco Lines nybyggda kylfartyg **American Reefer** 1985. Fartyget var Singaporeflaggat och driften sköttes från Singapore.

När Sten nu slutade inom Johnson Line hade han varit i rederiet i 29 år. Av denna tid som styrman och överstyrman i cirka 10 år som befälhavare i cirka 10 år och som landanställd inom operativa avdelningen och som sjöpersonalchef i sammanlagt cirka 9 år. Sten hade en fantastisk karriär inom Johnson Line.

Efter sin Johnsontid blev sedan Sten ordinarie befälhavare i kylfartyget **American Reefer** i 11 år fram till dess han gick i pension 1996. Sten var då 65 år fyllda. Efter sin pension var Sten aktivt medverkande som konsult för **American Reefers** ägare i samband konstruktion och kommande nybyggnationer av kylfartyg.



När Sten slutligen gick i pension 1997 hade han varit i sjöfartens tjänst i över 48 år, från 1949 till 1997.

Att vara en "bra" befälhavare i ett fartyg förr i tiden skiljer antagligen inte så mycket vad som det är och vad som krävs idag. I min värld skall i alla fall en duktig befälhavare framförallt vara en bra chef, ledare och förebild för sin besättning. Att vara en bra nautiker och navigatör är givetvis en självklar sak och något som ingår i all utbildning. I dagens samhälle är det säkerligen mycket enklare mot det var förr i tiden med tanke på all modern utrustning i form av data, modern kommunikationssystem och GPS.

Att vara en bra ledare däremot, är knappast något man lär sig på en sjöbefälsskola varken förr eller nu. Här handlar det om erfarenhet, kunskap och att kunna hantera människor och personal oavsett om detta är på ett fartyg eller på en arbetsplats iland. Att lyssna, att vara social i olika sammanhang samt att ha fingertoppskänsla i svåra situationer som kan uppstå. Egenskaper som inte alla chefer har och egenskaper som inte alla befälhavare har, varken i gårdagens sjöfart eller idag.

Kapten Sten Bexell hade alla dessa egenskaper. Han var utrustad med alla de positiva egenskaper som en bra chef bör ha. Alla dessa egenskaper var helt naturliga för honom. Han tyckte om människor och han var en fantastisk bra lyssnare och han var empatisk i allra högsta grad. Han var alltid synbar och tillgänglig och han visade alltid stor respekt för sin personal och besättning. Han fick människan att känna sig viktig i sin roll.

Jag träffade Sten själv första gången på kontoret på Ringön i Göteborg 1975, när jag vikarierade för Stig Westergren som var personalplanerare vid denna tidpunkt och innan jag ens var tilltänkt att börja ordinarie på "Stens avdelning". Från 1976 till 1979 hade jag Sten som min närmaste chef. Jag upplevde snabbt att Sten var en fantastisk chef, den bästa chef jag haft alla tider både till land som till sjöss under mina egna 23 år inom rederiet.

Sten var även en underbar människa och jag minns att jag sörjde honom när han slutade som chef för sjöpersonalavdelningen 1979. Tyvärr fick jag aldrig förmånen att själv segla under honom när han var befälhavare men jag vet att Sten var en fantastisk befälhavare i de fartyg han förde befälet i. Det vittnade många om. Det är lätt att förstå att han var så populär och omtyckt som han var. Inte bara bland sjöanställda utan även av landanställda.

Så här många år efteråt har det även visat sig att Sten även är en fantastiskt duktig och driven skribent. Sten har de senaste åren skrivit tre böcker om sitt fantastiska och innehållsrika liv till sjöss. Hans tre böcker, "Sjöfartsbok 1, 2 och 3" är de bästa sjöfartsskildringar och biografier jag läst och som alla sjöfartsintresserade bör läsa.



Böckerna är en fascinerande berättelse av ett innehållsrikt liv. Sten är en utmärkt berättare och han skildrar här sitt liv under nästan 50 år inom sjöfart på ett mycket detaljerat och lättläst sätt. Mestadels av denna tid, cirka 30 år var Sten inom Johnsonlinjens tjänst. Jag trodde i min enfald att tiden inom Johnsonlinjen skulle vara den mest intressanta att läsa om, men hans tid som befälhavare under 11 år på **American Reefer** var minst sagt lika intressant om inte än intressantare.

Sedan finns där också den underbara berättelsen om den lille Colombianske pojken som smög ombord och lyckades åka som fripassagerare i m/s **Seattle** från Buenaventura ända till Göteborg och vidare till mörkaste Småland utan att bli upptäckt med bara hjälp av två skeppskamrater som dessutom var befäl på **Seattle**. En fantastisk berättelse och som gör sjöfartsbok 3 än mer läsvärd.

Sten är numera bosatt i Öxabäck, Västergötland tillsammans med sin hustru Birgit och inte så många mil från hans födelseort Tranemo. Sten har alltid varit trogen sin hembygd och han är en mycket välkänd och respekterad man i sin hembygd.

Vi har fortfarande en bra kontakt och kommunikation och jag frågar honom lite då och då om olika händelser och om människor inom Johnsonlinjen. Vi är ju båda mycket intresserad av dess historia och om människorna bakom historien. Det finns knappast någon person idag som kan så mycket om människorna inom Johnsonlinjen som Sten Bexell men så kände han ju de flesta människorna i rederiet på den tiden.

Det är en stor ära att få vara Stens vän och kunna ha möjlighet att få ta del av hans fantastiska berättelser, hans erfarenhet och breda kunskap!





17

Tack för gott samarbete!



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

Jag hoppas att min sammanställning och artikel har gett en bra bild och ett historiskt tidsdokument över en kort epok inom Johnson Line.

Tack för att jag själv fick vara med som en pytteliten del av verkligheten och utvecklingen på den tiden! Det är mycket få förunnat att ha upplevt detta. Tack alla ni som gjorde att jag trivdes så fantastiskt gott i dessa fartyg. Kanske detta var den absolut sista biten av den gamla "sjömansromantiken" som då fanns kvar.

Tack alla gamla goda vänner, seglarkompisar och kollegor inom Johnsonlinjen under årens lopp... Tack alla ni som frågade om personer, uppgifter och händelser, tack vare Er fick jag motivation och mod att skriva ner minna minnen från containerfartygen och den "nya Axel Johnsonserien".

Tack för alla brevsvar och telefonsamtal och personliga träffar, Tack för all vilja att hjälpa och för allt tillmötesgående mottagande och minnen, det har varit Guld värt i mitt minne att sammanställa materialet för denna berättelse om Rederi AB Nordstjernans sista "Axel Johnsonserie", utan er hjälp och support, tacksamhet och goda vänskap hade det aldrig blivit någon artikel eller berättelse om containerfartygen och Johnson ScanStar.



Ett speciellt tack till Siv Höök på Nordstjernans centralarkiv i Ängelsberg för all hjälp och support och som fått utstå allt mitt "tjat" med att samla information, besättningslistor och personalhistorik och fotografier från människor inom rederiet. Utan din fantastiska hjälp hade detta inte blivit möjligt! Tack för allt ditt tålamod Siv! Du är underbar!

Ett stort ödmjukt tack till Kjell Hellkvist och Björn Örnerstig för massor av teknisk information och fakta. Stort tack till Sten Bexell, Stig-Åke Wallin, Sören Fogelström, Thomas Hjeltvik, Ulf Malmberg, Endre Mark, Arnold Idestrand, Hans Christner, Douglas Björkman vid Janship Göteborg, Olle Borgede, Stephan Genser för att ni alla bidragit med stor hjälp med att lämna information och fakta samt minnen till efterlevande.

Stort tack till Hasse Nerén för mängder av bilder och reportage samt Maritimbild.com och Lennart Ramsvik, Lars Grundberg, Rickard Sahlsten och Jens Jansson för fotografier och bildsamlingar. Till sist, inga fakta har googlats fram utan är byggd på fakta och verklighet av människor som var del av utvecklingen i dessa fartyg samt fakta från Nordstjernans arkiv.

Ett särtryck och nedladdningsbar pdf kommer senare att bli tillgängligt för varje fartygsdel och varje enskild personbiografi.

Information om detta och med nedladdningslänkar kommer att finnas tillgänglig hos Johnsonseglarna.se och på Johnson Line nostalgi på landgången.se samt Facebook.

Vill du skicka denna berättelse vidare, vilket jag hoppas att du gör, välj då att skicka länken för nedladdning eftersom berättelsens minne är på hela 20mb och 240 utskriftssidor.

Fakta inhämtat från Nordstjernans arkiv i Engelsberg, T. Rinmans bok Rederiet, Fakta om fartyg, Båtologen och G-O. Eriksson, Göteborgs-Posten, JSS broschyrer samt av ovanstående personer och samt inte minst, alla mina egna minnen och erfarenheter inom Johnsonlinjens fartyg under 23 år.

Tack!



18

Till sist, ifall någon nu undrar ... om mig själv

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 lirade med Morlanda Goif som ung och jag hade god näsa och syn för målburen. Vi hade ett fantastiskt fotbollslag ombord och vi vann alla de matcher jag var med och spelade. Kalle stod vid sidan om och skrek, hurrade och grät av lycka! Allrahelst sedan vi spöat skiten ur elevbåten **Paraguay!**



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

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

Jag har alltid haft en mycket god 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 Skandinaviens största konferens- och resort anläggningar. Jag var där till 1996 då jag för alltid avslutade mitt liv inom Hotell & Restaurangvärlden med ett nytt rekord i arbetstid per månad och arbetsbelastningen på en liten kropp med stort hjärta säger liksom ifrån. Tack och adjö krog! Nu hade jag fått nog i dubbel bemärkelse och inga mera "in-i-väggen-upplevelser". Aldrig mer och så blev det.

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

"Vi vet det... men vi vill ha dig här för dina duktiga ledaregenskaper och dina duktiga HR-kunskaper". Tiden på Johnsonlinjens personalavdelning hade alltså inte varit så bortkastad och inte bara varit en parentes 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 ute efter havsbandet. Jag försöker undvika att bli en "Amanha-gubbe" och surkart då detta inte passar min livsstil speciellt bra. Sedan är Maria 19 år yngre så hon håller mig ung och det förenklar ju situationen. Till detta försöker jag med skrivelser och det håller mig och mina minnen igång.

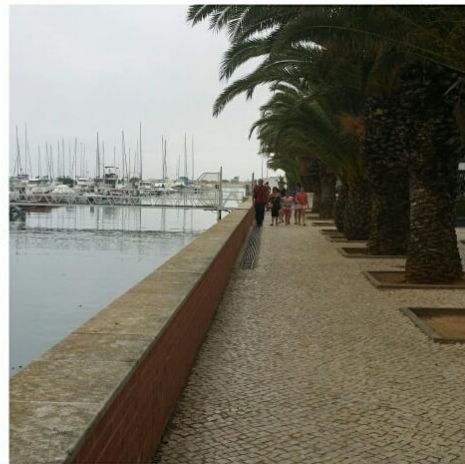
Att ge vänlighet, kärlek och omsorg borde alltid vara av största prioritet för alla. Till detta reser Maria och jag en del och förgyller den dagliga tillvaron så ofta vi kan.

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

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



Utanför min lägenhet vid Olhao Marina Village 2018





Artikelförfattaren 2015



Faktaguide, historik och minnen

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

