



e-book Version 2, juli 2019. Collage S-E, Nyberg.



Faktaguide, historik och minnen

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

Till Sten!

Denna berättelse vill jag tillägna sjöpersonalavdelningens fantastiske chef, Kapten Sten Bexell som var sjöpersonalchef i princip under hela 1970-talet.

Kapten Bexell är i skrivande stund 88 år och fortfarande pigg och aktiv när vi nu läser april 2019.





Bild av oljemålningen på Suecia som hängde på avdelningen vid Stureplan i Stockholm. Sveriges första motorfartyg.

Ur innehållet i denna faktaguide;

1. Förord	Sida 4
2. Sjöpersonalavdelningens historia	Sida 7
3. Sjöpersonalavdelningen i Göteborg 57-82	Sida 13
4. Sjöpersonalavdelningen i Stockholm 57-86	Sida 18
5. Förändringarnas vindar 1980-	Sida 21
6. LAS, Rederianställning, Planering och avlösningssystemen.	Sida 27
7. Betyg och rapporter till PS	Sida 37
8. Chefskapet till sjöss och den s.k. kommisstilen”	Sida 40
9. Ikoner vid sjöpersonalavdelningen	Sida 45
10. Källhistorik och Tack!	Sida 70
11. Om personen bakom berättelsen	Sida 71



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



Johnsonflaggan på m/s Avesta. Foto S-E. Nyberg

1

Förord

Mitt allra första minne av sjöpersonalavdelningen på Ringön i Göteborg var i januari 1964 och mitt första besök hos Stig Westergren. Detta var första gången jag träffade Stig Westergren och jag var mycket nervös, torr i munnen och handsvett och kunde knappt få fram ett ljud och jag kände att min stamning från tidiga skolåren kom tillbaka.

Jag var då bara 16 år och hade just börjat på den halvåriga kockskolan i Göteborg. Sommaren innan hade jag gått ut 2-årig realskolan med inriktning på ekonomi och jag var riktigt trött på både teori, matte och skola. Jag började då försöka övertala min mamma om målsmans intyg då jag ville gå till sjöss och efter några svängar gav hon med sig. Kanske för att många i släkten hade varit och var inom Johnsonlinjen så valet av rederi stod klart från början och inget besök på sjömansförmedlingen som då annars var brukligt.

Den här januariförmiddagen 1964 åkte min morbror Olof med mig till Ringön, som då var skeppare på Johnsonlinjens bogserbåt Hermes, för att besöka Westergren och söka kocklevjobb efter det att kockskolan var slut i juni. Till min glädje fick jag senare jobb på det fina fartyget Montevideo som elev.

Min första kontakt med Westergren på sjöpersonalavdelningen var inte bara nervöst utan även en upplevelse i sig. Jag var ju bara 16 år och skulle fylla 17 i april. Jag fick stor respekt för honom där han satt bakom skrivbordet och i stolen som var knarrig och läderklädd.

Föga skulle jag ana att jag själv skulle sitta i samma knarriga läderklädda stol 11 år senare 1975 då mitt första vikariat inom avdelningen och för Westergren som startade på sommaren efter det att han frågade om jag var intresserad någon månad innan. Vi denna tidpunkt var jag ordinarie Chief Steward på Annie Johnson.

Vikariatet gick över förväntan bra och jag gillade verkligen jobbet och efter detta vikarierade jag ofta där vid ledigheterna från Annie Johnson. Vid ett tillfälle berättade Stig för mig att han ämnade återgå till sjötjänst efter 20 års landtjänst och jag blev lite förvånad när jag senare erbjöds tjänsten som ordinarie från augusti 1976.

Jag funderade ett tag utan att egentligen fundera då jag kände att detta var helt rätt för mig i min personliga utveckling så jag accepterade jobbet med glädje. Jag träffade chefen, Kapten Sten Bexell, som jag träffat tidigare i samband med vikariaten. Vi talades vid lite snabbt, lön och formalia blev klart och allt gick ganska snabbt och det kändes riktigt bra och det var en svindlande upplevelse. Pang pang och helt plötsligt var jag landanställd för första gången i mitt liv.

Jag kände mig väl hemmastadd på kontoret och alla kollegor, inspektörer och personal på den tekniska avdelningen gjorde allt för att jag skulle trivas. Dessutom kände jag mig välkommen av samtliga ombordanställda för vilka jag skulle planera för, hjälpa och lyssna på. Vi fick verkligen en mycket fin kontakt genom åren och jag kände att jag var omtyckt och uppskattad. Till och med mina gamla favoritkaptener Dag Hultén och Erik Edgren kom speciellt upp på kontoret och gratulerade mig till det nya jobbet. Även Gunnar Andersson min gamle lärare på "hökarskolan" kom upp och gratulerade mig, hur han visste vet jag ännu inte!

Jag blev sedan kvar på sjöpersonalavdelningen i 6 år varav de sista 1½ åren vid avdelningens huvudkontor i Stockholm. Denna berättelse och tidsdokument är byggd på liten research, mest helt på mina minnen och erfarenheter om avdelningen, både goda som dåliga precis som våra liv.

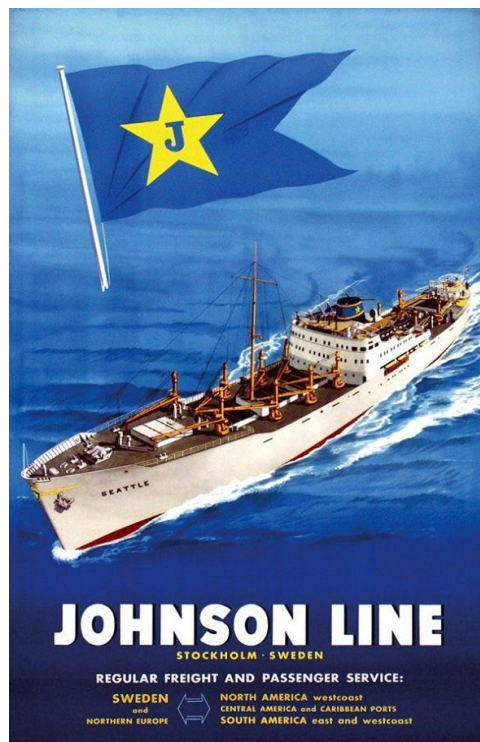
Det är inte alldeles helt lätt att starta från ett vitt tomt A4-ark att börja skriva om sjöpersonalavdelningen, dess historia, dess människor och sammanlagt vad de all gjorde. Jag har ju ingenting att utgå ifrån mer än mitt minne och erfarenhet. Okay lite få stolpar från goda vänner från den tiden och chefer men det är också allt. Tyvärr har de flesta lämnat jordelivet och man har ingen att fråga längre. Tyvärr. Ja, ni vet själva hur det är.

Kanske detta är en av anledningen som jag vill skriva ner, dela mina minnen och det jag vet och känner till just härifrån då vi en vacker dag inte längre har några att fråga och då är det för sent.

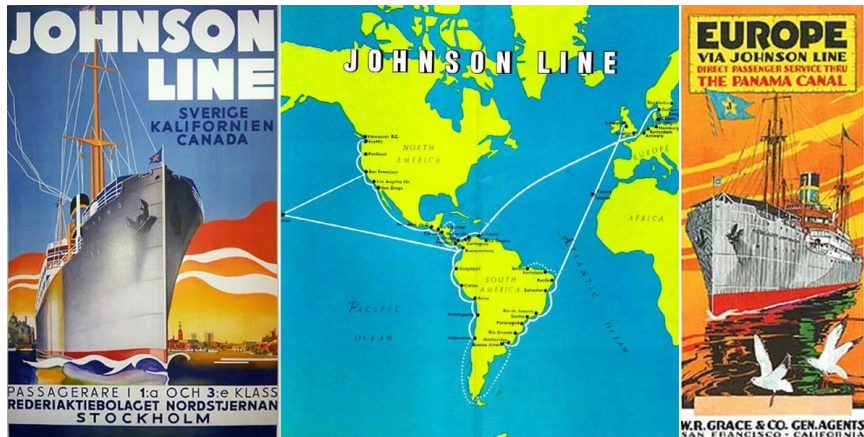
Faktaberättelser och historik är heller inte helt lätt att presentera på ett trevligt och lättläst vis. Trots allt handlar det ju bara om torra fakta. Inga sagoberättelser, inga svindlande deckarhistorier och ingen gripande spänning som kan få människor att sträckläsa en bok på en natt för att vara nästintill halvdöda när klockan ringer för att vara tvungna att ta sig an nästa arbetsdag med hjälp av en kall dusch och nybryggt starkt kaffe.

Men jag skall i alla fall ge det en ärlig chans, att dela med mig av min erfarenhet och kunskap, inte så mycket research denna gång utan mera minnen, personliga berättelser och betraktelser som förhoppningsvis skall vara intressant för alla gamla Johnsonseglare som minns, men även alla andra sjöfartsintresserade människor som var med under denna epok. Det får även ses som ett historiskt tidsdokument till eftervärlden om Johnsonlinjens sjöpersonalavdelning och hittills den enda i sitt slag som jag känner till. Bara en sådan sak!

*Trevlig läsning,
Sven-Erik Nyberg 2019.*



Johnson Line PR broschyr
från epoken Seattlefartyg från 1940-50-tal.



2

Om sjöpersonalavdelningens historia.

Sjöpersonalavdelningen på Rederi AB Nordstjernen hade ingen lång historia. Mellan tummen och pekfinger bara cirka 30 år och kom att vara till slutet av 1980-talet fast då i en helt annan tappning då avdelningen styckades upp från 1986 och kom att vara en del av JSM, Johnson Ship Management och JBT, Johnson Baltic Traffic management men mer om detta senare i berättelsen. Alltså ingen lång tid med tanke på att rederiet fanns i över 100 år.

Innan sjöpersonalavdelningen startades som egen avdelning 1957 sköttes all personalhantering av framförallt rederiets operativa avdelning som skötte placeringar av allt fartygsbefäl och maskinbefäl. Manskaper anställdes aldrig förr på samma sätt som befälet gjordes.

Vid denna tidpunkt var den färgstarke Kapten Einar Arvidsson, rederiets operative chef, driftchef och närmaste man till direktören Swen Lagerberg på koncernledningen och koncernchefen Bergsingenjören Axel Ax:son Johnsons högra hand och dessförinnan med Generalkonsuln som avled 1958. Personaldirektör var under många år Kommendörkapten Knut Hamilton.

Eftersom Kapten Arvidsson var en stark operativ chef för Johnson-flottan, bestämde han allt om fartygsbefälets planering och placering samt Hamilton som i princip ansvarade för anställningen av dessa. Senare i mera modern tid var Rune Hallåker personaldirektör för Nordstjernen-gruppen men vad jag har förstått var han inte så involverad i själva rederiverksamheten.

I Göteborg fanns bl.a. telegrafist Björnsson plus en annan kollega som var kontaktpersoner mellan Rederi, Fartyg och sjömansförmedlingen i Göteborg som av naturliga skäl var den mest använda sjömansförmedlingen i landet.

Rederiet meddelade sjömansförmedling hur många platser som var vakanta, alla avdelningar ombord när fartyget kom till Göteborg, Malmö, Helsingborg eller annan hamn i Sverige efter långresan få det byttes mest folk. Sjömansförmedlingen var förr en mycket viktig aktör för alla Svenska rederier och dess rekrytering av sjöfolk i alla kategorier. Sjömansförmedlingen hade förmedlingar i Göteborg, Helsingborg, Malmö, Kalmar, Stockholm och Sundsvall. Även i Genua fanns en sjömansförmedling. Kanske jag har glömt någon men senare blev ju förmedlingen AF Sjöfolk.

Varje förmiddag ropade förmedlingen upp alla lediga fartyg och vakanta platser. De flesta lediga sjöfolk gick alltid på ropen för att kolla läget. Om inte annat för att pengarna var slut och att de behövde ny hyra eller kände att det var nog med ledigheten. Oftast varade inte ledigheten mer än någon vecka för de sjöfolk som inte var gifta då pengarna var slut.

De mest attraktiva fartygen var från Ostasiatiska rederiet som gick på fjärran östern samt Johnsarna som gick på Sydamerika. Dessa fartyg plockades alltid först. Normalt var det alltid de rederitrogna sjömännen som gick till dessa fartyg. Björnsson med kollega fanns alltid på plats vid dessa "rop" och vakanserna fylldes alltid. Dessa två telegrafister/personalmän hade en stor kunskap om sjömännen och de kände de flesta och visste vad de "gick för" så "fyllisar" gjorde sig inte besvär.

Ända fram till början av 1970-talet fick alla nya åka till sjömanshuset och mönstra och från denna tid ändrades reglerna och en tjänsteman från sjömanshuset kom ombord för mönstring istället. På det viset sparades mycket tid och man behövde aldrig lämna fartyget. Båda dessa herrar var också mycket välkända och respekterade i dessa kretsar.

Ända fram till början av 1970-talet hade inte rederiet någon löneavdelning utan alla löner betalades ut ombord i samband med avmönstring. Alla fick en blå avräkningsbok där telegrafisten varje månad hade gjort upp en månadsavräkning för var och en. Här reglerades alla avdrag som kontantuttag i hamnarna, inhandlat från slabben, eventuella dragsedlar samt reglering av intjänade vederlagstimmar och semester. Blev det några pengar över vid avmönstring betalades dess ut kontant. Intjänade vederlagstimmar och semesterdagar omräknades till pengar.

När sjöpersonalavdelningen bildades 1957 gjordes detta för att effektivisera anställningen och planeringen av sjöfolk. Ett mindre kontor för de båda telegrafisterna inrättades på rederiets tekniska avdelning som vid denna tid låg vid Färjenäs på Hisingsidan i Göteborg. I början av 1960-talet flyttades hela den tekniska avdelningen med inspektionsavdelning, förråd och kontor till nya stora lokaler på Ringögatan mitt emot frihamnen.

Den som initierade och låg bakom bildandet av sjöpersonalavdelningen var Kapten Einar Arvidsson. Det var också Arvidsson som öppnade telegramrummet på huvudkontoret i Stockholm några år tidigare på initiativ av Generalkonsul Johnson.

De två första 1a klass certifierade telegrafisterna som han handplockades dit var Stig Westergren och Sven Dahlstrand. Båda var erfarna telegrafister från rederiets fartyg. Dahlstrand hade bl.a. haft Los Angeles som nybygge 1948 och Westergren Canada som nybygge 1953.

Dessa två telegrafister var de första som Arvidsson flyttade till den nya sjöpersonalavdelningen. Dahlstrand i Stockholm och Westergren i Göteborg eftersom han bodde i Göteborg. Arvidsson själv kom att bli chef över sjöpersonalavdelningen då avdelningen inte hade någon formell utsedd chef i initialskedet. Kapten Arvidsson var ju också operativ chef för rederiet.

Kapten Einar Arvidsson var ursprungligen från den stora Arvidsson-släkten i Hälleviksstrand å västra Orust. Arvidsson var en mycket färgstark person som hade mycket stor respekt inom rederiet. Både inom den landanställda organisationen som bland alla sjöbefäl inom rederiet. Alla befälhavare såg upp till honom med stor respekt och bland de yngre befälhavarna men även också med lite rädsla. Arvidsson hade med sin erfarenhet och kunskap mycket stor makt inom rederiet och man kan lätt påstå att han hade stor kontroll på alla delar inom rederiet.

Arvidsson började i tidig ålder inom Rederi AB Nordstjernen, blev befälhavare och senare landanställd på huvudkontoret i Stockholm. Han kom att bli en mycket viktig del inom rederiet. Vad jag kan förstå och minnas gick han i ålderspension 1976 och då i samband med att rederiet omorganiserades och blev rederidivisionen inom Rederi AB Nordstjernen.

Nordstjernen var ju en av tre stora koncerner inom Johnson konglomerat. Rederi AB Nordstjernen var då en stor koncern som bl.a. ägde Avesta-koncernen, KaMeWa i Karlstad, Nya Asphalt, Svenska väg, dessa två blev senare JCC för att senare byta namn till NCC. Här fanns även flera andra företagsgrupper såsom Linjebuss och varv. I sfären fanns även handelshuset

A. Johnson & Co. I Sverige och i USA samt koncernen Nynäs petroleum i Nynäshamn. Bland Johnsonanställda i de olika koncernerna kallades handelshuset A. Johnson & Co. För "Firman", Nordstjernen kallades för "rederiet" och Nynäs kallades för "raffinaderiet".

Som förste chef för sjöpersonalavdelningen utsåg Kapten Arvidsson Gösta Bodin (1920-1997) som den 23 september 1968 fram till den 12 juli 1971 var avdelningens förste chef. Bodin hade dessförinnan varit landanställd på den operativa avdelningen från och till mellan 1962 till 1968. Han tjänstgjorde då under Kapten Arvidsson på Operation men även innehaft tjänster på rederiets personalavdelning med bl.a. befälsrekrytering.

Bodin återgick efter detta till sjötjänst och befälhavare i containerfartygen och ordinarie i San Francisco fram till sin pensionering 1981.

Läs mer om Kapten Gösta Bodin i kapitlet om personbiografier.

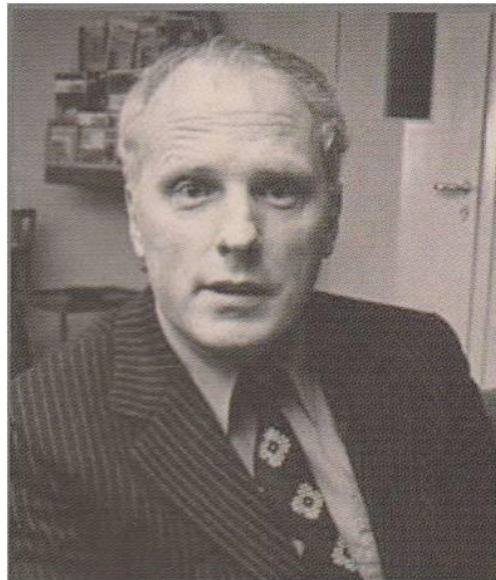


Gösta Bodin, foto från rederiets arkiv

1971 efterträddes han av Sten Bexell även han befälhavare inom rederiet. Kapten Sten Bexell slutade sin tjänst som sjöpersonalchef under våren 1979 och även han återgick till sjötjänst som befälhavare i bl.a. containerfartygen och lång tid i kylfartygen då dessa övergick till Sembawang Johnson i Singapore.

Kapten Thore Hansson efterträdde honom som chef för avdelningen 1979.

Kapten Bexell var en mycket omtyckt och fantastisk chef och för mig personligen en av de allra bästa chefer jag haft i min karriär både före och efter min till på sjöpersonalavdelningen.



Sten Bexell. Foto från Bexells böcker.

Sjöpersonalavdelningen hade innan 1957 två personer som administrerade och planerade däcksmanskap, maskinmanskap och intendenturavdelning inkl. Chief stewards. Planeringen av Chief stewards gjordes i samråd med rederiets intendenturinspektion som även denna låg på den tekniska avdelningen i Göteborg.

Vid denna tid gick alla de rederitrogna sjömännen direkt till kontoret när de ville ha ny hyra eller att förhöra sig om sin nästa båt. Sjömännen kunde då även framföra sina önskemål om vilken trad och fartyg de ville ha. De som ej var rederitrogna gick som vanligt till uppopen på förmedlingen. Många sjömän gick även till rederikontoret för att direkt söka jobb i rederiet.

Sjöpersonalavdelningen kom sedan att växa och genom åren kom att omstruktureras en hel del med tanke på hur utvecklingen utvecklades under 1960- och 1970-talet.

I slutet av 1950-talet och början av 1960-talet hade Johnson Line cirka 45 fartyg i drift inkl. tankfartyg och de utlandsflaggade fjärran östernfartygen. Vid samma tidpunkt hade Broströms olika rederier nästan 100 fartyg i drift. Transatlantic ett annat Göteborgsrederi hade cirka 50 fartyg, Svenska Lloyd 38 fartyg, Salénggruppen hade 30 fartyg, Gränges 28 fartyg, Svearederierna hade 70 fartyg samt Wallenius 35 fartyg. Dessa var de största rederierna i Sverige vid denna tid. Då var Sverige en stor och mäktig sjöfartsnation.

De flesta av dessa rederier startade även de en sjöpersonalavdelning ungefär vid samma tidpunkt som Johnsonlinjen.

Från 1974 kom sjöpersonalavdelningen att förändras och växa ytterligare då i samband med att LAS – Lagen om anställningsskydd infördes i Sverige och ett par år innan hade avdelningen i Stockholm startat en löneavdelning som även ansvarade för sjukförsäkringsfrågor, statistik och andra ekonomiska detaljer som rörde rederiets sjöanställd. Chef för denna avdelning kom att bli Sven Dahlstrand som tidigare hade haft liknande arbetsuppgifter inom avdelningen från dag ett då avdelningen startades 1957.

Dahlstrand tillsammans med sin sekreterare och assistent Berit Johansson satt på huvudkontoret på Stureplan i Stockholm.



Dessa fyra välkända ikoners biografier finns i slutet av boken. Dessa finns även tillgängliga i snyggt förpackade särtryck i PDF från undertecknad. Bara att maila mig! Collage S-E. Nyberg.



3

Sjöpersonalavdelningen i Göteborg 1957 - 1982.

Eftersom sjöpersonalavdelningens båda avdelningar och har samma korta historia från ett historiskt perspektiv med tanke på att Rederi AB Nordstjernen bildades 1890 och sjöpersonalavdelningen långt senare 1957.

Det var givetvis utvecklingen av rederiet och hanteringen av sjöpersonal och anställning av densamma som styrde denna utveckling. Sjöfolket hade inte så långa ledigheter förr i tiden och det fanns inget direkt behov av organiserade avlösningssystem. Men vi tar historien från början.



PS... som avdelningen kom att kallas från första början och som stod för Personal Sjö...

PS blev 1980 istället ADM när rederidivisionen blev Johnson Line AB.

Sjöpersonalavdelning blev 1957 två fysiska avdelningar, Stockholm och Göteborg. Den första personen som då kom att arbeta vid sjöpersonalavdelningen i Göteborg var Stig Westergren som 1957 handplockades av dåvarande rederidirektören och den operative chefen Kapten Einar Arvidsson. Avdelningen låg först vid tekniska avdelningen vid Färjenäs. Tjänsten som Stig fick här var att ansvara för all planering och rekrytering av rederiets Chief Stewards och rekrytering av kockar och intendenturpersonal som på den tiden var stor och omfattande med tanke på att nästan alla fartygen då hade passagerare.

Från 1960-talet kom hela sjöpersonalavdelningen att utvecklas kraftigt och mer och mer uppgifter kom att läggas på de båda avdelningarna i Stockholm och Göteborg. 1964 kom telegrafist Hasse Andersson att landanställas vid kontoret i Göteborg. 1971 efterträddes han av Telegrafist Rune Antonsson som ansvarig för rekrytering av däckspersonal. Stig-Åke Wallin fick ordinarie landtjänst 1974 som planerare för all maskinpersonal. Båda hade dessförinnan vikarierat där till och från tidigare.

Sjöpersonalavdelningen i Göteborg var placerade på Ringön fram till mars 1977 då vi flyttade över till nya lokaler i "Johnsonhuset" på Östra Hamngatan inne i Göteborg. Vi hade fina lokaler direkt ovanför Johnsonlinjen Agentur. Nya möbler, skrivbord och textilier. Mycket fräscht och luftigt mot det trånga rum vi tre delade tillsammans på Ringön.

Från 1977 utökades sjöpersonalavdelningen med en utbildningsenhet med placering i Göteborg under ledning av Rolf Falkman som blev utbildningschef för först rederidivisionen och senare för Johnson Line AB. Utbildningsavdelningen för all sjöpersonal skapades av Sten Bexell för att få en mer effektiviserad och centralstyrd planering för all kursverksamhet i rederiet. Den interna och externa kursverksamheten var vid denna tidpunkt ganska så omfattande. Rolf Falkman hade innan denna nya tjänst varit teknisk inspektör på Ringön.

Antalet anställda vid rederiets sjöpersonalavdelningar var i mitten av 1970-talet cirka 16 personer, 11 i Stockholm och 5 i Göteborg. Efter övertagandet av Rederi AB Sveas färjesjöfart utökades avdelningen med två personer men i samband med att sjöpersonalavdelningen i Göteborg flyttades till Stockholm 1982 reducerades personalstyrkan inom avdelningen.

I samband med flytten till Östra Hamngatan utökades avdelningen med en sekreterartjänst för alla vi tre planerare samt Rolf Falkman. Ann-Christine Andersson var sekreterare på avdelningen under några år men kom senare att innehas av bl.a. telegrafister från rederiet i början av 1980-talet. Bland annat var Tore Rudén där något år och även Kaptenen Rolf Gräsman innehade tjänsten.

Sjöpersonalavdelningen administrerade och planerade för cirka 725 personer mellan 1976 till 1979 för att sedan succesivt minska i samband med att fartyg såldes av men istället tillkom några nybyggen som Avesta och Kemtankfartygen.

Så här såg statistiken ut för den svenska handelsflottan ut 1964 med de åtta största rederierna. Statistik från Redareföreningens husorgan SST.

Broströmsrederierna/Tirfing/ 96 fartyg.
Stockholms rederi AB Svea 70 fartyg
Transatlantic 50 fartyg
Johnson Line/Nordstjernen/ 44 fartyg
Svenska Lloyd 38 fartyg
Walleniusrederierna 32 fartyg
Gränges bergsrederierna 28 fartyg
Salénrederierna /Argonaut m.fl./ 25 fartyg.

Sjöpersonalstatistik.

Under 1975-1979 bemannade vi på sjöpersonalavdelningen i Göteborg 24 svenskflaggade fartyg. Sjöpersonalavdelningen i Stockholm bemannade även Fjärran Östernfartygen som vid detta tillfälle var 5 fartyg. Totalt antalet rederianställd sjöpersonal 1975/1978 uppgick till cirka 1500 personer.

Av Göteborgsavdelningens 800 personer fördelades dessa som följer:

När det gällde däckspersonalen som Rune Antonsson planerade uppgick det totala behovet av 1,9 personer per tjänst. (BSM, TIM, MTR, LMT och elever/jungmän) Genomsnitt anställda per fartyg var mellan 6-8 personer. Behovsfaktorn var mindre i jämförelse med intendenturen p.g.a. att de flesta inte kunde segla inom 1-1 då de var dagmän. 2-1 systemet var ganska vanligt länge. Antal personer 300.

Detsamma gällde för maskinpersonalen som Stig-Åke Wallin planerade för. Här låg genomsnittet på mellan 4-5 personer ombord per fartyg. (REP, SVA, PPM, MTM). 220 personer totalt.

Intendenturpersonalen som jag själv hade planeringsansvaret för uppgick till ungefär 280 personer inkl. Chief stewards. Antalet personer kunde variera mellan fartygen beroende på om de tog passagerare eller inte.

Eftersom hela intendenturpersonalen seglade inom 1-1 systemet krävdes det 2,15 personer per befattning årsbasis.

Vi planerare gjorde regelbundna personaluppföljningar, analyser, behov och statistik och skickade till HK och Sten och sedermera Thore som var sjöpersonalchefer. Jag gjorde dessutom månatliga planerings- och förändringslistor på alla Chief stewards samt alla de som var planerade för kommande hökarskola som skickades till intendenturinspektörerna i Göteborg.

Jag upplevde Sten Bexell som en fantastiskt bra chef. Faktum är att han var en av de bättre cheferna jag haft inom rederiet. Han hade fullt förtroende för oss i Göteborg och det visade han. Man kan säga att vi arbetade med stort delegerat ansvar under frihet. Sten delegerade de stora bollarna som exempelvis bemanning. Sten fick oss alltid att känna oss viktiga och det var mycket motiverande. Jag hade Sten som chef i 3 år innan han återgick till sjötjänst 1979 och lämnade över chefskapet till Thore Hansson.

När Johnson Line AB formellt bildades 1980 och tog över rederiverksamheten från rederidivisionen började också stora förändringar och omorganisationer att ske för oss inom sjöpersonalavdelningen i Göteborg och även i Stockholm. I samband förändrade bolagsformer fick alla anställda nya anställningsavtal och alla blev anställda inom Johnson Line AB. Vi fick skriva nya avtal till alla våra rederianställda.

I samband med att Johnson Line 1980 stärkte sitt intresse och samarbete med Rederi Svea kom även sjöpersonalavdelningarna att börja ett ganska tätt samarbete. Formellt skulle ju JLAB köpa Rederi AB Svea under sommaren 1981.

Jag fick frågan av Thore Hansson i januari -81 om jag ville börja jobba med personalhanteringen i Sveas färjor. Det var en fråga och ingen order för han visste att jag skulle säga ja. Jag började samarbeta med Gunnar Olsson som då var sjöpersonalansvarig på Svea under två-tre veckor i januari/februari - 81. Vid den inledande upplärningen under vintern jobbade jag på Sveas huvudkontor som vid den tiden låg på Norrlandsgatan mitt emot Salénhuset.

1981 på våren blev det två vikariat för Gunnar utöver upplärningen och lagom till augusti 1981 blev jag ensam ansvarig för all sjöpersonal i Svea. Vid denna tidpunkt hade Svea Corona över 300 anställda innan vi bantade den totala personalstyrkan. Mycket med naturliga avgångar.

Gunnar Olsson gick i pension sommaren 1981. Hittills hade jag veckopendlat till Stockholm och skött båda jobben samtidigt även om Svea. Under sommaren 1981 övertog vi mer officiellt all administration och planering av samtlig sjöpersonal på Svea Corona. Fartyget hade allt som allt

drygt 300 anställd och mer eller mindre över en natt uppgick mina egna personalkoder till över 600 personer att administrera och planera för plus ett femtio-tal rekryteringar av extrapersonal/vikarier varje vecka. Ett ganska omfattande jobb för mig ensam.

Jag själv flyttade mitt kontor till huvudkontoret i maj 1981 och i samband med detta fick jag en sekreterare och assistent från Rederi AB Svea, Eva Pettersson, som var en mycket duktig och lojal medarbetare.

I samband med omorganisationen inom rederiet lades sjöpersonalavdelningen i Göteborg ner för gott 1982. Stig-Åke Wallin och Rolf Falkman flyttade även de till huvudkontoret i Stockholm. Under augusti 1982 flyttade hela Johnson Line AB organisation till nya lokaler vid Nybrogatan i Stockholm. Rune Antonsson flyttade inte med avdelningen till Stockholm. Han fick i samband med detta ett nytt personaljobb vid rederiets bogserbåtsverksamhet i Göteborg i september samma år.

Den tekniska avdelningen och inspektionsavdelningen flyttade till Stockholm 1985 och kontor och lager vid Ringön hade då spelat ut sin roll och lades ner och fastigheten såldes till annat företag.



Mina samlade berättelser om Johnson Line omfattar drygt 1700 sidor med bilder.



4

Sjöpersonalavdelningen i Stockholm 1957 - 1985.

Sven Dahlstrand (född 1921) kom att bli den första personen som blev anställd på sjöpersonalavdelningen dit han handplockades av Kapten Einar Arvidsson 1957. Arvidsson hade då året innan anställt Dahlstrand och Westergren vid rederiets nya telegramrum på huvudkontoret.

Med facit i hand kom Dahlstrand att bli kvar på denna avdelning med i princip samma arbetsuppgifter i 40 år fram till sin pension 1986. Innan sin landanställning hade Dahlstrand varit telegrafist i fartygen och han hade bl.a. Los Angelses som nybygge från varvet i Malmö 1948. Dahlstrand anställdes i rederiet i Balboa 1946. Ursprungligen var han från Värmland och innan han fick anställning i rederiet var han stamanställd i flottan under 7 år.

Dahlstrand kom att bli ekonomiskt ansvarig för sjöpersonal, han handhade alla sjuk- och försäkringsfrågor inom sjöpersonal. Även om rederiet hade en personaldirektör var det Kapten Arvidsson som operativ chef var han även den som bestämde allt på den nya avdelningen.

Det dröjde till 1967 innan den första personalplaneraren anställdes vid avdelningen och det var Stig Norling som fick hand om Maskinbefäl och tekniker från juli samma år. Norling hade innan dess själv varit sjöingenjör och var bl.a. lärare i gamla Annie Johnson till 1961 och i Paraguay fram till 1965.

Vad jag kan anta kom sedan Thore Hansson i slutet av 1960-talet att få liknande arbetsuppgifter men för allt sjöbefäl, befälhavare, styrmän och telegrafister. Men återigen, det var Kapten Arvidsson tillsammans med Bergsingenjören som var bestämmande vem som skulle bli befälhavare och när styrmän skulle uppmönstras till befälhavare och bli ordinarie befälhavare.

Kapten Arvidsson utsåg 1968 formellt Kapten Gösta Bodin till chef för sjöpersonalavdelningens två fysiska kontor och avdelningar. Bodin blev kvar som chef till 1971 då han ersattes av Kapten Sten Bexell som i sin tur återgick även han till sjötjänst 1979 och Thore Hansson efterträdde honom. Thore kom sedan att vara chef till 1986 då han senare blev trafikchef för Johnson Baltic Traffic Management i Visby.

När jag flyttade till huvudkontoret sommaren 1981 var det en mycket turbulent tid för hela sjöpersonalavdelningen då Johnson Line AB nya organisation började "sätta" sig och omorganisationen började ta en mer fast form. Thore Hansson fick en ny tuff chef i Personaldirektör Nils Furtenbach som kom att "peka med hela handen" och bestämma allt och på något vis blev Thore "nedgraderad" i sin roll som chef för avdelningen.

Från tidigt 1981 till augusti 1982 blev för mig en mycket arbetssam tid med dubbla arbetsuppgifter med "övertid" utan ersättning om cirka 2-3 timmar varje dag. Lägg därtill att jag pendlade 2 ggr/ månad till mitt hem i Lödöse utanför Göteborg. Till detta nya otrivsamma klimat hade jag heller ingen chef som varken såg eller lyssnade. För mig var mina chefer Thore och Furtenbach inga bra chefer och jag saknade min gamle chef Sten Bexell oerhört mycket och hans sätt att omedvetet få sina medarbetare att växa och känna sig viktiga i sina roller. Det är få chefer förunnat att ha de egenskaperna. Bexell hade den egenskapen och mer därtill!

I samband med att sjöpersonalavdelningen i Göteborg flyttade till huvudkontoret 1982 såg sjöpersonalavdelningen ut som följer:

Chef: Thore Hansson.

Planering sjöbefäl/telegrafister: Lars Hägg.

Planering Maskinbefäl/tekniker: Stig Norling.

Planering Intendentur & Silja Line: undertecknad.

Planering Däcks- och maskinmanskap: Stig-Åke Wallin. Bengt Olsson en kortare tid för däckspersonal i samband med flytt.

Ekonomichef & försäkringsfrågor: Sven Dahlstrand.

Utbildningschef för Sjöpersonal: Rolf Falkman.

Assisterande utbildningschef: Olle Rosander.

Arkiv & statistik: Sten Johansson och Stig Berthelius. (Jag vet fortfarande inte vad den gamle kaptenen Berthelius egentligen gjorde eller vilka sysslor han hade.)

Sekreterare och assistenter:

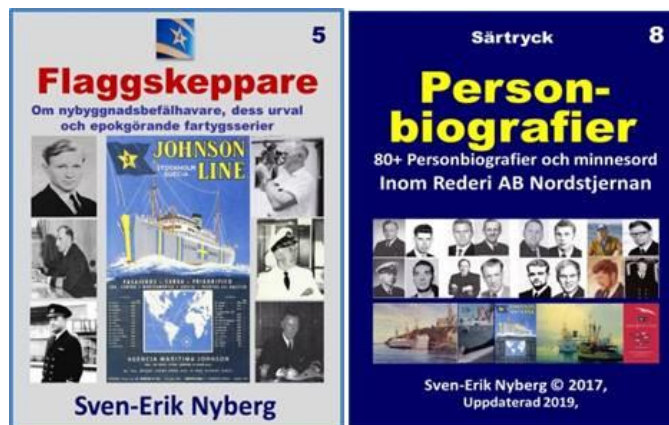
Berit Johansson, Inga-Britt Tillberg, Ann-Marie Olofsson var assistent till Dahlstrand samt sjöpersonalens löner,
Margareta Odelmark, Gertrud Öström och Eva Pettersson var sekreterare och assistenter.
Odelmark för Norling och Gertrud för Thore och Hägg samt Eva Pettersson till undertecknad.

Sammanlagt 17 personer men detta kom att ändras under hösten 1982. Wallin fick andra arbetsuppgifter ute på Värtan och Silja Line. Undertecknad återgick till sjötjänst i september, Ann-Marie Olofsson och Margareta Odelmark fick planeringsuppgifter samt att Eva Pettersson gick till Silja Lines nya personalavdelning vid Frihamnen.

I nästa kapitel 5 om förändringens vindar kan du läsa slutet om sjöpersonalavdelningen då den lades ner och blev en del av nybildade Johnson Ship Management AB 1986. Nästan hela avdelningen följde med till nya JSM och Rolf Falkman blev ny sjöpersonalchef och tidigare teknisk chef och driftchef Lars Sjögren blev VD för JSM.

Under kapitel 9 finns följande fyra personligheters personbiografier; Gösta Bodin, Sten Bexell, Stig Westergren och Stig-Åke Wallin.

Är du intresserad av personbiografier finns följande två e-böcker för gratis nedladdning på facebook-gruppen JOHNSONSEGLARNA. Där finns även totalt 10 berättelser och artiklar om rederiet.





Svea Corona med den berömda Johnsonskorstenen, bild från 1981.

5

Förändringarnas vindar 1980 och framåt.

På hösten/vintern 1976 gjordes omorganisationer inom rederiet och Rederidivisionen bildades. Under denna "hatt" inom koncernen låg all sjöfart, affärskunskap, operations, drift och personal. Rederidivisionen var dåtidens Ship Management som bara några år senare kom att bli ett begrepp inom all världens shipping och rederiverksamhet.

Vid detta tillfälle hade Nordstjernen-koncernen 17.000 anställda och en omsättning på 15,5 miljarder SEK.

1980 kom att bli ett mycket viktigt år med många stora händelser för rederiet. En form av "milstolpe" för Rederi AB Nordstjernen. Rederiet ombildades och bytte namn till bara Nordstjernen AB. Koncernen Nordstjernen blev en storkoncern med många koncerner under sin "paraply".

All rederiverksamhet kom att ingå i det nybildade bolaget Johnson Line AB. I detta nya rederi fanns en enorm stort ambition och motivation att utveckla rederikoncernen till något riktigt stort. Rederiet hade på hösten 1980 en stor "kick off" och informationsträff på Sheraton i Stockholm där den nyblivne VD Lars Lind höll ett inspirerande tal om rederiets stora planer och visioner. Han presenterade också rederiets nya ledningsgrupp som var Lars Sjögren, Fleet manager och driftschef, Nils Furtenbach, personaldirektör och administrativ chef samt finansdirektören som jag tyvärr inte minns namnet på men det kan ha varit Gunnar Lydig. I princip alla personerna som var anställda vid gamla rederidivisionen flyttades över till nya JLAB

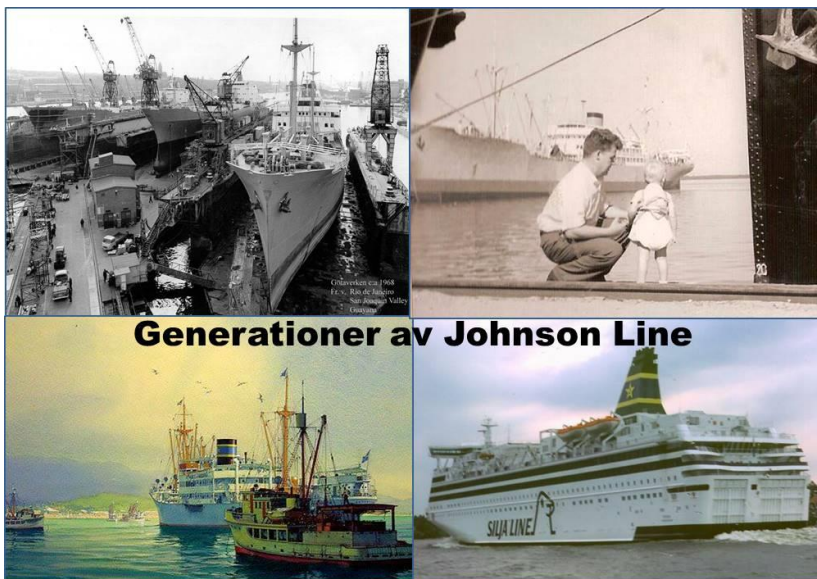
samt att en del nya personer tillkom. Sjögren och Lind var inga "Johnsonmänniskor" de kom båda från Broströms och Furtenbach kom från ett stort industriföretag. Inga kul killar detta!

Jag var själv närvarande och det var en mycket inspirerande tidpunkt men tyvärr som ganska snabbt kom att ändras med facit i hand.

Samma år införlivades Stockholms Rederi AB Svea, även om Nordstjernen varit majoritetsägare av rederiet sedan 1975, med sin halva part inom bl.a. Silja Line koncernen. Johnson Line var nu hälftenägare till Silja Lines alla affärsrörelser och Silja Line kom nu att tillsammans med partnern Finska Efoa OY att utvecklas till ett av Nordens största shippingföretag.

Jag skall här i detta kapitel försöka att redogöra i all korthet vad som under de närmaste åren fram tills dessa gamla Johnson Line gick i graven för gott. En tragisk historia som fick sitt slut 114 år efter det att rederiet startades 1890.

Johnson Line AB Stockholm



Bilder ovan tre generationers fartyg i Götaverkens docka, A-båt, Kylbåt och Riobåt.

Far och son Sven Göran Vifors med Bolivia i bakgrunden.

Bilder nedan oljemålning av en A-båt samt det sista nybygget för Johnson Line AB, passagerarfärjan Svea.

Fotocollage S-E. Nyberg.

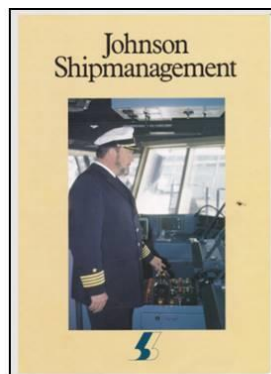
Så här efter många år efteråt med facit i hand kan vi konstatera att Johnson Line AB (JLAB) kom att göra genomgripande förändringar vart 3e till vart 5e år under sin levnad för att till sist upphöra helt.

VD Lars Lind blev inte långvarig på posten som VD. Reden efter tre år, 1983 fick han lämna, antagligen sparken, över till Rune Smedman som var gammal i huset Johnson. Även Sjögren blev entledigad men kom tillbaka några år senare.

Rederiets förändringar sedan 1980 blev mer och mer påtagliga för alla som arbetade inom huset och organisationen. På gott och ont men på sikt mera ont än gott om man ser det ur sjöfartens perspektiv. Det en gång så framgångsrika rederiet höll på att så sakteliga försvinna.

1986 stod det mer eller mindre klart, i samband med att JLAB startade Johnson Ship Management, JSM, i januari 1986, att rederiet JLAB kom att bli mera ett ägarbolag i form av holding- och investeringsbolag inom internationell shipping istället för ett renodlat rederi.

All fartygsdrift, teknik och personal lades nu under en hatt i det nybildade JSM. JSM skall inte förväxlas med managementföretaget SJM Sembavang Johnson Management i Singapore som ägdes tillsammans av varvskoncernen Sembavang och Johnson Line i Singapore.



Johnson Shipmanagement

A part of Johnson Line AB

Som VD och President för det nya bolaget dyker något överraskande upp en "gammal bekant" i form av rederiets tidigare driftchef Lars Sjögren.

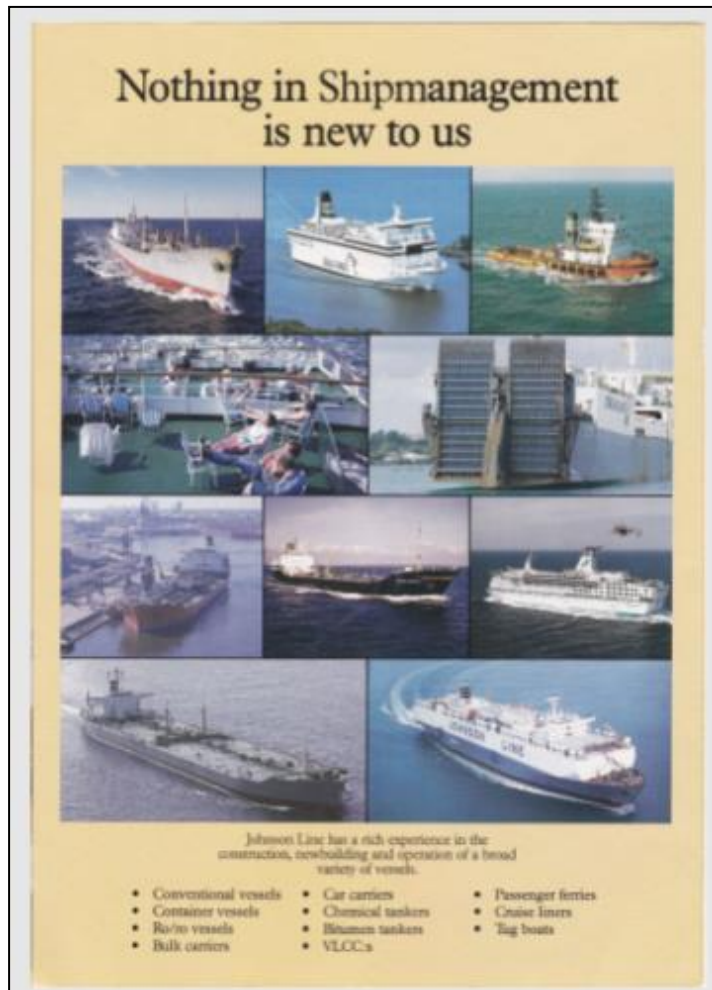
JSM får tre avdelningar, den viktigaste och största avdelningen Technical & Operations, alltså tekniska- och driftsavdelningen där Arnold Idestrand blir

tekniskt direktör och Vice president. Finans- och ekonomiavdelningen samt Sjöpersonalavdelningen "Sea Personnel" där Rolf Falkman blir chef. Han hade tidigare varit utbildningsansvarig inom JLAB's sjöpersonalavdelning. Samtlig personal, land som sjö från JLAB övergick till det nya bolaget.

JSM blir i detta ansvarig för all fartygsdrift inom koncernen, nya som gamla kunder samt givetvis Silja Line, Finnjet-trafiken samt kryssningsfartygen i Alaska och Florida inom Sundance cruise och senare Admiral Cruise line, verksamheten som senare köptes upp av RCCL, Royal Caribbean Cruise Line.

Samma år som JSM bildades såldes de sista containerfartygen och två år senare alla de fyra ganska nybyggda kemikalietransportfartygen. Återstod i princip bara Bo Johnson och Rosa Blanca samt de mindre tankerfartygen.

Det var alltså JSM som fick i uppdrag att ta fram LAS-listor och effektivisera alla uppsägningar som följde i kölvattnet av alla fartygsförsäljningarna.



Bilderna från JSM är hämtade från JSM reklamroschyr jag fått av Arnold Idestrand.

Tyvär blev inte JSM långvarigt utan ombildades och blev Silja Ship Management 1989 som blev ett renodlat managementbolag för Silja Line och Finnjettratiken. De två sista lastlinjefartygen Bo Johnson och Rosa Blanca överfördes vid detta tillfälle till Johnsonägda Laser Line i Göteborg där Peter Dymling var VD men båda såldes 1993 efter bara nio års drift.

I samband med att JSM blev SSM följde all personal inom JSMs landorganisation som sjöpersonal med över till det nya bolaget utom vissa personer som övergick till andra verksamheter eller som gick i pension.

1987 bildades JBT, Johnson Baltic Traffic Management i samband med att Nordström & Thulin i Stockholm fick konsessionen för Gotlandstrafiken. Trafiken kom att heta Gotlandslinjen mellan 1988-1997.

JBT fick i uppdrag att operera och driva fartygen för Nordström & Thulins konsession. Många personer kom att nyanställas och många av dessa personer kom från gamla JLAB och JSMs organisation. Bl.a. blev Silja Lines gamla VD Hans Laidva VD och tidigare sjöpersonalchefen Thore Hansson inom JLAB blev trafikchef i Visby. Flera andra fick olika nyckelbefattningar ombord.



Efter det att konsessionen gick till andra operatörer 1997 upphörde också JBT. Tilläggas kan att N&T inte sökte förlängning av konsessionen 1997. Mycket beroende av Estonia-förlisningen 1994.

1987 blev en ny milstolpe inom Johnson Line då företaget gick tillsammans med samarbetspartnern Effoa och bildade tillsammans EffJohn International OY AB. Den första VD'n blev en finne men Hans Christner från Johnson Line blev VD 1989. Om jag inte minns fel låg huvudkontoret i bolagets nya fastighet i Värtahamnen i Stockholm.

EffJohn International blev ett renodlat "ägarföretag" med inriktning på Färjetrafik och kryssningsföretag. Företaget hade ingen drift utan detta lades först i JSM och från 1989 i SSM.

EffJohn ägde varumärket Silja Line med alla fartygen i rederiet och 1988 bildades också Seawind för Finlandstrafiken till ÅBO.

EffJohn's uppdrag var även att vara partägare till kryssningstrafik i USA och man var delägare i Sundance Cruise och Commodore Cruise/Crown Cruise line som senare blev Admiral Cruise. Admiral kryssningsverksamhet såldes sedan till RCCL då EffJohn International inte hade tillräckligt med finansiella muskler att kunna konkurrera på den Amerikanska markaden. Ägarförhållanden och alla namnbyten i dessa kryssningsbolag har alltid varit lite av en snårig djungel. Satsningen på kryssningstrafik lades ner och återstod bara Silja Line-koncernen.

I samband med Rederi AB Sallys konkurs i början av 1990-talet införlivades nybygget Europa under byggnationen 1993 till Silja Line. EffJohn's sista stora nybyggnationer för Silja Lines räkning kom med Silja Serenade och Silja Symphony 1990 resp. 1991. Dessa två systerfartyg ägdes av Effoa i Helsingfors resp. Johnson Line AB i Stockholm. Med dessa tre nybyggda fartyg tillsammans med Finlandia och Silvia Regina opererade Silja Line de fem största färjorna i världen just då.

Inte heller EffJohn International (1987-2004) blev speciellt långvarigt, det tog bara 17 år innan det stora shippingföretaget med sina storslagna visioner avslutades och verksamheten lades ner i samband med försäljningen av Silja Line till Sea container 2004. Silja Line såldes sedan vidare till Tallink 2008 och Silja Line är fortfarande ägt av Tallink.

Av Johnson Line AB stora visioner 1980 återstod ingenting. Shippingverksamheten med all dess kompetens och erfarenhet inom Nordstjernen AB var nu död.

R I P. Johnson Line!



Silja Symphony var det sista Johnsonägda fartyget utan den välkända blågula skorstenen som bemannades av personal från Johnson Line.



Collage: S-E. Nyberg

6

LAS, Rederianställning, Planering, Stamkort och avlösningssystem.

Lagen om anställningsskydd – LAS 1974.

Rederianställningarna började genomföras i planerad och organiserad form hos alla rederier från 1974 då Lagen Om Anställningsskydd (LAS) blev lagstadgad och infördes i Sverige. Lagen fick en genomgripande ändring och skrevs om 1982. Rederianställningar var alltså inte något påhitt från Sveriges Redarförening.

Detta gällde samtliga företag, organisationer och arbetsgivare i landet. Samtliga anställda skulle kontrakteras till fast anställning. LAS reglerar alla former av anställningar och tidsbegränsade anställningar. Den reglerar uppsägningstider, varsel och turordningsregler. LAS gav alltså en trygghet åt alla anställda i ett företag. Även fastställda regler för vikariat och sjukdomsfrånvaro. Från 1974 var rederianställningar obligatoriska då rederierna givetvis var tvungna att följa lagen.

De som vid denna tidpunkt inte var rederianställda fick nu ett anställningsavtal på att de var fast anställd, s.k. tills vidare anställda hos Rederi AB Nordstjernan.

I samband med de första rederianställningarna i rederiet och att rederiet hade ett arbetsgivaransvar infördes bland annat ett väl organiserat avlösningssystem som vi då kallade för 2-1 systemet. Alltså 2 resor ute och en hemma, eller tidsfaktorn 4 månader ute och 2 månader hemma. De flesta av linjefartygen fick dessa avlösningssystem oavsett trad.

I samband med LAS hade rederiet infört en löneavdelning i Stockholm där Sven Dahlstrand var chef. Den "blå" "avräkningsboken" skulle snart visa sig vara ett minne blott då samtliga fick sina löner reglerade då de var hemma

på ledighet inom avlösningssystemet. Under perioden ombord skötte telegrafisten all lönehantering efter alla rapporterade avdrag tillsammans med intjänat vederlag.

Under vederlagsledighet och semester drogs det cirka 150 vederlagstimmar varje månad och för en tvåmånadersledighet från exempelvis en containerbåt drogs det cirka 300 vederlagstimmar. Intjänandet av vederlagstimmar vaktpersonal och intendenturpersonal under en långresa motsvarade ungefär detsamma. Semesterdagar per år var lagstadgad och densamma för alla och vid denna tid 4 veckor per år.

Från mitten av 70-talet infördes även 1-1 systemet för en del befattningar ombord även detta som ett led i att effektivisera övertaligheten av personal/vissa befattningar i samband med att flottan minskades ganska drastiskt. Det s.k. 1-1 systemet genomfördes främst inom befälskategorierna samt intendenturpersonal, mycket beroende på att den intjänade vederlagsledigheten var större än dagmän och icke vaktgående.

Men Johnson Line införde rederianställningar för manskap även tidigare än så, jag själv blev kontrakterad rederianställd 1969 i samband med att jag påmönstrade Annie Johnson i Åbo. Detta gjordes då med flera manskap i början av 70-talet. Stig Westergren talade då om för mig att vi gör på detta viset med en del personal för att stärka kontinuiteten inom den sjögående personalkåren och för att knyta de bästa till oss ordinarie. Om detta sedan stämde med verkligheten kan jag inte uttala mig om.

Det var Kapten Sten Bexell som var sjöpersonalchef när LAS kom att införas inom rederiet men det var också på Kapten Gösta Bodins tid som chef dessförinnan kom att skapa de tidigare rederianställningarna även för manskap, återigen med syfte att knyta till sig de bästa manskapen inom alla kategorier. Sjöbefäl och maskinbefäl hade sedan tidigare varit rederianställda men innan LAS tid fanns det i egentlig mening inga organiserade avlösningssystem då människorna stannade lång tid ombord och bara tog en resas ledighet när de ville och hade möjlighet.



Fotocollage S-E.Nyberg



**Tre generationers elevfartyg inom Rederi AB Nordstjernen,
Paraguay, Annie Johnson, Margaret Johnson och Santos**

Collage S-E. Nyberg

Rekryteringen.

I samband med att rederiets flotta började växa sig stor och stark från 1920-talet och som kom att bli ett av landets största rederier på 1930-talet ökade givetvis kraven att rekrytera kunnigt och skickligt sjöbefäl och maskinbefäl.

Det blev också vida känt att Rederi AB Nordstjernen rekryterade många reservofficerare från Flottan och dåvarande personalchef för rederiet kom ju från flottan, nämligen Kommendörkapten Knut Hamilton som även han var en sträng reservare.

När Hamilton var personalchef ville han gärna anställa reservare från flottan och gärna färdigutbildade "juniorstyrmän" och tittar man närmare på riktigt äldre befälhavares stamkort och CV kunde man se att flera hade de sin vaggan i flottan.

När sedan andra världskriget bröt ut 1939 och under hela tiden under kriget avtog givetvis rekryteringen av reservare då de behövdes i flottans stora beredskap.

Rekryteringen kom då att inriktas och fokuseras på landets sjöbefälsskolor samt på de elevplatser som fanns i alla av rederiets fartyg. När sedan kriget var slut skedde en viss återanställning av de yngre reservarna från flottan med även anställdes flertalet yngre juniorbefäl.

Behovet av sjöbefäl och maskinbefäl har alltid varit stor eftersom rederiets flotta växte kom befälen att bli mycket lojala och stannade kvar i rederiet många år och i de flesta fall fram till sin pension. För de yngre juniorbefälen var ju Rederi AB Nordstjernen ett mycket attraktivt rederi med stora befordringsmöjligheter.

Rederiet hade alltid haft ett visst antal sjöbefälselever och maskinbefälselever i sina fartyg och flertalet av dessa blev till sist befälhavare och maskinchefer inom rederiet. Det var bara ett fåtal befäl som kom från andra rederier eller från sjömansförmedlingarna runt om i landet.

Efter det att de tre systrarna Axel Johnson, Annie Johnson och Margaret Johnson legat upplagds en tid i Göteborg under mitten av 1950-talet beslutade rederiet att bygga om dessa tre fartyg till skolfartyg och rena elevfartyg för rederiets räkning. Fartygen hade då tjänat ut sin roll som passagerarförande fartyg. Inredningen var stor i dessa fartyg eftersom de var klassade för 50 passagerare totalt skulle de tre fartygen bli perfekta som skolfartyg för många elever och med rymliga skolsalar.

Axel Johnson och Annie Johnson byggdes om till skolfartyg för maskinbefälselever och Margaret Johnson byggdes om till skolfartyg för sjöbefäl då fartyget fick en extra kommandobrygga ovan den ordinarie bryggan. Lärare för dessa fartyg hämtades från rederiets sjöbefäl och maskinbefäl.

Bland annat blev Stig Norling lärare i Annie Johnson 1960 till 1961 innan han förflyttades till Paraguay 1963. Senare 1967 blev han landanställd vid rederiets sjöpersonalavdelning i Stockholm.

Dessa tre fartyg var mycket omtyckta skolfartyg fram till 1961 och de kom att examinera flera sjöbefäl inom rederiet. Dessa tre fartyg skrotades samtidigt i Ystad 1963 efter att ha tjänat rederiet under 38 år respektive 35 år.

Paraguay byggdes om att bli det nya elevfartyget både för sjöbefäl och maskinbefäl. Paraguay blev sedan ett omtyckt elevfartyg fram till 1971 då fartyget såldes. I samband med försäljningen blev Santos ett elevfartyg i mindre omfattning än sina företrädare men fartyget byggdes aldrig om till elevfartyg med skolsal och lärare. Fartyget tog bara ett mindre antal elever fram till dess fartyget såldes 1983.

När det gäller rekryteringen av manskap skedde detta nästan alltid genom sjömanförmedlingen och i samband med sjöpersonalavdelningen kom till Göteborg 1957 fartygsanställdes flera manskap direkt av avdelningen. De mest lojala personerna blev sedan rederianställd. Utöver denna rekrytering kom mer och mer personer direkt att besöka personalkontoret på Färjenäs och sedermera till kontoret på Ringön.


När det gällde Chief Stewards kom dessa i princip uteslutande att anställas och mönstras upp från duktiga och lojala förste kockar i rederiet. Det var också intendenturavdelningen i Göteborg som skötte anställningarna och uppmönstringarna av dessa innan sjöpersonalavdelningen startades 1957 då Stig Westergren tog över anställningarna och planeringen från inspektörerna.

I samband med att Ekonomiföreståndarskolan öppnade i Göteborg 1958, dels på Viking och dels teorilektioner på Mårten Krakowgatan blev det ett krav på att alla som skulle mönstras upp till Chief Stewards skulle genomgå skolan. Så blev det också och alla nya Chief Stewards från 1959 fram till skolan lades ner 1978 genomgick skolan. Detta gällde inte bara Johnson Line utan även alla andra rederier. Detta var en överenskommelse med skolan och rederierna. Legendarisk lärare under alla dessa år var Gunnar Andersson och Gunnar Netzler i teori. Skolan hade två utbildningskuller varje år.

Flera av rederiets Chief stewards hade mer eller mindre sin ”uppväxt” inom rederiet allt sedan från kockelev fram till förste kock och Chief stewards. Det förekom mycket sällan att Chief stewards anställdes direkt utifrån externt direkt som Chief steward. Under min till på sjöpersonalavdelningen anställdes ingen utifrån. Alla kom från det egna ledet.



Fotocollage S-E. Nyberg.



A SYMBOL OF GOOD SERVICE

Fast and modern motorvessels carry cargo and passengers on our regular lines:

Brazil/River Plate Line: Sweden—North Brazil—Rio de Janeiro—Santos—Rio Grande—Montevideo—Buenos Aires and vice versa.

North Pacific Line: Sweden—Antwerp—Atlantic Coast of Colombia—Panama—West Coast of Central America—San Pedro—San Francisco—Portland—Seattle—Vancouver and vice versa. Occasionally calling at Hawaii.

South Pacific Line: Sweden—Venezuela—Panama—Pacific Coast of Colombia—Ecuador—Peru—Chile and vice versa.

JOHNSON LINE

REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN • STOCKHOLM • SWEDEN

Telegrams: "Johnsons"

Neutralitetsmålad Argentina 2, Foto från Nordstjernan.

Sjöpersonalplaneringen och avlösningssystem.

Jag skulle vilja påstå att de organiserade avlösningssystemen började 1970/1971 i samband med att de nya containerfartygen hade levererats. Vid detta tillfälle började också rederianställningarna öka och de flesta i fartygen blev rederianställda.

Personer som vid detta tillfälle var vikarier och anställd bara för en resa var Fartygsanställd för en viss tid. Men, de bästa fartygsanställd kunde återkomma i ett senare skede och bli rederianställda.

Från 1970 hade containerfartygen personalpolar, inte bara befäl utan även manskap. De flesta jobbade 2 resor ute och en resa hemma under ett par år i början av 70-talet. Detta system kallades allmänt för 2-1 systemet. Framåt mitten av 70-talet började befäl och intendenturavdelningen jobba en resa ute och en resa hemma inom 1-1 systemet. Detta p.g.a. att de tjänade in mera vederlagstimmar än övrigt manskap.

Senare under 70-talet och början av 1980-talet började alla segla inom 1-1 systemet i alla fartyg. Alltså krävdes det i princip 2 besättningar för varje fartyg.

Här nedan följer en bild av hur våra planeringsblad såg ut för varje fartyg och resa. Detta planeringsblad gjordes minst en gång per resa. På 1970-talet fanns ingen data så att all planering skedde för hand, det var bara rapporter, placeringsbesked och liknande som skrevs på maskin.

Utöver detta planeringsblad jobbade vi med en långsiktig planering som oftast vad på ett år. I denna planering togs alla överenskommelser upp, extra ledighet, byte av fartyg etc. Denna långsiktiga planering skedde för varje fartyg och varje person. Jag gjorde även en likadan planering för alla hökare som sedan skickad till intendenturinspektörerna på Ringön samt till sjöpersonalavdelningens chef i Stockholm. Varje individ fick även de sin individuella planering skickad till sig.

Nedanstående planeringsblad är en efterhandskonstruktion från mitt minne om hur ett sådant planeringsblad kunde se ut. Utöver dessa planeringsblad gjorde vi även upp en stor övergripande årsplanering för respektive befattning som för varje fartyg.

Sjöpersonalplanering Fartyg och resa.		Intendenturavdelningen									
m/s: Bahia Blanca											
Trad: LPL.											
Bef.	Namn:	Pers.numm.	RA/FA	Påm.	Anm. Plan.	Avlösare/Namn:	Pers.numm.	RA/FA	Plan.Påm.	Anm. Plan.	Lång. Plan.
Ekf.	Hasse Sjöberg		RA	14 jan.	1-1 system avl. 1a sv.hamn.	G. Weidelstam		RA	5 apr.	En resa sedan ff. till SJV:	L.Hansson åter
1KK.	D. Hansson		RA	14 jan.	En resa, avl. Göteborg utg.	Håkan Sjöberg		RA	16 aprl	1-1 system. Utg.Gbg	Leo Valtonen
Msm	J. Monteiro		RA	28 okt.	2a resan, avl. 1a sv.hamn.	R.Ringström		RA	16 apr.	1-1 system.	F. Zankar åter
Msm	E. Spjut		RA	30-nov.	2 res. sedan 1-1 syst avl. i BA	A.Collins		RA	3 jun.	1-1 syst.avlösning i BA.	
Msm	U. Jönsson		FA	14 jan.	en resa vilk.FA. Utg.Göteborg	I.-M.Bengtsson		RA	16 apr.	1-1 system. Utg.Gbg.	U.-B. Södergrn
Msm	M. Andersson		RA	14 jan.	en resa sedan NP. 1a sv.hamr	D.Lundh		FA	5 apr.	en resa vilk. FA. sedan SC.	
S-E.Nyberg PS/GBG.											

I de långsiktiga planeringarna togs även upp kommande planerade fartygsanställningar och extra semesterbehov. Dessa långsiktiga planeringar låg sedan till grund för personalanalyser och rapporter till inspektionsavdelningen och för sjöpersonalchefen.

Dessa långsiktliga planeringar gjordes av alla planerarna minst ett par gånger varje år då de uppdaterades och när förändringar skedde. Förändringar i grundplaneringen skedde alltid då oplanerade händelser alltid uppstod såsom sjukskrivningar, andra händelser och egna uppsägningar som ändrade förutsättningarna i planeringen.

Personligen gjorde jag alltid planeringssamtal med samtliga personer jag hade ansvaret för. Detta handlade alltid om reseplanering och extra semestrar samt önskemål om avlösningar. Eftersom vi då hade personal bosatta i flera världsdelar förekom flera avlösningar i exempelvis Sydamerika.

För personal som var bosatta i exempelvis Europa gjordes många s.k. 2-2 avlösningar, alltså två resor ombord och två resor hemma. I de utgående fartygen som exempelvis kemtankfartygen hade vid 4-4 system med fyra månader ute och fyra hemma.

Planeringen på Silja Line såg däremot lite annorlunda ut och baserades normalt på två veckors tjänst och två veckor hemma. Givetvis kunde avvikelser ske enligt överenskommelser.

Normalt när en person ville ha extra semester planerades in en två veckors semestertid istället för tjänsteperioden. På så vis blev ledigheten 6 veckor.

Allt detta för närmare 300 anställd alla kategorier ombord på Svea Corona var ett enormt stort pussel som krävde ett gott minne, god framförhållning, god planering och ett stort kontaktnät av fartygsanställda och vikarier men även en planering av dessa vikarier oavsett befattning.



Stamkort:

Varje person oavsett befattning hade ett s.k. stamkort där all aktivitet, fartyg och seglationstid registrerades. Här följer ett exempel på an del av Dag Hulténs stamkort 1 av 2 och nedan en del av Svenne Ekstrands fem stamkort och vederlagskort stamkort. Här har någon lagt till att Hultén dog 1984. Dock framgår inga noteringar att Hultén gick i pension efter sin sista resa med Antonia Johnson i maj 1977.

Tjänstgöring i Rederiets fartyg såsom:				Befälhavare			
År	År	År	År	År	År	År	År
1977	1977	1977	1977	1977	1977	1977	1977
1978	1978	1978	1978	1978	1978	1978	1978
1979	1979	1979	1979	1979	1979	1979	1979
1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980
1981	1981	1981	1981	1981	1981	1981	1981
1982	1982	1982	1982	1982	1982	1982	1982
1983	1983	1983	1983	1983	1983	1983	1983
1984	1984	1984	1984	1984	1984	1984	1984
1985	1985	1985	1985	1985	1985	1985	1985
1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986	1986
1987	1987	1987	1987	1987	1987	1987	1987
1988	1988	1988	1988	1988	1988	1988	1988
1989	1989	1989	1989	1989	1989	1989	1989
1990	1990	1990	1990	1990	1990	1990	1990
1991	1991	1991	1991	1991	1991	1991	1991
1992	1992	1992	1992	1992	1992	1992	1992
1993	1993	1993	1993	1993	1993	1993	1993
1994	1994	1994	1994	1994	1994	1994	1994
1995	1995	1995	1995	1995	1995	1995	1995
1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996
1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997	1997
1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998	1998
1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
2001	2001	2001	2001	2001	2001	2001	2001
2002	2002	2002	2002	2002	2002	2002	2002
2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003
2004	2004	2004	2004	2004	2004	2004	2004
2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005
2006	2006	2006	2006	2006	2006	2006	2006
2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007	2007
2008	2008	2008	2008	2008	2008	2008	2008
2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009	2009
2010	2010	2010	2010	2010	2010	2010	2010
2011	2011	2011	2011	2011	2011	2011	2011
2012	2012	2012	2012	2012	2012	2012	2012
2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013
2014	2014	2014	2014	2014	2014	2014	2014
2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015	2015
2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016
2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017	2017
2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018	2018
2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019	2019
2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022

Handwritten notes: Född 9/4 1913 i Södertälje förs. län, stad. Mantalskriven i Stockholm. Styrmansexamen i Stockholm år 1937 med medeltal 3. Sjökaptensexamen i Göteborg år 1938 med medeltal 3. Styrmansexamen i Göteborg år 1938 med medeltal 3. Befälhavare nr K/48 1947. Fullgjord värnplikt år Övriga skolor.

Tjänstgöring å Rederiets fartyg såsom

Fartyg	f.o.m.	t.o.m.	Fartyg	f.o.m.	t.o.m.	Fartyg	f.o.m.	t.o.m.
BEFÄLHAVARE								
Antonia J.	- 74	- 74						
	11.7	26.5						
	- 74	- 74						
	26.11	26.12						
	- 75	- 75						
	30.8	7.8						
	- 75	- 75						
	3.10	8.12						
	- 76	- 76						
	7.2	14.6						
	- 76	- 76						
	28.6	28.8						
	- 76	- 76						
	1.11	01.04						
	- 77	- 77						
	7.7	18.8						

Handwritten note: Död 30/8-84



**Snabb, pålitlig, reguljär
frakt- och
passageraretrafik**



Johnsonlinjen upprätthåller direkt, reguljär fartyg har nyligen insatts i trafiken, och expresstrafik från Sverige och Nordeuropa ytterligare ett kylfartyg levereras senare till Sydamerika och Nordamerikas västkust i år.

Rederiet kan nu erbjuda sina kunder 4 miljoner kubikfot kyl- och frysrutymme för transocean transport av livsmedel, frukt och annat ömtåligt gods. Speciell container-service står till förfogande.

Rederiets flotta består av 44 fartyg om ca 370.000 tons d.w. Tre moderna kyl-

JOHNSONLINJEN
REDERI AB NORDSTJERNAN • STOCKHOLM

Ekstrand, Svenne 440118

TJÄNSTGÖRING						SEMESTER						
FARTYG	PÄMONST.	AVMÖNST.	BEF.	ANM.	ÅR	FARTYG	F.O.M.	T.O.M.	KONTANT ERSÄTTN.	ANTAL DAG.	KOSTHALLS ERSÄTTN.	REGLERAD T. O. M.
San J. V.	4/5-68	17/5-68	EKF		1970	San Fran						
Okanagan	18/5-68	18/9-68	-11-	förl.	19							
Musomagna	1/10-68	30/4-69	-1-	sem	1971	San Fran						
Phil Johnson	1/6-69	12/6-69	-1-		1971	Red						
Siberia Gulf	1/7-69	3/10-69	-1-	sem	19							
Dalton P.	1/11-69	28/2-70	-1-		1973	Andromed						
Delorsak	1/10-70	7/4-70	-1-	nk	1972	Røde						
Okanagan	8/4-70	17/4-70	-1-	sem	19							
San Juan	28/7-70	30/4-71	-1-	sem	1973	Red						
Pacific	1/7-71	30/9-71	-1-	sem	1973							
Lucia	1/10-71	3/10-71	-1-	sem	1974	Red						
Auburn	1/12-71	2/5-72	-1-		19							
Red Bull	1/8-72	31/8-72	-1-		1975	Canada						
Princess B.	1/9-72	28/2-73	-1-	förl	19							
Canada	1/4-73		-1-	sem	19							



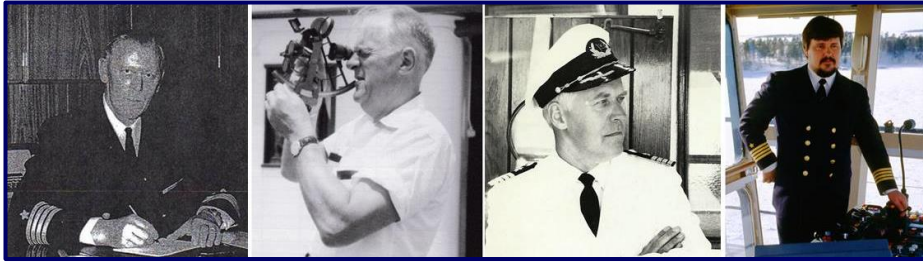
Ekstrand, Svenne, 440118

ÅGATAN 30 B/295 00/BROMÖLLA
TEL: 08 566 5265

TJÄNSTGÖRING						SEMESTER						
FARTYG	PÄMONST.	AVMÖNST.	BEF.	ANM.	ÅR	FARTYG	F.O.M.	T.O.M.	KONTANT ERSÄTTN.	ANTAL DAG.	KOSTHALLS ERSÄTTN.	REGLERAD T. O. M.
PS Göteborg	6/3 78	28/3 78			19							
AVESTA	2/6 78	17/11 78	EKF		19							
PS Göteborg	8/12 78	2/1 79			19							
-11-	29/10 79	1/6-79			19							
AVESTA	25/7 79	2/9 79	EKF		19							
-11-	24/11 79	2/4 80			19							
ROSARIO	1/4 80	25/6 80			19							
J.CHEMSTAR	Nov 80	8/10 81			19							
J.CHEMSON	4/12 80	8/10 81			19							
San Juan	3.8.81	11.10.81			19							
-11-	15.12.81				19							
RA					19							

Se särskild meritlista i EKF-pärmen. I REDERI AB NORDSTJERNAN SEDAN 10.5.1960 MYCKET DUKTIG EKF.
Tel. 0456-28151
Ekonomisk kurs 23-24/2 78
10000 ggr i guld; 13
PLÅNERAD NYA KEMFARTYGEN!
NR 1 UPM.
NR 2 -1- → JANGBRUDET!
Vill EJ ÅTER KEM!
Eng i de nya fisd. enhets sig!
Ritad ked/corrid i nya baten. (AVESTA)
HÖGRE SLABEN PERMANENT.
HUSTRU GUNILLA.

Ovan visas Ekstrands stamkort två av fem.
Bara för att visa som exempel. Kom ihåg att det datoriserade registreringsystemet inte kom förrän 1982 och i ungefär vid denna tidpunkt slutades man med de handskrivna stamkortet.



Fyra befälhavare inom rederiet, Fr.v. Torsten Johansson, Gunnar Dahlquist, Dag Hultén och Sören Fogelström som får representera den sista generationens befälhavare inom Johnson Line AB/Silja Line. Dessa fyra var "flaggskeppare" från 1953 till 1988.

7

Betyg, betygssättning och rapporter.

Jag upplever att betyg till sjöss kom redan i slutet av 70-talet att bli föråldrat i sin mening. Numera vet jag inget om hur betygssättningen fungerar men jag skulle inte bli ett dugg förvånad om det fortfarande ser likadant ut i svenska handelsflottan. Mycket traditionsbundet alltså... typ, "så har det alltid varit"... men eftersom alla är fast anställda och jobbar inom regelbundna avlösningssystem kan jag väl anta att betyg vid avmönstring är borttagna helt och hållet.

Så borde det ha varit även på 80-talet men så var det inte alltid och ett standardbetyg skrevs alltid ut efter varje resa eller efter varje period även inom ett regelbundet avlösningssystem. Ett samlat betyg när man lämnar ett rederi borde vara nog.

Under alla mina år inom Johnsonlinjen såg betygen likadana ut och standardbetygen för handelsflottan sedan 30-talet hade ju inget förändrats. Fortfarande samma "Mycket Gott, Mycket God"... sade egentligen ingenting mer är godkänt. Det kunde lika gärna varit godkänt eller inte godkänt. Fick någon Gott eller God, var det i princip samma som någon hade misskött sig.

På betyget fanns ju extrarader att skriva omdömen på, men dessa användes väldigt sällan. Där kunde exempelvis stå "Rekommenderas eller Rekommenderas på det bästa". Det var mycket sällan att befälhavare, hökare, Överstyrmän eller maskinchefer skrev något här. Det var inte

speciellt många som verkligen fördjupade sig i detta. Tyvärr, mig själv inräknat vid den tiden. Nu kan jag tycka ett det var dåligt.

När jag tänker efter borde man ha utnyttjat dessa extrarader i betyget mycket oftare än man verkligen gjorde. Det hade varit mera rättvist och visat större respekt mot medarbetarens goda eller skickliga yrkeskunskap eller kompetens. Ett enkelt sätt att öka motivationen!

Under alla mina resor inom rederiet fick jag själv "Rekommenderas på det bästa" av tre befälhavare, Dag Hultén, Stig Sandenäs och Martin Nyblom samt tre hökare, Svenne Ekstrand, Per-Olov Anckar och Ludde Nörbäck, vid fyra tillfällen när jag var kock och två tillfällen när jag var hökare. Som hökare båda tillfällena i Suecia och Sandenäs. Självt upplevde jag detta som mycket inspirerande och borde ha givits av flera när det var befogat. Anckar var en riktigt lat hökare och det var Nyblom som hade skrivit det extra. Anckar hade ingen riktig koll om jag skall vara helt uppriktigt ärlig.

REDERI AKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN STOCKHOLM		TJÄNSTGÖRINGSBETYG CERTIFICATE OF SERVICE	
NYBERG, Sven Erik Olof		född den 470420	
Name: Sven Erik Olof		date of birth: 470420-4850	
Inskrivnen vid sjömanshus i S.R. Reg. nr 470420-4850		registered at the Mercantile Marine Office of STOCKHOLM	
har tjänstgjort M/S Antonia Johnson från STOCKHOLM		has served on fartygets namn of fartygets hamort	
såsom L:e kock fr.o.m. den 6/4-72 t.o.m. den 26 JULI 1972		as from and incl. up to and incl.	
under resa från ANTWERPEN till		on a voyage from to	
USA VÄSTKUSTHAMNAR och slutligen till GÖTEBORG		and finally to	
där tjänstgöringen upphört på grund av			
where the service terminated due to			
egen uppsägning own notice of termination	sjukdom illness	semester el. annan ledighet annual or other leave	reparation, försäkring el. dyl. repairs, sale etc.
övertid military service	övertid military service	övertid military service	övertid military service
och har under tjänstgöringen visat (stryk ej tillämpliga)			
and has during the service shown			
mycket gott very good	mycket god very good	mycket gott very good	mycket god very good
uppförande conduct	uppförande conduct	tjänstbarhet capability	tjänstbarhet capability
Särskilda upplysningar Further information			
Rekommenderas på det bästa			
[Här sjöman visat särskild duglighet inom något speciellt arbetsområde här därtill anges här även, T.ex. för en båtsman: God och pålitlig arbetsledare; för en spannings: God och pålitlig yrkesman eller för en annan sjöman: Sikker roresman, god svetsare el. dyl.]			
GÖTEBORG den 26 JULI 1972			
Stiftare Master	Stiftare Chief engineer	Stiftare Chief officer	Stiftare Chief steward

REDERI AKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN STOCKHOLM		TJÄNSTGÖRINGSBETYG CERTIFICATE OF SERVICE	
Nyberg, Sven-Erik O		född den 470420	
Name: Sven-Erik O		date of birth: 470420-4850	
Inskrivnen vid sjömanshus i SR Reg. nr -		registered at the Mercantile Marine Office of STOCKHOLM	
har tjänstgjort ANNIE JOHNSON från STOCKHOLM		has served on fartygets namn of fartygets hamort	
såsom Ekonomiförest. fr.o.m. den 21/10-74 t.o.m. den 20/12-74		as from and incl. up to and incl.	
under resa från Göteborg till		on a voyage from to	
NORDAMERIKAS VÄSTKUST och slutligen till GÖTEBORG		and finally to	
där tjänstgöringen upphört på grund av sem./Komp.ledighet			
where the service terminated due to			
egen uppsägning own notice of termination	sjukdom illness	semester el. annan ledighet annual or other leave	reparation, försäkring el. dyl. repairs, sale etc.
övertid military service	övertid military service	övertid military service	övertid military service
och har under tjänstgöringen visat (stryk ej tillämpliga)			
and has during the service shown			
mycket gott very good	mycket god very good	mycket gott very good	mycket god very good
uppförande conduct	uppförande conduct	tjänstbarhet capability	tjänstbarhet capability
Särskilda upplysningar Further information			
sem./Komp.ledighet			
[Här sjöman visat särskild duglighet inom något speciellt arbetsområde här därtill anges här även, T.ex. för en båtsman: God och pålitlig arbetsledare; för en spannings: God och pålitlig yrkesman eller för en annan sjöman: Sikker roresman, god svetsare el. dyl.]			
Göteborg den 20 december 1974			
Stiftare Master	Stiftare Chief engineer	Stiftare Chief officer	Stiftare Chief steward

Här ett exempel på hur betyg från 70-talet kunde se ut.

På sjöpersonalavdelningen "kodades" dessa standardbetyg med A1 vilket stod för Mycket gott mycket god och B2 för det sämre gott och god. Före rederianställningar kunde det betyda att de som fick B2 inte fick någon ny Johnsonbåt, eller svårigheter att få ett nytt fartyg om det upprepades typ, "en gång ingen gång, två gånger, två gånger för mycket". Stig Westergren

hade även tillfört en kodning som betydde om personen var törstig etc. I personakter och dokumentation var man tvungen att vara mycket försiktig med vad man skrev.

Till standardbetygen kom sedan en muntlig kommunikation från hökaren till sjöpersonalavdelningen. Speciellt om kockar men även om mässmän om det var något speciellt.

För befälhavarna var det dock något annat. Efter varje resa skrev de ett "resebrev" och reserapport till rederiets ledning. I dessa brev berättades det främst om resan och om vad som hänt både till sjöss och iland men där fanns även en redogörelse hur befälet ombord hade skött sig under resan.

Befälhavarna hade en "hemlig" betygsättning för hela befälet ombord, även maskinchefer och hökare liksom maskincheferna hade om sina maskinister. Rederiet såg då mycket seriöst på dessa inofficiella bedömningar och rapporter om befälet ombord även om det alltid var subjektiva bedömningar från befälhavarna. Men, de fick senare ligga till grund för befordringar och uppmönstringar inom rederiet.

Men, subjektiva bedömningar eller inte, med samma mycket goda muntliga och skriftliga rekommendation från olika källor stärkte ju personen i fråga både vad gäller kompetens, inställning som omtyckthet. Detta rapporteringssystem var fram till 80-talet och hur det fungerar nu vet jag inte. Men att det finns ett rapporteringssystem även idag är jag helt övertygad om.



Collage S-E. Nyberg



8

Chefskapet till sjöss och den s.k. "kommisstilen"

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. Ett gott sjömanskap Ja, men det är ju en helt annan sak. 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.

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.

Oavsett form och uppbyggnad av ett företags organisation finns det alltid operativt och icke operativt arbete. Många misstar sig kring detta och tror att operativt arbete är "arbete" medan icke operativt arbete är tjänstemän och chefer.

Per definition är operativt arbete sådant arbete som i praktiken utförs mot kund. OBS att en kund även kan vara en intern kund i företaget. Operativt arbete är även direkt kopplat till försäljning och intäkter av produkter och tjänster och det företaget tjänar pengar på.

De icke operativa arbetena i en organisation ses av många företagsledare som rena kostnader. Icke operativa arbeten är icke desto mindre värdefulla för det utan de har en livsviktig funktion för företaget. I princip kan man säga att sjöpersonalavdelningen i princip tillhör gruppen icke operativa arbeten liksom finansavdelningar och inköpsavdelningar tillhör samma grupp.

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 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, Dag Hultén, Erik Edgren, Helge Lönnberg, Svenne Ekstrand, Olof Borgede** 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 och vad det motsatta kunde få för mindre bra effekter.

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 yrkesstolthet 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 yrkesstolthet 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 saklig 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 båsarne 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 sett 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 ”kommissstilen” 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 ”juniorstymän” 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 ”kommissstil” 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 ”kommissstil” i något Johnsonfartyg under hela min tid i rederiet. Naturligtvis träffade man riktigt arroganta skitstövlar till befälhavare, befäl, hökare och kockar 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.



9

Ikoner vid sjöpersonalavdelningen

Under årens lopp har det funnits ett antal färgstarka som fantastiska personligheter och i denna berättelse har jag valt att presentera följande fyra personers; De två första sjöpersonalcheferna samt mina kollegor i Göteborg, Stig Westergren och Stig-Åke Wallin.

Sven Dahlstrand som var den första personen att anställas vid avdelningen i Stockholm kom med åren att kanske bli den mest omtyckte personen av alla inom avdelningen. En mycket vänlig och hjälpsam person. Innan sin landtjänst var han telegrafist inom rederiet från 1946 innan dess var han skolad i flottan som telegrafist. Han var född 1921 och var kvar inom rederiets landtjänst till 1986 då han gick i pension från JSM avdelning Sea Personnel och som chef för bl.a. löneavdelningen.

Rolf Falkman avdelningens förste utbildningschef och som senare kom att bli sjöpersonalavdelningens siste chef fast då under Johnson Ship Management AB fram till 1989.



Fotocollage S-E. Nyberg.

På JOHNSONSEGLARNA på Facebook finns ovanstående e-böcker om ett närmare 80-tal personbiografier tillgängliga för gratis nedladdning.
seonyberg47@gmail.com

Kapten Gösta Bodin 1920-1997.



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

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

Bodin anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Seattle** den 11 september 1949 efter att tidigare ha varit 3:e styrman i ett inchartrat fartyg för rederiet sedan den 9 maj samma år. **Seattle** var då rederiets första moderna kranbåt och det snabbaste lastfartyget i handelsflottan. Ett ärofyllt uppdrag för en ny 3:e styrman.

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



Seattle endast två år gammal, var Bodins första fartyg inom rederiet 1949.

Han var kvar i fartyget till 1952.

Foto maritimbild.com

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

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

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

Från den 23 september 1968 fram till den 12 juli 1971 var Bodin ordinarie sjöpersonalchef vid huvudkontoret. Bodin var rederiets förste officiella sjöpersonalchef 10 år efter det att avdelningen startades 1957 eftersom tidigare sjöpersonal frågor administrerats av rederiets personalavdelning samt operations.

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

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

Bodin gick i pension den 30 april 1981.



San Francisco var Bodins sista fartyg inom rederiet, han var ordinarie befälhavare i fartyget i 10 år mellan 1971-1981 och 26 långresor.

Foto M. Piche.

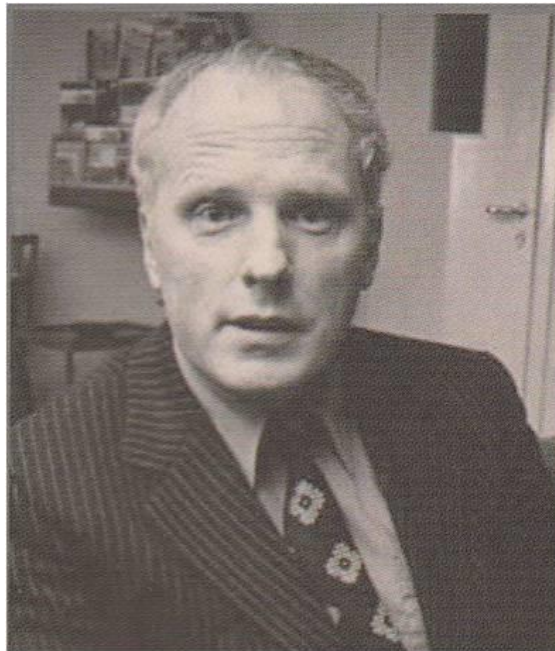
Gösta Bodin var en fantastisk befälhavare och person. Han var den ende av alla befälhavare som kom upp till oss på sjöpersonalavdelningen i Göteborg innan varje resa för att informera sig om sin kommande besättning. Alla som kom nya ombord och inom poolen ville han veta så mycket som möjligt om. Han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

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

Bodin var en av rederiets mest respekterade befälhavare.

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

Kapten Sten Bexell 1931.



Sten Bexell på kontoret.

/Foto från hans bok sjöfartsbok 3./

Det finns numera få levande personer kvar som har en så lång och fantastisk karriär inom sjöfarten som Kapten Sten Bexell och det är för mig en stor ära att få skriva lite om Sten då han var min chef under tre år vid sjöpersonalavdelningen i Göteborg och det är en ynnest att få vara en god vän till honom och vi har fortfarande god kontakt.

Sten hade mer än 48 års erfarenhet av Svensk och internationell sjöfart och han var även en ikon och pionjär inom Johnsonlinjens sjöpersonalavdelning där han blev rederiets andre officiella sjöpersonalchef 1971 till 1979. Han var då en stark bidragande del av sjöpersonalens förbättrade utveckling och att fler kvinnor kom att anställas i fartygen under 1970-talet. På senare år har även Sten bevisat att han är en mycket skicklig skribent då han skrivit tre böcker om sitt fantastiska liv inom sjöfartens tjänst.

Jag skall här försöka efter bästa förmåga att sammanfatta Stens breda erfarenhet och jag hoppas att du som läsare skall få stort utbyte och glädje av informationen.

Sten Magnus Bexell föddes i Tranemo den 13 augusti 1931.

Fadern Johannes Bexell var rektor och överlärare inom kommunen, han var född 1882 och dog 1963, 80 år gammal hans mor hette Margit och var född 1903 och dog 90 år gammal 1993.

Sten var uppvuxen i Tranemo och familjen flyttade till en nybyggd villa 1940 och gatan fick namnet Bexells väg efter hans far.

Sten gifte sig 1955 med sin nuvarande hustru Birgit och paret fick fem barn, tre söner och två döttrar och senare fjorton barnbarn. Sten och hans hustru bor numera i närheten av Öxabäck sedan ett antal år tillbaka. Sten är fortfarande en mycket aktiv man och har bland annat de senaste 10 åren skrivit tre fantastiska bokskildringar av sitt liv som jag återkommer till.

Sten tog sin styrmansexamen 1955 och sin befälhavarexamen två år senare 1957 med befälhavarbrev nr. 86/60. Båda examina vid sjöbefälsskolan i Göteborg.

Sten Bexell började sin fantastiska sjömansbana som kockjungman på skutan **Zita** av Askerön 1949 då han var 18 år gammal. Många unga pojkar på den tiden började just sin sjömansbana som kockjungmän. 1950 kom Sten till elevfartyget **Albatross** som på den tiden ägdes av Broströmskoncernen. Sten var sedan i Broströms i några fartyg fram till 1955 bland annat i nybygget m/s **Japan** som levererades till Svenska Ostasiatiska Kompaniet i november 1950.

Den 2 juli 1955 anställdes Sten i Rederi AB Nordstjernen och hans första fartyg var m/s **Los Angeles** som 3e styrman och han kom sedan att vara kvar i detta rederi fram till 1984. Rederi AB Nordstjernen – Johnson Line – var vid denna tidpunkt ett av Sveriges största rederier med över 40 fartyg i drift på tre kontinenter, Nordamerika, Sydamerika och Fjärran Öster. I m/s **Los Angeles** fanns den mycket legendariske och karismatiska befälhavaren Torsten Johansson som bara året innan hade räddat fartyget från att förlisa vid en brand ombord på Biscaya i en rykande orkan.

Sten var sedan 3e styrman i cirka åtta månader ibland annat m/s **Seattle**, m/t **Framnäs** och m/s **Brasil**.



Stens första Johnsonfartyg, m/s **Los Angeles**.

Efter sin sjökaptensexamina sommaren 1957 blev han 2e styrman först i tankern **Oceanus**, sedan i styckegodsfartygen **Silver Gate**, **Chile**, **Paraguay** och **Argentina**. Sten var 2e styrman i cirka 4 år.

Den 5 maj 1962 befordrades Sten till Överstyrman i m/s **Argentina** efter det att han tidigare varit 2e styrman i fartyget. Han var sedan överstyrman till 28 december 1965. Han hade då varit landtjänst i cirka två år inom rederiets operativa avdelning men även inom sjöpersonalavdelningen i Stockholm 1967. Sten gjorde sin sista resa innan han blev landanställd som överstyrman i det då nybyggda containerfartyget **Annie Johnson** under hösten 1970.

Bexells första befälhavarvikariat var på m/s **Silver Gate** från december till mars 1968. Sedan kom Sten till elevfartyget **Paraguay** 1968 och var sedan i detta fartyg som befälhavare till februari 1971 med undantag för resan på **Annie Johnson** 1970. Sedan var Sten befälhavare i m/s **Silver Gate** under våren 1971 för att därefter i augusti 1971 efterträda Kapten Gösta Bodin som rederiets ordinarie sjöpersonalchef med placering på huvudkontoret i Stockholm.

Denna tjänst innehade Sten fram till våren 1979 med undantag då Sten var befälhavare en ströresa i containerfartyget **San Francisco** 1976.

Kapten Sten Bexell slutade sin tjänst som sjöpersonalchef under våren 1979 då Kapten Thore Hansson efterträdde honom som chef.

Sten återgick till sjötjänst i m/s **Antonia Johnson** april 1979 och var sedan befälhavare i bland annat **Montevideo**, **Framnäs**, **Antonia Johnson** samt

Johnson Chemsun under en kort period 1981 samt den sista månaden i m/s **San Joaquin Valley** då detta fartyg hade svensk flagg innan hon flaggades om till Singaporeflagg i november 1981 och döptes om till **Durian**.

Sten blev m/s **Durians** förste befälhavare och han var sedan kvar i detta fartyg fram tills det lades upp i Tönsberg, Norge våren 1984. **Durian** och systerfartyget **Pisang (Aconcagua Valley)** såldes sedan 1985.

I samband med **Durians** uppläggning blev Sten erbjuden ett nytt arbete som leveransövervakare och befälhavare på Lauritzen och Samco Lines nybyggda kylfartyg m/s **American Reefer** 1985. Fartyget var Singaporeflaggat och driften sköttes från Singapore.

När Sten nu slutade inom Johnson Line hade han varit i rederiet i 29 år. Av denna tid som styrman och överstyrman i cirka 10 år som befälhavare i cirka 10 år och som landanställd inom operativa avdelningen och som sjöpersonalchef i sammanlagt cirka 9 år. Sten hade en fantastisk karriär inom Johnson Line.

överstyrman i bland annat **Orinoco, Los Angeles, Silver Gate** och **Montevideo** innan han fick sin första landanställning vid kontoret vid **Färjenäs** i Göteborg och arbeta tillsammans med den legendariske chefsinspektören Kapten Kurt Nissen. Sten innehade



Stens sista "Johnsonfartyg" m/s **Durian**



Sten Bexell ombord i **American Reefer** fartyget han var befälhavare i från 1985 till 1996.

Maskinchef Jens Arvidsson i bakgrunden.

Jens var f.ö. i Johnson Line i många år främst i m/t **Oceanus**.

Foto från Stens bok "sjöfartsbok 1"

Efter sin Johnsons tid blev sedan Sten ordinarie befälhavare i kylfartyget **American Reefer** i 11 år fram till dess han gick i pension 1996. Sten var då 65 år fyllda. Efter sin pension var Sten aktivt medverkande som konsult för **American Reefers** ägare i samband konstruktion och kommande nybyggnationer av kylfartyg.

När Sten slutligen gick i pension 1997 hade han varit i sjöfartens tjänst i över 48 år, från 1949 till 1997.

Att vara en "bra" befälhavare i ett fartyg förr i tiden skiljer antagligen inte så mycket vad som det är och vad som krävs idag. I min värld skall i alla fall en duktig befälhavare framförallt vara en bra chef, ledare och förebild för sin besättning. Att vara en bra nautiker och navigatör är givetvis en självklar sak och något som ingår i all utbildning. I dagens samhälle är det säkerligen mycket enklare mot det var förr i tiden med tanke på all modern utrustning i form av data, modern kommunikationssystem och GPS.

Att vara en bra ledare däremot, är knappast något man lär sig på en sjöbefälsskola varken förr eller nu. Här handlar det om erfarenhet, kunskap och att kunna hantera människor och personal oavsett om detta är på ett fartyg eller på en arbetsplats iland. Att lyssna, att vara social i olika sammanhang samt att ha fingertoppskänsla i svåra situationer som kan

uppstå. Egenskaper som inte alla chefer har och egenskaper som inte alla befälhavare har, varken i gårdagens sjöfart eller idag.

Kapten Sten Bexell hade alla dessa egenskaper. Han var utrustad med alla de positiva egenskaper som en bra chef bör ha. Alla dessa egenskaper var helt naturliga för honom. Han tyckte om människor och han var en fantastisk bra lyssnare och han var empatisk i allra högsta grad. Han var alltid synbar och tillgänglig och han visade alltid stor respekt för sin personal och besättning. Han fick människan att känna sig viktig i sin roll.

Jag träffade Sten själv första gången på kontoret på Ringön i Göteborg 1975, när jag vikarierade för Stig Westergren som var personalplanerare vid denna tidpunkt och innan jag ens var tilltänkt att börja ordinarie på "Stens avdelning". Senare från 1976 till 1979 hade jag Sten som min närmaste chef. Jag upplevde snabbt att Sten var en fantastisk chef, den bästa chef jag haft alla tider både till land som till sjöss under mina egna 23 år inom rederiet.

Sten var även en underbar människa och jag minns att jag sörjde honom när han slutade som chef för sjöpersonalavdelningen 1979. Tyvärr fick jag aldrig förmånen att själv segla under honom när han var befälhavare men jag vet att Sten var en fantastisk befälhavare i de fartyg han förde befälet i. Det vittnade många om. Det är lätt att förstå att han var så populär och omtyckt som han var. Inte bara bland sjöanställda utan även av landanställda.

Så här många år efteråt har det även visat sig att Sten även är en fantastiskt duktig och driven skribent. Sten har de senaste åren skrivit tre böcker om sitt fantastiska och innehållsrika liv till sjöss. Hans tre böcker, "Sjöfartsbok 1, 2 och 3" är de bästa sjöfartsskildringar och biografier jag läst och som alla sjöfartsintresserade bör läsa.

Böckerna är en fascinerande berättelse av ett innehållsrikt liv. Sten är en utmärkt berättare och han skildrar här sitt liv under nästan 50 år inom sjöfart på ett mycket detaljerat och lättläst sätt. Mestadels av denna tid, cirka 30 år var Sten inom Johnsonlinjens tjänst. Jag trodde i min enfald att tiden inom Johnsonlinjen skulle vara den mest intressanta att läsa om, men hans tid som befälhavare under 11 år på "**American Reefer**" var minst sagt lika intressant om inte än intressantare.

Sedan finns där också den underbara berättelsen om den lille Colombianske pojken som smög ombord och lyckades åka som fripassagerare i m/s **Seattle** från Buenaventura ända till Göteborg och vidare till mörkaste Småland utan att bli upptäckt med bara hjälp av två skeppskamrater som dessutom var befäl på "**Seattle**". En fantastisk berättelse och som gör sjöfartsbok 3 än mer läsvärd.



Foto från Sten Bexells omslag till hans tre böcker, Sjöfartsbok 1, 2 och 3.
Fotocollage av S-E.Nyberg.

Sten är numera bosatt i Öxabäck, Västergötland tillsammans med sin hustru Birgit och inte så många mil från hans födelseort Tranemo. Sten har alltid varit trogen sin hembygd och han är en mycket välkänd och respekterad man i sin hembygd.

Vi har fortfarande en bra kontakt och kommunikation och jag frågar honom lite då och då om olika händelser och om människor inom Johnsonlinjen. Vi är ju båda mycket intresserad av dess historia och om människorna bakom historien. Det finns knappast någon person idag som kan så mycket om människorna inom Johnsonlinjen som Sten Bexell men så kände han ju de flesta människorna i rederiet på den tiden.

Det är en stor ära att få vara Stens vän och kunna ha möjlighet att få ta del av hans fantastiska berättelser, hans erfarenhet och breda kunskap!

Källor:

Ett speciellt tack till huvudpersonen själv och hans tre böcker samt muntlig information.

**Stort tack även till Nordstjernans arkiv i Ängelsberg.
Sven-Erik Nybergs egna minnen av vännen Sten.**

Minnesord för telegrafist och personalplanerare

Stig Westergren

1923-2004.



Stig i sin rätta miljö,
på havet utanför Käringön 1987,
den miljö han älskade av hela sitt hjärta.

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

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

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

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

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

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

" 21/9 1923 kl. 12.00 blev Westergrens hustru sjuk, avseglade mot Långedrag kl. 2 fm och vidare in till staden. Ett gossebarn föddes kl. 4.30. Westergren återkom fyrstationen kl.8.30.

1/10 Westergren avseglade till staden kl. 9.30 för att hämta sin hustru och son. Provianterat och hämtat lönen. Återkom fyrstationen kl. 2.30."



Böttö fyr,

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

Foto från Böttö hembygdsförening

29 år senare avled Stigs mor Isabella Westergren efter en tids sjukdom på Käringön 1952 endast 55 år gammal dit familjen flyttade i samband med att modern blivit sjuk. Fadern var även fyrmästare och tillsynsman på

Måseskär under en kortare period innan sin pension. Fadern avled på äldreboendet Strandgården i Ellös 1975, 86 år gammal.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Från våren 1980 blev Stig leveransövervakare på den nybyggda kemikalitankern m/t **Johnson Chemstar** på Kockums varv, samma varv som för övrigt byggde m/s **Canada** som han var leveransövervakare på 27 år tidigare 1953. Stig var sedan kvar i m/t **Johnson Chemstar** fram till 1985 då han gick i pension två år senare än han hade planerat. Mycket p.g.a. att han trivdes så bra med fartyget och dess "world wide-trafik".

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

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

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

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

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

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

Nåja, telefonen var inte så hemskt som det låter, så fort jag stammat fram mitt namn sa han; "Tjenare Sven-Erik... hur är det ute på Ellös då?" ... jag var uppvuxen på Ellös. Stig hade en fantastisk "fingertoppskänsla" när det gällde att lyssna av människor och att kunna "ta folk". Han var en mästare på detta och han hade "blicken och känslan" för allt detta! Få människor hade detta, men Stig hade det.

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

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

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

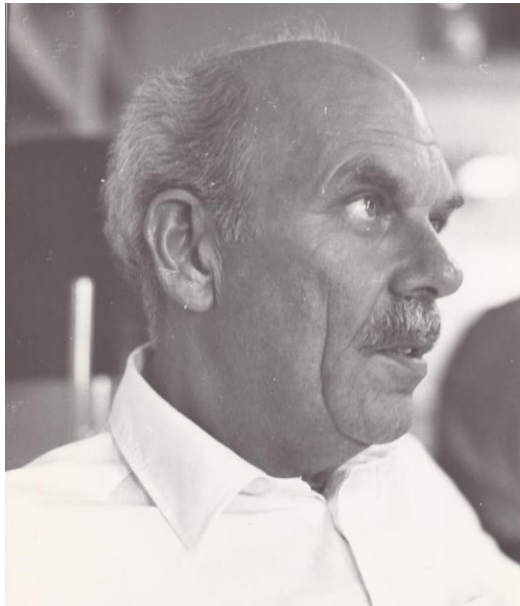
Det var med Stigs skicklighet och breda kompetens som han lärde mig allt om personalplanering i fartygen. Rederiet hade vi denna tid cirka 30 fartyg och det var i princip som ett stort pussel varje dag som skulle läggas men Stig hade ju utvecklat detta system under sina nästan 20 år inom arbetet. Det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

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

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

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

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



Stig ombord på m/t **Johnson Chemstar** 1982,
Stigs sista fartyg inom Johnson Line.



Stig på havet utanför sitt älskade Käringön 1972

Rest in Peace Stig!

Skrivet till minne av Stig Westergren

Skrivet av S-E. Nyberg© 2013. Uppdaterat 2017.

seonyberg47@gmail.com seonyberg@yahoo.com

Källor:

*Ett speciellt tack till dottern, **Florence Westergren Göthe** för fotografier och information som hon med glädje delat med sig av.*

Stort tack även till Nordstjernans centralarkiv i Ängelsberg.

Båtologen och G-O. Ericsson.

Sven-Erik Nybergs egna minnen av vännen Stig.

Personbiografi och Minnesord Stig-Åke Wallin 1933-2015.



Stig-Åke Wallin på 1960-talet.
Foto från Johnson Line.

Stig-Åke Hartvig Wallin föddes i Bengtsfors, Dalsland den 1 juni 1933.

Fadern Harald Wallin var folkskollärare i Bengtsfors, han var född 1903 och dog 1978, 75 år gammal. Hans mor hette Hanna och var född 1913 och dog 90 år gammal 2003. Modern var ursprungligen från Halden i Norge. Stig-Åke har tre systrar.

Stig-Åke var uppvuxen i Bengtsfors och Stig-Åke hade en mycket fin utbildning i botten, först med realskolan i Bengtsfors och senare 3 årig utbildning i Moderna språk på gymnasiet i Uddevalla. Senare läste även Stig-Åke Merkantila språk, spanska och portugisiska under två terminer vid universitetet i Göteborg. Han hade en stor talang för språk.

1954 tog Stig-Åke första klassens certifikat nr. 3036/1954 för radiotelegrafister vid sjöbefälskolan i Göteborg.

Den 1 september 1958 började han sin anställning på Rederi AB Nordstjernen som telegrafist i m/s **Nordstjernen**. Rederi AB Nordstjernen – Johnsonlinjen – var då ett av Sveriges största rederier med över 40 fartyg i drift.



Stig-Åkes första Johnsonfartyg 1958, m/s **Nordstjernen**.

Foto Lennart Ramsvik.

Stig-Åke var sedan på m/s **Nordstjernen** under tre perioder fram till augusti 1963. Under denna tid gjorde han även en långresa i m/s **Argentina** på våren 1963.

Sedan följde i tur och ordning m/s **Golden Gate** hösten 1963 till våren 1965, m/s **Rosario** våren 1965 till sommaren 1966, m/s **Bahia Blanca** en långresa hösten 1966 och m/s **Hood River Valley** våren 1967.

Från våren 1967 till våren 1968 var Stig-Åke utlånad till Rederi AB Svenska Lloyds nystartade passagerartrafik på fartyget **Patricia** mellan Southampton och Bilbao. Detta beroende på att han talade flytande spanska, portugisiska och engelska. Under året var även Stig-Åke vid rederiets telegramrum på huvudkontoret i Stockholm en kort period.

Han återkom till rederiet och m/s **Brasilia** under våren 1968 under en resa, m/s **Paraguay** från juli 1968 till april 1969.

Från maj 1969 blev Stig-Åke leveransövervakare på det nybyggda containerfartyget **Axel Johnson** på Wärtsilävarvet i Åbo. Han var även fartygets förste telegrafist och lämnade fartyget på utresa i Skottland den 30 juni 1969. Efter detta återkom Stig-Åke till m/s **Paraguay** i oktober 1969 och var kvar i fartyget till maj 1970. Detta fartyg var vid denna tid rederiets elevfartyg och Stig-Åke var även lärare i spanska och portugisiska ombord under sina perioder i fartyget.

Från juli 1970 till maj 1971 följde i tur och ordning containerfartygen **Margaret Johnson** och **San Francisco**. Under 1971 vikarierade han även i fartygen **Okanagan Valley** och **Los Angeles** i väntan på det nya containerfartyget **Antonia Johnson** i december 1971. Han var även

leveransövervakare i detta fartyg i december 1971 och fartyget avgick Åbo på sin jungfruresa den 31/12 1971.

Stig-Åke var sedan i containerfartygen **Antonia Johnson** och **San Francisco** till januari 1973. Han var även i m/s **Pacific** i tre olika omgångar 1973 och 1974. Stig-Åke var den enda av Johnstonelegrafisterna mig veterligt som har tjänstgjort i samtliga av de fem containerfartygen. Totalt gjorde han nio resor i dessa systerfartyg mellan 1970-1973.

Stig-Åke började arbeta som ordinarie personalplanerare för maskinpersonalen vid sjöpersonalavdelningen på Ringön i Göteborg från oktober 1974. Han hade dessutom vikarierat på avdelningen vid flertalet tillfällen under 1972 och 1973. Sjöpersonalavdelningen flyttade på våren 1977 från Ringön till nya kontor i Johnsonhuset på Östra hamngatan i Göteborg.

Stig-Åke sista resa som telegrafist gjorde han på m/s **Annie Johnson** oktober 1978 till januari 1979. Alla personalplanerare skulle vid denna tidpunkt göra en ströresa för att, som det sades, vara uppdaterad på sjölivet.



Stig-Åkes sista fartyg, m/s **Annie Johnson**. Han lämnade fartyget efter en rundresa den 12 januari 1979.

I samband med att sjöpersonalavdelningen i Göteborg flyttades till Johnson Lines nya huvudkontor vid Nybrogatan i Stockholm flyttade även Stig-Åke till Stockholm. Under mitten och slutet av 1980-talet omorganiserades rederiet och Stig-Åke fick nya arbetsuppgifter. I samband med att EffJohn

International bildades fick Stig-Åke nya administrativa arbetsuppgifter i detta företag. Han var sedan kvar i Stockholm till 1993 då han valde att gå i pension.

Strax efter sin pension flyttade han tillbaka till sina rötter i Dalsland och Bengtsfors för att några år senare flytta till Gustavsfors några mil norr om Bengtsfors strax intill den norska gränsen. Han bor fortfarande kvar i Gustavsfors tillsammans med sin sambo Britt sedan många år.

Stig-Åke Wallin var kanske den mest språkbegåvade person inom Johnson Line på den tiden. Han talade minst fem språk flytande förutom svenska och även med olika dialekter inom språken.

Detta var givetvis mycket starka egenskaper för en telegrafist på den tiden och även för en personalman. Inom Johnson Line som hade trafik på Sydamerika där både Spanska och Portugisiska var de två viktigaste språken var ju hans språkkunskaper en stor tillgång.

Stig-Åke var min kollega och arbetskompis på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm mellan 1976 till 1982. Vi blev även mycket goda vänner genom åren och är så fortfarande med en bra kontakt.

Stig-Åke har en enormt stor kunskap och minne om rederiets historik och människorna i rederiet. Stig-Åke är en av mina äldsta vänner från Johnsontiden då vi först träffades i februari 1971 i m/s **San Francisco**. Senare det året kom vi även att segla tillsammans i nybygget m/s **Antonia Johnson**.

Det är nu en stor glädje för mig att skriva och sammanfatta lite om Stig-Åke, hans historik och biografi över hans långa och innehållsrika tid inom Johnsonlinjen som kom att sträcka sig över 35 års tjänst fram till 1993 då han gick i pension vid 60 års ålder från EffJohn International AB i Stockholm.

Jag skall här försöka efter bästa förmåga att sammanfatta hans breda erfarenhet och jag hoppas att du som läsare skall få stort utbyte och glädje av informationen.



Stig-Åke tillsammans med sambon Britt vid sitt hem i Gustavsfors 2011.
Bilder från Stig-Åke.

Stig-Åke har varit mycket aktiv efter sin pension och han har bland annat filmat och utgivit videofilmer om sin hembygd i samarbete med ABF Fyrbodalen och PRO. Han är en numera en mycket proffsig videoredigerare där han även skrivit texter och tal samt tillsatt musik i filmerna.



Stig-Åke utanför Nordstjernans huvudkontor på Stureplan
under 1990-talet.

Från 1976 kom vi så att arbeta ordinarie tillsammans från sommaren 1976 till sommaren 1982 först i Göteborg och sedan i Stockholm. Vi båda bodde då nästan grannar i Hisings-Kärra strax norr om Göteborg.

När jag flyttade från Stockholm i augusti 1982 övertog han min lägenhet på Kungsholmen som jag hade haft det sista året.

Stig-Åke och jag har hela tiden varit mycket goda vänner och vi har hela tiden haft en god kontakt genom åren. Stig-Åke var en underbar kollega och vän och vi har haft många trevliga stunder tillsammans.

Stig-Åke var en legendarisk telegrafist inom rederiet och som jag nämnde var hans språkkunskaper helt fantastiska. Han talade bland annat både spanska och portugisiska helt flytande och med sydamerikanskt uttal och jag hörde flera av våra spanjorer och portugiser som var anställda inom rederiet att de var oerhört imponerade av hans språkkunskaper och uttal.

Han var även en mycket duktig personalman och han var mycket omtyckt av både personal och alla kollegor. Tillsammans hade vi ett synnerligen gott samarbete på sjöpersonalavdelningen i Göteborg så länge vi fick vara kvar där.

När Stig-Åke gick i pension 1993 hade han varit inom Johnson Line i 35 år. De första 16 åren som telegrafist och de sista 19 åren som landanställd, 8 år i Göteborg och 9 år i Stockholm både inom personalavdelningen som administratör inom EffJohn International där han bland annat arbetade med färjetrafiken från Silja Lines nya fastighet Ariadne i Värtahamnen som även inrymdes ett hotell förutom EffJohn International kontor.

Det var en stor ära att få vara Stig-Åkes vän och kunna ha möjlighet att få ta del av hans fantastiska karriär inom Reder AB Nordstjernen, hans berättelser och förmånen av att kunna rådfråga honom om gammal rederihistoria och om människorna inom rederiet.

Tyvärr avled Stig-Åke i sviterna av cancer 2015. Under de sista åren var han bosatt i Gustavsfors inte så långt från Bengtsfors i Dalsland där han hade sitt föräldrahem.

Tack för en mycket lärorik och trevlig kollegial tid tillsammans Stig-Åke.

Rest in Peace Stig-Åke.

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.
seonyberg47@gmail.com



10

Källhistorik och tack

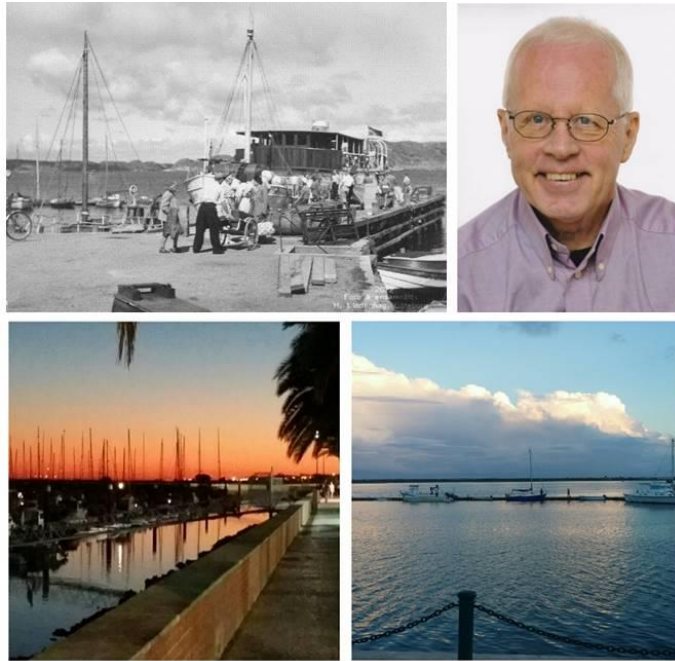
Denna berättelse är som jag tidigare nämnt hämtad från mitt minne från min tid på sjöpersonalavdelningen från vikare 1975 och som ordinarie planerare mellan 1976 till 1982 då jag återgick till sjötjänst i september.

En del av mitt minne har jag även konsulterat Sten Bexell för några år sedan som sedan dess legat i dvala fram tills nu. Tack Sten, denna berättelse är tillägnad Dig då du var en fantastisk chef och ledare.

Stort tack också till Arnold Idestrand för all hjälp och fotografier i samband med kapitlet om Johnson Ship Management AB. Tack Arnold för din vänlighet och hjälpsamhet i min research!

Tack även till Siv Höök på Nordstjernans centralarkiv i Ängelsberg och i samband med min research om personbiografier 2012-2014.





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

11

Om personen bakom berättelsen

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

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

Jag föddes på Ellös, Morlanda, Orust kommun den 20 april 1947 och efter min mamma och pappa skilde sig mycket tidigt växte jag upp

ensam med min mamma under de första nio åren innan hon gifte om sig. Jag växte upp nere vid Ellös brygga alldeles vid havskanten så havet var ett naturligt element i mitt liv redan från början. Min mamma förestod posten i Ellös under 45 år. När min mamma gifte om sig 1959 flyttade vi några hundra meter utanför själva samhället.



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



Ellös början av 1950-talet.



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

Jag har ju tidigare berättat om mitt 60-tal, 70-tal och 80-tal inom rederiet men här följer en bild hur det såg ut. Totalt 18 stycken fartyg, det äldsta fartyget var Uruguay byggd 1935 och det nyaste **Johnson Chemsun** byggd 1980. Tre fartyg som kockelev, tre som andrekock, åtta som 1:e kock och sju som hökare.

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

Johnson Line Sjöpersonalavdelning i Göteborg och Stockholm 1976-1982.



Mitt första fartyg, **Montevideo** i Göteborg 1964 bild från samma veva vid Färjenäs.

Bogserbåtarna är **Hermes** och **Herkules** förut.

Nedanstående foto är **Buenos Aires**, mitt andra fartyg i sin glans dagar innan förlängningen.

Fartygen väcker fortfarande starka känslor och många trevliga minnen hos mig när jag ser **Montevideo** och **Buenos Aires**.





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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1992 blev jag rekryterad som chef vid en av Skandinavians största konferens- och resort anläggningar. Jag var där till 1996 då jag för alltid avslutade mitt liv inom Hotell & Restaurangvärlden med ett nytt rekord i arbetstid per månad och arbetsbelastningen på en liten kropp med stort hjärta säger liksom ifrån. Tack och adjö krog! Nu hade jag fått nog i dubbel bemärkelse och inga mera "in-i-väggen-upplevelser". Aldrig mer och så blev det.

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

"Vi vet det... men vi vill ha dig här för dina duktiga ledaregenskaper och dina duktiga HR-kunskaper". Tiden på Johnsonlinjens personalavdelning hade alltså inte varit så bortkastad och inte bara varit en parantes i mitt liv.

Oj, tänkte jag, jisses, detta låter ju väldigt intressant och jag nappade givetvis på denna fantastiska möjlighet som jag då fick.

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

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

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

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

Allt är byggt på erfarenheter från Ericsson och vad som verkligen saknades i en stor HR organisation men även från min tid inom Johnson Line sjöpersonalavdelning. Alla bitar föll på plats till slut. Systemen innehåller även internutbildningar inom arbetsledning och personutveckling.

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

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

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

Vi läser nu 2019 och jag bodde i Hunnebostrand fram till augusti 2015 fram till min mamma dog i april. Hunnebostrand ligger cirka en mil

norr om Smögen i en liten kommun som vintertid bara har 9000 fast boende invånare men som under sommaren har cirka det tiobubbla med en turismnäring som tar emot normalt 2-3 miljoner besökare varje sommar där Smögen är själva magneten och Kungshamn är navet för alla.

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

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

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

I November 2015 träffade jag åter Maria Peitler, vi träffades för första gången i Ellös 1988. Maria är från Rennweg, Österrike men arbetar sedan mer än 25 år tillbaka som Hotel Head of Account i Spanien och Mexico varav de sista åren vid Atalaya Golf & Resort i Estepona, Costa del Sol och vid Aldiana Hotels i Alcaldesa Costa del Sol såsom Finance director.

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

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



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

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

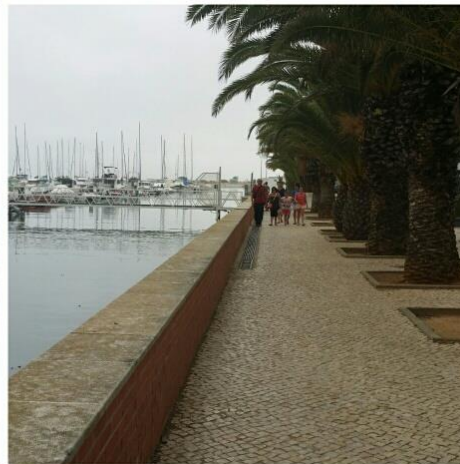
Att ge vänlighet, kärlek och omsorg borde alltid vara av största prioritet för alla. Till detta reser Maria och jag en del och förgyller den dagliga tillvaron så ofta vi kan.

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

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



Utanför min lägenhet vid Olhao Marina Village 2018





seo nyberg digital publications

Mina utgivna berättelser;

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



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg



Sven-Erik Nyberg © 2015, Upphovsätt 2015.



Sven-Erik Nyberg © 2015, Upphovsätt 2015.



Sven-Erik Nyberg © 2015, Upphovsätt 2015.

Särtryck i blå e-bok



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