

Version 4, uppdaterad juli 2019.



Faktaguide, historik och minnen

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



Bild från H. Nerens samling.

Fruktdalarnas stilfulla damer - Johnsonlinjens Valleybåtar.

**Yakima Valley 1963, Rio Negro Valley 1964, Lindholmens varv.
Hood River Valley 1965, Okanagan Valley 1966, Blohm & Voss.
San Joaquin Valley 1968, Aconcagua Valley 1968, Wärtsilä varv Åbo.**

1. Förord	Sidan 3
2. Johnsonlinjens kylsjöfart	Sidan 5
3. Yakima Valley	Sidan 14
4. Rio Negro Valley	Sidan 23
5. Hood River Valley	Sidan 30
6. Okanagan Valley	Sidan 36
7. San Joaquin Valley	Sidan 43
8. Aconcagua Valley	Sidan 53
9. Tre färgstarka personligheter	Sidan 63
10. Sammanfattning, Källor och tack.	Sidan 74



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



San Joaquin Valley och systerfartyget Aconcagua Valley i Göteborg.
Foto från Jens Jansson.

1

Förord om kyltrafiken.

Här följer en kortfattad berättelse och generell information om de för Johnsonlinjen lite udda fartyg, de sex kylfartygen som allmänt kom att kallas för Valleybåtarna då de fick sina namn efter välkända fruktodlingsdalar i Nordamerika och Sydamerika.

Tre mindre fartygsserier med bara två fartyg i varje serie och byggda på tre olika varv under en femårsperiod mellan 1963 till 1968. Eftersom dessa fartyg inte ingick i de traditionella och reguljära linjerna på de vanliga Johnsontraderna med de starkt identitetsrika fartygsserierna som var synonymt med Johnsonlinjens fartyg så blev dessa fartyg snabbt lite "bortglömda" av många.

De fyra första fartygen tjänstgjorde ju heller inte i Johnsonlinjens tjänst i mer än 5-7 år. En relativt kort tid för nybyggda moderna fartyg. Under sin glans dagar under 1960-talet väckte dessa nya kylfartyg stor uppmärksamhet var de än anlände runt om i världen, liksom alla andra Johnsare gjorde, mycket på grund av att de var mycket stilfulla och vackra fartyg i sin form, linje och design med sitt grå skrov, vinröda vattenlinje och den vita fartygsbyggnaden samt givetvis den karaktäristiska blå-gula skorstenen med Johnsonstjärnan.

Starka karaktärsdrag som gjorde Johnsonfartygen så vackra att titta på. Det finns dessutom personer som säger att Johnsonlinjens kylfartyg var de vackraste fartyg som någonsin byggts trots sin ringa storlek.

Mycket fokus i denna berättelse ligger också på de människor som i initialskedet gjorde dessa fartyg till vad de var – trivsamma fartyg att segla ombord i. Denna berättelse är därför en hyllning och passande nog tillägnad alla sjömän som seglade i dessa fartyg.

Sist i berättelsen följer tre Personbiografier av tre personer var med på de flesta av jungfruresorna. Kapten Torsten Johnsson från Gullholmen, kom att kallas för "Gull Johan" men han fick tidigt i sin karriär ett mindre smickrande öknamn som jag återkommer till. Johansson var befälhavare i samtliga sex fartyg jungfruresor innan han återgick till Rio-fartygen.

Jag hoppas att denna berättelse och tidsdokument skall vara intressant för många s.k. gamla Johnsonseglare och alla andra sjöfartsintresserade människor som kanske var med under denna epok. Det får även ses som ett historiskt tidsdokument till eftervärlden som en del av den svenska handelsflottan.





Det första kylfartyget av de sex, m/s Yakima Valley 1963. Foto från H.Neréns samling.

2 Johnsonlinjens kylsjöfart.

Rederi AB Nordstjernans satsning på kyltrafik med en serie av renodlade kylfartyg var en naturlig del av rederiets utveckling i början av 1960-talet. Rederiet var redan sedan i mitten av 1920-talet en pionjär inom kyllaster då rederiet tillhörde de första rederierna i världen med att kunna erbjuda kyltransporter åt sina kunder. En del av lasten i den första "Axel Johnsonserien från 1925" och sedermera i Argentinaklassens fartyg (de s.k. A-båtarna) från 1935 tog kyltransporter. "Seattleklassen" från 1947 till 1952 kom sedan att bli en vidareutveckling av kyltransporter där en stor del av lasten kunde vara kyllast.

Seattleserien marknadsfördes t.o.m. som moderna kyllastfartyg. Likadant var det när nya "Rio de Janeiro-klassen" kom 1957 till 1964. Rederiet hade med dessa stora fartygsserier hela tiden legat ett steg före när det gällde moderna kyltransporter till sjöss efter kriget.

Från mitten av 1950-talet transporterades all fruktimport från Argentina till Sverige på Johnsonlinjens fartyg till cirka 70 % och 30 % inom Saléngruppens fartyg. Av all denna kyllast gick en stor del av lasten på inbefraktade kylfartyg då rederiet inte hade tillräckligt med egen plats i de reguljära linjefartygen som trafikerade Argentina och Nordpacific.

Detta var givetvis inte något som rederiet kunde vara nöjda med eftersom dessa kyllaster var värdefulla. Under den argentinska högsäsongen var det dessutom svårt att hitta tillräckligt med kyltonnage för att tillgodose marknadens behov. Dessutom var givetvis priset på de inbefraktade kylfartygen mycket dyrbart under högsäsong. En ack så viktig del att beakta när man projekterar för nya kylfartyg.

Efter mycket noggranna och omfattande förstudier under andra halvan av 1950-talet beslutade rederiet att satsa och vidareutveckla sina kyltransporter. Diskussionen om renodlade kylfartyg hade då flitigt diskuterats under något år på huvudkontoret vid Stureplan i Stockholm där Bergsingenjören Axel Ax:son Johnson själv var den pådrivande kraften och en av inspiratörerna. För att rederiet skulle kunna klara av att behålla sina marknadsandelar krävdes ytterligare kyltonnage för den kraftigt expanderande fruktexporten i Argentina och den amerikanska västkusten.

Med egna kylfartyg kunde fartygen dessutom användas till andra former av kyltransporter world wide under lågsäsong i Argentina och USA. Köttransporter var bara ett exempel vid denna tidpunkt och som dessutom inte hade någon säsong. Fartygen kunde dessutom sättas in tillfälligt på rederiets övriga linjer vid behov men på sikt och med facit i hand ansågs fartygen för små med smala lastluckor som oftast medförde en kostsam och tidsödande lasthantering vid styckegods.

1959 togs så det affärsinriktade och kommersiella beslutet att beställa renodlade kylfartyg och rederiets tekniska avdelning fick så i uppdrag att ta fram en passande fartygstyp. Den tekniska avdelningen ritade, konstruerade och utvecklade själva den första kylfartygsserien om två fartyg.

Steg två i denna utveckling och satsning ledde till att rederiet 1961 först lade en beställning om två fartyg på Lindholmens varv, rederiets egenägda varv i Göteborg, där för övrigt de sju Rio de Janeiro-klassens fartyg byggdes mellan 1957 till 1964. Året efter denna tidpunkt kom även rederiet att beställa ytterligare två renodlade kylfartyg i samma storlek vid varvet Blohm & Voss i Hamburg för leverans 1965 respektive 1966.

De två första fartygen levererades sedan av Lindholmens varv under 1963 respektive 1964 och de båda fartygen kostade 18 miljoner kronor styck. Lite senare och under mitten av 1960-talet beställde

Rederi AB Nordstjernen ytterligare två renodlade kylfartyg av Wärtsilävarvet i Åbo för byggnation och leverans till 1968. Denna gång blev de båda fartygen lite större och snabbare med flexiblare lasthantering och lastkapacitet.

Johnsonlinjen frångick heller inte sin vana trogen att döpa sina fartyg efter de hamnar och länder som fartygen anlände. Detta var något som rederiet alltid gjort sedan Argentinaseriens första fartyg levererades 1935. De sex kylfartygen kom därför att döpas efter sex stora fruktodlingsdalar, ett i Chile, ett i Argentina, ett i British Colombia (BC) ett i Washington, ett i Oregon och ett i Kalifornien.

Den nya kylfartygsserien som började levereras 1963 tog i princip över när det sista Rio-fartyget som var Bahia Blanca levererades från Lindholmen 1964. Johnsonlinjens enormt stora nybyggnadsprogram av olika fartygsserier avslutades alltså inte i samband med att Rio-fartygen slutlevererades utan pågick ända fram till sista containerfartyget, Antonia Johnson, levererades från Wärtsilävarvet i Åbo den 30 december 1971.

Rederi AB Nordstjernans stora offensiva nybyggnadsprogram av moderna fartyg varade alltså i 36 år, från 1935 med Argentinaserien (A-båtarna) fram till 1971 med containerfartygen. Det kom att bli under denna period 50 nybyggnationer på 36 år. 21 A-båtar, 8 Seattlefartyg, 7 Rio-fartyg, 6 kylfartyg, 2 bilfartyg och 5 containerfartyg samt 1 tank. (De andra 3 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 när man ser helheten.

Det är inte så många idag som reflekterar och förstår vilken enormt stor finansiell och kommersiell satsning av nybyggnationer som rederiet verkligen gjorde då. Men under flera decennier var Johnson Line ett mycket välkonsoliderat företag. Rederiet hade dessutom mycket smarta och lojala medarbetare och företaget hade stark inneboende kompetens både vad gäller landanställda som sjöanställda. Väl värt en eftertanke.

Rederiets nya satsning på en renodlad serie av kylfartyg tog sin början under hösten 1962 i och med kölsträckningen av nya moderna Yakima Valley och som sedan pågick till 1968. Serien kom att kallas

för "Valleybåtarna" och var konstruktions- och byggnationsmässigt 3 mindre serier om 2 fartyg per serie. Totalt 6 fartyg.

Det gemensamma med fartygen var att de var förhållandevis små och smala, f.ö. en sak de hade gemensamt med Salénrederiernas första kyllastfartyg i "Antilopeklassen". En av anledningen till detta var ju att komma in i mindre hamnar och i trånga farvatten i Sydamerika och USA under den hektiska fruktsäsongen. Alla de sex fartygen var dessutom utrustade med KaMeWa-systemet med de ställbara propellerbladen. De var alla byggda med helkyllastrum och moderna kylanläggningar. Lastkapaciteten för de fyra första fartygen var cirka 300.000 kbf.

Fartygen fick dessutom en starkt reducerad besättning i jämförelse med de traditionella lastlinjefartygen inom rederiet. De första fyra fartygen fick en besättning på cirka 28-30 personer beroende på antalet elever i fartyget. Det var i dessa fartyg som begreppet "allmäntjänstare" blev bekant för första gången. Alltså personer som kunde jobba både i maskin och på däck.

Dessa personer erhöll ett så kallat "allmäntjänstillägg". I de första fyra fartygen rörde det som om cirka 6-7 personer med AT-tillägg, Båsen, svarvaren, 2-3 matrosar och 2-3 motormän. Mer information under varje fartyg. De två sista fartygen som kom 1968 fick en besättning på 26 respektive 27 personer vilket på den tiden var en mycket reducerad besättning och många ifrågasatte om det verkligen skulle fungera i praktiken. Många diskussioner och hårda förhandlingar med respektiver fackföreningar var det garanterat innan den minimala bemanningen godkändes av alla parter. Då skall man känna till att de äldre konventionella lastlinjefartygen på 1960-talet hade över 40 mans besättning.

De två första fartygen var Yakima Valley och Rio Negro Valley, båda dessa fartyg var i princip "akterbyggen" och bara ett mindre kyllastrum fanns akterut. De var både vackra och strömlinjeformade med en mycket modern design för sin tid. De var också försedda med kranar. Fartygen gjorde cirka 19 knop.

De två nästkommande fartygen var Hood River Valley och Okanagan Valley. Dessa båda fartyg byggdes vid Blohm & Voss i Hamburg under 1965 – 1966. Anledningen till att dessa byggdes i Hamburg var att inget svensk varv kunde offerera tillräckligt kort leveranstid. Dessa båda fartyg var midskeppsbyggen med två större lastrum akter om midskeppsbygget.

Få människor känner till att dessa var de första fartygen att byggas med bulbstäv. Bulbstäven gjorde alltså sitt intåg 1965. Fartygen försågs även med bommar istället för kranar vilket kan tyckas märkligt eftersom de två tidigare kylfartygen hade kranar och de två senare även de hade kranar för att inte tala om de två tidigare fartygsserierna "Seattleserien" och "Rioserien" och rederiet var ju en pionjär när det gällde "kranbåtar".

Anledningen med bommar kan ha varit att de båda fartygen var av varvets standardtyp, ritade och konstruerade av Blohm & Voss. Hood River Valley och Okanagan Valley hade bara två små kranar av Hägglundfabrikat, en för om midskeppsbygget och en akterut. Fartygen var heller inte utrustade med Pielstickdieslar utan med ett enkelverkande MAN maskineri och med en toppfart av 20 knop.

Dessa fyra första fartyg vara bara på c:a 6000 tdw, bara drygt 130 meter långa och bara 17 meter breda samt 6 meter respektive 7 meters djupgående vilket gjorde dem till extremt dåliga "sjöbåtar". Det sades att de var som badkar och rullade och stampade för ingenting. Det sades lite elakt att de även rullade till kaj när ett fartyg passerade. En nog så otrevlig upplevelse för de personer som arbetade i dessa fartyg.

De två sista Valleyfartygen var San Joaquin Valley och Aconcagua Valley och dessa båda levererades från Wärtsilävarvet i Åbo under 1968 och var även början på ett mycket tätt och stort samarbete mellan Wärtsilä Turun Telakka och Johnson Line.

Dessa två fartyg var modifierade och uppgraderade mot de andra fyra fartygen i kylfartygsserien. Fartygen ritades och konstruerades av rederiets tekniska avdelning. Många påstår att dessa två fartyg var de vackraste fartygen som byggs för Johnsonlinjen. Tja, döm själva från nedanstående fotografier. Vackra var de i alla fall. Dessa två Wärtsiläbyggda fartyg var lite större och snabbare, längre och bredare än sina tidigare företrädare. Lastkapaciteten var 480.000 kbf. Dessa två fartyg var även de första som byggts med tvär akter istället för sina företrädare som hade det avrundade akterskeppet. De första Johnsonfartygen med tvärt akterskepp.

Dessa 6 fartyg sattes i trafik på world-wide trafik utifrån fruktsäsongerna även om de första resorna gick till La Plata respektive Nordpacific. Eftersom fartygen inte hade någon reguljär linjetrafik tog de heller inga passagerare och var heller inte utrustade för någon representation. Mestadels fraktade de frukt- och grönsaker

från Nord- och Sydamerika samt Afrika och då främst Sydafrika till Europa. De fraktade även mycket frysta köttprodukter från Argentina, Uruguay och Brasilien till Europa. Fartygen var även viktiga komplement till linjefartygens kyllaster på Syd- och Nordpacific och på återresan till Sydamerika och Nordpacific fraktade fartygen styckegods.

Självklart är det så att kyl- och fryslaster med livsmedelsprodukter är mycket ömtåliga varför det krävs stor kompetens på de tekniska befattningarna ombord. De flesta av fartygen hade speciella kylmaskinister ombord och när inte kylmaskinister fanns sköttes denna syssla oftast av 2e maskinisterna men det är ju ytterst maskinchefens ansvar att alla kylanläggningar ombord fungerar som det skall. Kylmaskinisterna (Frysarn kallad) hade oftast specifika kunskaper och spetskompetens när det gällde kyl- och frysanläggningarna, deras roll var viktig i samband med dagligt underhåll, service och reparationer samt inte minst daglig kontroll och uppföljning av att lasterna höll rätt kontinuerlig temperatur. Det var ju en oerhörd viktig detalj i konceptet då lasten var både ömtålig och värdefull.

Johnsonlinjens kyltrafik konkurrerade - och även i viss mån samarbetade - med Salénrederierna under 1960- och 1970-talen. Saléns var vid denna tid ett av de världsledande rederierna när det gällde kyltrafik. Under 1960-talet hade de sina nya kylfartyg i "Antilopeklassen" och "San Brunoklassen" som kom 1963 respektive 1967 som senare kom att efterföljas av "Snowserien" 1972 och "Winterserien" 1979. Sedan följde den berömda Salénkraschen i början av 1980-talet och som också var början till slutet för alla de stora svenska rederierna som Johnsonlinjen, Broströms, Transatlantic samt alla de lite mindre rederierna och resten är historia.

Gemensamt för de sex fartygen var att befälhavaren var kapten Torsten Johansson som var förste befälhavare och leveransövervakare och utsedd "flaggskeppare" på alla fartygen utom Rio Negro Valley där Sven Schollin var vikarierade leveransövervakare då Johansson var upptagen med Yakima Valley. Johansson kom lagom till varvet bara en dryg månad innan leverans. Roland Henriksson var leveransövervakare och förste överstyrman på samtliga fartyg från Rio Negro Valley. Kapten Tore Eriksson var leveransövervakare och förste överstyrman och på Yakima Valley. Tore Eriksson blev senare befälhavare och sedermera chefsinspektör

på Ringön i Göteborg. Arne Bernvi var leveransövervakare och Chief Steward i fyra av fartygens första resa.

Kapten Torsten Johansson var en mycket legendarisk och färgstark befälhavare inom Rederi AB Nordstjernen. Genom sin färgstarka personlighet fick han även ett par mycket välkända öknamn som jag tror att alla inom rederiet känner till, bland annat "Gull Johan" då han var från Gullholmen. Kapten Johansson var en mycket omtyckt befälhavare mycket tack vare sitt tydliga, jordnära och rättframma ledarskap och inte minst för sitt dokumenterade fantastiskt skickliga sjömanskap.

Det var Torsten Johansson som var befälhavare på m/s Los Angeles resa 22 i november 1954 när fartyget i full orkan på Biscaya fick brand i treans lastrum och tack vare Johanssons snabba kloka beslut och ledarskap forcerades fartyget med full fart med brand ombord mot närmaste nödhamn som var Brest i nordvästra Frankrike. Fartyget hade bland annat lastat med tändstickor från Sverige.

Tack vara gott sjömanskap och omdöme räddade han då fartyget från att förlisa. Detta blev en av de mest legendariska händelserna i rederiets historia och även i den svenska handelsflottans historia. Efter denna händelse blev Johansson en legendarisk och mycket respekterad befälhavare inom rederiet. Kapten Johansson var f.ö. den befälhavare i Los Angeles som tjänstgjorde flest rundresor i fartyget, hela 20 rundresor mellan 1953 till 1961.

Ordet "Flaggskeppare" var ingen 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. Att bli utsedd till leveransövervakare och befälhavare på ett nybyggt fartygs jungfruresa var mycket stort och prestigefullt men också fullt av förpliktelser, ansvar och förväntningar. Detta gällde inte bara befälhavaren utan även alla andra befäl ombord som i princip var "handplockade" av rederiledning och av rederiets sjöpersonalavdelning.

Detta gällde även manskapet på jungfruresan. Att få ett nybygge ansågs alltid som en extra merit och en "fjäder i hatten" på den tiden. Torsten Johansson var vid denna tidpunkt rederiets "flaggskeppare" efter det att den legendariske befälhavaren Kapten Gunnar Dahlquist gått i pension 1963.

I motsats till en befälhavare som oftast hade flera fartyg i nybyggnadsserien var det olika maskinchefer vid samtliga nybyggnationer i dessa fartyg. Anledningen var att maskinchefen oftast tillsammans med förstemaskinisten kom redan till nybygget långt innan sjösättning och i samband med att maskineriet monterades i fartyget.

Detta var inget undantag utan mer en regel och det var detsamma på de flesta av rederiets nybyggen både tidigare och senare. De maskinchefer som fick nybyggen var vanligtvis de mest skickliga och erfarna inom rederiet. Maskinchefens roll var synnerligen viktig i samband med fartygets byggande vad gäller all maskineri och övrig teknisk utrustning ombord. Att bli leveransövervakare för maskin kräver lång och framgångsrik erfarenhet.

Befälhavarens roll förutom att vara rederiets representant och ansvarige ingår även övervakning av byggnationens helhet, lastutrymmen, lastutrustning och kommandobrygga samt nautisk utrustning tillsammans med överstyrman. Dessa fyra nyckelbefattningar är även med på fartygets sista provturer, tekniska provturer såväl som fullfartsprovturer.

Chief Stewarden kom till varvet vanligtvis 2-3 veckor innan leverans och övervakning av inredningen och dess utrustning, hytter, kök och förråd. Kocken kom vanligtvis tillsammans med andra nyckelbefattningar som båsen och reparatören eller svarvaren någon vecka innan leverans.

Ingen av rederiets personal fick ligga ombord utan inkvarterades på hotell iland. Alla möbler, utensilier, penteriartiklar och övrig lös utrustning från rederiet och leverantörer togs ombord samma vecka som leveransen skedde. Ombordtagning och upppackning av all utrustning tog sin tid och det var långa arbetsdagar. Detta var rederiets ansvar inte varvets.

Den första provianteringen skedde vanligtvis aldrig förrän leveransdagen eller dagen innan. Övrig besättning kom i regel samma dag som fartyget levererades och mönstring skedde samma dag. Oftast skedde ingen mönstring förrän fartyget var levererat. Samma rutiner från fartyg till fartyg. På leveransdagen övertar befälhavaren befälet av fartyget från varvet då vanligtvis med någon från rederiets ledning samt nybyggnadsinspektörer från rederiet.

Här nedan följer nu en kortare resumé av vart och ett av de sex Valleyfartygen från leverans till upphuggning, från vaggan till graven samt lite om de första besättningarna och människorna i fartygen.



Det sista av de sex kylfartygen, Aconcagua Valley.
Foto från Hans Neréns stora samling.



Yakima Valley. Foto från Hans Neréns samling.

3

Yakima Valley, SGCB

Yakima Valley var det första renodlade kylfartyget i Johnsonlinjens historia och det första av de två nybyggna som byggdes på Lindholmens varv i Göteborg som nummer 1079 och sjösattes den 19 februari 1963 och döptes av Gunhild Sandén som var maka till ordföranden i Sveriges Frukt- och Grönsaksimportörers förening, direktör David Sandén. Fartyget fick sitt namn efter Yakima Valley, ett vidsträckt frukt- och vinodlingsområde strax sydost om Seattle i Washington State på gränsen till norra Oregon i nordvästra USA.



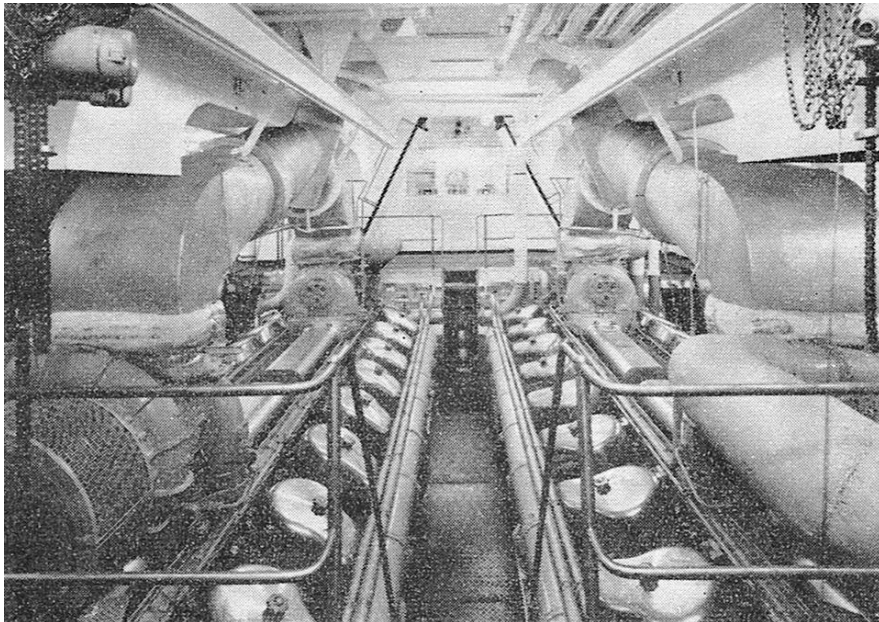
Gudmor Sandén vid dopet på Lindholmens varv.
Foto från Hans Nerén.



Axel Ax:son Johnson i mitten flankerad av Gudmor samt hennes make David Sandén. Foto från Hans Nerén.

Fartyget levererades den 17 september 1963 till Rederi AB Nordstjernen och sattes omedelbart i trafik på La Platatraden.

Fartyget var på drygt 6,200 tdw, 131 meter långt och 17 meter brett samt ett djupgående på 6 meter. Både Yakima Valley och systemen Rio Negro Valley utrustades med två 16 cylindriska Lindholmen-Pielstickdieslar som genererade drygt 9,600 hk och som gjorde cirka 19+ knop.



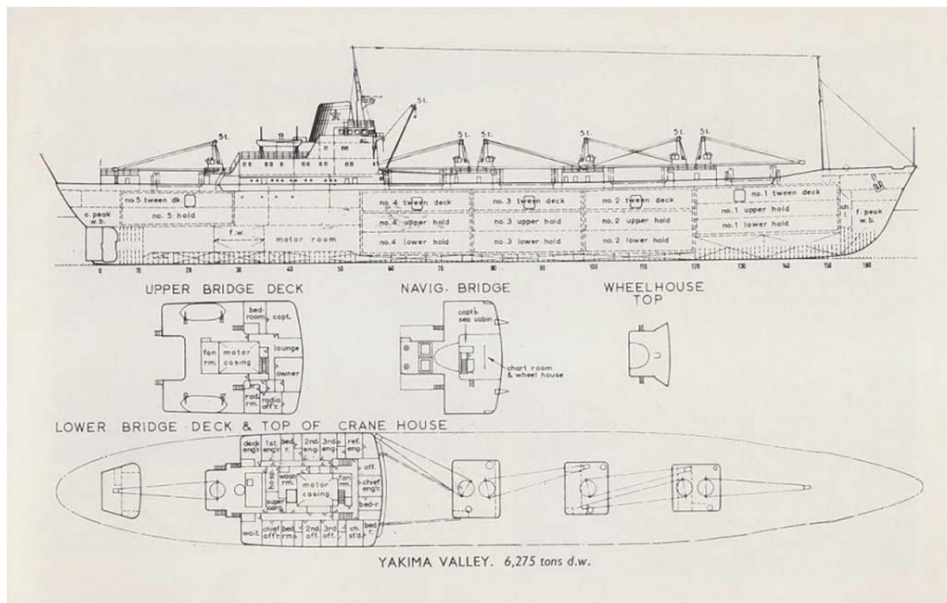
Maskinrummet i Yakima Valley vilken även var identiskt med systerfartyget.
Foto från Hans Nerén.

Dessa två fartyg var utrustade med STAL kylmaskineri men en effekt ned till -25 grader. STAL står för Svenska Turbinfabriks AB Ljungström från Finspång i Östergötland.

Fartyget fick signalbokstäverna SGCB – Sierra Golf Charlie Bravo. Dessa två första fartyg var speciellt konstruerade och byggda för de mindre hamnarna på Nordpacific och Argentina.



Byggan på Yakima Valley och identiskt med Rio Negro Valley.
Foto från Hans Nerén.



Ritning av Yakima Valley,
foto från H.Nerens samling.

Kapten Torsten Johansson var leveransövervakare vid Lindholmen tillsammans med överstyrman Tore Eriksson. Johansson blev fartygets förste befälhavare. Maskinchef var Carl Olof Johansson. Garantimaskinist från Lindholmen var Gunnar Svensson. Nyckelpositioner inom besättningen och kuriosa följer.

Yakima Valley var i Johnsonlinjens tjänst fram till juni månad 1970 då det såldes till en Fransk redare och döptes om till Manoka. Yakima Valley blev alltså i rederiets tjänst i knappt sju år och förvånansvärt kort period för sitt moderrederi och skapare.

Fartyget levde sedan vidare fram till sin upphuggning i Kinesiska Huangpu 1988. Yakima Valley blev alltså totalt 25 år gammal. Tillsammans med det sista fartyget Aconcagua Valley blev hon äldst av dem sex fartygen.

Fartygets siste befälhavare under Johnsonflagg blev kapten Roland Fredriksson.

Yakima Valley hade liksom systemen Rio Negro Valley en besättning om cirka 30 personer under Johnsonflagg. Med dagens mått mätt en stor besättning alltså för så små fartyg.



Yakima Valley i Göteborg. Foto D.MacFie.

Yakima Valleys nyckelbefattningar i initialskedet;

Befälhavare: Torsten Johansson, född 1907. Kom till fartyget redan vid sjösättningen i februari och var på varvet i en månad. Kom sedan tillbaka i slutet av april och var kvar i fartyget en rundresa efter leveransen i september fram till den 23 november 1963. Dagen efter den 24 november tillträdde han som leveransövervakare på Rio Negro Valley. Utan ledighet mellan fartygen. Kapten Martin Nyblom löste av Johansson i fartyget. Nyblom kom senare även att lösa av Johansson i två av de kommande kylfartygen.

Överstyrman: Tore Eriksson, född 1928. Eriksson kom till varvet den 7 juli 1963 och var kvar i fartyget till den 31 maj 1964, Tore Eriksson blev senare befälhavare i rederiet och chefsinspektör vid rederiets tekniska avdelning på Ringön i Göteborg i november 1972.

2e styrman: Rolf Nyblom, född 1933. Blev senare överstyrman och vikarie befälhavare inom rederiet.

2e styrman Jr: Kay Kjellberg född 1942. Blev senare överstyrman inom rederiet.

Telegrafist: Per Nilsson, född 1922. Kom sedan att bli telegrafist även i Rio Negro Valley. Ceth Lindgren kom sedan att lösa av Per Nilsson. Nilsson kom sedan att vara kyltrafiken trogen fram tills Aconcagua Valley såldes 1981.

Båsen: Nils Hugo Persson, född 1929.

Maskinchef: Carl Olof Johansson född 1912. Leveransövervakare och ordinarie chief ombord.

1e maskinist: Charles Lundin född 1931.

2e maskinist: Allan Helgesson, född 1938.

2e maskinist jr: Lars Göran Berg född 1941. Nils Olof Rynell född 1942 löste av Berg.

Kylmaskinist: Gustaf Johansson född 1906.

Däcksmaskinist: Oscar Lundström född 1916.

Chief Steward: Arne Bernvi född 1913. (se personbiografi längre ner i artikeln) Kjell Olin född 1934 löste av Arne Bernvi efter en resa. Olin var kvar inom rederiet till 1987.

Kock: Åke Wallentin, född 1938. Åke kom några år efter detta att bli ordinarie chief steward inom rederiet under många år fram till mitten

1980-talet. Var bland annat flera år i Axel Johnson under 1970-talet. Rudi Shutze avlöste sedan Wallentin. Lars Westdahl född 1940 var ett kort vikariat emellan.

Fartyget hade totalt tre matrosar, två lättmatrosar och två jungmän. Inga elever de första resorna. Fartyget hade ingen reparatör eller svarvare på de första resorna. Befattningen lades till senare. Däremot hade fartyget fyra förste motorman och en andre motorman. Intendenturavdelningen hade en andrekock, en kvinnlig städerska (Alva Blom född 1914) och två mässmän. Äldst ombord var Kylmaskinist Johansson 57 år och yngst var lättmatros Eje Olofsson 17 år.

Matrosar var bl.a. Bengt Rönsen, född 1939. Rönsen blev sedermera f.ö. styrman och överstyrman. Bror Tänglander, född 1933, blev senare legendarisk båsen inom rederiet och hade bl.a. Axel Johnson som nybygge 1969. Var sedan under många år på containerfartygen.

Trots fartygens dåliga sjöegenskaper var dessa kylfartyg mycket trivsamma fartyg för alla i besättningen och de var även utrustade med enmanshytter för samtliga ombord något som var ganska nytt för manskapet vid denna tidpunkt. Kylfartygen var de första Johnsonfartyg där alla i besättningen hade egna hytter.

Dem var också spännande fartyg att vara i då de gick lite varstans i världen world wide utifrån fruktsäsong med många nya spännande platser och hamnar, fjärran från det inrutade livet ombord i linjefartygen alltså.

Totalt 30 mans besättning.

Fartygets första besättningslista från september 1963:



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 19 september 1963
The

M./S. YAKIMA VALLEY

Hamn
Port

Göteborg

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	Johansson, Torsten Julius	BEF	Gullholmen	23.2.07	Svensk
2	Eriksson, Bengt Tore	ÖST	Rödene	8.11.28	"
3	Nyblom, Rolf Johan	2ST	Munsala	11.5.33	Finsk
4	Kjellberg, Kay Rune	2SJ	Stockholm	17.9.42	Svensk
5	Nilsson, Per Astor	TEL	Herrestad	23.8.22	"
6	Persson, Nils Hugo	BSM	Hirshult	25.12.29	"
7	Eriksson, Sven Rune Bertil	MTR	Säffle	31.5.27	"
8	Tänglander, Bror August	"	Resele	22.5.33	"
9	Rönsen, Bengt Olof	"	Näskott	15.10.39	"
10	Ask, Johnny Gunnar	LMT	Uddevalla	27.10.45	"
11	Olofsson, Eje Jan Olof	"	Amnehärad	7.10.46	"
12	Jonsson, Bengt Kjell	JGM	Söderhamn	15.4.45	"
13	Söderbäck, Johan Henrik	"	Närpes	19.4.46	Finsk
14	Johansson, Carl Olof	MCH	Marstrand	22.9.12	Svensk
15	Lundin, Charles Inge	1MA	Sölvesborg	5.1.31	"
16	Johansson, Gustav Vilhelm	KMA	Håлта	3.8.06	"
17	Helgesson, Allan Helge Gunnar	2MA	Mönsterås	1.11.38	"
18	Lundström, Oskar Manfred	DMA	Ö.Hoby	1.11.16	"
19	Berg, Lars Göran	2MJ	Hässleholm	11.5.41	"
20	Gustafsson, Georg Severin	FMM	Kalmar	18.6.18	"
21	Johansson, Bror Sture	"	Sölvesborg	21.5.20	"
22	Svensson, Edvin Simon Evert	"	Göthem	3.10.27	"
23	Hultin, Leon Helmer	"	Örby	6.4.30	"
24	Hellgesson, Lars Göran Anders	AMM	Göteborg	13.11.45	"
	Bernvi, Arne Bertil Roland	EKF	Göteborg	14.7.13	"
25	Wallentin, Åke Kennerth	1KK	Ronneby	15.11.38	"
26	Fransson, Bo Jan Vilhelm	2KK	Björke	22.12.44	"
27	Blom, Alva Elisabet	STS	Hälsingborg	14.11.14	"
28	Andreasson, Olof Georg	MMN	Öxabäck	26.4.12	"
29	Jonasson, John Oskar Bertil	BUP	Norra Råda	27.12.38	"
30	Svensson, Gunnar Bertil	Garanti- maskinist	Raus	16.1.18	"



Yakima Valley, foto B. Sandelin.



Yakima Valley, foto C-G. Nyström



Rio Negro Valley Foto från H.Nerens samling.

4

Rio Negro Valley, SFVO

Rio Negro Valley byggdes på Lindholmen i Göteborg och sjösattes den 25 juni 1963 och döptes av Birgit Olofsson, maka till befälhavare Karl Olofsson inom rederiet. Fartyget fick sitt namn efter Rio Negro Valley, ett gigantiskt fruktodlingsområde och region i södra delarna av centrala Argentina och strax norr om Patagonien.

Fartyget var identiskt lika med sin syster Yakima Valley och var omöjlig att skiljas åt utseende mässigt men sedan var de ju också byggda från samma ritning. Hon hade samma data och prestanda som sin syster, 6,200 tdw, 131 meter långt och 17 meter brett samt ett djupgående på 6 meter.

Fartyget hade samma maskineri som sin syster, två 16-cylindriga Lindholmen-Pielstickdieslar som gjorde 19 knop. Fartyget hade ett identiskt STAL kylsystem som systerfartyget.

Kapten Sven Schollin var vikarie leveransövervakare vid Lindholmen tillsammans med överstyrman Roland Henriksson. Kapten Johansson kom till varvet den 24 november 1963 utan ledighet mellan det första fartyget som han lämnade i Göteborg dagen innan.

Maskinchef var Alrik Helge Gerard Karlsson.

Garantimaskinist var Stefan Björklund född 1939.

Fartyget levererades den 24 januari 1964 efter sju månaders byggnationstid mellan sjösättning och leverans, vilket var en månad kortare tid än systemen. Fartyget sattes omedelbart i trafik på La Plata linjen.

Fartyget fick signalbokstäverna SFVO – Sierra Foxtrot Victor Oscar.

Fartyget hade liksom systemen Yakima Valley en besättning om cirka 30 personer under Johnsonflagg. Med dagens mått mätt en stor besättning alltså för så små fartyg.

Rio Negro Valley var i Johnsonlinjens tjänst fram till juni månad 1970 då det såldes till en Fransk redare och döptes om till Bamenda. Rio Negro Valley blev alltså i rederiets tjänst i bara drygt 6 år.

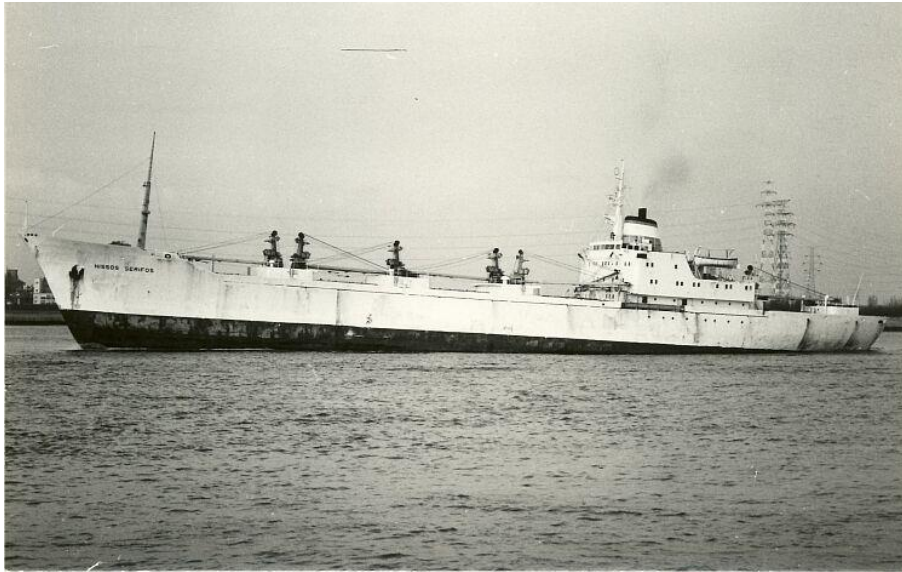
Fartyget såldes vidare i oktober 1982 till redare i Malta och döptes om till Nissos Serifos. I november 1982 utbröt en stor brand i ett lastrum men skadorna blev lindriga. Rio Negro Valley såldes vidare 1987 till kinesiska upphuggare och skrotades i Huangpu i Kina 1987,

Rio Negro Valley blev alltså drygt 23 år gammal. Systemen Yakima Valley blev knappt 2 år äldre.

Fartygets siste befälhavare under Johnsonflagg var kapten Axel Olander.



Rio Negro Valley Foto från H.Nerens samling.



Rio Negro Valley som Nissos Serifos Foto från R.Sahlstens samling.

Rio Negro Valleys nyckelbefattningar i initialskedet;

Befälhavare: Torsten Johansson, född 1907. Kom till fartyget den 24 november 1963 efter Yakima Valleys jungfruresa. Sven Schollin hade innan Johansson vikarierat leveransövervakare på Lindholmen ett par månader innan Johansson kom. Johansson var sedan kvar i fartyget fram till den 30 november 1964 med undantag för en resa semester sommaren samma år.

Kapten Axel Olander född 1916 löste då av Johansson och han kom sedan att vara kvar i kylfartygen ända fram till 1978 då han pensionerades från San Joaquin Valley. Olander var som framgått fartygets siste befälhavare. Olander var den av befälhavarna som hade längst tjänstgöringstid i dessa kylfartyg tillsammans med Olof Falk.

Överstyrman: Roland Henriksson, född 1928. Kom till varvet 20 november 1963 och var sedan kvar i fartyget till den 15 september 1964. Åke Lindholm född 1927 löste sedan av honom.

2e styrman: Lars Tommy Andersén född 1935. Olavi Jonsson född 1937 kom resan efter.

2e styrman Jr: Jan Larsson född 1939. Leif Bertil Nyström född 1940 löste sedan av honom.

Telegrafist: Per Astor Nilsson, född 1922. Kom från Yakima Valley och var en mycket välkänd telegrafist inom rederiet. Kom sedan att bli kvar i kylfartygen fram till sin pensionering ifrån Aconcagua Valley 1981. Var bl.a. flera år på Aconcagua Valley. Erik Lindahl född 1922 löste av Nilsson. Dessa två telegrafister var de som hade längst tid i kylfartygen.

Båsen: Lars Olof Larsson född 1939. Nils Johansson född 1931 kom resan efteråt och efter honom kom Gunnar Friman född 1933.

Maskinchef: Alrik Helge Gerard Karlsson född 1925 leveransövervakare och ordinarie chief ombord. Jan Clausén löste av honom under sommaren 1964.

1e maskinist: Bertil Dahl född 1934. Dahl kom senare att bli maskinchef inom rederiet och han kom att bli Aconcagua Valleys leveransövervakare och förste maskinchef 1968. 2ma Öberg löste av Dahl resan efteråt.

2e maskinist: Lars Olof Öberg, född 1941. Sokolowski blev 2e maskinist resan efteråt.

2e maskinist jr: Roman Sokolowski född 1945. En ung maskinist som bara var 19 år vid tillträdet som 2e junior. Resan efteråt kom Olavi Laukkanen född 1935.

Kylmaskinist: Nils Olle Franzen född 1920.

Däcksmaskinist: Johann Formanek född 1938 i Wien.

Chief Steward: Karl Axel Andersson född 1937. Börje Svensson född 1934 löste av Andersson inför den andra resan. Lars Granqvist kom sedan att lösa av Svensson.

Kock: Samuel Gellberg född 1927. Gellberg blev senare chief steward inom rederiet. Gellberg var länge i fartyget.

Fartygets första besättningslista från januari 1964:



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 24/1 1964
The

M./S. RIO NEGRO VALLEY

Hamn
Port

Göteborg

No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born	Nationalitet Nationality
1	Johansson, Torsten Julius	BEF	Gullholmen	1907	Svensk
2	Henriksson, Gustav Roland	OST	Askum	1928	"
3	Andersén, Lars Tommy	2ST	Göteborg	1935	"
4	Larsson, Jan Gustav	2SJ	Frösö	1939	"
5	Nilsson, Per Astor	TEL	Herrestad	1922	"
6	Larsson, Lars Olof	2SM	Sorås	1938	"
7	Ovesson, Herat Georg	MTR	Karlskrona	1934	"
8	Johansson, Tore Lennart	MTR	Göteborg	1939	"
9	Hård, Anders Georg	MTR	Uppsala	1940	"
10	Nilofason, Kjell-Ake	LMT	Köpinge	1941	"
11	Johansson, Leif Tommy	LMT	Mariestad	1943	"
12	North, Michael	JGM	Hässleholm	1946	"
13	Hjertman, Stefan Torsten	JGM	Sorås	1946	"
14	Karlsson, Alrik Helge Gerhard	HGH	Fors	1928	"
15	Dahl, Leif Bertil	1MA	Närtraby	1934	"
16	Franzén, Nils Olle	KMA	Glimåkra	1920	"
17	Sberg, Lars-Olof	2MA	Stockholm	1941	"
18	Formanek, Johann	DMA	Wien	1938	Österrik
19	Sokolowski, Roman	2MJ	Stockholm	1945	Svensk
20	Olsson, Sven-Arne Helge	FMN	Malmö	1940	"
21	Eriksson, Hans Roger Sanford	FMN	Österåker	1937	"
22	Nielsen, Jens Krajberg	FMN	Köpenhamn	1912	Dansk
23	Carlsson, Lars Gösta	FMN	Alingsås	1942	Svensk
24	Lokrantz, Peter Olof Gabriel	AMM		1944	Svensk
25	Andersson, Karl Axel Willard	BKF	Kibvedal	1937	"
26	Gullberg, Samuel Abraham	1KK	Köpenhamn	1927	Dansk
27	Wallmansson, Rune Jörgen	2KK	Sorås	1944	Svensk
28	Engström, Magnhild Pauline Dorothea	STS	Flekstad	1917	"
29	Rosengren, Lars Olof Gunnar	MMN	Trollhättan	1938	Brittisk
30	Wallmansson, Stig Arne	BUP	Sorås	1938	Svensk
31	Björklund, John Stefan	Ingenjör	STAL Falun	1939	"

Denna blankett insändes i tre exemplar till redertiet från varje hamn i vilken förändringar förekommit. Nummereringen skall stämmas överens med numret å registreringskortet. Nymonstrerade skall utmärkas med ett X. Besättningslistan skall dateras och undertecknas.

1. 64


Refillhavare

Fartyget hade helt identiskt antal besättningsmän och samma befattningar som systerfartyget Yakima Valley, 30 personer. Fartyget hade en kvinna, städerskan Magnhild Engström född 1917. Efter henne kom Karin Hillevi Andersson född 1935. Äldst ombord var Kapten Torsten Johansson 57 år och yngst var jungman Michael Nordh, 17 år.

Både Yakima Valley och Rio Negro Valley hade mycket liten personalomsättning de första resorna. Alla trivdes mycket gott i sitt nya fartyg och flera personer var kvar länge i fartyget.

Första manskapet i Rio Negro Valley på jungfruresan 64. Bilden tagen i manskapsmässen. Övre raden städ. Engström. 1kk Gellberg. 2kk Vallmansson. matros Johansson. Matros Hård. Lättmatros Elofsson Matros B. Svensson.

Sittande Bsm Larsson. Bup Vallmansson. Jgm Nord. Fmm Sven-Arne Olsson Fmm Carlsson. Jgm Hjertman.





Rio Negro Valley - foto Jan-Christer Hall



M/S "RIO NEGRO VALLEY" 6275 tons dw. kyllastfartyg levererat till Rederiaktiebolaget Nordstjernen, Stockholm



**FARTYGSNYBYGGNADER – REPARATIONER
DIESELMOTORER – ÅNGPANNOR**

LINDHOLMEN

G Ö T E B O R G



Hood River Valley. Foto från H.Nerens samlingar. Foto: H.Reinecke

5

Hood River Valley, SEJN

Hood River Valley var det första av de två systerfartygen som byggdes på Blohm & Voss i Hamburg och sjösattes i oktober 1964 och döptes av sin gudmor Margaretha Svensson, hustru till dåvarande ICA-chefen Stig Svensson. Fartyget fick sitt namn efter Hood River Valley, ett stort fruktodlingsområde utmed Columbia river i Oregon, nordvästra USA.

Fartyget var på 5,900 tdw, 137 meter långt och 17 meter brett samt ett djupgående på drygt 7 meter. I princip samma storlek alltså som sina tidigare föregångare. Fartyget hade som sagt utrustats med bommar vilket var ovanligt för en modern Johnsonbåt vid denna tidpunkt eftersom de andra tidigare fartygen i serien hade moderna kranar.

Fartyget var liksom systemen Okanagan Valley utrustad med en enkelverkande MAN diesel som genererade en effekt av cirka 10.000 hk. Båda fartygen gjorde cirka 20+ knop. Dessa två fartyg hade bredare lastluckor än sina två företrädare och försedda med 10 bommar och två Högglundskranar. Båda dessa fartyg hade STAL kylutrustning och kylmaskineri.

Fartyget fick signalbokstäverna SEJN – Sierra Echo Juliett November.

Kapten Torsten Johansson var leveransövervakare vid Blohm & Voss i Hamburg tillsammans med överstyrman Roland Henriksson. Johansson var fartygets förste befälhavare.

Maskinchef var Sven-Åke Jansson. Garantimaskinist var Horst Blohm född 1933 från München. På fartygets jungfruresa hade även fartyget tre STAL-ingenjörer, två extra maskinister från Blohm & Voss. Dessa personer lämnade i Las Palmas på sydgående. Nybyggnadsingenjör Per Erik Pettersson från Johnson Line Stockholm medföljde fartyget till Buenos Aires.

Fartyget levererades den 8 februari 1965, fyra månader efter sjösättningen till Johnsonlinjen och sattes omedelbart i trafik. Första resan gick till La Plata. Fartyget lastade styckegods i Sverige och kontinenten för Brasilien och Argentina. Bunkrade i Las Palmas.

Hood River Valley var i Johnsonlinjens tjänst fram till april månad 1971 då det såldes till en redare i Monrovia och fick Liberiaflagg och döptes om till Asteri. Hood River Valley blev alltså i rederiets tjänst i bara 6 år. Fartyget lades upp i Pireus, Grekland 1984 och i 1985 såldes hon vidare till ett skrotföretag i Pakistan. I juni 1985 höggs hon upp i Gadani Beach i Pakistan, bara 20 år gammal. Systemen Okanagan Valley blev knappt 1 år yngre.

Fartygets siste befälhavare under Johnsonflagg blev kapten John Blomberg.



MS HOOD RIVER VALLEY
Refer built by Blohm & Voss,
Hamburg for Rederi AB Nord-
stjernen (Johnson-Line),
Stockholm.
Delivered, February 8, 1965.
Length o.a. . . . 449'8" (137.05 m)
length b. p.p. 406'10" (124.00 m)
beam, moulded . . . 57'1" (17.40 m)
depth to upper d. 37'3" (11.35 m)
draft (summer) 25'5" (7.74 m)
deadweight, tons 5,955
reefer capacity, cbf. baie 295,800
speed, knots 20.5
MAN-diesel, K8Z70/120 D
Power, EHP. 3,600
at r.p.m. 135
bore/stroke, mm 700/1,200

Från H.Nerens samlingar.

Hood River Valleys nyckelbefattningar i initialskedet;

Befälhavare: Torsten Johansson. Kom till fartyget den 9 december 1964 och var kvar i fartyget till den 11 maj 1965 då han blev avlöst av Kapten Martin Nyblom född 1920 som även hade löst av Johanson i Yakima Valley. Nyblom blev sedan kvar i fartyget tills han senare tog över befälet i San Joaquin Valley den 6 oktober 1968 efter Kapten Torsten Johansson.

Överstyrman: Roland Henriksson. Kom till varvet 4 januari 1965 och var sedan kvar i fartyget till den 22 mars samma år. Henriksson var även en kort period i fartyget under hösten samma år. Den 24 november 1966 kom han tillbaka till fartyget som vik. befälhavare fram till 20 januari 1967. Åke Olausson, född 1937, kom som Överstyrman den 22 mars 1965. Olausson blev sedermera leveransövervakare på containerfartygen och befälhavare inom rederiet och senare VD för Uddevalla hamn.

2e styrman: Christer Berg född 1937. Berg gick senare upp som överstyrman efter Olausson.

2e styrman Jr: Jan Eric Paulsson född 1941. Paulsson flyttades sedan till nybygget

Telegrafist: Johan Folke Roland Karlsson född 1922. Per Nilsson kom även till detta fartyg från den andra resan.

Båsen: Ove Norlén född 1935. Heinz Wilhelm Rasche, född 1938 kom den andra resan.

Maskinchef: Sven Åke Jansson född 1923. Rolf Falkman löste av honom under hösten 1965. Falkman kom senare att bli teknisk inspektör vid Ringön i Göteborg och senare utbildningschef för rederiet i Göteborg och Stockholm.

1e maskinist: Gunne Adolf Suwe född 1923

2e maskinist: Göran Nordin född 1939. Göran blev sedermera maskinchef inom rederiet och var flera år chief i bl.a. containerfartygen. Lindahl gick upp och löste av Nordin efter den första resan.

2e maskinist jr: Karl Bertil Lindahl född 1938. Lindahl gick upp som 2e maskinist den andra resan och Nils Olof Sondell löste av honom som junior.

2e maskinist jr: Erik Ingvar Lennart Peterson född 1940

Svarvare: Hans Filip Wedin född 1939.

Chief Steward: Arne Bernvi.

Rune Håkansson, född 1941, avlöste Bernvi efter den första resan. Håkansson var ch. steward i flera av rederiets fartyg fram till 1970 då han slutade inom rederiet ombord i Margaret Johnson.

Kock: Sven Johansson född 1942. Sven kom senare att lösa av Bernvi som steward i San Joaquin Valley. Sven var sedan ordinarie chief steward inom rederiet under många år fram till mitten av 1980-talet i Chemtankfartygen.

Observera att det inte fanns någon kylmaskinist eller däcksmaskinist varken på första eller andra resan men däremot två 2e maskinist Jr. Anledningen till detta känner jag inte till. Det kom att bli likadant på systerfartyget **Okanagan Valley**.



Hood River Valley utförd av marinmålaren Jochen Sachse, 1930-2013
målningen hängde på HK vid Stureplan i Stockholm.

Fartygets första besättningslista från februari 1965:



OHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 5 februari 1965
The

M./S. HOOD RIVER VALLEY Hamn HALLBORG
Port

No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born	Nationalitet Nationality
1	Johansson, Torsten Julius	BEF	Gullholmen	070223	Svensk
2	Henriksson, Gustav Roland	ÖST	Askin	280402	"
3	Berg, Johan Henrik Christer	2ST	Malmö	370314	"
4	Paulsson, Jan Eric	2SJ	Stockholm	420813	"
5	Karlsson, Johan Folke Roland	TEL	Harplinge	220315	"
6	Norlén, Bo Ejnar Ove	BSM AT	Gudmundrå	350403	"
7	Johansson, Sten Åke Lennart	MTR AT	Stockholm	460704	"
8	Bergström, Jan Oskar	"	Karlshamn	390907	"
9	Sjüstedt, Josef Rune	"	Hovby	211228	"
10	Leijonhufvud, Magnus A.S.A.	LMT AT	Solna	440409	"
11	Odeskog, Per Ingvar	" AT	Hissleholm	430407	"
12	Åberg, Set Assar	JGM	Bygdeå	480404	"
13	Svendsen, Gunnar Rudolf	"	Råda	480409	"
14	Jansson, Sven Åke	MCH	Stockholm	231008	"
15	Suwe, Gunne Adolf	LMA	Stockholm	230101	"
16	Nordin, Lars Göran Gustav	2MA	Örnsköldsvik	390901	"
17	Lindahl, Karl Bertil Anton	2MJ	Stockholm	380320	"
18	Peterson, Erik Ingvar Lennart	2MJ	Kalmar	400701	"
19	Wedin, Hans Filip	SVA AT	Harmånger	390619	"
20	Davidsson, Karl Axel Augustin	FRM AT	Skatelöv	390328	"
21	Hansen, Torbjörn	AMM AT	Ljusnarsberg	431226	"
22	Carlsson, Bo Reinhold	AMM	Linköping	440216	"
23	Olsson, Sven Erik Ejnar	MLG	Hälsingborg	471110	"
24	Bernvi, Arne Bertil Roland	EKP	Göteborg	130714	"
25	Johansson, Sven Folke	LKK	Lye	420401	"
26	Hermansson, Lars Ove	2KK	Örebro	431115	"
27	Wikström, Elsa Kerstin Ingeb.	SES	Ås	181010	"
28	Kihlström, Hans Ingmar	MMN	Örebro	360721	"
29	Lidgren, Bo Nils Tommy	BUP	Göteborg	460419	"
<u>För resa till Buenos Aires medföljer:</u>					
	Peterson, Per Erik Arnold	Ing. HK	Oskarshamn	231212	Svensk
<u>Som varvets garantimaskinist medföljer tills vidare:</u>					
	Blohm, Horst	Garantimask.	München	330813	Tysk
<u>För div. arbeten och provningar ombord medföljer till Las Palmas.</u>					
	Knauer, Alfred	Lloyds Surveyor			Tysk
	Peschke, Bruno Willy Richard	Blom & Voss			"
	Mendach, Valfried	" " "			"
	Waginder, Sven Olof	S T A L			Svensk
	Hellberg, Sven Åke	" " "			"
	Ek, Per Åke	" " "			"
<u>Ing. Peterson och garantimask. Blohm äro påmönstrade, övriga deklareraras som passagerare.</u>					

Denna blankett insändes i tre exemplar till redariet från varje hamn i vilken föräntningar förekommit. Nummereringen skall stämma överens med numret på registreringskortet. Besättningslistan skall dateras och undertecknas. Nymönstrade skall utmärkas med ett X.

Fartyget hade totalt tre matrosar, två lättmatrosar och två jungmän. Inga elever de första resorna. Fartyget hade en svarvare, en förste motorman, två 2e motormän och en maskinelev. Av dessa fanns 7 personer som allmäntjänstare, båsen, en matros och två lättmatrosar, svarvaren samt två av motormännen.

Intendenturavdelningen hade även en andrekock, en kvinnlig städerska (Elsa Wikström född 1918 och från andra resan Evelyn Lange född 1919.) och två mässmän. Äldst ombord var Kapten Torsten Johansson 58 år och yngst var jungman Gunnar Svendsen 17 år.

Fartyget hade totalt 30 mans besättning.



Hood River Valley, Foto från H.Nerens samling. foto Donald MacFie.



Hood River Valley, foto C.Nyström från Hans Neren samling.



Foto: Klubb Maritim

6

Okanagan Valley, SLNJ

Okanagan Valley var det andra fartyget av de två som byggdes på Blohm & Voss i Hamburg och döptes den 20 november 1965 av sin gudmor Edith Lundgren som var maka till den legendariske befälhavaren Axel Lundgren inom Johnsonlinjen. Fartyget fick sitt namn efter Okanagan Valley som är ett stort fruktodlingsområde i södra British Colombia (BC) i Canada på gränsen till USA och Washington State. Sjösättningen kunde dock inte ske förrän några dagar senare på grund av för lågt vattenstånd i Hamburg.

Fartyget var på 5,900 tdw, 137 meter långt och 17 meter brett samt ett djupgående på 7 meter. Fartyget var identiskt med sin syster Hood River Valley.

Även Okanagan Valley var alltså utrustad med bommar istället för kranar. Fartyget var även det sista fartyget inom rederiet som fick den avrundade aktern. Fartyget gjorde 20+ knop med identiskt maskineri som systemen Hood River Valley.

Fartyget fick signalbokstäverna SLNJ – Sierra Lima November Juliett.

Kapten Torsten Johansson var leveransövervakare vid Blohm & Voss i Hamburg tillsammans med överstyrman Roland Henriksson. Johansson var fartygets förste befälhavare.

Eddy Nordqvist var leveransövervakare och fartygets förste maskinchef. Garantimaskinist från Blohm & Voss var Horst Blohm, samma som på **Hood River Valley**.

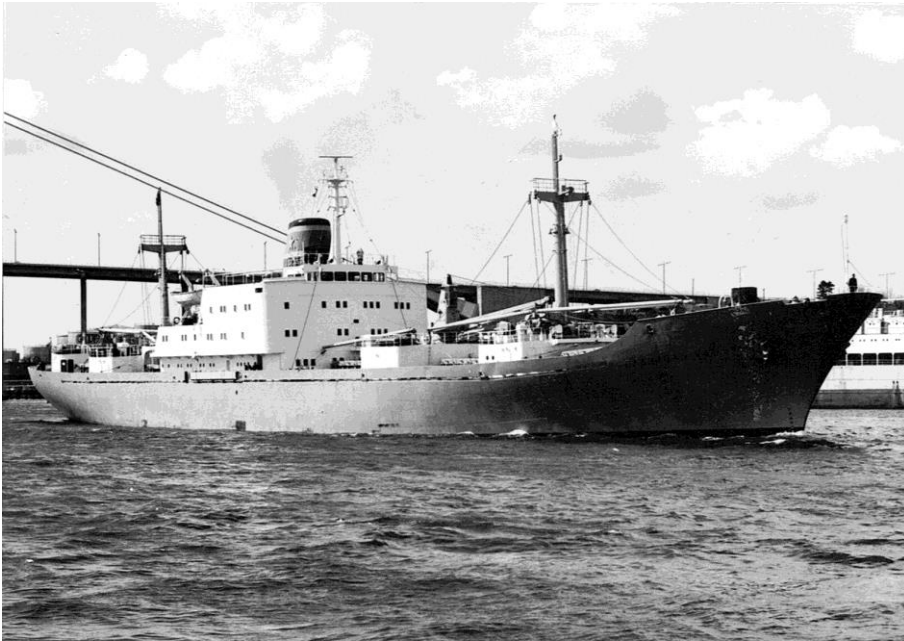
Fartyget levererades efter en rekordsnabb byggnation den 8 februari 1966 (på dagen ett år efter systerfartygets leverans) bara 80 dagar efter sjösättningen till Johnsonlinjen och sattes omedelbart i trafik på La Plata.

Okanagan Valley var i Johnsonlinjens tjänst fram till maj månad 1971 då det såldes till en redare i Monrovia och fick Liberiaflagg och döptes om till Atalanti. Samma rederi som köpte systemen Hood River Valley. Okanagan Valley blev alltså i rederiets tjänst endast 5 år, den kortaste tiden av dem alla, vilket får ses som mycket kort tid. Fartyget lades upp i Pireus, Grekland 1983 och 1985 såldes hon vidare till ett skrotföretag i Pakistan. I juni 1985 höggs hon upp i Gadani Beach i Pakistan bara 19 år gammal tillsammans med sin syster Hood River Valley,

Dessa två tvillingsystrar hade alltså samma ägare från sjösättning till upphuggning. De följdes märkligt nog åt i hela sitt liv ända fram tills skärbrännarna i Pakistan sattes i dem samtidigt.

Fartygets siste befälhavare under Johnsonflagg blev kapten Olof Falk som dessutom var en av de befälhavare som tjänstgjort längst tid av alla befälhavare i de olika kylfartygen. Han kom senare till Aconcagua Valley och medföljde fartyget till Sembawang och till försäljning 1985.





Okanagan Valley, Foto D.MacFie. Foto från Hans Neren.

Okanagan Valleys nyckelbefattningar i initialskedet;

Befälhavare: Torsten Johansson. Kom till fartyget den 8 december 1965 och var kvar i fartyget till den 5 juli 1966 då han blev avlöst av Kapten Roland Henriksson som gick upp till befälhavare under två månader fram till den 6 september.

Överstyrman: Roland Henriksson. Kom till varvet 8 december 1965 och var sedan kvar i fartyget som överstyrman till 5 juli 1966 då han gick upp och vikarierade befälhavare till den 6 september. Detta var Henrikssons första vikariat som befälhavare. Mellan den 24 november samma år till den 20 januari 1967 vikarierade han även befälhavare i systerfartyget Hood River Valley. Carl Gösta Kumlin, född 1930 avlöste Henriksson den 5 juli och efter en resa kom Överstyrman Jan Benninger född 1933.

2e styrman: Jan Eric Paulsson född 1942. Paulsson kom då från systerfartyget. Hood River Valley. Bo Ahlner, född 1939 löste av honom sommaren 1966.

2e styrman Jr: Sture Mattsson född 1941. Bengt Arne Sandlin född 1944 avlöste honom under sommaren och efter en resa avlöstes han

av Ulf Börjesson född 1944. Börjesson hade dessförinnan varit extra styrman ombord. Börjesson var f.ö. son till Henry "Kegapågen" Börjesson som var befälhavare inom rederiet under många år

Telegrafist: Ceth Lindgren född 1905. Lindgren var en av rederiets äldsta och mest erfarna telegrafister. Han hade tidigare varit i Yakima Valley. Klas Lundqvist löste av honom under sommaren i Buenos Aires.

Båsen: Johan Dackeskog född 1913.

Maskinchef: Eddy Nordqvist född 1915.

1e maskinist: Åke Johansson född 1923.

2e maskinist: Erik Pettersson född 1940. Carl Hansen gick upp som 2e maskinist och löste av Pettersson.

2e maskinist jr: Sten Tommy Rosén född 1941. Erik Gunnar Malm född 1944 kom efter Hansen och senare under sommaren kom Assar Lundgren född 1941.

2e maskinist jr: Carl Hansen född 1941. Jack Sjölund född 1943 tog vid efter Hansen men mönstrades som 4e maskinist. Sjölund blev sedermera maskinchef inom rederiet under flera år.

Svarvare: Anders Pontusson född 1902. Andra resan kom Robert Pettersson född 1937.

Chief Steward: Arne Bernvi som avlöstes av Erik Johansson född 1912, efter en resa. Svenne Ekstrand kom den 21 december 1966 och var kvar i fartyget till den 29 februari 1968 bara med en kort ledighet under 1967. Han kom till San Joaquin Valley dagen den 1 mars 1968 dagen efter avmönstring.

Kock: Rudi Schutze född 1929. kom från Yakima Valley. Tysk med endast en kortare tid inom rederiet.

Observera att det inte fanns någon kylmaskinist eller däcksmaskinist varken på första eller andra resan men däremot två 2e maskinist Jr. Anledningen till detta känner jag inte till. Den bemanningen var densamma som i **Hood River Valley**.

Fartygets första besättningslista från januari 1966:



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 196.
The 31/1 1966.

M./S. OKANAGAN VALLEY

Hamn
Port Hamburg

1 ex DK N Hg

No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born	Nationalitet Nationality
1	Johansson Torsten Julius	BEF	Gullholmen	070223	
2	Henriksson Gustaf Roland	ÖST	Askim	280402	
3	Paulsson Jan Erik	2ST	Stockholm	420813	
4	Mattsson Sture	2SJ	Gävle	410204	
5	Lindgren A. F. Ceth	TEL	S:t Sigfrid	050102	
6	Dackeskog Johan Aug. Sigvard	BSM	Torsås	130520	
7	Landin Antonio	MTR	Spanien	350607	Spansk
8	Toften Per Olof	"	Visby	411029	
9	Olsson Bengt Arvid Birger	"	Klinte	420810	
10	Johansson Torsten Ragnar	LMT	Göteborg	450414	
11	Ahloth Timo Tauno Tapio	"	Helsingfors	390401	Finsk
12	Pettersson Max Ivan Lage	JGM	Norrköping	460607	
13	Ekdahl Bengt Christer	"	Göteborg	470419	
14	Nordqvist Gottfrid Edmund	MCH	Vittsjö	150922	
15	Johansson Åke Henry	1MA	Landskrona	230302	
16	Pettersson Erik Ragnar Lennart	2MA	Kalmar	400701	
17	Rosen Sten Tommy	2MJ	Göteborg	410401	
18	Hansen Carl Ole Zukunft	2MJ	Odense	410511	
19	Pontusson Anders Oscar	SVA	Spekeröd	020228	
20	Rapisardi Sandro	FMM	Oleggio	410918	Italien
21	Hansen Torbjörn	AMM	Ljusnarsberg	431226	
22	Petersson Sven Tore	"	Härnösand	440814	
23	Belin Rolf Göran	MLG	Sundsvall	460530	
24	Bernevi Arne B. R.	EKF	Göteborg	130714	
25	Schütze Rudi	1KK	Wolfen	290829	Tysk
26	Pettersson Sten Sture Laurent.	2KK	Eke	390901	
27	Munk Bertil Willy	MMN	Karlstad	391026	
28	Persson Lage Erik Roland	BUP	Ålem	360417	
29	Norrby Berit Elsie Anita	STS	Göteborg	370719	
30	Blohm Horst	GMA	München	330813	Tysk

Fartyget hade totalt fyra matrosar, två lättmatrosar och en jungmän. Inga elever de första resorna. Fartyget hade en svarvare, en förste motorman, två andre motormän och en maskinelev. Av dessa fanns 7 personer som allmäntjänstare, båsen, en matros och två lättmatrosar, svarvaren samt två av motormännen.

Intendenturavdelningen hade även en andrekock, en kvinnlig städerska (Berit Norrby född 1937 och från andra resan May Karlsson född 1917.) och två mässmän.

Totalt 29 mans besättning.



Okanagan Valley, Foto Tomas Johannesson



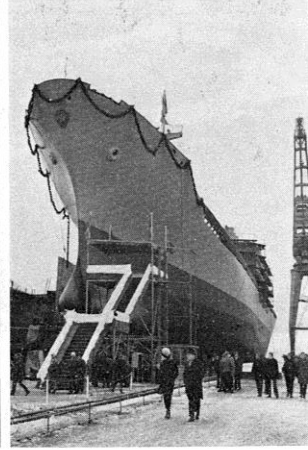
Okanagan Valley vid Blohm & Voss

Den 20 november döptes vid Blohm & Voss AG, Hamburg, ett fartyg i Rederiaktiebolaget Nordstjernans kylfartygsserie. Dopet förrättades av fru Edith Lundgren, Ystad, maka till sjökapten Axel Lundgren i Johnsonlinjens *Montevideo*, som gav fartyget namnet *Okanagan Valley*. Vid ceremonien representerades Johnsonkoncernen av koncernchefen bergsingenjör Axel Ax:son Johnson och Blohm & Voss AG av varvets styrelse och ledning. Själva sjösättningen kunde p. g. a. lågvatten äga rum först några dagar senare.

Bland de närvarande svenska gästerna märktes dessutom direktör Bo Ax:son Johnson, hovrättsrådet Allan Björklund, direktör Gunnar Westerberg, direktör Swen Lagerberg och direktör Nils Eckerbom. Vidare hade särskilt inbjudits ett antal representanter för det sjögående befälet i Johnson-linjen, nämligen sjökapten Axel Lundgren, sjökapten John Näslund, sjökapten Torsten Johnsson, maskinchef Allan Isenberg, maskinchef Sven Klang och maskinchef Rune Norrás. Hamburg-varvet representerades bl. a. av de båda cheferna friherre Ernst-Christian v. Werthern och J. H. Van Riet.

Fartyget hade uppkallats efter ett fruktodlingsdistrikt i British Columbia, Kanada. Där produceras huvudsakligen äpplen och en stor export äger rum med Johnsonlinjens fartyg till Skandinavien och länder på europeiska kontinenten.

Det nya kylfartyget blir på ca 6.000 ton dw. och får en lastkapacitet på ca 300.000 cbf, fördelad på 8 separata kylrumsenheter, samtliga för temperaturer ned till -25°C . Liksom det tidigare vid varvet byggda kylfartyget *Hood River Valley*, levererat till Johnsonlinjen



Redare och gudmor vid stapelbädden samt en silhuett av *Okanagan Valley*



i februari i år, har skrovet givits en utpräglad bulbstäv, som medför att farten med 9.600 hk och fruktlast blir 20,5 knop.

Okanagan Valley blir utrustat med centraliserad maskinövervakning och maskinmanöver från bryggan samt helautomatiskt kylmaskineri.

Fartyget utrustas med en av Blohm & Voss på MAN-licens byggd tvåtakts deiselmotor, typ K & Z 70/120D.

MS OKANAGAN VALLEY	
Reefer built by Blohm & Voss AG, Hamburg, for Red. AB Nordstjernan, Stockholm.	
Launched, November 20, 1965.	
L.o.a.	446' (137,00 m)
l.p.p.	404' (124,27 m)
beam	57' (17,40 m)
depth	37' (11,35 m)
draft	25'6" (7,74 m)
cbf	299,000
d.w.	6,000
gr.	6,200
knots	20,5
B & V/MAN K87 70/120 D diesel	
BHP	9,600



San Joaquin Valley i Hamburg. Foto: Jörg Seyler

7

San Joaquin Valley, SKXA

San Joaquin Valley var det första av två nya moderna kyltransportfartyg som byggdes på Wärtsilä i Åbo och sjösattes 30 juni 1967 och döptes av sin gudmor Paula Salonen, maka till Finlands handelsminister. Fartyget fick sitt namn efter San Joaquin Valley som är ett stort vin- och fruktodlingsområde i centrala Kalifornien, i Central Valley mellan Los Angeles och Sacramento.

Fartyget liksom som kommande syster var lite större än sina företrädare och var på 9,600 tdw, 154 meter långt och 21 meter brett samt ett djupgående på nästan 9 meter.

Maskineriet bestod av två 16-cylindriga Wärtsilä-Pielstickdieslar som genererade cirka 14,800 hk. Fartyget gjorde cirka 22+ knop.

Dessa två sista kylfartyg var de första fartyg med tvärbyggd akter då de andra fyra fartygen hade ett runt akterskepp. Dessa två fartyg hade större och bredare lastluckor som i princip täckte hela fartygets

bredd. Lastluckorna var även anpassade för att kunna ta containers som däckslast.

Fartygen hade 6 lastrum, fyra förut och två akterut och försedda med åtta stycken 5-tons ASEA-kranar. Samtliga lastrum var helkylda med en effekt ned till 25 minusgrader. Kylmaskineriet var från STAL i Ljungsbro liksom alla de tidigare kylfartygen.

Fartyget fick signalbokstäverna SKXA – Sierra Kilo X-ray Alfa.

Kapten Torsten Johansson var leveransövervakare vid Wärtsilä i Åbo tillsammans med överstyrman Roland Henriksson. Johansson var fartygets förste befälhavare.

Förste maskinchef och leveransövervakare var Gunnar Kjellberg. Garantimaskinist var Franz Wilhelm Wigren från Åbo och Wärtsilävarvet. Han var född 1920.

Fartyget levererades den 10 mars 1968 efter 50 dagars försening eftersom brand utbröt i ett av lastrummen ombord i samband med fartygets utrustning. Branden var omfattande och 5 varvsarbetare omkom.

Fartyget hade liksom systemen Aconcagua Valley en något reducerad bemanning till 26 mans besättning. Fartyget sattes omedelbart i trafik på Argentina och första resan hade hon styckegods från Europa till Brasilien och Argentina.

San Joaquin Valley eller ”San Jocke” som hon kallades var sedan i Johnsonlinjens tjänst fram till 1981 då hon överfördes till ett Johnsonföretag i Singapore. Fartyget köptes officiellt av Sembawang Johnson Alfa Pty. Singapore. Fartyget döptes om till **Durian** efter en exotisk frukt.

Fartyget fick under Singaporeflagg svenskt fartygsbefäl och maskinbefäl från Johnson Line. Den sista befälhavaren under svensk flagg var Kapten Sten Bexell som också blev ordinarie befälhavare under Singaporeflagg som Durian. Bexell var befälhavare vid flaggbytet som skedde i Oktober 1981 i Kuwait.

San Joaquin Valley var under svensk Johnsonflagg i 13 år och ytterligare 4 år under Johnsonägd Singaporeflagg.

Dessa två sista fartyg, San Joaquin Valley och Aconcagua Valley hade under årens lopp stora problem med sina maskinerier och båda fartygen fick flera gånger maskinhaveri och växelhaveri med påföljd att de blev stillaliggande veckovis och ibland även några månader. Pielstick-maskineriet innebar stora problem.

Fartygen var även upplagda vid några tillfällen. Fartygen sattes även in sporadiskt som linjefartyg på La Plata-linjen under lågsäsong. Detta under en tid på 1970-talet då det gamla tonnaget hade avvecklats och Seattlefartygen var under utfasning.

Durian lades upp tillsammans med systemen Pisang i Tönsberg Norge våren 1984 till 1985 men Durian gjorde det året en ströresa på Chile. Kapten Karl Magnusson var då tillfällig befälhavare. 1985 såldes fartyget till ett Panamaregistrerat rederi för att senare tillfälligt köpas av Sembawang Johnson Ship Management 1988 för att senare samma år säljas vidare efter att under ett par månader legat upplagd i Pireus Grekland till Crystal Shipping på Bahamas och fick namnet Crystal Star.

Fartyget fick mellan 1988 till 1991 flera maskinhaverier och växelhaverier och fick genomgå flertalet reparationer för att 1991 läggas upp i River Fal efter ytterligare en maskinrumsbrand i samband med ytterligare ett maskinhaveri. Fartyget bogserades till Aliaga Grekland för upphuggning i november 1991 där fartyget togs över av skärbrännarna. San Joaquin Valley hade då levt ett mycket slitsamt liv i sammanlagt 23 år varav 13 år under svensk flagg.



San Joaquin Valley, Foto: Lennart Ramsvik, maritimbild.com

San Joaquin Valleys nyckelbefattningar i initialskedet;

Befälhavare: Torsten Johansson. Kom till Wärtsilävarvet i Åbo den 7 november 1967 och var kvar i fartyget till den 6 september 1968 då han blev avlöst av Kapten Martin Nyblom som för övrigt även löste av honom i Yakima Valley och Hood River Valley. Martin Nyblom kom sedermera att bli befälhavare i Pacific från resa två.

Överstyrman: Roland Henriksson. Kom till varvet i Åbo den 18 september 1967 och var sedan kvar i fartyget som överstyrman till 10 maj 1968 då han blev avlöst av Nils Forsberg född 1935.

2e styrman: Magnus Kappelin född 1937. Avlöstes andra resan av Per Christer Kippel född 1941.

2e styrman Jr: Sture Mattsson född 1941. Mattsson kom från Okanagan Valley. Mattsson avlöstes andra resa av Leif Olsson född 1943.

Telegrafist: Lennart Lundqvist född 1916. Lundqvist var en legendarisk telegrafist och som var inom rederiet i många år. Avlöstes senare av Björn Larzon. Sedan kom Erik Lindahl för att stanna i fartyget till 1981.

Båsen: Uno Svensson född 1927. Legendarisk bås som var inom rederiet under många år och flera av linjefartyg.

Maskinchef: Gunnar Kjellberg född 1917.

1e maskinist: Leo Ilander född 1941 var kvar länge i fartyget.

2e maskinist: Kjell Hellkvist född 1943. Kom sedermera att bli maskinchef i de flesta av containerfartygen samt chief och leveransövervakare i Rosa Blanca som nybygge och senare i Silja Symphony. Något år senare kom den legendariske maskinisten Paul Forsell som kom att bli kvar i fartyget ända fram till 1984 under Duriantiden. Han arbetade även som kylmaskinist de sista åren i fartyget.

2e maskinist jr: Gunnar Börjesson född 1942. Han avlöstes andra resan av Karl Gustavsson född 1924. Dennis Schäfström född 1945 var extra maskinist under resa två. Schäfström kom sedermera att bli maskinchef inom rederiet.

Chief Steward: Arne Bernvi som avlöstes av Sven Johansson som tidigare hade varit kock i Hood River Valley. Lite kurios; Detta var Arne Bernvi's åttonde nybyggnation inom rederiet och hans sista fartyg då han efter detta kom att bli ordinarie intendenturinspektör vid rederiets tekniska avdelning på Ringön i Göteborg.

Fyra nybyggnationer tillsammans med Kapten Gunnar Dahlquist och fyra tillsammans med Kapten Torsten Johansson. Sven Johansson avlöstes senare av Lars Granqvist som kom att vara i fartyget under resterande år. Granqvist kom då från Rio Negro Valley.

Kock: Svenne Ekstrand född 1944. Ekstrand hade varit steward tidigare, bland annat i Okanagan Valley som han mönstrade av den 29 februari. Svenne var f.ö. planerad som steward i systerfartyget Aconcagua Valley som nybygge senare under 1968. Han kom sedermera att ha ytterliga 6 nybyggen innan han slutade i rederiet 1983.

Valter Olsson född 1919 löste av Ekstrand efter den första resan.



Fartyget som Singaporeflaggad Durian 1981-1985.
Foto från Hans Nerén

En av fartygets första besättningslistor från april 1968:



JOHNSON LINE
STOCKHOLM
SWEDEN

Besättningslista
CREW LIST

Den 3 april 196
The

M/S SAN JOAQUIN VALLEY

Hamn avgång RIO DE JANEIRO
Port

No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born	Nationalitet Nationality
1	Johansson, Torsten Julius	BEF	Gullholmen	070225	
2	Henriksson, Gustaf Roland	ÖST	Askim	280402	
3	Cappelin, Sven Ola Magnus	2ST	Malmö	371115	
4	Mattsson, Sture	2SJ	Gävle	410204	
5	Lundquist, Lennart Karl Erik	TEL	Malmö	160121	
6	Svensson, Uno William	BSM	Bräkne-Hoby	270515	
7	Liljendahl, Karl Nestor Alexander	MTR	Borgå	330111	finsk
8	Landin Gonzales, Antonio	"	Pontevedra	350607	spansk
9	Andersson, Leif Vilhelm	"	Norrköping	431129	
10	Grönlund, Harry Ilmari	LMT	Björneborg	470213	finsk
11	Lindroos, Rainer Antero	"	Åbo	450317	finsk
12	Grundberg, Lars Göran Torstensson	FBE	Grundsunda	490212	
13	Johansson, Leif Werner	"	Nacka	480402	
14	Kjellberg, Sven Gunnar	MCH	Nyköping	170219	
15	Ilander, Leo Erik Mauritz	1MA	Ingå	410807	
16	Hellkvist, Kjell-Arne	2MA	Malmö	430614	
17					
18	Gustavsson, Georg Severin	FMM	Kalmar	180618	
19	Johansson, Bror Sture	"	Sölvesborg	200521	
20	Johansson, Yngve Per-Allan	"	Kävsjö	310416	
21	Larsson, Per Ingemar	MBE	Stenkyrka	490214	
22	Bernvi, Arne Bertil Roland	EKF	Göteborg	130714	
23	Ekstrand, Svenne	1KK	Sölvesborg	440118	
24	Johansson, Anna Majken Elsine	STS	Vapnö	361201	
25	Rüden, Tore Bertil	MMN	Göteborg	480607	
26	Törnqvist, Kristian Andrew	BUP	Ivetofta	450121	
27	Wigren, William Frans	Gar.MA	Åbo	200627	finsk


Befälhavare
Master

Observera att det inte fanns någon kylmaskinist, däcksmaskinist, svarvare eller reparatör varken på första eller andra resan men däremot kom senare en kylmaskinist.

Fartyget hade i initialskedet totalt tre matrosar, två lättmatrosar och två befälselever. Fartyget hade tre motormän och en maskinelev. Av dessa fanns 7 personer som allmäntjänstare, båsen, tre matrosar samt tre motormän.

Intendenturavdelningen hade en kvinnlig städerska (Anna Johansson född 1936 och från andra resan Elsy Gustavsson född 1926.) och två mässmän. En av dessa mässmän var Tore Rudén född 1948 som senare kom att bli telegrafist inom rederiet.

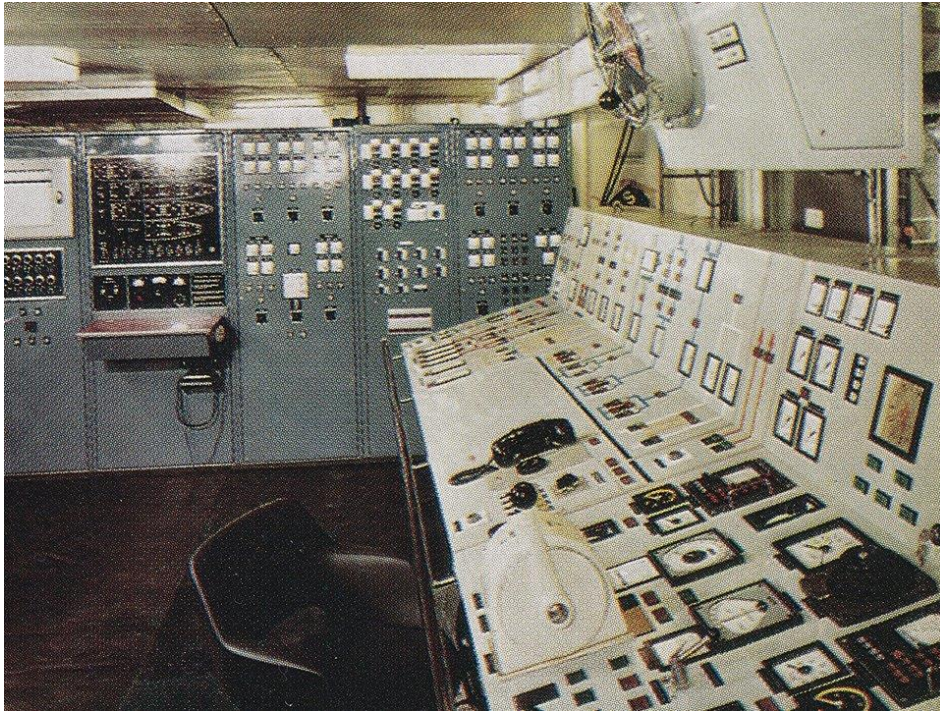
Fartyget hade totalt 26 mans besättning i initialskedet.

När fartyget blev Singaporeflaggat och fick namnet **Durian** 1981 blev Kapten Sten Bexell befälhavare och Göran Pettersson överstyrman. Maskinchef blev något senare Peedu Post. Dessa tre nyckelpersoner blev sedan kvar i fartyget fram till det lades upp i Tönsberg 1984.

Kapten Sten Bexell blev efter detta leveransövervakare och befälhavare i Samcos koreanska nybygge, det Singaporeflaggade kylfartyget American Reefer där han kom att bli kvar i nio år med endast mycket korta ledigheter. Maskinchef i detta fartyg blev Jens Arvidsson, tidigare många år inom Johnsonlinjen som maskinist och maskinchef. För övrigt de enda svenskarna i detta fartyg. Göran Pettersson blev överstyrman i kryssningsfartyget Stardancer och Peedu Post blev maskinchef i Singaporeflaggade Johnson Chemstream och Sten Bexell gick i pension.



Bryggan i San Joaquin Valley. Foto och bilder från Hampus Drake.



Kontrollrummet i fartyget.



Köket i fartyget med den bedrövliga Ovenatorn som ugn. Trappan ner till förrådet skymtar på vänster sida. Manskapsmässen låg akter om köket och befälsmässen för om köket.



Manskapsmässen i San Joaquin Valley.



San Joaquin Valley som Crystal Star strax före upphuggningen i Aliga 1993.
, foto från M. Asklander



Foto: Marc Piche. Från H.Nerens samling.

8

Aconcagua Valley, SJOA

Aconcagua Valley var det andra av de två kylfartygen som byggdes på Wärtsilä i Åbo och sjösattes den 23 april 1968 och döptes av sin gudmor Iris Sandberg, maka till den legendariske maskinchefen Sven Sandberg inom Nordstjernen. Fartyget fick sitt namn efter Aconcagua Valley som är ett stort vin- och fruktodlingsområde i centrala Chile strax norr om Santiago de Chile.

Fartyget var identiskt med San Joaquin Valley och var på 9,600 tdw, 154 meter långt och 21 meter brett samt ett djupgående på nästan 9 meter. Maskineriet bestod av två Wärtsilä-Pielstickdieslar. Fartyget gjorde cirka 22 knop.

Fartyget fick signalbokstäverna SJOA – Sierra Juliett Oscar Alfa.

Kapten Torsten Johansson var leveransövervakare vid Wärtsilä i Åbo tillsammans med överstyrman Roland Henriksson. Johansson var fartygets förste Leveransövervakare och förste maskinchef var Bertil Dahl.

Garantimaskinist under den första resan var Walfried Rauhavirta från Wärtsilävarvet, född 1909.

Fartyget levererades den 28 oktober 1968 efter sex månaders byggnation.

Aconcagua Valley som bara kom att kallas för "Aconcagua" var sedan i Johnsonlinjens tjänst fram till 1981 då hon överfördes till ett Johnsonföretag i Singapore. Fartyget köptes officiellt av Sembawang Johnson Beta Pty. Singapore. Fartyget döptes om till Pisang efter en banansort. Fartyget fick under Singaporeflagg svensk fartygsbefäl och maskinbefäl från Johnson Line.

Den sista befälhavare under svensk flagg var Roland Henriksson som var överstyrman vid byggandet och leveransövervakare. Ny befälhavare under Singaporeflagg som Pisang blev Jack Malmberg. Aconcagua Valley var under svensk Johnsonflagg i 13 år och ytterligare 4 år under Johnsonägd Singaporeflagg.

Både Durian och Pisang opererades av Sembawang Johnson Ship Management Ltd. Pty. i Singapore. Observera skorstensfärgen i dessa båda fartyg under Singaporeflagg här nedan, de har kvar "Johnsonfärgerna" men stjärnan har ersatts med SJ i skorstenen. (SembawangJohnson)

Fartyget lades upp tillsammans med sin syster San Joaquin Valley i Tönsberg Norge 1984 till 1985. Samma år såldes hon till samma redare som köpte San Joaquin Valley, Laskaridis shipping i Pireus för att döpas om till Frio Aegean. Fartyget levde sedan vidare fram till 1993 då hon såldes till skrot i Indien och skärbrännarna tog över gamla Aconcagua Valley i Alang, Indien i september 1993 två år efter sin syster. Fartyget hade då haft 25 slitsamma år med många maskinhaverier.

Dessa två sista kylfartyg var lite bättre "sjöbåtar" än vad de tidigare företrädarna var men de var fortfarande mycket rulliga och "skvalpiga" i lite dåligt väder. Jag vikarierade själv i dessa kylfartyg och där fick man verkligen surra fast i princip allt så fort man lämnade kaj men Yakima Valley och Rio Negro Valley lär ha varit värst av dem alla men så var de ju också de minsta fartygen av de sex. Bortsett från detta var dessa fartyg mycket trivsamma båtar att jobba i och jag förstår alla som hade önskemål om att få komma till dessa fartyg på 1960-talet då de var mycket moderna fartyg i jämförelse med det äldre linjetonnaget inom rederiet.



Aconcagua Valley. Foto M.Piche. Foto från H.Nerens samling.

Aconcagua Valleys nyckelbefattningar i initialskedet;

Befälhavare: Torsten Johansson. Kom till Wärtsilävarvet i Åbo den 28 oktober 1968 och var kvar i fartyget till den 13 januari 1969 då han blev avlöst av Kapten Albin Svensson var född 1912. Kapten Svensson var sedan ordinarie befälhavare i fartygets avlösningssystem fram till 1975 då han gick i pension. Kapten Svensson kallades för "Svarta Malin".

Kapten Torsten Johansson kom aldrig tillbaka till kylfartygen efter detta utan de sista tre åren innan sin pension var han befälhavare i Rio de Janeiro-fartygen varav Montevideo blev hans sista fartyg 1972. Han hade då fört befälet mycket framgångsrikt i dessa kylfartyg sedan 1963. Totalt sex år.

Överstyrman: Roland Henriksson. Kom till varvet i Åbo den 1 augusti 1968 och var sedan kvar i fartyget som överstyrman till 25 januari 1969 då han blev avlöst av Birger Lundin född 1933 som sedermera blev befälhavare i rederiet. Detta var Henrikssons sista fartyg som överstyrman då han från den 6 februari 1969 blev befälhavare i San Joaquin Valley.

2e styrman: Sture Mattsson född 1941. Mattsson kom från San Joaquin Valley och tidigare Okanagan Valley. Hans tredje nybygge.

2e styrman Jr: Per Bergqvist född 1933. Kom sedan att vara på flera av containerfartygen.

Telegrafist: Erik Lindahl född 1922. Legendarisk telegrafist inom rederiet. Kom senare över till systerfartygen San Joaquin Valley fram tills det såldes 1981. Per Nilson kom då till detta fartyg för att vara kvar till 1981.

Båsen: Jarzy Przasnek född 1930.

Maskinchef: Bertil Dahl född 1934. Kjell Klasson kom sedan att lösa av Dahl. Klasson blev sedermera leveransövervakare och maskinchef i 1971 i Pacific. Klasson var för övrigt den yngste maskinchef i rederiet då han blev chief bara 25 år gammal!

1e maskinist: Bror Ericsson född 1925. Erik Gunnar Malm född 1944 kom sedan att lösa av Ericsson.

2e maskinist: Bert Åke Johansson född 1939. Johansson kom sedan att vara kvar i fartygets avlösningssystem fram till det såldes till Singapore 1981. Han var i fartyget i 13 år.

2e maskinist jr: Esbjörn Andersson född 1943. Andersson kom sedan att vara kvar i fartyget ända till det lades upp i Tönsberg 1984. Andersson arbetade även som kylmaskinist från och till i fartyget. Han hade då varit i fartyget i 16 år.

2e maskinist jr: Erik Gunnar Malm född 1944 som kom från Okanagan Valley. Avlöstes andra resan av Dan Zetterström född 1947. Malm blev förste i fartyget.

Chief Steward: Svenne Ekstrand född 1944. Ekstrand avlöstes senare under våren av Bertil Carlsson som kom att vara i fartyget under flera år.

Kock: Bengt Fransson född 1935. Fransson kom sedermera över till San Francisco där han var kvar i flera år.

Observera att det inte fanns någon kylmaskinist, däcksmaskinist, svarvare eller reparatör varken på första eller andra resan men däremot kom senare en kylmaskinist. Under de första resorna hade fartyget en extra 2e maskinist jr men Esbjörn Andersson kom mest att fungera som kylmaskinist.

En av fartygets besättningslistor från januari 1969:



JOHNSON LINE STOCKHOLM SWEDEN		Besättningslista CREW LIST		Den 31 JAN. 1969 196 The	
M/S Aconcagua Valley		Hamn NORRKÖPING Port			
No.	Efternamn och förnamn Surname and Christian name	Befattning Rank	Födelseplats Birth Place	Födelseår Born ÅR/MÅN/DAG	Nationalitet Nationality
1	SVENSSON, ALBIN HERBERT WILHELM	BEF	ASPÖ	120301	
2	LUNDIN, HANS BIRGER	x ÖST	KARLSKRONA	330204	
3	MATTSSON, STURE	2ST	GÄVLE	410204	
4	BERGQUIST, PER GÖRAN	2SJ	KARLSHAMN	331118	
5	LINDAHL, ERIK OLOF	TEL	HAPARANDA	220727	
6	PRZASNEK, JARZY PIOTR	BSM AT	WARSZAWA	301006	
7	ORUICKSHANK, PETER LAMBERT	MTR AT	TRINIDAD	360924	BRITTISK
8	PETTERSSON, GUSTAF BORIS	x " "	HAMMAR	290612	
9	PAULSSON, HARRY EDVING	x " "	BORGSJÖ	290318	
10	HAGELIN, LENNART BERTIL	IMT	VÄSTERHANINGE	450904	
11	BLOMGREN, LARS ALGOT ERLAND	FBE	GÖTEBORG	500508	
12	PETTERSSON, JAN LENNART	"	"	500112	
13	KALMÉR, ROBERT ERIK VALDEMAR	x "	KRISTINEHAMN	481031	
14	DAHL, LEIF BERTIL	MCH	NÄTRABY	340301	
15	MALM, ERIK GUNNAR ARNE	1MA(ex 18)	NORRKÖPING	440626	Uppmönst
16	JOHANSSON, BERT ÅKE	2MA	ÄNGELHOLM	390309	
17	ANDERSSON, ESBJÖRN IVAR	2MJ (3MA)	LJUSNE	430621	
18	ZETTERSTRÖM, DAN	2MJ (4MA)	VÄSTERLÖVSTA	470924	(ex 22)
19	KOIVISTO, PENTTI ANGERVO	x FMM AT	ALAVIESKA	200905	FINSK
20	ELIASSON, PER ROLAND LEOPOLD	" "	STOCKHOLM	280903	
21	NILSSON, ALF HENRY	x " "	LAHOLM	260505	
22	LUNDGREN, TOM ERIK BIRGER	x MBE	ÅTVIDABERG	481221	
23	EKSTRAND, SVENNE	EKF	SÖLVEBORG	440118	
24	FRANSSON, NILS BENGT EUGEN	1KK	STOCKARYD	250131	
25	SÖDERKVIST, ERIK LENNART	MMN	RÄTAN	480713	
26	PERSSON, ÅKE GÖRAN	x MUP	KÖLABY	490327	
27	BERGLUND, GUNILLA CHRISTINA	STS	VALBO	441002	
28	LIEWENDAHL, KAJ GUNNAR	GARANTIMONTÖR	PARGAS, Finl.	410105	FINSK
29	MATTSSON, BIRGITTA SOFIA	2ST:s hustru	ÖRNSKÖLDSEVIK	460325	

Fartyget hade i initialskedet totalt tre matrosar, en lättmatros, en jungman och två befälselever. Fartyget hade tre motormän och en maskinbefälselev. Av dessa fanns 7 personer som allmäntjänstare, båsen, tre matrosar samt tre motormän.

Intendenturavdelningen hade en kvinnlig städerska, (Gunilla Berglund) född 1944 som efter resan gifte sig med Svenne Ekstrand Fartyget hade utöver henne två mässmän.

Fartyget hade totalt 27 mans besättning i initialskedet, en person mer än i systerfartyget.(2e maskinist Jr.)

Aconcagua Valley var det sista fartyget som det gamla radarparet Johansson/Henriksson fick jobba och segla tillsammans i efter fem nybyggnationer tillsammans sedan november 1963.

Det var nu januari 1969 och Torsten Johansson hade nu gjort sin sista resa i kylfartygen men var befälhavare i ytterligare tre år till sin pension och Roland Henriksson blev ordinarie befälhavare månaden senare. Han var då en mycket skicklig, populär och omtyckt befälhavare i 17 fartyg fram till 1984. Inget annat var att vänta då han ju gått i lärdom under flera år med en av de bästa i rederiet.

Lite kurios; Henriksson var Aconcagua Valleys förste överstyrman men han var också fartygets siste befälhavare under svensk flagg innan det såldes till Singapore våren 1981. Cirkeln var då sluten.

När fartyget såldes till Singapore och fick namnet Pisang 1981 blev Jack Malmberg befälhavare och Lars-Erik Börjesson överstyrman. Malmberg blev kvar till hösten 1982 och avlöstes av Olof Falk som blev kvar till uppläggningsen i Tönsberg. Falk var en erfaren befälhavare i kylfartygen då han varit i dessa fartyg sedan 1970. Maskinchef var i initialskedet Arthur Johannessen men han avlöstes hösten 1982 av Lennart (Byx-Johan) Johansson.



Aconcagua Valley Foto från H.Nerens samling.



Aconcagua Valley Foto från H.Nerens samling.



Aconcagua Valley i San Diego foto Lars Blomgren



Aconcagua Valley 1968-12-02 i Vancouver.
foto Walker E. Frost City of Vancouver Archives



Acongagua Vally som Pisang.
Bild från R. Sahlstens samling.



San Joaquin Valley och Aconcagua Valley Frihamnen Göteborg, till vänster i bild ligger ett Argentinafartyg. Foto från H.Nerens samling.



Aconcagua Valley i Engelska kanalen Foto från H.Nerens samling.



M/S Aconcagua Valley

NYA FARTYG ★ NYA RESURSER ★ NYA VÄGAR



JOHNSONLINJEN

REDERI AB NORDSTJERNAN
STOCKHOLM TEL. 08/22 05 20 TELEX 17100 JOHNSON S

Aconcagua Valley 1970 Johnson Line reklam SST 35-1970.

9

Tre färgstarka personligheter

Personbiografier.

Nedanstående tre Personbiografier var viktiga personer i dessa nybyggda kylfartyg från första resan.

*Befälhavaren **Torsten Johansson** som var leveransövervakare och den förste befälhavaren i alla sex fartygen.*

*Överstyrman **Roland Henriksson** som var leveransövervakare och förste överstyrman i de fem sista fartygen.*

*Chief Steward **Arne Bernvi** som var i fyra av fartygens första resor.*

Maskinchefer och leveransövervakare i maskin och den tekniska avdelningen var olika if fartyg.

Johnson Line Reefer Service



Yakima Valley 1963 – 1970.

Rio Negro Valley 1964 – 1970.

Hood River Valley 1965 – 1971.

Okanagan Valley 1966 – 1971.

San Joaquin Valley 1968 – 1981.

Aconcagua Valley 1968 – 1981.

Personbiografi Kapten Torsten Johansson 1907-1995.



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

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

Samma år, 1930 började han i Rederi AB Nordstjernen som 3e styrman i Pedro Christophersen. Han var sedan i dessa fartyg som 3e styrman tills 1935 då han blev 2e styrman i Lima. Senare samma år blev han 2e styrman i Brasil(1) där han var i tre år. Han var även en period i Suecia(2).

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

Torsten Johansson blev befälhavare i Pacific(1) 1945 efter kriget. Vikarie befälhavare i Axel Johnson och Suecia fram till 1948. Samma år, 1948 blev han ordinarie befälhavare i Suecia i fem år fram till 1953. Samma år blev han befälhavare i Los Angeles och var sedan i detta fartyg fram till maj 1961.

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

Branden i Brest resa 22, 1954.



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

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

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

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

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

Följande telegram ankom från Stockholm den 11 december 1954:

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

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

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

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

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

Den 17 december efter all lastflänsning dockades Los Angeles på stadt Antwerps torrdoccka nr 7. Los Angeles besättning fick fira julafton i Antwerpen men fartyget avgick till Göteborg på juldagen den 24 december och ankom till Lindholmens varv den 26 december. Sedan var Johansson befälhavare i Buenos Aires 1961 – 1962 samt ett par andra fartyg som vikarie fram till dess han blev leveransövervakare för det första kylfartyget Yakima Valley på Lindholmens varv i Göteborg februari 1963.

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

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

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

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

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

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

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

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

Torsten Johansson avled i Mölnlycke den 4 april 1995.

Rest in Peace.

Lite personliga reflektioner och speciellt minne.

Kapten Torsten Johansson har jag själv träffat vid några tillfällen och han fick de välkända öknamnen "*Gull Johan*" för han var från just Gullholmen väster om Orust. (anm. Min egen hemkommun) Han fick även det mindre hedrande öknamnet "*Köns Johan*" på grund av helt

andra kriterier. Kapten Johansson hördes säkerligen lika bra som " Kalle Gapa " och det fick jag själv erfara, även denna gång vid in bogsering av m/s Buenos Aires till Frihamnen sommaren 1962.

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

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



Första nybygget som Kapten Torsten Johansson hade, m/s **Yakima Valley**, först ut i serien om 6 kylfartg. Byggt på Lindholmen 1963.

Kapten Roland Henriksson 1928-1985.

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

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 fem 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 Alcione. 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.

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

Rest in Peace.

Chief Steward Arne Bernvi 1913-1983.

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

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

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

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

Från 1963 fram till 1967 hade Bernvi ytterligare fyra nybyggen i Kylfartygsserien, först Yakima Valley sedan Hood River Valley, Okanagan Valley och till sist San Joaquin Valley. Alla dessa fyra kylfartyg tillsammans med Kapten Torsten Johansson.

Lite kurios, i stort sett seglade inte Bernvi ihop med mer än två befälhavare under tiden 1953 till 1968. Först Kapten Gunnar Dahlquist och sedan Kapten Torsten Johansson.

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

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

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

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

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

Arne, Du finns alltid kvar i vårt minne och i våra hjärtan för den öppna och underbara person du var.

Det är med stor respekt vi nämner ditt namn i olika sammanhang. Vi glömmer dig aldrig.

Rest in Peace.

10

Sammanfattning, källhistorik och Tack.

Sammanfattningsvis om Rederi AB Nordstjernans sex kylfartyg kan man då säga att Okanagan Valley endast fick 5 år under Johnsonflagg och bara 19 år totalt av de sex kylfartygen. Den kortaste tiden av dem alla. Som god tvåa i detta sammanhang kom systemen Hood River Valley som bara blev 1 år äldre.

Med tiden kom dock de fyra första fartygen att bli mycket olönsamma då fartygen helt enkelt var för små med för dålig lastkapacitet och ineffektiv lasthantering. Detta trots en förhållandevis låg reducerad besättning vid denna tidpunkt. Fartygen var även periodvis utchartrade till bland annat Salénggruppen. I det stora hela blev inte dessa fartyg speciellt lönsamma för rederiet.

Här ned följer en resumé om fartygens ålder inom rederiet med de äldsta fartygen först och de med kortaste liv först:

Okanagan Valley, 1966 såld 1971 och upphuggen i Pakistan 1985.
5 år inom Johnsonlinjen tjänst men 20 år totalt.

Rio Negro Valley, 1964 såld 1970 och upphuggen i Kina 1987.
6 år inom Johnsonlinjen tjänst men 23 år totalt.

Hood River Valley, 1965 såld 1971 och upphuggen i Pakistan 1985.
6 år inom Johnsonlinjen tjänst men 20 år totalt.

Yakima Valley, 1963 såld 1970 och upphuggen i Kina 1988.
7 år inom Johnsonlinjen tjänst men 25 år totalt.

San Joaquin Valley, 1968 såld 1981 och upphuggen i Indien 1991.
13 år inom Johnsonlinjen tjänst men 23 år totalt.

Aconcagua Valley, 1968 såld 1981 och upphuggen i Indien 1993.
13 år inom Johnsonlinjen tjänst men 25 år totalt.

Ja, så blev ödets lott för vart och ett av de sex kylfartygen som byggdes för Rederi AB Nordstjernen.

Denna berättelse har mycket fokus legat på människorna ombord och mindre på tekniska detaljer vilket är självfallet tragiskt för alla tekniker.

Då jag själv har haft ett förflutet inom rederiets sjöpersonalavdelning kanske det faller sig ganska naturligt att denna berättelse har handlat mycket om personalia.

Mitt nästa projekt blir om rederiets "Seattlefartyg" och efter det om rederiets sjöpersonalavdelning men dessa kommer under 2019. Andra berättelser jag skrivit kommer även de att få en "uppfräschning" och uppdatering under 2019. Det blir då 10 berättelser om Johnson Line och sammanlagt över 1400 sidors fakta och minnen.

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

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

Detta är en uppdatering av den första jag själv skrev för Båtologen för några år sedan men nu är den berättelsen uppfräschad.

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

Tack!



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

Tack till Rederi AB Nordstjernans centralarkiv i Ängelsberg och speciellt till Siv Höök. Tack för all hjälpsamhet och support. Tack även till Sten Bexell och bortgångne telegrafisten Stig-Åke Wallin. Viss annan fakta även inhämtat från Torsten Rinnmans bok om rederiet.

Tack till Hasse Nerén för mängder av bilder samt Maritimbild.com, Lennart Ramsvik .

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

Sven-Erik Nyberg © 2013 uppdaterad 2018.

Berättelsen får givetvis länkas vidare men källa måste anges.

seonyberg47@gmail.com eller

Facebook: seo nyberg.

JOHNSONSEGLARNA



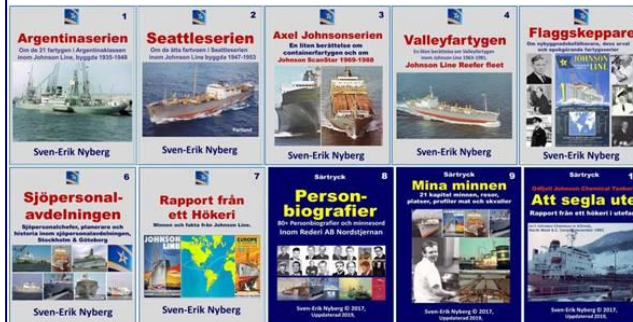
Det sista kapitlet i berättelsen får symbolisera när en sliten San Joaquin Valley seglar iväg som Durian inom Johnsonägda Singaporerederiet. Durian och systerfartyget Pisang hade inget J i skorstenen utan SJ som stod för Sembawang Johnson.



seo nyberg digital publications

Mina utgivna berättelser;

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



Särtryck i blå e-bok