

5

Flaggskeppare

Om nybyggnadsbefälhavare, dess urval
och epokgörande fartygsserier



skrivet av Sven-Erik Nyberg ©2013 uppdat. 2018.

Version 2. 2019.



Faktaguide, historik och minnen

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



Fotocollage av S-E. Nyberg 2019 med foto från JLAB och Sören Fogelström.

Ur innehållet i denna faktaberättelse;

- | | |
|---|---------|
| 1. Ett litet förord om berättelsen | Sida 3 |
| 2. Erfarenhet, Kunskap, Kompetens, Urval. | Sida 5 |
| 3. Befälhavare i äldre fartygsserier | Sida 11 |
| 4. Befälhavare i de moderna fartygsserierna | Sida 19 |
| 5. Sammanställning serier och befälhavare | Sida 25 |
| 6. Det nya chefs- och ledarskapet från 1970-talet | Sida 28 |
| 7. Tio Personbiografier av ikoner | Sida 33 |
| 8. Källor, research och tack. | Sida 76 |



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



Några av mina samlade e-böcker och berättelser.

1

Förord

Låt mig bara säga en sak innan jag börjar då det säkert finns någon som utan anledning retar upp sig på uttrycket "Flaggskeppare".

Det fanns ingen sådan officiell titel inom rederiet utan man åsyftade de kaptener som blev utsedda av rederiet att vara leveransövervakare och förste befälhavare och rederiets viktiga representant på fartygets jungfruresa. Detta var ett synnerligen ärofyllt och prestigefyllt uppdrag bland kårens befälhavare.

En befälhavare blev oftast utsedd av rederiet att vara befälhavare på alla fartygen i serien under förutsättning att tid och timing passade. Så var det i alla fall från det att "Rio-fartygen" byggdes då de i tidigare serier var olika befälhavare i så gott som varje fartyg även om vissa befälhavare kunde få det prestigefyllda uppdraget att ha mer än ett fartyg som nybygge. Det var i samband med att Kapten Gunnar Dahlquist utsågs till Rio-seriens fartyg som begreppet "Flaggskeppare" myntades.

Detta kom dock att förändras i samband med att Rio-serien började byggas och levererades 1957 en samma befälhavare hade alla fartyg i serien. Kanske detta berodde på att gamle Generalkonsuln Axel Ax:son Johnson avled 1958 och Bergsingenjören tillträdde samma år som koncernchef.

I denna berättelse vill jag gärna berätta lite om tänket och tillsättande av en leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. I berättelsen finns även tänket kring tillsättande av andra befattningshavare i nya fartyg och om varför vissa personer fick nybyggen och andra kompetenta personer inte.

Det är inte alltid det räcker med erfarenhet och kunskap i dessa sammanhang då det var många olika faktorer jag i denna berättelse skall försöka klargöra och berätta om. Här finns också en del intressanta iakttagelser som kanske är värt att notera.

I denna uppdaterade och reviderade upplaga av e-boken "Flaggskeppare" har jag lagt till ganska mycket såsom alla de epokgörande fartygsserierna och de legendariska befälhavarna samt ytterligare personbiografier och information om de sista Johnsonfartygen som byggdes och vilka som fick äran att ha dessa fartyg som nybygge. Inga självklara val av rederiet och alla var de ju olika befälhavare med unika kompetenser men alla med färgstarka personliga egenskaper som gjorde dem till fantastiska befälhavare.

Berättelsen handlar om befälhavare och som alla Johnsonanställda säkert har hört talas om vid mer än ett tillfälle. För mig som även har arbetat vid rederiets sjöpersonalavdelning under drygt sju år har det varit extra spännande att följa dessa legendarer och hur urvalet i vissa fall blev som det blev. Om en sjöpersonalavdelning som jag även kommer att ge ut en berättelse om senare under året.

Jag hoppas att denna berättelse och tidsdokument skall vara intressant för många s.k. gamla Johnsonseglare och alla andra sjöfartsintresserade människor som kanske var med under denna epok. Det får även ses som en e-publication och ett sjöfartshistoriskt tidsdokument till eftervärlden.

***Denna berättelse är tillägnad alla Johnsonseglare som var i
Johnsonfartygen och som har minnen från dåtid och nutid.
Trevlig läsning!***



Sven-Erik Nyberg 30 januari 2019.



Bild från min egen ChefsGuide nr. 20 om de fem kompetensnycklarna i ledarskapet.

2

Erfarenhet, Kunskap, Kompetens, Urval. Förstahandsvalet av urvalet och rollen.

I denna berättelse nämner jag vid flera tillfällen leveransövervakare, övervakare och fartygets förste befälhavare så jag vill gärna förklara vad befälhavarens roll som leveransövervakare innebar.

En leveransövervakare var "mera" än bara en befälhavare! Hans roll och uppgift i samband med fartygets byggnation var att inspektera och bistå varvet med rederiets kunskap och behov. Detta gällde då framförallt all nautisk utrustning, bryggan, lastrum och allt vad som har med lastning att göra som bommar och kranar eller liknande men i princip som en befälhavare se till att allt går enligt rederiets ritningar och plan även om fartygets inte formellt ägs av rederiet förrän det levererats.

Normal tid på varvet kunde vara allt från en månad upp till 3-4 månader innan fartyget övertogs vid leveransen och flaggskifte sker. I samband med leverans var han rederiets inspektör tillsammans med maskinchefen så att allt fungerade på provturerna innan leveransen.

Befälhavaren som är utsedd att vara leveransövervakare var normalt även fartygets första befälhavare på dess jungfruresa. En resa som för befälhavaren var full med nya intryck om fartyget, att representera rederiet i alla hamnarna samt vara en värdig representant inte bara för rederiet utan även för Sverige och Sveriges export samt till alla myndigheter, rederiets samarbetspartners och gäster. Så hans sociala kompetens var mycket viktig i detta fall.

I samband med att resan officiellt avslutades var det brukligt att han skulle skriva en fullständig rapport till rederiledningen om alla sina iakttagelser

under resan. Inom rederiet avslutades normalt en rundresa i Göteborg på ankomstdagen där resa två startade dagen efter i Göteborg.

Det var inte bara befälhavaren som hade rollen som leveransövervakare i ett nybygge. Maskinchefens roll var i princip densamma fast i allt som rörde den tekniska avdelningen och maskin i sig. Normalt ankom maskinchefen till varvet i samband med att maskinen inmonterades och detta var strax efter fartygets kölsträckning. Likaså kom fartygets maskinbefäl mycket tidigt till varvet och var maskinchefen behjälplig då alla detaljer och utrustning var av yppersta vikt.

Under fartygets jungfruresa hade dock inte maskinchefen representation i samma omfattning som befälhavaren på sin agenda. Men i de flesta fall var även maskinchefen närvarande vid all representation. Även maskinchefen skulle skriva en reserapport till rederiets tekniska avdelning efter varje avslutad resa.

Även en Chief Steward var en form av leveransövervakare och kommer till varvet någon vecka eller två innan leveransen för att inspektera hela inredningen, utrustning och alla möbler samt packa upp alla utensilier samt beställa all extrautrustning och proviant.

Även det ett stort och viktigt jobb som kräver lite "mera" kunskap och erfarenhet och där givetvis erfarenhet från liknande uppdrag är viktigt. Under fartygets jungfruresa är Chief stewardens roll viktig i samband med all representation som normalt förekom i fartygen. Arbetet tillsammans med kockar och extrainhyrd serveringspersonal var viktigt då rederiet såg representationen som mycket viktig inte bara för rederiet utan även för Svensk handel.

Alla befäl var i princip handplockade till ett nybygge och det gällde även en del av fartygets s.k. förhandsmän och kockar eftersom det var stor representation ombord. Det var för alla, även manskapet, en ära att bli uttagen till ett nybygge och att vara handplockad. Jag vet, jag var det vid fyra olika tillfällen i två fartygsserier och det kändes då mycket stort. Lite kommer jag att skriva om detta i min berättelse om sjöpersonalavdelningen i Stockholm och Göteborg.

När rederiet och rederiledningen skulle utse en leveransövervakare och befälhavare till fartygets jungfruresa var det många krav, kriterier och delar som skulle uppfyllas och falla på plats. Det räckte inte med en lång och bred erfarenhet från rederiet, ej heller gedigen spetskompetens. Jag skall i detta kapitel berätta om tankar kring tillsättande och tänket runt omkring.

Att tillsätta en befälhavare för detta ändamål får ses som en viktig internrekrytering för en mycket speciell position. Ja, det är inte bara befälhavaren som är viktig utan maskinchefen har en synnerligen viktig roll som den förste av alla som kommer till det nybyggda fartyget oftast i samband med att maskineriet monteras in i fartyget vilket sker i ett mycket tidigt skede.

Även övrigt befäl och förhandsmän handplockas oftast till sina befattningar. Senare i berättelsen skall jag återkomma till mina egna erfarenheter kring detta.

Som sagt det finns en rad uttalade krav som en befälhavare skall kunna hantera på ett nybygge. Ovanstående fyra av fem kompetensnycklar plus erfarenhet finns alltid med på rederiledningens kravspecifikation, om inte så bör den finnas med i alla former av rekrytering, intern som extern.

Erfarenhet är ingen egentlig kompetens utan en samlad kunskap av utförandet av ett arbete där samlad vana är viktig och där man förhoppningsvis lär sig av erfarenheten. En person som är rik på erfarenheterna av en kunskap kallas ibland för specialist! Många av personerna till flera nybyggen skulle kunna kallas för specialister i sin genre, alltså, **Erfarenheter av kunskap och kunnighet som bygger på vana, iakttagelser och upplevelser genom praktiskt vetande och klokhet.**

Nåja, först lite generellt om kompetens om vad det innebär... Lite förenklat kan man säga att kompetens är **"Kunskapen att använda ett verktyg"**. Att helt enkelt ha kunskap att använda sin verktygslåda på rätt och mest effektiva sätt. Ett verktyg kan i princip vara vad som helst, allt från en dator eller hammare till kunskapen att hantera relationer eller att förmågan att motivera och få med sig sina medarbetare till stordåd. Tro inte ett ögonblick på att ditt företag inte använder sig av dessa "nycklar"!

En mera korrekt och formell definition av kompetens är som följer: **"Kompetens är att inhämta, använda och utveckla sina kunskaper, färdigheter och erfarenheter"**.

Eftersom Johnsonlinjen fartyg alltid tog många passagerare och ibland hade en gigantisk stor representation i sina representationsfartyg, utom möjligen de sista nybyggena på 1980-talet, så var alltid social kompetens en mycket viktig del för en befälhavare och avdelningschef ombord. Att hantera människor och konfliktsituationer i ett fartyg är en synnerligen viktig del av kunnandet.

I nybyggen fram till och med containerfartygen var befälhavarens roll mycket viktig när det gällde representation och att kunna vara social och kommunikativ i alla dess former.

I mycket korta ordalag skulle man kunna definiera Social kompetens enligt följande:

Kommunikation och lyhördhet, Samarbete och samverkan, Kunskap att hantera relationer.

Kort sagt, att hantera samspelet med andra människor med allt vad detta innebär, att vara positiv och att på ett smidigt sätt hantera reaktioner och konfliktsituationer.

Jag skulle vilja påstå att i ett fartyg är dessa synnerligen viktiga egenskaper i alla befälspositioner ombord. Men tyvärr, det står inte i skolböckerna hur du lär dig social kompetens. Ej heller vad ett bra chefs- och ledarskap innebär och kan få för effekter. Jag skulle vilja påstå att det förr fanns alldeles för många chefer och arbetsledare i fartygen, Befäl, som hade ett mycket dåligt ledarskap. Men, i detta sammanhang skulle jag också vilja påstå att nybyggnadsbefälhavarna var ett på många sätt ett föredöme med ett mycket gott chefs- och ledarskap.

I moderna fartyg och i dagens fartyg och nybyggnationer är det troligen så att rederierna och personalavdelningarnas fokus ligger på spetskunskap och erfarenhet istället för alla de samlade kompetensnycklarnas innebörd och vad ett riktigt gott chefs- och ledarskap betyder.

Men, detta bör jag även förtydliga, med dagens synsätt på ledarskap har gjort chefer till bättre ledare och chefer med ett modernare tänk och synsätt på att människan är företagets viktigaste resurs. Så även till sjöss vill jag hoppas eftersom det gamla strikta ledarskapet till sjöss inte alltid var speciellt motiverande.

Givetvis är yrkeskompetensen formellt den viktigaste kunskapen och utan den ingen befattning. Grunden till all yrkeskunskap ligger självklart all utbildning och vad rollen och befattningen kräver. Inom detta finns även formella behörigheter och de licensieringar som krävs.

För en befälhavare och för den del, kanske speciellt, en maskinchef är det synnerligen viktigt med utvecklings- och förändringskompetens. Det är ju den stora anledningen till att dessa människor är på ett nybygge! Att ta emot ny utveckling och att medverka till denna förändringsprocess.

Det är som alla vet, inte alla människor som är mottagliga för en förändring och förändringar till sjöss är känsligt då det är ett mycket traditionsmässigt yrke med traditionsmässiga människor, befäl som manskap. Så, att vara en del av nyskapandet för personer i ett nybygge kräver både vilja och motivation av att vara en del av detta.

Att bli tillsatt som leveransövervakare och fartygets förste befälhavare i ett fartyg var det inte alltid det räckte att uppfylla alla nämnda kriterier. Jag kan räkna upp många skickliga befälhavare som hade alla dessa erfarenheter och kunskaper och som uppfyllde dessa kriterier och som dessutom var synnerligen omtyckta av människorna i fartygen.

Men som sagt, det räckte inte. Varför ställer sig en vän av ordning. Ja, oftast fordras det en upparbetad kemi med rederiledningen. Det kan ta lång tid att upparbeta ett starkt förtroende men när det väl kommer är det mycket starkt. Detta gäller i och för sig inte bara befälhavare och maskinchefen utan även alla befäl och en del av manskapet. Det har jag själv erfarenhet av från mina fyra nybyggen och två fartygsserier. Inget fjäsk utan bara en upparbetad relation byggd på förtroende. Så var det!

Jag kan nämna minst tre befälhavare som aldrig fick den stora äran att bli leveransövervakare och befälhavare på en jungfruresa trots att de hade alla de krav och förväntningar som krävdes och mycket mer därtill. Dessa var kaptenerna Helge Lönnberg, Erik Edgren och Sten Bexell. Nåja, Bexell blev ju sjöpersonalchef men de andra två blev aldrig förste befälhavare trots att de var kanske de bästa alla tider när man kommer till den samlade kompetensen och deras sätt att hantera och ta människor.

För en befälhavare var det en mycket stor ära och ett privilegium att bli utsedd till övervakare och förste befälhavare. Urvalet av dessa var stort och jag vet att de vid varje generations fartygsserie fanns det uppemot 100 befälhavare att välja på för ledningen. Givetvis kände alla befälhavarna till detta, men med all rätt, alla ville heller inte ha denna roll och extra ansvar.

Även värt att notera i sammanhanget, en befälhavare inom Rederi AB Nordstjernen blev utsedd till ordinarie befälhavare först efter det att ha seglat och tjänstgjort som befälhavare under ett par-tre år ibland längre tid. En befälhavare började alltid vikariera och "gå upp" som befälhavare från överstyrman. En överstyrman kunde vikariera befälhavare många gånger under några år. Oftast var det så att många bevisligen duktiga överstyrmän blev erbjudna ett nybygge som slutet av sin överstyrmanskarriär innan han blev ordinarie befälhavare.

I vissa fall kunde detta även gälla förstemaskinister även om det kunde variera mera här. Rederiets tekniska avdelning hade här total kontroll vad rederiets maskinchefer gick för och vilken samlad kunskap och erfarenhet de hade.

Med facit i hand vet vi att Generalkonsul Axel Ax:son Johnson alltid hade sina favoriter men man skall också veta att han hade en total kontroll över alla sina befälhavare inom rederiet och han visste mycket väl vad alla gick för. Detsamma gäller även för sonen, Bergsingenjör Axel Ax:son Johnson. Dock hade de båda herrarna lite skillnader vid tillsättandet av nybyggnadskaptener och övervakare som jag återkommer till under kommande kapitel.

Jag är helt övertygad om deras synsätt och deras krav på rollen, befattningen och personen var densamma. Men Generalkonsuln utsåg många befälhavare som kunde dela på alla nybyggnationerna medan Bergsingenjören utsåg, om praktiskt möjligt, en och samma befälhavare till hela fartygsserien.

Så till sist, det var ingen tillfällighet att när Rio de Janeiro-serien skulle levereras utsågs Gunnar Dahlquist till övervakare och förste befälhavare för fem av seriens fartyg av Bergsingenjören. Men, de två första fartygen levererades bara med tre månaders mellanrum 1957. Senare gick Dahlquist i pension eftersom Bahia Blanca kom först 3½ år efter Brasilia.



3

Befälhavare i de äldre fartygsserierna

När Rederi AB Nordstjernen bildades 1890 köpte man in ångaren "Annie Therese" från systerbolaget, Firman A. Johnson & Co. Men rederiets första beställning på ett nybygge kom redan samma år och 1891 levererades den första Axel Johnson till rederiet och nybyggnadsbefälhavare var Kapten Axel Nordahl som också kom att bli den förste för rederiet.

Den första egentliga fartygsserien för rederiet beställdes 1909 vid Lindholmens varv i Göteborg och kom att bli 2 fartyg som döptes till Axel Johnson 1910 och Annie Johnson 1911. Den första Axel Johnson hade då sålts.

Med facit i hand kom det att bli 10 lastlinje-fartygsserier plus 21 olje-produkttankers och kemtankfartyg samt enskilda fartygsbyggen och färjor. Den siste formelle övervakaren och nybyggnadskapten för en Johnsonbåt var Sören Fogelström i Svea 1985 vilket jag återkommer till i nästa kapitel.

Nästa stora fartygsserie som kom att byggas för rederiets räkning var Suecia-serien som kom 1912 och som kom att omfatta 11 fartyg och de första motordrivna fartygen i rederiet och världen. Av dessa 11 fartyg såldes två fartyg redan under upprustningen och vid leveransen. Återstod 9 fartyg avsedda för rederiets då nya La Plata-trad. Parallellt med Suecia-serien byggdes Balboa-serien om 3 fartyg. Det sista fartyget i dessa två serier levererades 1925. Det var Santos (1). Det äldsta av dessa fartyg blev kvar till 1962 som var Pedro Christophersen byggd 1913.

Nästa fartygsserie blev den då nya Axel Johnson-serien om tre fartyg där Axel Johnson (3) och Annie Johnson (2) levererades 1925 och Margaret Johnson (1) 1928. Dessa tre fartyg blev kvar till 1962!

Nästa serie blev den största som rederiet byggt, den 21 fartyg stora Argentinaserien som levererades mellan 1935 till 1948 samt La Plata-serien (Flodbåtarna från 1943) inom Argentinaserien och där de äldsta blev kvar till 1971. Det är dessa 6 serier jag kallar de äldre fartygsserierna.

Det var Generalkonsul Axel Ax:son Johnson som mer eller mindre ensam utsåg befälhavarna till alla dessa nybyggen, samt även den nya Suecia-serien från 1910, eftersom hans far Axel Johnson avled 1910.

Generalkonsuln hade en enorm kunskap och koll på alla sina befälhavare vilket även hans far Axel Johnson hade under årens lopp. Detta var drygt 250 stycken ordinarie befälhavare fram till de nya avlösningssystemen trädde i kraft i början av 1970-talet.

Att han utsåg sina favoritkaptener till övervakare och som förste befälhavare i fartygen gick inte att ta miste på. De allra flesta av dessa nybyggnadskaptener fick var sitt fartyg med det fanns några stycken som redan då fick flera fartyg.

Här följer några av de mest kända och mest legendariska befälhavarna som var de första befälhavarna i de epokinledande fartygsserierna och i kapitel fem finns en kortare sammanställning av rederiets byggda fartygsserier och dess förste befälhavare.

Kapten Victor Camp.

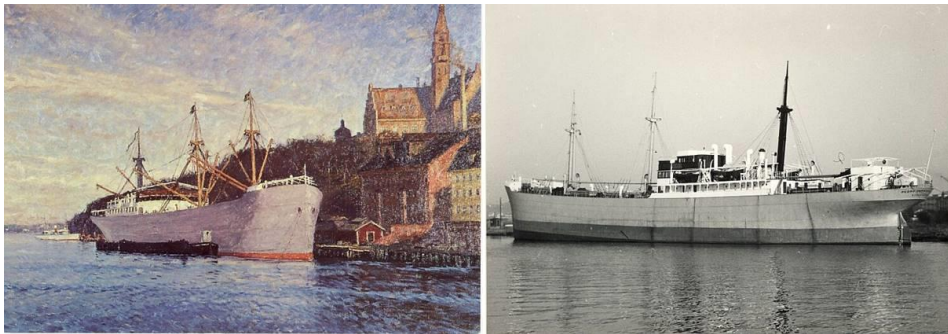
I detta sammanhang kan man naturligtvis inte undgå att nämna Kapten Viktor Camp som var bland de första anställda befälhavarna inom Rederi AB Nordstjernen. Det var också Kapten Camp som förde befälet på S/S Oscar Fredrik då fartyget avgick Sverige i november 1904 för rederiets jungfruresa till La Plata och för att "inviga" Rederi AB Nordstjernen första reguljära linje som öppnad. Brasil-La Plata-traden kom sedan att bli kvar tills 1985 då Bahia Blanca såldes. Alltså 81 års trafik på Brasilien-La Plata.

Det var också vid detta tillfälle som Nordstjernen blev Johnson Line internationellt eftersom det ansågs att Nordstjernen var lite krångligt internationellt, både att skriva och uttala. Kapten Camp hade senare det andra moytorfartyget Pedro Christoffersen som nybygge.

Kapten Viktor Camp fick dessutom, som den ende befälhavaren i rederiet att få en båt uppkallad efter sig, nämligen bogserbåten Viktor Camp, som var den första bogserbåten som byggdes 1936 tillhörande det Johnsonägda stuveriet i Göteborg, C.L. Hanssons Stuveri AB som 1981 blev Johnson Marine Services i Göteborg. En ära som Kapten Camp var ensam om!

Kapten Axel Nordahl.

När de båda nybyggda fartygen ångfartygen Axel Johnson och Annie Johnson levererades från Lindholmens varv 1910 resp. 1911 var det Kapten Axel Nordahl som var leveransövervakare och Axel Johnsons förste befälhavare och som förste befälhavare i ett epokgörande fartyg och serie om än bara för två fartyg.



Suecia som oljemålning och Pedro Christophersen. Rederifoto.

Johan Ekström.

1910 blev en mycket viktig milstolpe för rederiet då man det året uppnådde ett avtal om en linjekonferens till Brasil-La Plata traden och genom detta helt kontrollera alla sjötransporter av kaffe från Brasilien till Europeiska hamnar. För rederiet var dessa mycket lönsamma transporter då man inte längre behövde gå med barlast hem från Buenos Aires.

1912 beställde Generalkonsul Johnson två dieseldrivna fartyg vid Burmeister & Wain i Köpenhamn och denna nya fartygsserie blev de första motordrivna fartygen i den svenska handelsflottan. Med facit i hand kom serien att omfatta 11 fartyg men två såldes redan under upprustningen vid varvet i Köpenhamn. De två första fartygen var Suecia och Pedro Christophersen som döptes efter Johnsons affärspartner Pedro Christophersen som på den tiden var en stor viktig skeppsmäklare och affärsman i Argentina och som hjälpte rederiet att etablera sig i landet. Johnson Line blev sedan en mycket viktig affärskugge för Sverige och svensk handel i Argentina.

När Suecia levererades från varvet i december 1912 hade Kapten Ekström varit leveransövervakare och fartygets första befälhavare då det sattes in på sin planerade trad Brasil-La Plata. Dessa fartyg var då revolutionerande med sin storlek om 6500-7000 dwt samt en fart av hela 10 knop. Kapten Ekström var på den tiden en viktig befälhavare inom rederiet som hade flera nybyggen. Kapten Camp fick det andra fartyget, Pedro Christophersen.

Kapten David Liljequist (1873-1940)

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



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

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

Pehr Åhsberger

Det var bara Kapten Åhsberger som hade 3 nybyggen inom Argentinaserien, de s.k. A-båtarna och dessa var La Plata 1943, Orinoco 1944 samt Panama 1945. La Plata var f.ö. det första av de fyra s.k. Flodbåtarna som byggdes på Kockums i Malmö 1943-1945.

Carl-Olof Holmberg

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



Kapten Holmberg på Bolivias brygga.
Foto från JLAB.

Fredrik Ranke

hade först de två Argentina-fartygen Peru 1938 och Argentina (2) 1943 sedan fick han två Seattlefartyg som nybygge, Lions Gate 1950 och California 1953. Ranke var den ende av befälhavarna som hade förmånen av att få två Seattlefartyg som övervakare och förste befälhavare. Lägg därtill, att Rankes hustru Olga, fick prestigeuppdraget att vara gudmor för California när fartyget döptes och sjösattes i Kiel 1952. Det är inte så svårt att gissa att kapten Ranke var en av Generalkonsul Johnsons absoluta favoritkaptenar vid denna tidpunkt.



Kapten Fredrik Ranke vid sitt skrivbord i Lions Gate 1950.

Oscar Gedda

Kapten Gedda var utan tvekan en av rederiets största befälhavare på sin tid. Kapten Gedda hade först Ecuador 1940 och Paraguay 1947 som övervakare och som förste befälhavare. Samma år som Paraguay levererades, 1947, fick han uppdraget att bli Golden Gates leveransövervakare och han var planerad som fartygets förste befälhavare.

Men eftersom Kapten Holmberg sjukavmönstrade systerfartyget Seattle innan jungfruresan blyxtinkallades Kapten Gedda att föra befälet på Seattles jungfruresa. Ett synnerligen stort uppdrag på den tiden.

Gedda kom senare tillbaka till "sitt älskade" fartyg Ecuador och var med om den olycksaliga morgonen när fartyget grundstötte utanför Vlissingen i Holland 1955 och förläste och sjönk. Om denna händelse med bilder från förlisningen finns det mycket mera att läsa i min berättelse om Argentinaserien.

Strax efter denna händelse gick Kapten Gedda i pension som en av de mest historiska befälhavarna inom rederiet. Han blev vid en dokumentär om Ecuador av SVT kallad för "hjälten från Ecuador".



Kapten Gedda på Paraguay 1947 och vid förlisningen av Ecuador 1955

Yngve Grönwall

Kapten Grönwall hade först Suecia 1944 sedan blev han utsedd till leveransövervakare på Los Angeles i Seattle-serien 1947. Det fanns säkert en anledning till detta val från Generalkonsulns sida då Grönwall var den första befälhavaren inom rederiet som hade KaMeWa-systemet då Suecia fick detta systemet på prov 1944.

När Los Angeles byggdes 1948 fick även detta fartyg som enda fartyg i Seattle-serien KaMeWa installerat och Grönwall ansågs som inkörd på systemet och den ende av befälhavarna som behärskade KaMeWa´n.

Som framgår av kommande personbiografi förde Grönwall befälet på Colombia mellan 1939 till 1944 mitt under ett brinnande 2a världskrig.

Los Angeles blev Grönwalls sista fartyg då han avled i en hjärtattack efter fartygets brand i Tacoma under fartygets jungfruresa 1948.

Tilläggs kan också att Yngve Grönwall hade en son, Bo Grönwall, som även han blev befälhavare och flaggskeppare inom rederiet och som jag berättar om senare i denna berättelse.



Dessa personbiografier finns även som särtryck bara att beställa gratis.
Fotocollage S-E.Nyberg 2019.

Axel Holmström

hade Bio-Bio 1945 och även Buenos Aires i nya Rio-serien 1957. Kapten Holmström fick "rycka in" som nybyggnadskapten på Buenos Aires 1957 eftersom Gunnar Dahlquist var "upptagen" med förstlingens Rio de Janeiros jungfruresa. Hursomhelst var Kapten Holmström en strikt, kunnig och omtyckt befälhavare.

Gunnar Ahlman

hade Venezuela (2) 1945 och även Silver Gate 1952. Ahlman blev kvar i Silver Gate fram till 1958 och under 18 rundresor i fartyget. Han pensionerades efter sin tjänst i fartyget.

Gustaf Salomonsson

Kapten Salomonsson fick bara möjligheten att ha ett nybygge och det var Argentina-seriens Venezuela (1) och efter bara två års tjänst minsprängdes hon i april 1941 väster om Torshavn, Föröarna, av en tysk U-båt och hela besättningen följde med i djupet. Läs mer om denna intressanta händelse och besättning i min berättelse om Argentinaseriens fartyg.



4

Befälhavare i de moderna fartygsserierna, Generationsväxling.

I detta kapitel läggs främst fokus på de fem fartygsserierna som byggdes från 1947- och 1960-talet fram till 1971 då de två sista bilfartygen levererades från Åbovarvet. Men även lite om de sista nybyggen som byggdes för rederiets räkning och dess skeppare för att till sist knyta ihop säcken med rederiets siste nybyggnadskapten inom Johnson Line med den berömda blågula Johnsonskorstenen.

Jag har valt att kalla Seattleserien ett modernt fartyg även om det första fartyget Seattle levererades 1947 och pågick fram till 1953. Men som serien var designad, dess konstruktion och prestanda har jag valt att lägga denna serie i detta kapitel istället för det förra. Serien får dessutom symboliskt utgöra en brygga mellan nytt och gammalt.

Detsamma gäller även tillsättandet av befälhavare, Den sista övervakaren och sista nybyggnadsbefälhavaren i denna serie får även han symbolisera befälhavarna då han var den förste i Rio de Janeiro-serien. Även här en brygga mellan gammalt och nytt personifierat av Gunnar Dahlquist, "Kalle Gapa" kallad, en övergång mellan ett äldre tänk och ett nytt tänkande men även ett generationsskifte i rederiets ledning, då gamle Generalkonsuln dog 1958, som även återspeglade sig i livet ombord i rederiets fartyg.

Befälhavarna i Seattleseriens åtta fartyg var sju stycken eftersom Fredrik Ranke hade två fartyg, Lions Gate och California. Carl-Olof Holmberg ansågs vid denna tidpunkt 1947 vara en av de riktigt stora kaptenerna inom rederiet. Han fick därför äran att övervaka förstlingen Seattle. Tyvärr blev han sjukavmönstrad i Göteborg på utgående på jungfruresan varför Oscar Gedda, som nu övervakade fartyg nr 2 i serien Golden Gate, fick blixtinkallas

till Seattles jungfruresa och Holmberg fick Golden Gate efter det han tillfrisknat.

Los Angeles gick till Yngve Grönwall, Lions Gate till Fredrik Ranke och de två tysklandsbyggena Silver Gate och Portland gick till Gunnar Ahlman och Gunnar Jernström.

De två sista fartygen i serien California och Canada gick som sagt till Ranke samt Gunnar Dahlquist som "äntligen" fick äran ha få ett nybygge, Canada. Dahlquist hade mycket stort förtroende hos rederiet och hos Generalkonsul Johnson och han fick också den stora äran att vara befälhavare på den mycket speciella resan med Seattle till världsutställningen till Seattle 1962 efter det att haft 5 Rio-fartyg som nybygge.

Det har alltid i alla år varit generationsskifte ibland människorna och befälet i fartygen men från 1960-talet blev det mera tydligt och märkbart hur "stilen" och sättet blev mera modernt i tänket. Detta märktes kanske mera tydligt i samband med att de nya kylfartygen och containerfartygen levererades under 1960-talet fram till början av 1970-talet men även vad som kom att hända i rederiets allra sista nybyggen på 1980-talet. Inte så många fartyg men väl en anledning att berätta vad som hände fram till dess att rederiet gick i graven och en sjöfartsepok var till ända.

Jag kommer i nästa kapitel att berätta hur ledarskapet och arbetsledningen i fartygen kom att ändras mycket stort från 1970-talet och framåt.

De sista befälhavarna i de nya fartygen som byggdes fram till 1971 hade mer än en sak gemensamt, de var mycket skickliga befälhavare, de hade ett fantastiskt "open minded" ledarskap, de var mycket skickliga nautiker och de var alla mycket omtyckta befälhavare på alla de fartyg de förde befälet på oavsett om detta var besättning eller landanställd personal.

Dessa fyra befälhavarna var alla mycket duktiga på att hantera personal och fick alla att känna sig viktiga ombord. Dessutom var de mycket representativa och tog hand om rederiets gäster på ett föredömligt sätt. Man skulle också kunnat kalla dessa befälhavare för Representationsbefälhavare och det var just det rederiet ville. Detta var sammantaget egenskaper som gjorde dem till s.k. Flaggskeppare i sin tid. Mycket respekterade och kunniga i sin roll.

I samband med att Bergsingenjören valde att utse samma nybyggnadskaptener i hela fartygsserien från Rio de Janeiro-fartygen 1957

myntades även uttrycket "Flaggskeppare" men det var som sagt ingen formell titel för dessa befälhavare men alla visste vad det innebar.

Givetvis ville Bergsingenjören ha samma befälhavare som leveransövervakare men detta var ibland praktiskt omöjligt eftersom fartygsleveranserna låg tätt inpå varandra.

Däremot var maskinchefens roll en helt annan då han kom till fartyget i samband med att maskinen installerades efter det att kölsträckningen var gjord.

De fyra befälhavarna var som följer:

Gunnar Dahlquist,

Canada samt fem av Rio-seriens fartyg. Totalt 6 fartyg.

Torsten Johansson,

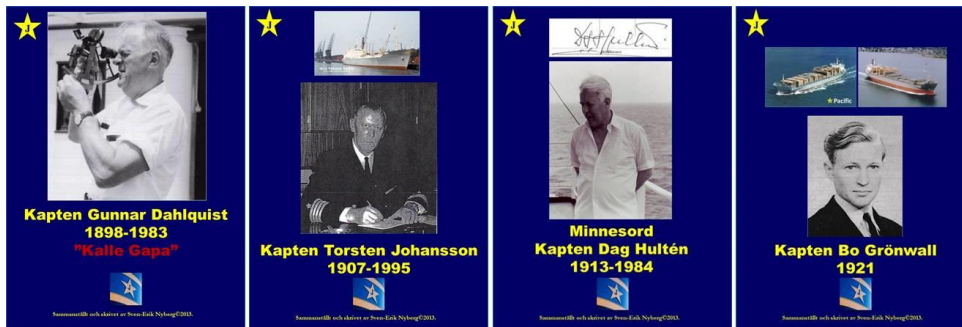
Samtliga 6 kylfartygen i den s.k. Valley-serien, kylfartygen från 1963.

Dag Hultén,

Samtliga 5 containerfartygen i nya Axel Johnson-serien från 1969.

Bo Grönwall,

de två bilfartygen Pacific (2) och Suecia (3) från 1971.



De fyra befälhavarnas biografier finns att beställa även i vackra särtryck.

Rio de Janeiro-klassen var alla byggda på Lindholmens varv i Göteborg och serien kom att omfatta sju fartyg varav de två första levererades 1957. De andra fyra fartygen efter dessa, levererades mellan 1958 till 1960. Det sista fartyget Bahia Blanca var en option och levererades 3½ år senare 1964. Nybyggnadskapten i Buenos Aires 1957 var Axel Holmström då Dahlquist var upptagen med förstlingen Rio de Janeiro. Bahia Blanca 1964 gick till Gustav Hartzell eftersom Dahlquist då hade gått i pension.

Valleyfartygen kom att omfatta 6 fartyg om 3 serier om två fartyg i varje. De byggdes mellan 1963 till 1968 på tre olika varv. De fyra första fartygen såldes 1970 resp. 1971 och de två sista fartygen såldes efter mycket problem 1981 till Johnsons i Singapore.

Den nya Axel Johnsonserien levererades från Wärtsilävarvet mellan 1969-1971. Två av fartygen såldes 1985 och tre såldes året efteråt 1986. De två bilfartygen Pacific och Suecia levererades från Wärtsilävarvet i Åbo 1971 och båda såldes redan 1988 efter bara sju års tjänst inom rederiet.

Jag tycker att dessa fyra fantastiska befälhavare förtjänar en speciell plats och därför får de en större personbiografi i nästa kapitel för att läggas till i den övriga "Johnsonhistorien". För alla som är intresserade finns även ett särtryck av dessa kapteners biografi. Bara att kontakta mig så skickar jag dessa fina särtryck i PDF-format.

Jag hade den stora förmånen av att lära känna tre av dessa samt att jag hade förmånen av att segla tillsammans med två av dem i flera fartyg och flera resor då vi hade 4 nybyggen tillsammans som jag hade den stora förmånen och äran att ha. Det är därför jag har lagt in mina egna minnen i deras personbiografier.

I detta kapitel vill jag även nämna samtliga nybyggen som Johnson Line hade de sista åren från 1978 till 1985 då de sista två Johnsonfartygen levererades.

Den observante noterar säkert att tankern Landsort och Silja Symphony som båda levererades 1991 men dessa två var inga fartyg som byggdes för Johnson Line AB utan till ägande och partnerskap till Nynäs Petroleum. Fartyget var svenskflaggat men hade ingen Johnsonskorsten även om Befålet var från Johnson Line och befälhavaren var Per-Herman Larsson.

Silja Symphony var heller inget Johnsonfartyg utan beställdes och levererades till EffJohn International i Finland men fartyget registrerades i Sverige och fick svensk flagg och svensk besättning. Befälhavare var vid leveransen Johnsonkaptenen Olle Nord och maskincheferna de kända Kjell Hellqvist och Björn Örnerstig.

Det absolut sista Johnsonfartyget som byggdes för Johnson Line var passagerarfärjan Svea som levererades i Maj 1985 med nybyggnadskapten Sören Fogelström som då kom att bli rederiets siste nybyggnadskapten och

leveransövervakare. (Se personbiografi) Fartyget fick svensk flagg, Johnsonbefäl samt Johnsonskorsten.

Några månader tidigare hade Rosa Blanca levererats i mars månad för rederiets Laser Line-trafik. Nybyggnadskaptens och leveransövervakare var Kapten Ingvar Lindström och maskinchef Kjell Hellquist.

Precis ett år tidigare i mars 1984 hade Bo Johnson levererats hos Nippon Kokan KK i Yokohama, Japan, för rederiets Sydpacific-trad. Nybyggnadskaptens och leveransövervakare var Ingvar Axelsson och maskinchef Björn Örnerstig.

Bo Johnson och Rosa Blanca blev Johnson Lines sista linjefartyg och båda såldes 1993 till Hamburg Sud-kontrollerade rederier. De fick alltså inte mer än nio resp. tio år inom rederiet.

Det sista fartyget som byggdes på 1970-talet var bilfartyget Avesta då hon levererades från Nippon Kokan vid Tsu-varvet i Japan. Nybyggnadskaptens och leveransövervakare var Karl-Eli Sjöblom och maskinchef var Ebbe Lundquist. Värt att notera kanske, Chief Steward var Svenne Ekstrand som här hade sitt femte nybygge och åttonde som leveransövervakare och det kom att bli ytterligare två nybyggen, Johnson Chemstar och Johnson Chemsun som leveransövervakare och det sistnämnda även på jungfruresan. Alltså tio nybyggen och det får ses som ett rekord inom rederiet.

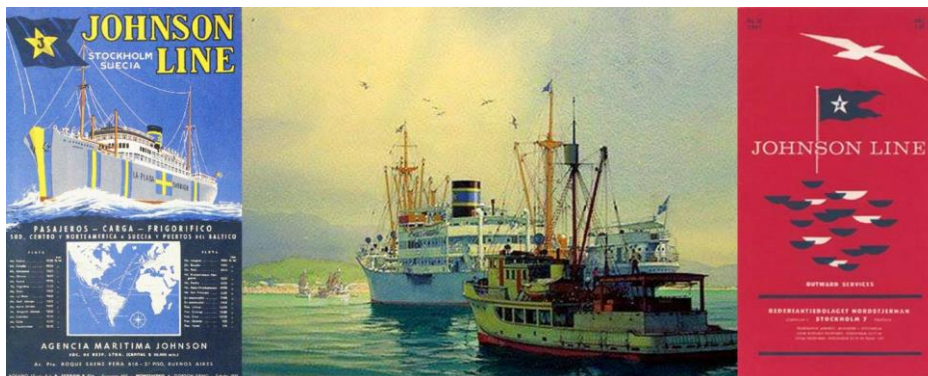
Dem absolut sista lilla fartygsserien som byggdes för Johnson Line var de fyra kemikaliefartygen varav de två första var som nämnts Johnson Chemstar och Johnson Chemsun båda byggda på Kockums varv i Malmö och levererade 1980. Leveransövervakare och nybyggnadskaptener var Olle Nord resp. Sven Vifors.

Sedan följde Johnson Chemsun från Ankerlökken varv i Florö 1982 med Birger Lundin som leveransövervakare och fartygets förste befälhavare. Det sista fartyget var Johnson Chemstream som levererades från Singapore 1983. Nybyggnadskaptens var Per-Herman Larsson. Fartyget såldes redan 1986 och de andra tre fartygen såldes till samarbetspartners J.O. Oddfjell i Bergen 1988. En kortvarig kemtank-historia alltså.

Med det var sagan all för Rederi AB Nordstjernans elva fartygsserier som varade i drygt 70 år från 1910 till 1980. Rederiet firade sitt 90-års jubileum 1990 men vid denna tid fanns bara ett fåtal fartyg kvar och ett rederi som inte kom att vara kvar mer än ett par år efter detta.



De tre sista nybyggena för Johnson Line, Bo Johnson, Rosa Blanca och sist ut färjan Svea. Foto från M.Asklander och R.Sahlsten.
Fotocollage S-E.Nyberg 2019



5

Sammanställning epokgörande fartygsserier och dess legendariska befälhavare.

Som jag tidigare nämnt konstruerade, ritade och byggde Johnson Line 10 fartygsserier under årens lopp men det var 14 egentliga fartygsserier då de s.k. Flodbåtarna ingick i Argentinaserien men de var byggda på Kockums varv i Malmö och Argentinaserien på Götaverkens varv i Göteborg. Likaså var "Valley-seriens" tre fartygsserier om två fartyg i varje serie, byggda på tre varv så rätt skall vara rätt.

Även den sista fartygsserien om de fyra kemikaliefartygen var två fartyg i samma serie byggda på Kockums varv i Malmö 1980.

Sammanställningen berättar att av dessa 14 fartygsserier var 10 epokgörande för sin tid och generation då de alla hade synnerligen nyskapande prestanda och design när de kom och att 6 av dem slog mer eller mindre knock på en hel sjöfartsnäring när de kom.

Ytterligare en mycket intressant iakttagelse, av dessa 14 serier byggdas hela 9 fartygsserier på svenska varv, de övriga 5 fördelades på varv i Köpenhamn, Hamburg och Åbo där tre serier byggdes.

Varvsfördelningen för fartygsserierna med dess förste befälhavare och övervakare såg ut som följer:

Götaverkens varv Göteborg:

Tre fartygsserier byggda, Balboaserien om 3 fartyg, Den andra Axel Johnson-serien om 3 fartyg och Argentinaserien om 17 fartyg. Totalt 23 seriefartyg.

Lindholmens varv Göteborg:

Tre fartygsserier byggda, Den första Axel Johnson-serien om två fartyg, Rio de Janeiro-serien om 7 fartyg samt Yakima Valley-serien om 2 fartyg. Totalt 11 fartyg.

Kockums varv Malmö:

Tre fartygsserier byggda, 4 av Flodbåtarna inom Argentinaserien, 6 av Seattle-serien samt två av kemikaliefartygen. Totalt 12 seriefartyg.

Wärtsilävarvet i Åbo:

Tre fartygsserier byggda, San Joaquin Valley-serien om 2 fartyg, Den tredje Axel Johnson-serien om 5 fartyg samt de båda bilfartygen i Pacific-serien. Totalt 9 seriefartyg plus färjan Svea.

Burmeister & Wain, Köpenhamn:

Suecia-serien om 11 fartyg totalt.

Dessa var de fem varven som tillverkade rederiets seriefartyg samt av Seattleseriens åtta fartyg blev två byggda i Kiel och Howaldswerke. Utöver detta tillkommer enstaka fartygsbyggen från olika varv. Det första varvet som åtog sig att bygga ett fartyg för Nordstjernen var Brodins varv i Gävle 1891 vilket var ångaren Axel Johnson(1)

Första leveransövervakaren/befälhavaren i serien:

Axel Johnson- serien 1; Byggdes 1910 resp. 1911. 2 fartyg i serien.
Axel Johnson (2), **befälhavare Axel Nordahl.**

Suecia-serien, byggd 1912-1924. 11 fartyg i serien.
Suecia: **befälhavare Johan Ekström.**

Balboa-serien, byggd 1919-1921. 3 fartyg i serien.
Balboa: **Befälhavare Johan Ekström.**

Axel Johnson-serien 2, byggd 1925-1928. 3 fartyg i serien.
Axel Johnson (3): **Befälhavare David Liljequist.**

Argentina-serien, byggd 1935-1948. 17 fartyg i serien.
Argentina (1): **befälhavare David Liljequist.**

La Plata-serien, byggd 1943-1945. 4 fartyg i serien, (Argentinaserien).
La Plata: **Befälhavare Pehr Åhsberger.**

Seattle-serien, byggd 1947-1953. 8 fartyg i serien varav 2 i Kiel.
Seattle: **Befälhavare Carl-Olof Holmberg (Övervakare) Oscar Gedda (Jungfruresan).** Effekten av när befälhavaren sjuk avmönstras.

Rio de Janeiro-serien, byggd 1957-1964. 7 fartyg i serien.
Rio de Janeiro: **Befälhavare Gunnar Dahlquist, 5 fartyg. / Axel Holmström 1 fartyg. / Gustaf Hartzell 1 fartyg.**

Yakima Valley-serien, byggd 1963-1964. 2 fartyg i serien.
Yakima Valley: **Befälhavare Torsten Johansson.** (båda fartygen)

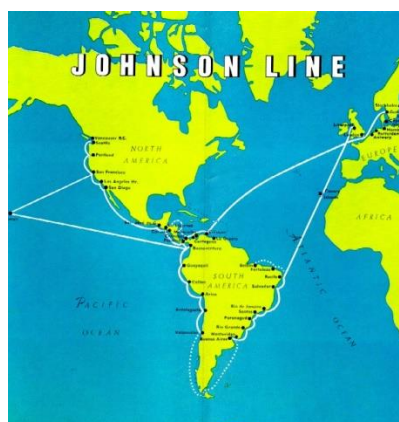
Hood River Valley-serien, byggd 1965-1966. 2 fartyg i serien.
Hood River Valley: **Befälhavare Torsten Johansson.** (båda fartygen)

San Joaquin Valley-serien, byggd 1968-1968. 2 fartyg i serien.
Hood River Valley: **Befälhavare Torsten Johansson.** (båda fartygen)

Axel Johnson-serien 3, byggd 1969-1971. 5 fartyg i serien.
Axel Johnson (4): **Befälhavare Dag Hultén.** (alla fem fartygen)

Pacific-serien, byggd 1971-1971. 2 fartyg i serien.
Pacific (2): **Befälhavare Bo Grönwall.** (Båda fartygen)

Johnson Chemstar-serien, byggd 1980-1980. 2 fartyg i serien.
Johnson Chemstar: **Befälhavare Olle Nord. Sven Vifors.** Det andra.





Johnson Line 1970- och 1980-talet
Annie Johnson, Suecia, Axel Johnson och Svea.
Fotocollage S-E. Nyberg 2019

6

Det nya chefs- och ledarskapet från 70-talet, och arbetsledningen till sjöss.

Chefskap och arbetsledning till sjöss.

Från det att jag började i Johnsonlinjen 1964 och ända fram till början av 1980-talet hörde jag aldrig ordet chefskap, arbetsledning eller ett gott ledarskap nämnas. Det enda man ofta hörde var "Militärstuk och Kommissstil i Johnsarna!" Men det är en helt annan historia och om detta återkommer jag längre fram i kapitlet.

Chefskap och arbetsledning av den "gamla skolans" sjöbefäl gick oftast ut på att vara högljudd, ryta, skälla och peka med hela handen och uppföra sig som grottmänniskor i allmänhet. Kort sagt, att skrika högst vad det som gällde med total avsaknad av klokhet och sunt bondförnuft. Ett helt skräckinjagande scenario som bara får motsatt effekt och som inte alltid gjorde den grå vardagen så god.

Men, givetvis fanns det undantag. Dessa undantag var dock ganska få men detta var personer som verkligen hade talang för ett gott chefskap, en form av självlärd kompetens då de var synnerligen kloka och utrustade med en stor portion sunt förnuft.

De var goda förebilder, de lyssnade, de var synliga, kommunikativa och de visade framförallt respekt. Sällsynt, Ja, men de fanns där i alla befälskategorierna och underbefäl som exempelvis båsen.



Tyvärr vet jag inte hur mycket ledarskap man fick lära sig i sjöbefälsskolorna förr, troligen fanns inte sådan utbildningen inte ens på kartan, men i dagens moderna skolor har säkert ledarskap tillkommit på schemat med tanke på hur viktigt ett gott ledarskap är och vilka positiva effekter det får. När jag gick hökarskolan 1972 existerade ingen teori om ledarskap eller vad god arbetsledning kunde innebära och för effekter. Tyvärr.

Jag skulle vilja påstå att det var först i början av 1980-talet, typ 1981-1982 som man började tala om ett gott ledarskap till sjöss. Vid denna tidpunkt gick det mer eller mindre upp för alla företag och organisationer hur viktigt ett gott ledarskap betyder i en organisation och kanske framförallt till sjöss i den slutna miljö det är.

Alla började inse vikten av att "**se sina medarbetare**" som **företagets viktigaste resurs** och inte som "något nödvändigt ont" som bara kostar pengar eller som det tidigare var till sjöss; "Jobba och håll käften" annars kan du mönstra av! Ja, så var tänket i mångt och mycket förr.

Att idag vara en "bra" befälhavare, maskinchef, överstyrman eller "förste" i ett fartyg skiljer antagligen inte så mycket mot vad det var. I min värld skall i alla fall en duktig befälhavare vara fartygschef, ledare och en god chef samt en god förebild och kommunikatör för hela sin besättning oavsett om besättningen är 6 personer eller 3000 personer som i de stora kryssningsfartygen även om en form av strikt disciplin och stor hierarki är ett måste i dessa bjässar.

Att vara en bra nautiker, navigatör och "sjöman" är givetvis en självklar sak och något som ingår i all utbildning. I dagens samhälle är det säkerligen mycket enklare mot vad det var förr i tiden med tanke på all modern utrustning i form av en utvecklad datorisering och moderna kommunikationssystem och GPS.

Däremot, att vara en bra ledare med ett naturligt gott chefskap är knappast något man lär sig på en sjöbefälsskola varken förr eller nu. Här handlar det om talang, erfarenhet, sunt förnuft, kunskap om och en god människosyn och att kunna hantera människor och personal oavsett om detta är på ett fartyg eller på en arbetsplats iland.

Att lyssna, att vara lyhörd och synlig, att visa respekt och tillgänglighet samt vara kommunikativ i olika sammanhang samt att ha fingertoppskänsla i svåra situationer, att situationsanpassa sitt ledarskap är viktiga detaljer. Egenskaper som inte alla chefer har och egenskaper som inte alla befälhavare har, varken i gårdagens sjöfart eller idag.

Personligen känner jag bara en handfull av dessa befälhavare och andra chefer från Johnsonlinjen, och de var **Sten Bexell, Erik Edgren, Dag Hulten, Sven Vifors, Birger Robertsson** och hökarna **Svenne Ekstrand** och **Carl-Gösta Andreasson**. Jisses, vilka fantastiska chefer dessa människor var i sin tid! Förlåt om jag glömt någon exceptionellt bra chef.

Utomordentliga chefer i fartygen, befäl som underbefäl kunde vara skillnaden mellan ett lyckligt och effektivt fartyg med god stämning till det motsatta. Systerfartyg med samma förutsättningar kunde skilja som natt och dag p.g.a. gott ledarskap, respekt och god människosyn.

Underbefälet i ett fartyg som exempelvis båsen som i princip har en arbetsledande funktion kunde förstöra ett helt fartyg p.g.a. dålig attityd och arbetsledning, eller så kunde han vara en underbar arbetsledare som fick alla med sig och skapade god harmoni i gruppen något som spred sig i hela fartyget. Detsamma gällde chefer och arbetsledare i maskin.

Inom intendenturavdelningen kunde hökaren och kocken vara en avgörande roll huruvida en bra trivsel infann sig ombord. Allt som oftast beroende på hur harmoniska de var, deras yrkeskunskap och kompetens deras yrkes stolthet samt deras vilja och motivation. Tyvärr kunde det finnas personer som kunde haverera ett helt fartyg p.g.a. dålig attityd och dåliga dryckesvanor.

Dåliga dryckesvanor förr i tiden kunde oftast förstöra människor ombord oavsett position, jobb, ålder eller status. Tyvärr har jag själv träffat riktiga skitstövlar, alla kategorier, som inte insåg hur viktig deras roll egentligen var för den allmänna trivseln ombord. Att kunna sprida och skapa harmoni och arbetsglädje alltså. Att visa yrkes stolthet och en positiv attityd.

Jag hade själv förmånen att några år efter det jag slutat på rederiet börja på Ericsson inom Human Resources och genomgå fantastiska ledarskapsutbildningar och jag jobbade sedan med att utveckla chefer och arbetsledare med ledarskapsutveckling och kompetensutveckling, ett fantastiskt stimulerande arbete men jag minns speciellt en av de första sakerna jag fick lära mig på Ericsson;

***”Bara för att någon blivit utsedd till chef,
blir man automatiskt inte en bra ledare för det.
Men med visad respekt, engagemang och ett kompetent ledarskap blir
man automatiskt en bättre chef!”***

Så sant och kommentarer egentligen överflödiga.

”Johnsonlinjens kommisstil”.

Om Johnsonlinjens dåvarande ledarskap och arbetsledning i fartygen, den s.k. omtalade ”kommisstilen” vill jag gärna stanna upp vid ett tag och ventilera mina tankar och erfarenheter kring.

Konstigt nog är det de människor som aldrig jobbade inom Johnsonlinjen som kallade att alla Johnsarna hade ”kommisstil”. Det ena ryktet spädde på det andra och det blev alltid värre utan grund och orsak.

Men, som alltid ingen ”rök utan eld”... en sak kan vi slå fast ganska snabbt, det fanns alltid en viss disciplin inom Johnsonlinjens fartyg men det var inte bara inom Johnsonlinjens fartyg utan disciplinen fanns i alla fartyg och i alla rederier inom den svenska handelsflottan. Det fanns alltid en fastgrodd hierarki och ”klasskillnad” befäl till befäl och från befäl till manskap. Även internt inom manskapet fanns det en rangordning och klasskillnad. De gamla båsarerna pratade knappt med jungmännen och de var ibland livrädda för båsen.

Så var det i hela den svenska handelsflottan förr. I dagens handelsflotta finns nästan ingenting kvar. Varken handelsflotta eller hierarki. Alla är jämlika, män som kvinnor. Men kanske till det bättre då de numera är små sammansvetsade ”fartygsteam” som en liten självdrivande effektiv enhet.

”Elden inom Johnsonlinjen som skapade rök” var kanske med ett historiskt perspektiv beroende på att Johnsonlinjen från ett tidigt skede gärna anställde reservofficerare som befäl från flottan. I ett tidigt skede kanske nödvändigt då det var brist på kompetent befäl.

Den omtalade ”kommisstilen” blev till en myt som skapades redan på 20- och 30-talet. Kanske tidigare och förstärktes senare när rederiet hade en personalchef som kom från flottan och var en sträng reservare. Kommendörkapten Knut Hamilton.

När Hamilton var personalchef eller sjöpersonalchef ville han gärna anställa reservare från flottan och anställde gärna ”juniorstyrmän” färdigutbildade och klara från flottan och tittar man närmare på riktigt äldre befälhavares stamkort och CV hade de sin vagga i flottan.

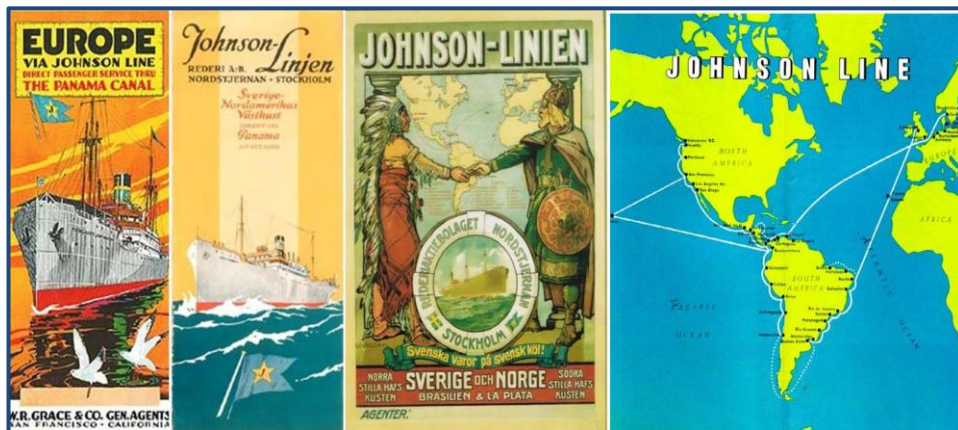
I de passagerarförande fartygen förr i tiden - nästan alla fartygen var passagerarförande inom rederiet - förväntade sig passagerarna en viss disciplin, ordning och reda då de betalade dyrt för detta. En strikt rangordning av befälet krävdes. Det var exempelvis enbart befälhavaren och fartygsläkaren, maskinchefen och överstyrman som hade tillträde till

salongen även om de två sistnämnda i början hade en egen liten "salongsmäss" intill salongen. Strikt rangordnat alltså.

Om det nu har funnits någon "kommisstil" i Johnsonbåtarna så kanske den försvann i samband med att kriget bröt ut 1939 eftersom det då var mycket svårt att rekrytera befäl från flottan till fartygen under andra världskriget. På något sätt skulle det visa sig att när 1950-talet kom, kom även en ny tid för rederiet, nya fartyg, nytt tänk och en fantastisk utveckling för rederiet efter kriget och svensk sjöfart blomstrade.

Om jag skall tala för mig själv upplevde jag aldrig någon "kommisstil" i något Johnsonfartyg under hela min tid i rederiet. Naturligtvis träffade man riktigt arroganta skitstövlar till befälhavare, övriga befäl och hökare men på något vis lärde man sig också hur det inte skall vara. Jag själv tog i alla fall god lärdom av denna erfarenhet.

Men om sanningen skall fram kunde det finnas riktiga skitstövlar och rötägg bland manskapet också. I alla avdelningar och i alla åldrar. Tyvärr förstod inte alla att skapa god harmoni, god sammanhållning och gemenskap för att få en fin trivsel i fartygen. Tyvärr var inte alla chefer eller arbetsledare så värst goda förebilder.





Även Vifors och Fogelström finns även de i fina särtryck att beställa

7

10 Personbiografier nybyggnadskaptener

I detta det sista kapitlet i berättelsen om Flaggskeppare har jag sammanställt och skrivit om följande 10 nybyggnadsbefälhavare inom Rederi AB Nordstjernen varav de två sistnämnda så sent som under 1980-talet då de inte kallades för Flaggskeppare men mycket väl var det med tanke på deras fantastiska biografier.

Följande befälhavare finns även att få i ett PDF särtryck med ett snyggt omslag. Dessa personer finns även med i min stora sammanställning om ett åttioatal personbiografier från färgstarka personligheter inom rederiet inom olika befattningar.

1. Yngve Grönwall.
2. Carl-Olof Holmberg
3. Fredrik Ranke
4. Gunnar Ahlman
5. Gunnar Dahlquist
6. Torsten Johansson
7. Dag Hultén
8. Bo Grönwall
9. Sven Vifors
10. Sören Fogelström

Personbiografi Kapten Yngve Grönwall 1886-1948.



Kapten Yngve Grönwall, rederifoto

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

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

1914 anställdes han i Rederi AB Nordstjernen som styrman i Nordstjernen (1 Samma år kom han till gamla Reserv och var i detta fartyg till 1916. Samma år kom han över till Annie Johnson(1) fram till december 1917 då han gick över till Axel Johnson(2) som han var i fram till mars 1918. Sedan följde Lima samma år till juni. Åter Annie Johnson från juni till september och sedan följde San Francisco (1) som överstyrman från samma månad fram till mars 1923.

Åter som 2e styrman för att från 1924 – 1925 för att bli ordinarie överstyrman i San Francisco. Sedan följde Canada (1) som överstyrman 1925 till 1928 och under denna period vikarierade han befälhavare under en kustresa 1927.

Från december 1928 blev Grönwall befälhavare i följande tre fartyg fram till juni 1929; Valparaiso, Annie Johnson och Margaret Johnson. Sedan följde Suecia (1) 1929-1935, Lima 1935-1937, Buenos Aires (1) 1937-1938 och Colombia som han förde befälet på under krigsåren 1938-1943 på ett framgångsrikt sätt.

I november 1943 blev han leveransövervakare på Suecia (2) och fartygets förste befälhavare fram till januari 1948. Suecia var det första fartyget som hade KaMeWa installerad som test varför Grönwall blev riktigt inkörd på systemet. Det var kanske också anledningen till att han kom att bli leveransövervakare på Los Angeles och fartygets förste befälhavare i Mars 1948. Detta fartyg hade också KaMeWa-system som prov och det enda av seriens fartyg som hade systemet.



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

Tyvärr kom Los Angeles att bli Grönwalls allra sista fartyg då han så tragiskt avled i hjärtattack i Seattle/Tacoma som en svit av den svåra branden ombord i fartyget under dess liggetid i Tacoma. Han lär av vittnen ha tagit mycket illa vid sig av denna händelse på just jungfruressan

Fartygets överstyrman, Karl-Gustaf Blom (Charlie Flower kallad) fann Kapten Grönwall död i sin hytt på morgonen den 21 november 1948.

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



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

Kapten Grönwall hade bl.a. en son, Bo Grönwall, som även han kom att bli befälhavare inom Johnson Line och Hade bl.a. de båda nybyggna Pacific och Suecia från Wärtsilä Åbovarv 1971. Far och son hade även seglat en resa tillsammans i Colombia under andra världskriget.

Personbiografi Kapten Carl-Olof Holmberg 1883-1960.



Kapten Holmberg på Bolivia brygga 1946, rederifoto

Carl-Olof Holmberg föddes den 28 mars 1883 i Varberg, Halland. Holmberg gick till sjöss i tidig ålder som sextonåring 1898 på segelfartyg fram till 1901 då han gick in på sjöbefälsskolan och avlade styrmansexamen 1902 och sjöbefälsexamen 1903. Det gick snabbt på den tiden. 1905 låg han inkallad i flottan.

Efter flottan följde olika ångare som styrman fram till 1910 då han anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 2e styrman i Reserv tätt följd av Prinsessan Ingeborg från 1911 fram till 1914. Sedan följde Thai (1) och Margareta som 1e styrman fram till 1915 då han fick San Francisco (1) som nybygge som överstyrman tillsammans med den legendariske befälhavaren David Liljequist som här hade sitt första nybygge av 6.

Holmberg blev kvar i fartyget tills 1917 då han kom till Jönköping² som befälhavare och var i fartyget tills det sänktes i december 1918. Sedan vikarierande befälhavare i Avesta (1) från 1919 till 1920 och Prinsessan Margareta till 1921. Sedan åter San Francisco som överstyrman fram till 1923, åter igen befälhavarvikariat i systerfartyget Valparaiso till 1924, åter som överstyrman i San Francisco ett halvår 1924.

San Francisco blev Holmbergs sista fartyg som överstyrman då han efter detta blev ordinarie befälhavare i moderfartyget Suecia (1) fram till 1925. Efter detta var han befälhavare i Annie Johnson (2) Lima, Axel Johnson (3) Santos (1) för att sedan återkomma till Annie Johnson (2) mellan 1929 till 1935.

Kapten Holmberg fick sedan sitt första nybygge som befälhavare, Nordstjernen (2) 1935 vilket han var kvar i fram till januari 1946. Nordstjernen förknippades med Kapten Holmberg på den tiden. Det var ju hans båt!

Nästa nybygge för Holmberg blev Bolivia i februari 1946 till februari 1947 då han förflyttades till sitt tredje nybygge, och en stor ära att bli leveransövervakare i Seattle fram till sin sjukavmönstring dagen innan fartyget gick ut på sin jungfruresa.

Holmberg tillfrisknade från sin blindtarmsoperation och fick istället systerfartyget Golden Gate som övervakare i januari 1948 och fartygets förste befälhavare fram till avmönstringen efter resa 1 i juli 1948 då han gick i pension. Holmberg var då en av de stora befälhavarna och en av Generalkonsulns favoritkaptener som aldrig ifrågasattes, alltså en riktig "Flaggskeppare". Holmberg var verksam i rederiet från 1910 till 1948, alltså i 38 år.

Carl-Olof Holmberg avled i Stockholm den 27 juli 1960 i en ålder av 77 år.



Golden Gate var Holmbergs sista nybygge och fartyg. Foto: Torkjell Bang Pedersen

Personbiografi Kapten Fredrik Ranke 1890-1963.



Kapten Fredrik Ranke. Rederikort.

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

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

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

I juni fick han förmånen att mönstra på nybygget San Francisco(1) som 3e styrman och han var sedan i detta fartyg till november 1915. Senare blev Ranke styrman och överstyrman i Suecia(1) i 8 år fram till 1925.



Sedan fick Ranke nybygget Axel Johnson (3) 1925 som överstyrman under befäl av den legendariske befälhavaren David Liljequist. Ranke fick sitt första befälhavarvikariat under en resa i Kronprinsessan Margaretha 1926, åter till Axel Johnson som överstyrman till 1927. Sedan vik befälhavare i Lima och senare under hösten samma åter till Axel Johnson men nu som vik befälhavare.

Kapten Ranke blev utsedd till ordinarie befälhavare i juli 1928 i San Francisco (1) och var sedan i detta fartyg till 1934. Sedan blev han rederiets inspektör i Buenos Aires från samma år till februari 1935. Sedan gick han åter till sjöss först två år i Balboa, sedan ett år i Canada (1) och sist 6 månader i Annie Johnson (2).

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

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

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

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

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

Kapten Ranke var på den tiden en mycket stor befälhavare inom Johnsonlinjen. Kapten Ranke avled i Stockholm den 17 september 1963.



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



Kapten Ranke vid sitt skrivbord på befälhavarkontoret på Lions Gate.

Personbiografi Kapten Gunnar Ahlman 1895-1988.

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

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

Efter sina examina 1920 anställdes han hos Rederi AB Nordstjernen som 3e styrman och seglade sedan styrman i Balboa, Annie Johnson(1) och Kronprinsessan Margareta fram till 1927.

Från 1927 till 1930 var han överstyrman i Lima sedan ett uppehåll för studier och han återkom till Lima 1931 som överstyrman till 1933. Sedan i systerfartyget Buenos Aires(1) 1933 till 1935. Under denna period vikarierade han även som befälhavare i nämnda fartyg men även i Pedro Christophersen under ett par månader.

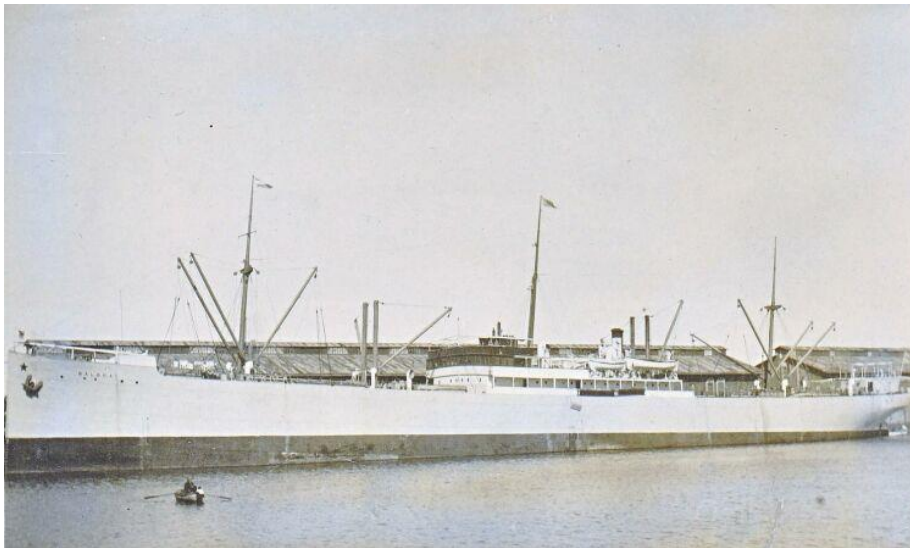
Efter detta blev Ahlman rederiets purser i Centralamerika i 6 månader och efter hemkomsten i juni 1936 kom han till fartygen Uruguay, Axel Johnson (3) och Argentina(1) som överstyrman men även vissa perioder som vikarierande befälhavare i nämnda fartyg. Sedan befälhavare korta perioder i ytterligare 8 fartyg fram till november 1939.

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

Ahlman planerades sedan för den nya Seattleserien och han kom till Seattle från oktober 1949 till maj 1951. Sedan vikarierade han på agenturen Fallenius & Leffler i Göteborg till oktober samma år för att samma månad resa till Howaldswerke i Kiel för att bli leveransövervakare på nybygget Silver Gate och fartygets förste befälhavare.

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

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



Ahlmans första fartyg, Balboa 1919. Foto från Lars Grundberg



Silver Gate var Kapten Ahlmans sista fartyg 1958.
Foto: Lennart Ramsvik maritimbild.com

Personbiografi och minnen av Kapten Gunnar Dahlqvist 1898 – 1983.



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

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

1927 blev han anställd i Johnsonlinjen som tredje styrman i m/s Valparaiso. Han var sedan ibland annat i Lima och Axel Johnson(3) fram till 1933. Året senare blev han andre styrman i Axel Johnson och 1935 blev han överstyrman i samma fartyg. Han var sedan bland annat överstyrman i gamla Santos(1) och Nordstjernen(2) fram till 1942. Under denna period vikarierade han även befälhavare.



Nordstjernen var en av Dahlquist första fartyg som befälhavare 1942.
Foto Lennart Ramsvik Maritimbild.com

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

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

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

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

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

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

Canada 1953, Kockums varv.
Rio de Janeiro 1957, Lindholmens varv.
Montevideo 1958, Lindholmens varv.
Santos 1959, Lindholmens varv.
Rosario 1960, Lindholmens varv.
Brasilia 1960, Lindholmens varv

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

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

Lite personliga reflektioner.

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

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

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

Vi ett tillfälle på sommaren 1959, den heta sommaren, vid in- eller utbogsring av m/s Santos i Frihamnen hörde jag hur han skrek från bryggvingen så det nästan hördes över halva Göteborg. "*Där har du Kalle-Gapa sa min morbror*" och jag glömde det aldrig sedan, inte fartyget heller för den delen! (Min fotbollsidol var Pelé efter VM i Sverige 1958 spelade ju i Santos!) Vilken fantastisk fin båt och den var helt nybyggd!

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



m/s Canada.

Fartyget var Kapten Dahlqvists första fartyg som nybygge 1953.
Foto Lennart Ramsvik



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

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 VITTNÄ 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 GENERALKON-SULNS HJÄRTLIGA OCH UPPMUNTRANDE TELEGRAM OCH FÖR DE MINNESBÄGARE OCH GRATIFIKATIONER VI IDAG MOTTAGIT BER VI ALLA FÅ FRAMFÖRA VÅRT HJÄRTLIGASTE TACK STOP VI HA I SAMBAND DÄRMED TÖMT EN BÄGARE TILL GENERALKONSULNS ÄRA OCH MED ETT FYRFALDIGT LEVE ÖNSKANDE GENERALKONSULN FORTSATT GOD HÄLSA OCH FRAMGÅNG SÄNDER VI VÅRA VÖRDSAMMA HÄLSNINGAR STOP BEFÄL OCH MANSKAP Å M/S LOS ANGELES = TORSTEN JOHANSSON +". Det bör tilläggas att kapten

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

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

Tyvär 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 Johnsonlinjen och den ende av befälhavarna då som var nära vän till Bergsingenjören Axel Ax:son Johnson.

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

Torsten Johansson avled i Mölnlycke den 4 april 1995.

Lite personliga reflektioner och speciellt minne.

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

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

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



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

Personbiografi Kapten Dag Hultén 1913-1984.



Dag Hultén i Margaret Johnson, Rederikort

Kapten **Dag Sverker Hultén** föddes i Södertälje den 9 april 1913.

Hultén tog styrmansexamen i Stockholm 1937 och sjökaptensexamen i Göteborg 1938. Hultén var reservofficer och löjtnant i flottan under krigsåren 1939 till 1944.

Hultén började i Rederi AB Nordstjernen som tredjestyrman i februari 1944 på **Peru** för att under sommaren gå över till **Argentina(2)** där han sedan var kvar till maj 1948. Från 1945 till 1947 som andre styrman och 1947 till 1948 som överstyrman.

I Panama som överstyrman från 1948 till 1950, **Thai(2)** och **Los Angeles** som vikarie överstyrman samma år och från hösten 1950 till sommaren 1952 i **Panama**. Samma år kom han som överstyrman till **Seattle** och var sedan kvar i fartyget till november 1955. Han vikarierade även befälhavare i fartyget i januari 1955.

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

Från mars 1959 fram till maj 1961 var Hultén befälhavare i gamla **Margaret Johnson(1)** under två omgångar. Under tiden 1961 till 1963 innehade han landtjänst vid rederiets huvudkontor i Stockholm. Hultén var sedan befälhavare i elevfartyget **Paraguay** från 1963 till februari 1966 och i **Lions Gate** från samma månad till maj 1968. Därefter **Canada** under hösten 1968.



Gamla **Margaret Johnson** som Hultén var befälhavare på mellan 1959-1961.
Foto L. Ramsvik, maritimbild.com

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

Hultén var sedan kvar i containerfartygen fram till sin pension den 14 juni 1977. Han hade då gjort 29 resor i containerfartygen varav 20 resor i **Antonia Johnson**, 4 resor i **Axel Johnson(4)**, 1 resa i **Annie Johnson(3)**, 1 resa i **Margaret Johnson(2)** och 3 resor i **San Francisco(2)**.

Hultén hade då varit i rederiets tjänst i 33 år när han gick i pension 64 år gammal.

Följande fartyg och år var Kapten Dag Hultén leveransövervakare och fartygets förste befälhavare:

Axel Johnson(4) 1969, Wärtsilä Åbo.
Annie Johnson(3) 1969, Wärtsilä Åbo.
Margaret Johnson(2) 1970, Wärtsilä Åbo.
San Francisco(2) 1970, Wärtsilä Åbo.
Antonia Johnson 1971, Wärtsilä Åbo.

Dag Hultén var den befälhavare som betydde mest för min egen karriär inom rederiet. Totalt kom vi att segla tillsammans i tre fartyg, **Annie Johnson, San Francisco** och **Antonia Johnson** under totalt 6 resor. Med tiden kom vi att känna varandra mer och mer och ju mer man lärde känna honom ju mer upptäckte man vilken fantastisk människa och befälhavare han var. Dag Hultén och Erik Edgren var de enda som verkligen innerligt och ärligt grattade mig till det nya landjobbet på sjöpersonalavdelningen 1976 och det vittnar mycket om hur Dag var som människa.



Antonia Johnson var Dag Hulténs sista fartyg innan sin pension i juni 1977.
Han hade då fört befälet ombord i 20 resor.
Foto: D.Parsons, foto från H. Nerens samling.

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

Dag Hultén var en mycket omtyckt kapten av sin besättning, aldrig heller några disciplinproblem då han hanterade alla personalärenden mycket bra.

Hultén var också en mycket skicklig nautiker och navigatör. Han var även en lättsam och humoristisk person och följande citat är hämtat från Sten Bexells bok "Sjöfartsbok 1" vid första mötet som Sten hade med Hultén i Seattle 1955 när Sten kom dit som tredjestyrman; "Hej, jag heter Dag, både natt och dag!"

Kapten Dag Hultén avled den 30 augusti 1984 endast 71 år gammal. Han var bosatt i Angered strax norr om Göteborg under många år.

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



Huvudrollsinnnehavaren själv på **Antonia Johnson** i juni 1972,
Foto: Sven-Erik Nyberg



Rederikort

Personbiografi Kapten Bo Grönwall



Bo Grönwall som ung styrman i Johnsonlinjen
i slutet av 1940-talet.
Foto från Johnson Line

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

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

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



Gamla San Francisco(1) var Bo Grönwalls första Johnsonbåt 1945

Den 5 augusti 1947 kom Bo till m/s Amazonas som ordinarie 2e styrman och var sedan i fartyget inklusive lediga kustresor fram till 28 maj 1951. Under denna tid vikarierade han överstyrman i fartyget i tre kustresor samt en långresa, total 6 månader som överstyrman. Bo Grönwall var 2e styrman i Amazonas 1948 när hans far Yngve Grönwall avled i Tacoma.

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

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

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

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

Efter Lao följde 14 olika fartyg som befälhavare fram till mars 1970 då han kom till nya Axel Johnson. Grönwall gjorde sedan 3 resor i Margaret Johnson.

Grönwall blev utsedd till leveransövervakare i de båda nya bil- och trätransportfartygen som byggdes i Åbo Wärtsilävarv. Från den 5 februari 1971 tillträdde han tjänsten i nybygget m/s Pacific(2). Han var sedan befälhavare under Pacific`s jungfruresa till september för att i oktober tillträda som leveransövervakare i systerfartyget m/s Suecia(3). Han gjorde sedan jungfruresan i Suecia och lämnade detta fartyg den 11 januari 1972.

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

Den 5 oktober 1973 återkom Grönwall till Margaret Johnson(2) och var sedan kvar i detta fartyg inom avlösningssystemet till maj månad 1983. Totalt gjorde Grönwall 32 resor med Margaret Johnson och 38 resor totalt som befälhavaren i containerfartygen.

Jag hade själv förmånen att segla med Grönwall i två fartyg och han var en mycket omtyckt befälhavare av alla ombord i fartygen.

Bo Grönwall gick i pension i juni månad 1983 då 62 år gammal. Tyvärr saknar jag information om Grönwall fortfarande lever.



Margaret Johnson den 8 september 1970

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

Överstyrman på resan var Christer Rydhström och han säger "att systemet installerades i Wilmington, San Pedro och att det hade mycket "barnsjukdomar" och när den första positionen lades ut hamnade de 150 meter upp på land!"



De nya m/s **Suecia** och **Pacific** var Bo Grönwalls båda nybygge från Wärtsilä 1971, hanlämnade Suecia 1972

Följande fartyg och år var Kapten Bo Grönwall leveransövervakare och fartygets förste befälhavare:

Pacific 1971 Wärtsilä Åbo.
Suecia 1971 Wärtsilä Åbo

Bo Grönwalls far, Kapten Yngve Grönwall 1886-1948.



Kapten Yngve Grönwall, rederifoto

Minnesord och personbiografi över Kapten Sven Vifors, 1926 - 2008.



Första gången jag lärde känna Sven var 1980 i samband med att **Johnson Chemsun** byggdes och levererades från Kockums varv i Malmö där Sven var leveransövervakare av fartyget. Sven kom sedan att bli fartygets förste befälhavare. Jag hade senare själv turen och förmånen av att ha Sven som chef och befälhavare då jag själv var i fartyget under 4½ år.

Det var under dessa år tillsammans som jag lärde känna Sven ganska väl och det var också här som jag själv upplevde vilken stark personlighet och stor befälhavare Sven verkligen var. Sven var inte bara en fantastisk ledare för sitt fartyg utan han var även en underbar medmänniska och en genuin och sann vän med ett mycket stort hjärta.

Sven hade fantastiskt värdefulla värderingar och kloka synsätt som jag vid många tillfällen efteråt har reflekterat över och som jag önskar att flera andra hade haft. Själv delade jag hans värderingar och synsätt fullt ut vilket kanske gjorde att vi fick en sådan fin kontakt.

Svens absoluta storhet låg i hans synsätt och inställning att hans besättning, befäl och manskap alltid skulle komma i första hand. Sven var den typen av befälhavare som tonade ner sin egen vikt och betydelse för att istället få sin besättning oavsett befattning att känna sig viktiga i sina roller ombord. Att ge ansvar och visa förtroende var Svens stora styrkor som befälhavare. Inom detta var han ett föredöme och en fantastisk förebild. I hans värld var alla lika viktiga ombord och detta visade han vid många, många tillfällen. Effekterna av detta blev självklart att han blev mycket respekterad och omtyckt av alla ombord. Alla ombord såg upp till honom och beundrade honom stort och ärligt.

Dessa fantastiska egenskaper som Sven besatt var det mycket, mycket få befälhavare inom rederiet som hade, i alla fall som jag själv hade sett och upplevt.

Sven fanns alltid närvarande och tillgänglig för alla vid behov. Han ställde alltid upp och stannade alltid upp för att prata med alla ombord. Han gav sig alltid tid för "sitt folk" ombord och han var alltid hjälpsam och mycket vänlig. Hans dörr var alltid öppen så att säga. Att just **Johnson Chemsun** blev ett sådant trivsamt fartyg med en så enormt fin anda berodde tveklöst på Sven Vifors jordnära ledarskap byggt på sunt förnuft.

Att jobba tillsammans med Sven som befäl var en dröm då man alltid hade fullt stöd och uppbackning. Sven kom att bli en stor idol och förebild inte bara för mig utan för många, många andra inom rederiet. Det var därför en oerhört stor glädje och förmån att få ha seglat tillsammans med honom de sista åren av mitt sjömansliv.

Sven började sin sjömansbana 1946, strax efter kriget alltså. Han kom till Johnsonlinjen och m/s **Golden Gate** 1951 som lättmatros. Han stortrivdes antagligen inom Johnsonlinjen för något annat rederi blev det inte då han blev kvar inom rederiet ända fram till sin pensionering 1988.

Efter genomgången sjöbefälsskola och sjökaptensexamen blev han ordinarie styrman inom rederiet från 1954. Hans första fartyg som styrman blev m/s **Amazonas**. Sven var sedan 3e styrman, andre jr. och andrestyrman på ett flertal A-båtar fram till 1960. Bland annat var Sven 2e styrman på m/s **La Plata** innan hon brann 1957 utanför Brasilien.

1960 blev Sven överstyrman i **Suecia(2)**. Sven seglade sedan som ordinarie överstyrman i ett flertal A-båtar och Seattlebåtar.

1970 fick Sven sitt första vikariat som befälhavare då i m/s **Portland** på en kustresa för att omedelbart efter det gå över till m/s **Panama** på hans första

långresa som befälhavare. Senare gjorde även Sven ett par resor på **Axel Johnson** som överstyrman innan han blev ordinarie befälhavare.

1972 befordrades Sven till ordinarie befälhavare i bland annat de mindre tankfartygen. Sven blev sedan kvar i **Engelsberg** och **Framnäs** fram tills 1975 då han kom över till Fjärran östernfartygen som befälhavare. Först var Sven 8 månader på **Star Antares** under tiden fartyget låg för ankar i Persiska Viken mitt under kriget och oroligheterna i mellanöstern mellan Iran och Irak.

1976 kom Sven som ordinarie befälhavare till **Star Procyon** och i detta fartyg blev han kvar tills Fjärran östernlinjen lades ner 1979. Av allt att döma trivdes Sven fantastiskt bra i **Star Procyon**.



m/s Star Procyon Bangkoks redd 1979

Senare 1979 kom Sven tillbaka till **Engelsberg** och **Framnäs** för att parallellt under denna tid gå en specialutbildning i kemikalietransporter och dess lasthantering med tanke på kommande uppdrag i nya **Johnson Chemsun**.

1980 under sommaren kom Sven till Kockums som leveransövervakare för nybygget **Johnson Chemsun** som kom att levereras i december 1980. Sven blev sedan fartygets förste befälhavare och var sedan fartyget trogen fram tills i november 1987. Under Svens semester under 1988 såldes fartyget till Norge och Sven valde då att gå i pension.



Vifors sista fartyg var Johnson Chemsun där han var befälhavare under 8 år, 1980 som nybygge till fartyget såldes 1988.

Johnson Chemsun blev alltså Sven Vifors sista fartyg men efter vad jag har förstått var det kanske detta fartyg som han tyckte allra bäst om och verkligen hade adopterat till sitt hjärta. **Johnson Chemsun** var "hans baby". Han tyckte mycket om människorna ombord, trampfarten med de något udda traderna samt avlösningssystemet ombord.

Det sista året tog Sven mycket hårt, och illa vid sig eftersom det gick så dåligt för rederiet han älskade. Som befälhavare var han ju bland annat tvungen att delge många personer och gamla trotjänare om deras uppsägning från rederiet. Något han tog hårt då han var en stark känslomänniska. Jag vet, eftersom jag var en av dessa personer.

Jag kommer mycket väl ihåg när han en måndag förmiddag hade "samlat mod till sig" och bad mig komma in på hans kontor och stängde dörren. Jag såg i hans ledsna ögon att något var fel. Kroppsspråket ljuger aldrig. Det var med tårar i ögonen han läste upp meddelandet från rederiet om min uppsägning och "formellt" överlämnade den samma. Jag fick också tårar i ögonen och vi grät en skvätt ihop. Den förmiddagen och senare efter middagen på kvällen satt vi och pratade extra länge och mer än vanligt. Många minnen att ventileras och många världsproblem blev smidigt lösta. Vi var mitt ute i Pacific så vi kunde lugnt ta både en och två whisky tillsammans som vi gjort så många gånger tidigare. Vi hade ju kommit att stå varandra mycket nära under dessa år.

Jag glömmer aldrig denna speciella måndag i hela mitt liv. Sven gjorde smärtsamt sin plikt men han gjorde det så oerhört känslösamt och empatiskt. Än idag kan jag få tårar i ögonen när jag tänker på detta. Inte på grund av själva uppsägningen utan på det fina och smidiga sätt han hanterade situationen på.

Han nämnde även att han fått meddelandet från rederiet redan under fredagen men han ville inte förstöra min helg, eftersom vi alla alltid hade det så trevligt och avspänt på helgerna till sjöss, så han ville vänta med det tråkiga meddelandet tills på måndag. Det om något säger väl vilken känslig och underbar människa Sven verkligen var och vilken fingertoppskänsla han hade.

Sven hade en fantastisk fin karriär inom Johnsonlinjen. 1988 valde han att tidigarelägga sin pension och han hade då tjänat rederiet sedan starten i **Golden Gate** 1951. 37 år inom Rederi AB Nordstjernans tjänst om man då räknar in tiden på sjöbefälsskolan 1952-1953.

En av höjdpunkterna i Svens sjömansliv var när han först fick mottaga Emerymedaljen och senare även utmärkelsen AMVER, från U.S. Coastguard. Dessa båda viktiga utmärkelser och hedersbetygelser satte Sven ett enormt stort värde på. Med all rätt.

Sven föddes i Mariannelund den 31 januari 1926 och där växte han upp och kom att bo i hela sitt liv. Sven var gift med May som han älskade högt över allt annat på jorden och som han talade mycket vackert om. Han tog det därför oerhört hårt och smärtsamt när hans älskade hustru och livskompanjon gick bort 2004. Efter det försvann en viktig glädjekälla i hans liv.

Sven Vifors avled i sitt hem efter en kort tids sjukdom den 17 juni 2008.

Sven Vifors var en av de största befälhavarna inom Rederi AB Nordstjernen och utan tvekan en av de mest omtyckta och mest respekterade befälhavarna av alla.

Det var med stor sorg i hjärtat som jag fick veta att Sven lämnat oss för gott. Tyvärr fick jag inte veta detta förrän ett par veckor sedan men det är med sann glädje jag skriver detta minnesporträtt över Sven från en av hans besättningsmedlemmar och ge honom de hedersbetygelser han så väl förtjänat.

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

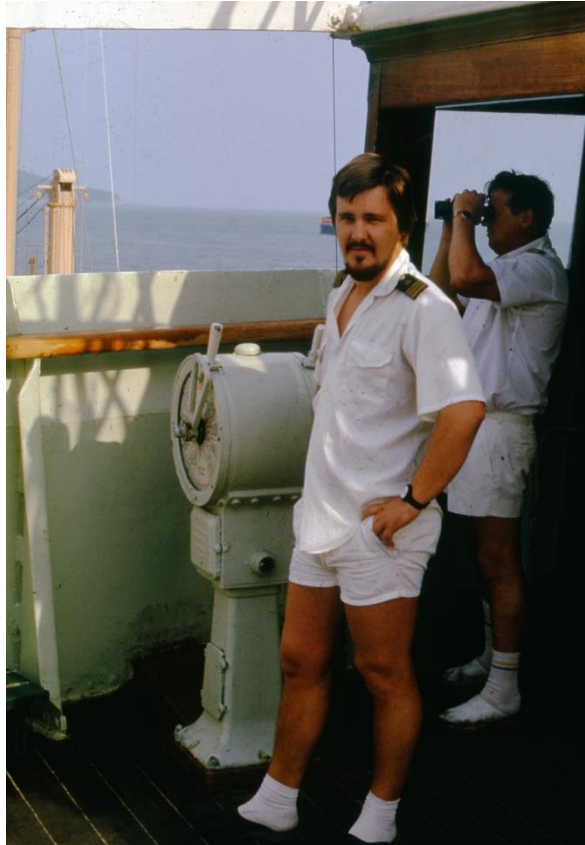


Sven Vifors
som pigg 80-åring 2006



Sven Vifors
med AMVER-flaggen 1983

Kapten Sören Fogelström, 1948



Sören Fogelström som överstyrman i **Silver Gate** 1974.

Kapten **Sören Fogelström** föddes på Ljusterö i Stockholms norra skärgård den 17 juni 1948

Fogelström började i Rederi AB Nordstjernen som befälselev den 4 augusti 1964 i **Panama** nyss fyllda 16 år. Han var i **Panama** till den 3 mars 1965. Sedan följde **Paraguay** under tiden 22 mars 1965 till den 3 mars 1966. Sedan följde **Golden Gate**, **Guayana** och **Bio-Bio** mellan mars 1966 till augusti 1966 som elev.

Från augusti 1966 läste han styrman vid sjöbefälsskolan i Stockholm och han tog sin styrmansexamen i juni 1967 i Stockholm. Därefter praktiserade han som vik. 2:e styrman J. i tre kustresor i **Paraguay**, **Chile** och **Thai** under

tiden 8 juni till den 12 augusti 1967. Sören var bara 18 år gammal då han fick sitt första styrmansjobb i **Paraguay** alltså vilket var rekordtidigt.

Därefter återgick Sören till skolorbänken och läste 1a året på sjökaptens fram till juni 1968. Från den 17 juni till den 5 september 1968 vikarierade han på **Rosario** en långresa som 2:e styrman Jr för att omedelbart därefter läsa 2a året på sjökaptens. Han tog sedan sjökaptensexamen i Stockholm i juni 1969.

Efter examina 1969 började sedan ett mycket långt och troget liv inom Johnsonlinjen som styrman och befälhavare som med facit i hand skulle sträcka sig ända fram tills 2009 då han lämnade Silja Line och **Galaxy** som befälhavare efter 44 år inom rederiekoncernen.

Den 17 juli 1969 till den 9 januari 1970 var han 2:e styrman Jr. på **Silver Gate**. Efter det följde **Rio de Janeiro**, **Nynäs** och **Santos** som 2:e styrman Jr. fram till den 9 juli 1971. Den 9 juli 1971 fram till den 4 april 1972 var han 2:e styrman i **Santos** och därefter följde **Pacific**, **Brasilia** och **Annie Johnson** som 2:e styrman fram till den 7 juni 1974.



En ung Sören som 2:e styrman Jr. på **Rio de Janeiro** 1970

Fogelströms första överstyrmanstjänst kom i **Silver Gate** den 8 augusti 1974 fram till 5 mars 1975. Han var då bara 26 år! Efter detta följde **Brasilia** och **Buenos Aires** som överstyrman från 22 juli 1975 till den 11 januari 1977. Mellan 18 mars till den 21 juli 1977 var Fogelström överstyrman i Fjärran Östernfartyget **Star Alcyone**.

Från den 2 mars 1978 till den 14 december 1981 var Fogelström överstyrman i **Axel Johnson**, **Antonia Johnson** och **San Francisco**. Däremellan gjorde han även ett inlägg under två månader i **Aconcagua Valley** mellan juli till september 1981 innan hon bytte från Svensk flagg till Singaporeflagg. Fogelström gjorde 7 resor i de tre containerfartygen.



San Francisco var Sörens sista linjefartyg som överstyrman 1981 innan han började på Silja Line 1982.
Foto G. Lamuth mitten av 1970 talet.

I november 1982 började en ny era för Sören Fogelström då han kom till Silja Line och färjetrafiken. Han ville själv till dessa fartyg tidigare eftersom hans hustru blivit sjuk men det fanns ingen öppning förrän nu.

Han kom till **Svea Corona** den 2 november 1982 som vaktstyrman och var sedan i fartyget till den 6 februari 1984 då fartyget såldes och byggdes om till kryssningsfartygen **Sun Dancer**. Under denna period vikarierade han även överstyrman ombord. Mellan den 6 februari 1984 till den 16 maj 1984 var han överstyrman på **Dana Gloria** (ex **Wellamo**) som döpts om till **Svea Corona**.

Den 17 maj 1984 blev han så befälhavare i samma fartyg fram till den 24 januari 1985. Samma dag den 24 januari tillträdde han som leveransövervakare och befälhavare på nybygge 470 som senare kom att döpas till **Svea**. När fartyget sedan levererats i maj 1985 blev han ordinarie befälhavare inom avlösningssystemet fram till den 6 januari 1987.

Den 7 januari 1987 blev han befälhavare i **Silvia Regina** i samband med att fartyget fick svensk flagg samma dag. Han var sedan ordinarie befälhavare

och delade fartyget med Ragnvald Eriksson (Även han från Johnson Line) till den 31 december 1989.



Svea som Sören var leveransövervakare på cirka ett halvår före leveransen i maj månad 1985 då han blev ordinarie befälhavare ombord.

I januari 1990 då Silja Line omorganiserade ombord i fartygen återkom och utsågs Fogelström till seniorbefälhavare på Åbolinjens **Svea** och senare även **Silja Scandinavia** samt **Silja Festival**. Han blev sedan kvar i **Svea** till den 11 mars 1994.

Fogelström var sedan befälhavare i nya inchartrade **Silja Scandinavia** (ex **Frans Suell**) mellan den 30 mars 1994 till den 17 april 1997 då fartyget övergick till Viking Line och fick namnet **Gabriella**.

Sedan var Fogelström i **Silja Festival** (ex **Wellamo** och systerfartyg till **Svea**) från april 1997. Från september 1998 till 2008 alternerade han som befälhavare mellan nämnda fartyg och **Silja Symphony**.

Det sista året innan Fogelström gick i pension, mellan 2008 och 2009 var han befälhavare i **Galaxy** i samband med att fartyget fått svensk flagg, dock avslutade han sin karriär på **Galaxy** med 8 månaders pappaledighet (!) och inestående semester och tjänstgjorde endast en kort tid med inskolning av ny befälhavare ombord.



Befälhavare Sören Fogelström i Svea 1986

Sammanlagt hade Sören Fogelström en fantastisk karriär inom rederiet och rederiets Siljadel. Totalt var han 44 år inom koncernen, sjöbefälsskolan inberäknad. Detta placerar honom bland de äldsta befälhavarna inom rederiets historia och han var även en av de yngsta någonsin.

Sören Fogelström avslutade sin sjökarriär och gick i pension 2009. Han är bosatt i Åkersberga nordost om Stockholm.

Fogelström var bara 18 år när han blev 2:e styrman Jr. och 26 år när han blev överstyrman och befälhavare redan vid 35 års ålder. Ingen annan finns att jämföra inom rederiet!

Det säger en hel del om hans karriär och vilken fantastisk människa han är och det får sätta punkt för hans fantastiska personbiografi.

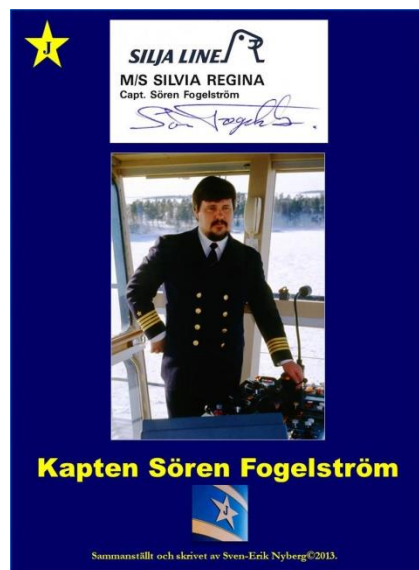


Silvia Regina var ett av de fartyg inom Silja Line som Sören Fogelström var befälhavare på.

SILJA LINE 
M/S SILVIA REGINA
Capt. Sören Fogelström




Huvudrollsinnhavaren själv,
Befälhavare Sören Fogelström strax för sin pension.



Följande finns även tillgängligt i ett snyggt särtryck.

Tack till Sören Fogelström själv för insamlande av korrekt information i samband med min personbiografi av honom. Tack Sören för trevlig kontakt och telefonsamtal.

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017.
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg och Sören Fogelström själv.
seonyberg47@gmail.com

8

Källor, research och tack.

Historien om Johnsonlinjens "Flaggskeppare" har alltså en mycket intressant historia som verkligen fångar och tilltalar alla sjöfartsintresserade oavsett "rederifärg".

Jag hoppas att min kortfattade resumé och berättelse har gett en bra inblick om nästan alla nybyggnadsbefälhavarna, om vem de var och vilka fartyg de hade som nybyggnadsbefälhavare.

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 rederiets flaggskeppare och som nu endast finns som gratis nedladdning på Facebook-gruppen JOHNSONSEGLARNA samt på ett par andra sjöfartsrelaterade grupper på Facebook.

Alla mina berättelser och speciella särtryck kan även beställas hos mig direkt.

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

Tack!



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

Källor om e-boken flaggskeppare inom Johnson Line.:

Tusen tack till Siv Höök på Nordstjernans arkiv i Ängelsberg.
Boken Rederiet av Torsten Rinman,
Boken om Huset på Stureplan av Nathan Shachar.
Bortgångne Skepparen T. Olof Brelén, CL Hanssons Bogserings AB,
Göteborg.
Kapten Sten Bexell, Sören Fogelström, G-O. Eriksson.
Göran Vifors och bortgångne telegrafisten Stig-Åke Wallin.

Skrivet och sammanställt i min serie om legendariska människor inom

Rederi AB Nordstjernen – Johnson Line.

Av Sven-Erik Nyberg © 2013-utökad och reviderad 2019

seonyberg47@gmail.com



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

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

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





Faktaguide, historik och minnen

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

Mina utgivna berättelser;

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



Sven-Erik Nyberg©2019.