



Rapport från ett hökeri  
Sven-Erik Nyberg© 2017.



Revision 3, Uppdaterad juli 2019.



*Faktaguide, historik och minnen*

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



# Rapport från ett hökeri.

En historisk berättelse, fakta och minnen från intendenturavdelningen  
inom Johnsonlinjens passagerarförande lastfartyg.

1. Förord	sid.3
2. Fartygsserierna med passagerare från 1925 till 1982.	sid. 5
3. Mitt eget "Johnsonliv" över 3 decennier, 60-, 70-, och 80-talet.	Sid 53
4. Hökarens roll ombord, status och förändringar genom åren.	Sid 101
5. Maten, inköp, proviantering och service för passagerare, Befäl och manskap.	Sid 107
6. Slabbkistan, försäljningen och ransoneringen ombord.	Sid 113
7. Administration och redovisningssystemen inom Johnsonlinjen.	Sid 119
8. Intendenturinspektionen inom rederiet.	Sid 123
9. Sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm, rekrytering och vad LAS innebar och avlösningssystemen och statistik.	Sid 125
10. Ikoner vid Sjöpersonalavdelningen.	Sid 151
11. Arbetsledning, ledarskap och betygssättning.	Sid 175
12. Att segla ute inom rederiet, en friare känsla!	Sid 183
13. Mera egna hökarminnen, gamla som yngre.	Sid 209
14. Personbiografier, minnesord Chief Stewards	Sid 223
15. 21 kapitel minnen, resor, platser, profiler, mat och skvaller.	Sid 279
16. Tack!	Sid 367
17. Särtrycksinformation.	Sid 369
18. Om personen bakom berättelsen.	Sid 371



**Välkänt varumärke,**

*den välkända blågula Johnsonskorstenen från Stockholm.*

*blev en symbol för Johnson Line world wide och ett välkänt varumärke på 4 kontinenter.*



# 1

## Förord

Följande berättelse och "**Rapport från ett hökeri**" får ses som över 540 sidor långt historiskt tidsdokument över en era och svunnen tid när de flesta av Johnsonlinjens linjefartyg tog passagerare på långresorna. En tidsepok som i princip varade i 90 år av rederiets 113 åriga historia men som jag i denna berättelse valt att fokusera mellan 1925-1986.

Ett hökeri eller "hökarbod" står för en form av handel eller intendenturavdelning och "Hökare" är den person som förestår denna handel eller serviceavdelning. En "Hökare" inom den Svenska handelsflottan var ett öknamn på titeln Chief Steward eller det försvenskade uttrycket "stuert" och den lite missvisande officiella titeln Ekonomiföreståndare, (EKF). Ibland på de passagerarförande- och representationsfartygen i USA-trafik kunde även titeln "Hotel manager" förekomma.

Berättelsen är baserad på fakta men är även en personlig betraktelse och minnen från ett ombordliv och rederiliv där jag själv var delaktig under mina 23 år inom rederiet, från min start juli 1964 tills jag fick min sista lön 1987.

Det är alltså i år 30 år sedan jag slutade inom Johnsonlinjen ofrivilligt beroende på att rederiet var på väg att i princip likvideras och att Johnsongruppen avslutade sin linjesjöfart och shipping 1993 efter 113 år men Nordstjernen AB levde sedan vidare som en mycket lönsam och framgångsrik koncern inom svensk handel och industri.

Jag har givetvis många minnen av såväl fartygsserier, fartyg och detaljer samt många tydliga minnen av de människor som arbetade inom rederiets intendenturavdelningar, på fartygen och inom landorganisationerna.

Berättelsen är uppdelad i 17 kapitel, först en liten generell betraktelse och tillbakablick av rederiets passagerarförande fartygsserier, stil och status. Sist i berättelsen finns även 65 personbiografier om fantastiska människor och profiler som tjänstgjorde i dessa fartyg under många år. Jag är inte alltid så vänlig i mina omdömen om vissa personer inom intendenturavdelningen då det även fanns ganska många "typer" och egensinniga människor där ute på fartygen.

För mig personligen är det ganska trivsamt att minnas tillbaka denna fantastiska tid inom Johnsonlinjen, där min arbetslivserfarenhet startade och minnen framkallar andra minnen som är förknippade till andra händelser och minnen.



*Jag hade själv förmånen av att mer eller mindre växa upp inom rederiet då min morbror varit 45 år inom Johnsonlinjen och jag själv började som kockelev vid endast 17 års ålder. Jag var sedan kock på de flesta av rederiets passagerarförande fartygsserier och även i vissa fall hökare. Jag hade även den stora förmånen av att ha 4 nybyggen som kock på deras jungfruresor, fortfarande kanske ett rekord bland kokkar, till detta jobbade jag även som Chief Steward på representationsfartyg under 1970-talet.*

*Totalt var jag mönstrad i 15 Johnsonfartyg och jobbade i ytterligare tre utan att vara mönstrad. I augusti 1976 började jag min landtjänst vid rederiets sjöpersonalavdelning med ansvar för all intendenturpersonal och Chief Stewards i rederiets fartyg samt de sista två åren även med driftspersonal samt Hotell- och restaurangpersonal inom Silja Line i Stockholm. Jag hade landtjänst inom denna avdelning i exakt 6 år.*

*Jag hoppas att denna berättelse skall vara intressant för många s.k. gamla Johnsonseglare och kanske speciellt för alla som varit verksamma inom intendenturavdelningen, men även alla andra sjöfartsintresserade människor som kanske var med under denna tid.*

*Denna berättelse är därför en hyllning till alla de som gjorde livet lätt och trivsamt ombord i fartygen, som var "Johnsonyankees" och som skapade den s.k. goda **Johnsonandan**. Jag hoppas att många fortfarande är vid liv idag för i denna berättelse följer en kavalkad av minnen och människor från Johnson Line.*

*Denna berättelse och tidsdokument om Johnsonlinjen är min sjätte berättelse om rederiet. Utöver detta har jag även skrivit 80 personbiografier och minnesord och de flesta av dessa finns i slutet av berättelsen.*

*Denna berättelse är tillägnad min mor Eva, som dog 2015 vid 96 års ålder och som 1964 tillät mig med målsmans intyg att gå till sjöss vid 17 års ålder. Min mamma hade även ett stort hjärta för Johnsonlinjen då många i vår släkt varit verksamma i flera olika befattningar inom rederiet och dess koncern allt sedan Rederi AB Nordstjernans barndom. Jag själv blev den siste i släkten som tjänstgjorde inom Rederi AB Nordstjernan.*

***Tack min kära mamma, utan målsmans intyg 1964 hade ingen av mina berättelser blivit skrivna då yrkesvalet blivit ett helt annat.***

***Denna berättelse är tillägnat Dig!***

***Sven-Erik***



Collage S-E. Nyberg

## 2

### De passagerarförande fartygsserierna 1925-1982.

Rederi AB Nordstjernen eller Johnsonlinjen – Johnson Line - som det alltid kallades i dagligt tal var under flera decennier ett av Sveriges största rederier tillsammans med de andra stora såsom Broströms, Transatlantic, Saléns och Svea. Dessa fem rederier utgjorde grundstommen inom Svensk rederinäring under princip hela seklet fram till mitten av 1980-talet.

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

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

Under perioden 1935-1971 byggde rederiet hela 49 linjefartyg om 6 serier. Alltså 1,36 fartyg per år under 36 år. Utav dessa serier var det 4 serier som var anpassade och klassade för passagerare. Till detta tillkom även 13



tankfartyg. Med dåtidens mått var detta en gigantisk investering som gjordes.

Det var något speciellt med de Johnsonbyggda fartygen då de under åren utvecklade mycket speciella linjer och vacker design, unika och moderna fartygstyper och de låg allt som oftast långt före sina konkurrenter och rederikollegor.

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



Collage S-E. Nyberg

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

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

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

I samband med att Panamakanalen invigdes öppnades även reguljär trafik till den Sydamerikanska västkusten med reguljära anlöp till Colombia, Ecuador, Peru och Chile. Traden fick namnet Sydpacific. Johnsonlinjen hade även tidigare haft trafik till Chile men fartygen trafikerade då genom



Magellan sund upp till Valparaiso. Chile liksom Argentina och Brasilien var under alla år mycket viktiga handelspartners till Sverige tack vare Johnsonlinjen.

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

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

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

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

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

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

Den sista passagerarförande fartygsserien som rederiet byggde levererades 1969 då den nya, och sista, "**Axel Johnsonserien**" levererades från Wärtsilävarvet i Åbo. Fartygsserien hade fem fartyg men bara de två första



fartygen, Axel Johnson och Annie Johnson utrustades med en mycket elegant och påkostad representationsavdelning och två eleganta passagerarhytter inklusive redarhytt.

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



**Margaret Johnson** 1928-1962. Rederiets första fartyg med detta namn som döptes efter Generalkonsul Axel Ax:son Johnsons hustru.

Fartygsserien hade certifikat för 60 passagerare fördelat i två klasser.



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



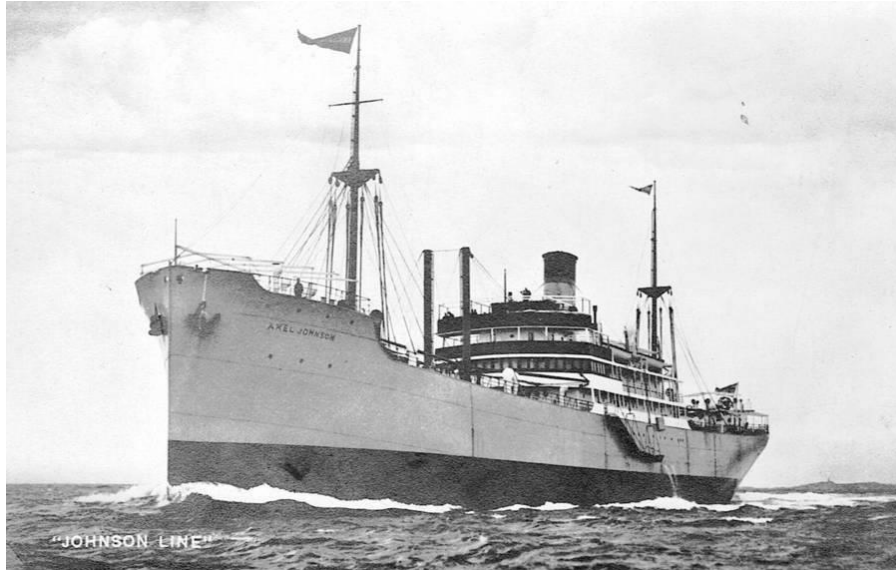
The bright, attractive dining room offers the finest cuisine.







## Axel Johnsonserien byggd 1925-1928.



**Axel Johnson 1925-1962.** Rederiets tredje fartyg med detta namn.  
Certifikat för 60 passagerare i två klasser.

Denna första "Axel Johnsonserien" omfattade bara tre fartyg och de byggdes vid Götaverkens varv i Göteborg under tiden 1925 till 1928.

**m/s Axel Johnson 1925, såld till skrot 1962.**

**m/s Annie Johnson 1925 såld till skrot 1962.**

**m/s Margaret Johnson 1928 såld till skrot 1962.**

De tre identiska systrarna var under ett par decennier Johnsonlinjens "Flaggskepp" och paradfartyg. Alla tre var viktiga representationsfartyg på Nordpacificlinjen, inte bara för Johnsonlinjen utan även för Sveriges handelsutbud och samarbete med USA .

För att i grunden vara ett modernt lastfartyg var alla tre synnerligen luxuöst utrustade med stora vackra representationsutrymmen och lyxiga passagerarhytter.

Denna fartygsserie var från början certifierade för 60 passagerare men modifierades senare till 50 pax, 22 av dessa var förstaklass passagerare, eller "Cabin class" som det kallades på den tiden. Tredjeklass passagerarna var certifierade till 28 personer.



De tre fartygen hade en mycket påkostad och vacker salongsinredning och matsal där ingenting hade sparats för att imponera på de kräsna amerikanerna.

Passagerarhytterna i förstaklass var även de mycket eleganta och påkostade. Många var dubbelhytter och bl.a. utrustade med badkar. Vissa lyxiga hytter hade dessutom både daghytt och sovhytt. Passagerarna servades av 4-5 salongsuppassare och 1-2 stewardesses. Förstaklass passagerarna fick full service medan tredjeklass passagerarna fick göra mycket själva även om de med dagens mått hade en vacker påkostad inredning.

Fartygen hade en Chief Steward, köksmästare, förstekock, andrekock och tredjekock/kockelev. Hökaren hade även en assistent som kallades för "Hökarhalva" eller officiellt förrådsman. Den totala bemanningen inom intendenturavdelningen uppgick från börja av cirka 17-18 personer. Under 1930-talet klassades fartygen om till 50 passagerare.

1957 hade dessa systrar tjänats ut som representations- och passagerarfartyg och hade i slutet av 1940-talet ersatts av den nya "Seattleserien" på Nordpacificlinjen. 1957 tog även rederiet leverans av det första "Rio-fartyget", **Rio de Janeiro**.

**Axel Johnson** och **Annie Johnson** byggdes om 1957 till elevfartyg för maskinbefälslever. Fartygen fick även klassrum i de gamla passagerarutrymmena. Vid denna tidpunkt byttes även maskinerna ut vid Götaverken i Göteborg. Varje fartyg tog ett 20-tal maskinelev och de hade normalt två lärare i både teori och praktik. Flertalet av dessa elever blev sedermera maskinister och maskinchefer inom rederiet.

**Margaret Johnson** byggdes om till elevfartyg 1958 för fartygsbefälslever. Fartyget utrustades även med en extra kommandobrygga för befälslevernans praktik. Fartyget fungerade som elevfartyg till 1961 då hon ersattes som elevfartyg av **Paraguay** som byggdes om 1961. De tre fartygen hade även läkare ombord då de tjänstgjorde som elevfartyg. Flertalet av dessa elever blev sedermera styrmän och befälhavare inom rederiet.

Dessa tre systrar trafikerade i princip Nordpacificlinjen under sin första halva av livet fram till slutet av 1930-talet respektive 1940-talet då de flyttades över till Brasilien- La Platalinjen. Under andra världskriget trafikerade de två första fartygen utchartrade på en linje mellan den amerikanska västkusten och Fjärran östern. **Margaret Johnson** var det fartyg som gjorde flest långresor, 92 rundresor totalt varav 40 på



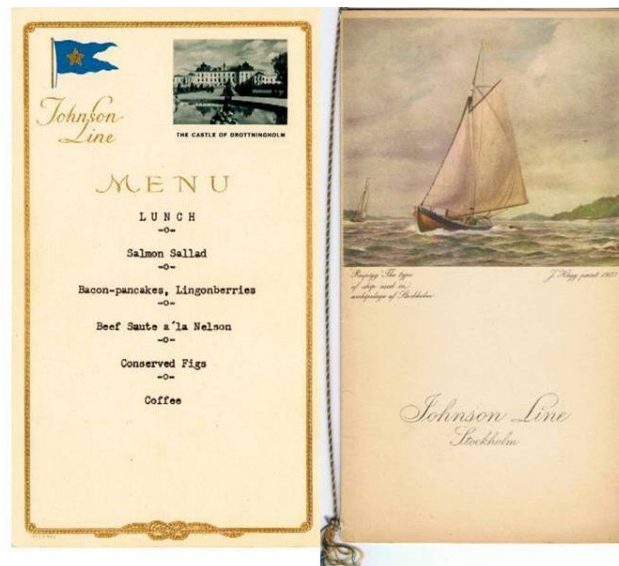
Nordpacificlinjen, 45 på La Platalinjen och endast 2 långresor på Sydpacificlinjen.

De tre systrarna lades upp i Stockholm 1962 för att senare det år säljas till skrotföretaget Perssöner i Ystad. De tre systrarna låg upplagda en tid i Ystad tillsammans innan skärbrännarna satte sina klor i fartygen. Fartygen hade under hela sin livstid burit Johnsonflagg.

Den hökare som tjänstgjorde längst tid i **Margaret Johnson** var Martin Hofgren, han gjorde hela 63 långresor i fartyget under tiden 1928 till 1952. Alltså i hela 24 år med endast ett par resors semester vilket torde vara rekord för en hökare inom rederiet. Men, det slutar inte där, Hökaren Sven Bond kom till **Margaret Johnson** 1953 och han blev kvar i fartyget i 24 långresor och nästan 9 år fram till våren 1962 och dessförinnan hade han varit hökare i systerfartyget **Annie Johnson** i 16 rundresor mellan 1945 till 1952.

Martin Hofgren och Sven Bond var tillsammans hökare i **Margaret Johnson** i 33 år av fartygets 34-åriga levnad. Bara ytterligare 5 hökare vikarierade var sin långresa för dessa två under alla dessa år. En fantastisk historia om två av rederiets mest välmeriterade hökare på den tiden.

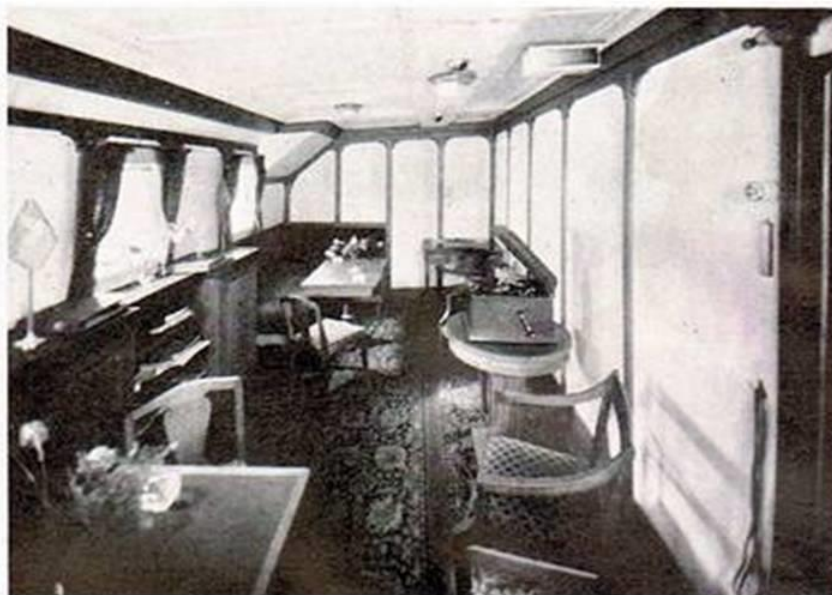
Om passagerarnas matvanor och service i fartygen berättar jag senare om i denna berättelse i kapitlet Passagerarservice och måltider.



Exempel på en lunchmatsedel och middagsmeny som passagerarna fick vid varje lunch och middag.

Lunchen oftast bestod av sallad, två rätter samt fruktbricka och ost.

Supén av en tre-rätters middag som var 4-rätters vid exempelvis Kaptensmiddag, Välkomstmiddag, Linjemiddag, avskedsmiddag eller speciella helger och födelsedagar och andra högtider.



Tredje klass matsal och dagrum i **Margaret Johnson**.



Första klass matsal och dagrum i **Margaret Johnson**.  
Tyvärr är bilderna av dålig kvalitet men det blir bättre.



## Argentinaserien byggd 1935-1948.



Moderfartyget och fartygsmallen **Argentina** byggd på Götaverken 1935.

Denna fartygsserie planerades och ritades när depressionen i världen kom i början av 1930-talet. Johnsonlinjens tekniska avdelning och nybyggnationsavdelning arbetade säkert lång tid innan dess med projekteringen av dessa fartyg. Trots fattigdom och depression runt om i världen var Rederi AB Nordstjernan vid denna tidpunkt ett mycket rikt och välkonsoliderat rederi och rederiets nya stora satsning på denna stora fartygsserie var gigantisk i dåtidens tid och mått räknat.

Argentinaklassen var i grunden planerad och kontrakterad att omfatta hela 18 fartyg, men som kom att innefattade 21 fartyg eftersom 3 minsprängdes och torpederades under andra världskriget och som omgående ersattes med nybyggda fartyg med samma namn. Ytterligare tre fartyg i serien förläste och brann under årens lopp men kom ej att ersättas.

Samtliga fartyg byggdes på Götaverken utom de fyra s.k. Flodbåtarna som byggdes på Kockums i Malmö. Anledningen att dessa fartygsbeställningar gick till Kockums var att Götaverken inte hade kapacitet att bygga alla. De fyra Kockumsbyggen blev allmänt kallade för "Flodbåtarna" eftersom alla fyra fick namn efter Sydamerikanska floder.

Vid denna tid levde Götaverken och Kockums i princip på att bygga "Johnsonfartyg". Götaverken byggde 17 fartyg på 13 år och Kockums byggde de fyra Flodbåtarna och även 6 av de 8 Seattlefartygen fram till



1953. Kockums byggde alltså 10 fartyg åt Nordstjernen mellan 1943 till 1953. 10 fartyg på 10 år.

Johnsonlinjen tog alltså leverans av 29 nybyggda passagerarförande lastfartyg på 18 år. (1935-1953) En ofattbar stor satsning eftersom man också måste ta i beaktande att en del av denna tid var mitt i ett brinnande krig och svårt med tillgänglig och kompetent arbetskraft eftersom de flesta var inkallade.

Dessutom var det heller inte så lätt att få fram allt byggnationsmaterial som behövdes för att slutföra alla byggnationerna. Det är också en av anledningarna till varför det tog extra lång tid för en del av fartygen mellan sjösättning och leverans. Tillsammans var dessa satsningar häpnadsväckande stora även vid denna tid.

Detta var en mäktig epok inom rederiet. Nordstjernen hade vid denna tid verkligen momentum och var en stark maktfaktor inom svensk sjöfart och rederinäring. Mycket tack vare gamle Generalkonsul Axel Ax:son Johnsons fingertoppskänsla och affärssinne. Han var en stor entreprenör och shippingman för sin tid och sin generation.

Utav dessa fartyg var **Bio-Bio** och **Guayana** representationsfartyg med en större salongsinredning med bar men med mindre antal passagerarhytter än de övriga. **Paraguay** byggdes om till elev- och skolfartyg i början av 1960-talet och var sedan elevfartyg fram till 1972 då hon såldes till Grekland.

**Argentinaserien** blev ganska gamla fartyg, det äldsta blev den andra **Argentina**, hon skrotades först 1979 då hon var 36 år. De andra fartygen bara några år yngre.

Samtliga fartyg i **Argentinaserien** var konstruerade och byggda för de båda Sydamerikatraderne Brasilien- La Platalinjen och Sydpacificlinjen. Rederi AB Nordstjernen var en av de allra viktigaste aktörerna och ledande rederierna med ordinarie linjetrafik på Brazil-La Plata, Sydpacific och Centralamerika vid denna tidpunkt och flera år fram i tiden. Det var också anledningen till att fartygen fick namn efter Sydamerikanska länder och floder.

Alla av dåtidens 12 länder i Sydamerika fanns representerade samt de fyra största floderna och de två rederinamnen **Suecia** och **Nordstjernen**.

Eftersom huvudländerna för linjen var Argentina och Brasilien skulle dessa prioriteras bland fartygsnamnen. Därav anledningen till att de omedelbart ersattes under kriget. Det var också anledningen till att de tre sista



fartygen, **Bolivia** och **Paraguay** prioriterades ner då de inte hade någon kust och **Guayana** hade normalt Johnsonlinjen ingen reguljär trafik på. Det fanns alltså en tydlig tanke bakom allt. En naturlig förklaring till varför det blev så.

”Moderfartyget ” **Argentina** var det första fartyget som byggdes och som blev en ”formmall” för samtliga dessa fartyg. Rent allmänt inom rederiet kom denna fartygsserie att kallas för ”A-båtarna” under hela sin livslängd även om det formella namnet var ”**Argentinaklassen**”.

**Argentina** var ett mycket modernt fartyg för sin tid när hon levererades från Götaverken till rederiet 1935. Konstruktion och formgivning låg långt före i tiden och detta visades också genom att de kommande fartygen inte gjordes några större modifieringar och förändringar på fram till det sista i serien byggdes tretton år senare 1948.

Argentinaserien bestod av dessa 21 fartyg:

**m/s Argentina 1935 (Den första Argentina) Minsprängd 1942.**  
**m/s Brasil 1935 (Den första Brasil) Minsprängd 1943.**  
**m/s Nordstjernen 1935, Såld 1968.**  
**m/s Uruguay 1935, Såld 1968.**  
**m/s Colombia 1937, Brann och Skrotades 1955.**  
**m/s Chile 1937, Såld 1970.**  
**m/s Peru 1938, Såld 1970.**  
**m/s Venezuela 1939 (Den första Venezuela) Torpederad 1941.**  
**m/s Ecuador 1940, Grundstött och sjönk 1956.**  
**m/s Argentina 1943, Såld 1970.**  
**m/s La Plata 1943, Brann och Skrotades 1957.**  
**m/s Amazonas 1943, Såld 1964.**  
**m/s Brasil 1943, Såld 1971.**  
**m/s Suedia 1944, Såld 1970.**  
**m/s Orinoco 1944, Såld 1964.**  
**m/s Venezuela 1945, Såld 1970.**  
**m/s Bio-Bio 1945, Brann och såld 1969.**  
**m/s Panama 1945, Såld 1971.**  
**m/s Bolivia 1946, Såld 1971.**  
**m/s Paraguay 1947, Såld 1971.**  
**m/s Guayana 1948, Såld 1971.**

**Argentina** samt **Brasil** och **Venezuela** minsprängdes och torpederades under andra världskriget men dessa tre fartyg ersattes snabbt med tre nya





fartyg som fick samma namn. Identiskt byggda från samma ritning. Behovet av tonnage på Sydamerikalinjerna vid den tiden var mycket stort då handelsutbytet med Europa ökade dramatiskt.

Fem av de 21 A-båtarna var kvar i rederiets tjänst till 1971, dessa var i tur och ordning **Guayana, Panama, Brasil, Bolivia** och till sist **Paraguay**, som vid denna tid hade tjänstgjort som elevfartyg under de senaste 10 åren. Hon såldes i december 1971. **Paraguay** och **Guayana** var också de två yngsta i serien, byggda 1947 resp. 1948.

De av A-båtarna som gick under och förläste under fredstid var **Colombia** som 1954 gick på grund i hårt väder vid Skags Udde i Bottenhavet. Fartyget gick inte att rädda utan blev till vrak och såldes till skrot och upphuggning. Befälhavare Herrström dog vid räddningsarbetet.

**Ecuador** gick 1956 på en sandbank utanför Holland i hårt väder och trots många räddningsförsök gick varken fartyg eller last att rädda och senare bröt vinterstormarna fartyget mitt itu. Fartyget sjönk så småningom. **La Plata** fick brand i maskin utanför Brasiliens kust 1957, kondemnerades och skrotades strax efteråt.

De första fartygen av **Argentinaklassens** fartyg och de s.k. 30-talsfartygen var klassade för 12 passagerare och de övriga var certifierade för upp till 30 passagerare. Samtliga passagerare var förstaklass passagerare. Alla fartygen hade i princip samma exklusiva representationssalong men **Bio-Bio** och **Guayana** hade en större och annorlunda med bar.

**Bio-Bio** skilde sig bl.a. genom att hon saknade promenaddäck, det var bara en bred rännsten. Passagerarhytterna blev större. Röksalongen gick runt hela förkanten. På babordssidan fanns bibliotek/skrivrum och på styrbordssidan en bar f.ö. en stor och fin röksalong väl inpanelad med mörkt ädelträ.

**Guayana** var det sista representationsfartyget av **Argentinaserien** och hon hade därför en större salong, bar och representationsutrymme. Som nämnts var det inga större modifieringar mellan fartygen i serien. Dock skilde det lite i storlek då vissa av 30-talsbyggena var 6 meter kortare än vissa av 40-talsbyggena.

Ur kökspersonalens perspektiv var kök och förråd mycket underdimensionerade med tanke på den stora besättningen samt att fartygen var klassade för 30 passagerare. Jag var själv i två av fartygen under några veckor och upplevde själv hur små och svårjobbade det var.



Dessutom var det väldigt lång väg till förrådet, först en korridor till pentryt, sedan en trappa ner och ytterligare en lång korridor till förråd och kylar. Lite kuriosas; **Panama** var det första fartyget som fick potatisskalare 1960!

De första av de s.k. 30-talsfartygen var i grunden utrustad med oljeeldad spis och skorstenen gick rakt upp från köket. Det var först i slutet av 30-talet det kom elspisar. Jag tror att **Chile** var först ut med elektrisk spis.

En annan detalj, Maskinchefen och Överstyrman hade från början en egen liten "Franska", matsal i dessa fartyg men de serverades av en av salongsuppassarna. Bara befälhavaren och skeppsläkaren åt bland passagerarna. Fartygen hade från början 4 salongsuppassare och ett pentrybiträde i salongen. Hela intendenturen hade då cirka 14-15 personer ombord.

Samtliga av Argentinaklassens fartyg var byggda och utrustade med fantastiskt vackra och påkostade salongsinredningar och passagerarhytter. Salongsinredningen var av vackert träslag av äkta ädelträ. Fartygen tog upp till 30 passagerare som mest och de flesta passagerarhytter var lyxiga dubbelhytter. På den tiden var dessa fartyg mycket lyxiga och påkostade för passagerarna och representation.

I samband med **Colombias** grundstötning 1954 och följande brand som bröt ut på grundet, fanns en uppgift att salongsinredningen var värd ca 2,5 mkr, hela fartyget kostade cirka 5 mkr. Då kan alla förstå vilken fantastisk påkostad inredning dessa fartyg hade.

De flesta av fartygen hade en besättning mellan 45 – 48 personer varav intendenturavdelningen bestod av cirka 15 personer. Befäl och passagerare bodde midskepps, Hökaren och skeppsläkaren hade sina hytter på passagerardäcket. Skeppsläkaren på babordsidan och hökaren på styrbordsidan. Hökaren hade normalt sitt kontor vid hans hytt.

Intendenturpersonalen hade sina hytter i aktern under poppen samt några juniorbefäl hade sina hytter på poppdäck. Maskin- och däckspersonal under backen. Maskinkillarna på babord och däckskillarna på styrbord. Så var det i de flesta av A-båtarna med några få undantag. Senare när fartygen byggdes och passagerarantalet minskades eller helt försvann flyttade juniorbefäl och förstekocken till midskeppshytterna. Förstekocken hade sin hytt mitt emot köket på andra sidan gången.



m/s Nordstjernen 1935 - 1968  
Collection of M. Askegren

JOHNSON LINE  
REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN  
**JOHNSON LINE**  
STOCKHOLM

Sweden/Antwerp-Panama Canal/North Pacific  
Sweden/Antwerp-Panama Canal/South Pacific  
Sweden-Brazil-Argentina  
and vice versa

*Passenger Ticket.*      **FIRST Class**  
Cabin No. 3  
Berth C

Nº 9687

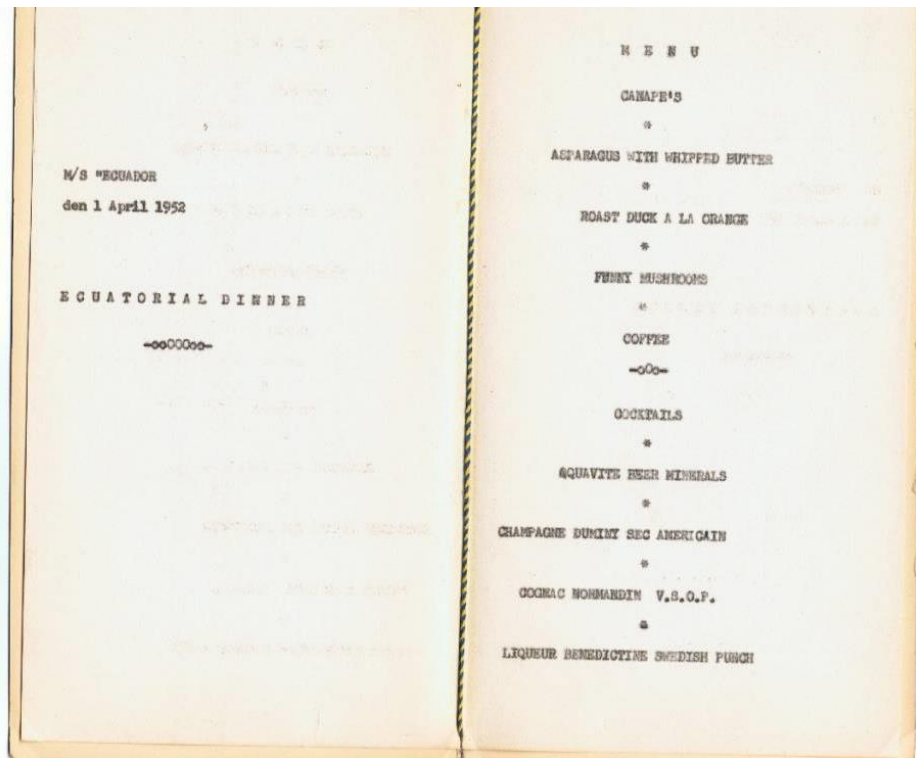
Mr. Einar Wilhelm Jansson

who has paid  
an amount of twelve thousand ougeiros is entitled to  
First class berth for passage from Quito to Göteborg  
pr m. s. Ecuador calculated to leave about July 1946

I, the undersigned, hereby agree to the  
conditions printed on the back of which  
I have taken due note.

Dated in Quito, 8 July 1946      Dated in Quito 8 July 1946  
Einar Jansson      P. P. AGENCIA  
Passenger's signature      Company's or agent's

Passagerarbiljett från Ecuador 1946.



Middagsmeny i Ecuador 1952.

Middagarna i dessa fartyg hade alltid en 4-rätters middag med olika viner  
Till de olika rätterna samt Kaffe Avec som senare serverades i röksalongen.



En del av röksalongen i Chile. Observera de moderna taken i dessa fartyg.

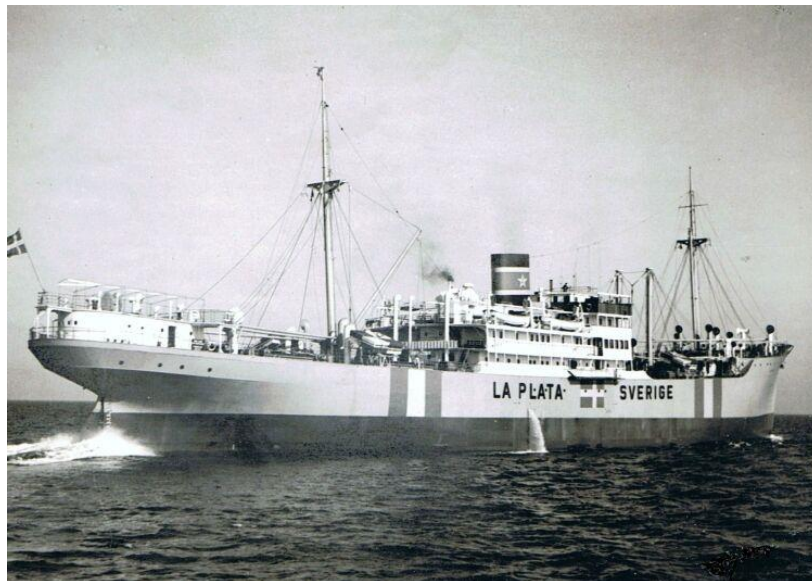


En liten del av matsalen i Chile.  
/Bilder från Hans Nerens samling/

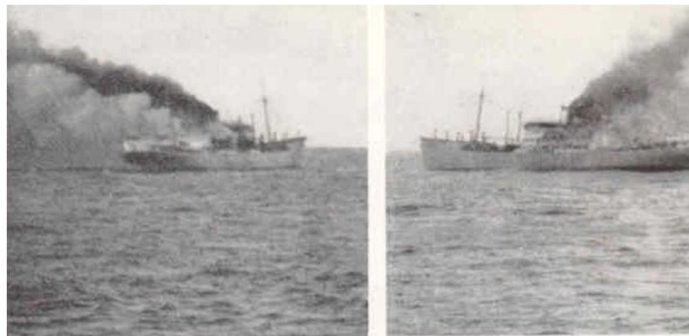


**Guayana – den sista A-båten byggd 1948**

**Guayana** var den sista representationsfartyget bland Argentinaklassens fartyg.  
Hon såldes 1972. Då hade hon varit i rederiets tjänst i 24 år.  
Hon avslutade sitt liv 1977 då hon möttes av skärbrännarna i I Kaohsiung, Taiwan.  
Hon var då 29 år.



**La Plata** som neutralitetsmålad under andra världskriget.  
Fartyget brann 1957 utanför Brasiliens kust.  
Hon skrotades samma år då hon var i så dåligt skick efter branden.



"Found the 'La Plata's' midship section all ablaze."



"Two lifeboats and one motorboat . . . close together."

**M/S La Platas öde 1957**  
Branden ombord utanför Brasilien  
Foto från H.Nerens samling



Den andra **Argentina** levererad 1943.

Hon ersatte den första Argentina som minsprängdes under andra världskriget.  
Detta fartyg blev äldst av alla A-båtarna, 36 år gammal innan hon höggs upp i Italien 1979.



Johnsonfartyg i Göteborgs frihamn under 1940-talet.



## Seattleserien byggd 1947-1953.



Fotocollage S-E. Nyberg

Denna fartygsserie revolutionerade en hel shippingvärld när det första fartyget **Seattle** levererades från Kockums i Malmö 1947. **Seattle** och hennes systrar var världens snabbaste lastfartyg när de kom. När jag själv var mönstrad i dessa fartyg tog vi 8-10 passagerare men serien var certifierad för max 12 passagerare, 4 enkelhytter, 3 dubbelhytter samt den mycket påkostade redarhytten.

”**Seattleklassen**” omfattade åtta fartyg och sex av dessa byggdes vid Kockums varv i Malmö under tiden 1947 till 1953 och två av fartygen (**Silver Gate** och **Portland**) byggdes vid Howaldswerke i Kiel 1951 resp. 1952.

Seattleserien var konstruerad och byggd för Nordpacifictraden och det var också anledningen till att alla fartygen var döpta efter den Amerikanska västkusten i form av stater, städer och sund. Detta för att hedra tradens anlöpningshamnar vilket var mycket omtyckt av alla parter och myndigheter utmed västkusten.





**m/s Seattle, levererades 1947, såld 1972.**  
**m/s Golden Gate, levererades 1948, såld 1972.**  
**m/s Los Angeles, levererades 1948, såld 1971.**  
**m/s Lions Gate, levererades 1950, såld 1973.**  
**m/s Silver Gate, levererades 1951 i Kiel, såld 1977.**  
**m/s Portland, levererades 1952 i Kiel, såld 1973.**  
**m/s California, levererades 1953, såld 1977.**  
**m/s Canada, levererades 1953, såld 1977.**



Seattle vid pier 13 i San Francisco



Silver Gate



Samtliga Seattlefartyg var kvar i rederiets ägo fram till 1970-talet och efter 21 – 26 år såldes de vidare till olika ägare. **Los Angeles** var det första fartyget som såldes 1971 eftersom hon var i ganska dåligt skick och gick direkt till skrot. Efter ägarbyten levde fartygen i ytterligare något år innan de gick till skrot. Det fartyg som levde längst var **Lions Gate** som sjönk efter en maskinrumsbrand 1980.

Fartygsserien hade i grunden en besättning på 51 personer vid fullt passagerarantal. Intendenturavdelningen hade från början vid fullt passagerarantal 11-12 personer. Men, antalet besättningsmän minskade successivt ner till under 40 personer i slutet av fartygens levnad.

Fartygen trafikerade Nordpacifictraden i nästan hela sitt liv utom i slutet av sin levnad då de flyttades över till de båda Sydamerikatraderna. Detta i samband med att de nya containerfartygen gjorde sin entré på arenan 1969. Seattlefartygen var då för omoderna för denna trad.

Fartygen gjorde cirka 80 långresor totalt varav cirka 50-60 resor på Nordpacific. **Golden Gate** var det fartyg som gjorde flest resor på Nordpacific, 69 rundresor och endast 11 resor på Sydamerika och Centralamerikatraderna. Det sista fartyget i serien var **Canada** och av sina 84 rundresor gjorde hon bara 45 rundresor på Nordpacific och 39 på Sydamerika och främst Brasilien-La Platatraden.

Seattlefartygens normala hamnar på Nordpacifictraden var på denna tid San Diego, Los Angeles/San Pedro/Long Beach, San Francisco/Oakland Bay area, Stockton, Portland, Oregon, Seattle, Washington, Vancouver och Victoria BC samt Honolulu, Hawaii. De nya containerfartygen på traden lastade och lossade bara vid de större hamnarna och de nybyggda containerterminalerna. Jag gjorde själv 26 rundresor på denna trad men var bara en gång i San Diego med fartyg.

Samtliga fartyg in **Seattleserien** hade en fantastisk påkostad salongs- och representationsinredning med dyrbart och exklusivt ädelträ i olika former och färger. Träpanelerna var av naturliga orsakar lite olika mellan fartygen. Fartygsserien hade många och omfattande representationspartyn under sina hamnbesök utmed den Amerikanska västkusten.

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

Tack vare sin mycket moderna exteriör design rönkte fartygen mycket stor uppmärksamhet i de Amerikanska hamnarna när fartygen var nya. Under alla sina år på Nordpacifictraden hade fartygen en mycket stor och omfattande representation även under fartygens sista år på traden. Grace



Line som var Johnsonlinjens USA-agentur lade mycket representation i dessa fartyg då de var så trivsamma och uppskattade av kunder och samarbetspartners i alla hamnarna. Faktum är att representationspartyna var mera uppskattade här än på de nya Rio-fartygen. Kanske detta berodde på Seattlefartygens mera klassiska och marina inredning än Rio-fartygens mera moderna.

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

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

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

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

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

De tre första fartygen ingick också i grundbeställningen av fartygen, resterande tre plus två fartyg var tilläggsbeställningar inom samma



fartygsklass. **Portland** och **Silver Gate** byggdes i Kiel eftersom Kockums vid detta tillfälle hade överbokade orderböcker.

Denna fartygsserie kallades av de ombordanställda inom rederiet för "skräcködlorna" och detta på grund av sitt Kockumsmaskineri. Historien säger att det var maskinisterna i Seattle som döpte fartyget till "skräcködla" och då kom även de andra fartygen att kallas detta också. Alla Johnsonseglare känner väl till "skräcködlorna".



California i San Pedro under sin jungfruresa 1953.

Tyvärr var inte ekonomiutrymmena såsom kök, förråd och penry anpassade för den stora omfattande representationen som var i dessa fartyg.

Trots att fartygen var mycket moderna och påkostade hade denna avdelning inte uppdaterats och moderniserats särskilt mycket sedan **Argentinaserien**. Fortfarande förhållandevis små kök och förråd med tanke på stor besättning och många passagerare. I mångt och mycket var denna fartygsserie en "skräcködla" även för kockar och annan intendenturpersonal. Köket låg placerat för om 5a luckan i alla fartygen.

I köket på fartygen var spisen, en stor spis, placerad i mitten av köket i motsats till Argentinaseriens fartyg där den var placerad på förkant av köket. Detta gjorde det lite mera lättarbetat men arbetsytorna i köket var



bedrövliga. Bara en ganska lång rostfri bänk med diskho. Det var allt. Det var faktiskt mera arbetsytor i köket på en stor villa.

Förrådet med torrförråd och kylar och frys låg en lejdare ner. Själva torrförrådet först innehållande även ölförråd, spritförråd, en liten, mycket liten arbetsytan samt proviantnedsläppet.

I änden av en lång gång låg först grönsakskyl, sedan ett kylrum med ingång till ett frysrum. På utsidan låg en vask med en mycket kort diskbänk utan arbetsytor. Vid dessa tillfällen kan man undra över hur arkitekterna tänker eller rättare sagt inte tänker. Att besättning och passagerares mat skall tillagas verkar vara av underordnad betydelse.

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

Salongen låg en lejdare upp på förkant med ett mycket litet pentry med disk. Även från köket var det en lång väg att gå med varm mat och varma fat från köket. En väg som kunde bli väldigt lång när det var dåligt väder och storm med tanke på lejdare.

I de tre första fartygen, **Seattle**, **Golden Gate** och **Los Angeles** var bl.a. manskapsmässen, skansen, placerad på styrbordsidan och på babordsidan fans kockhytterna, kockelev samt salongsuppassarnas hytter. Kallarna och mässmän hade sina hytter under däck på babordsidan och den beryktade "Belsengången" I de sista fem i serien var skansen placerad på babordsidan och hytterna på styrbordsidan. Befälsmässen med pentry samt intendenturmässen låg alltid på styrbordsidan i alla fartygen. Fartygets enda kvinna, städerskan hade sin lilla hytt uppe på passagerardäck.

Befälet hade alla sina hytter midskepps på huvuddäck. Där låg även befälsmässen och intendenturmässen. Befälhavaren och maskinchefen hade sina hytter under bryggdäck på förkant. Hökaren hade sin hytt akter om salongen på babordsidan och för om passagerarhytterna. Hökarens kontor låg alldeles nedanför lejdaren till salongspentryt på styrbordsidan.

Manskapet hade alla sina hytter akterut under poppen. På poppdäck fanns även manskapets dagrum och båsens hytt. Varma kvällar på värmen höll alltid manskapet till på poppdäck.



Röksalongen på **Seattle**.



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



Silver Gate och Canada då de var upplagda i Helsingborg innan de senare såldes.



Foto från H.Nerens samling

Portland var ett av de två Seattlefartygen som byggdes vid Howaldsverke i Kiel.  
Silver Gate var det andra.



## Rio de Janeiro-klassen byggd 1957-1964.



**Buenos Aires**, det andra fartyget i serien i sin glans dagar innan förlängningen 1969 .  
Photo M.Piche från Hasse Nerens bildsamling.

”**Rio-serien**” som klassen kom att kallas, var ansett som de vackraste fartyg som någonsin byggts och funnits i den svenska handelsflottan. Nåja, smak och design är delade men fartygsserien var en mycket vacker och stilren fartygsserie och ikon för den svenska handelsflottan då det första fartyget **Rio de Janeiro** levererades från Lindholmen 1957.

”**Rio-serien**” omfattade sju fartyg som alla byggdes vid det Johnsonägda varvet Lindholmen i Göteborg mellan 1957 fram till det sista fartyget **Bahia Blanca** levererades 1964 som för övrigt kom hela 4 år efter **Brasilia**. Fartygen hade tydliga drag och likheter med sina föregångare i **Seattleserien**, moderna, innovativa och strömlinjeformade något som karaktäriserade rederiets fartyg från denna tid.

**Rio-serien** var egentligen konstruerad och byggd för Brasilien- La Platatraden därav fartygens namn från städer och hamnar på den Sydamerikanska ostkusten. Fartygen kom dock snabbt att sättas in på Nordpacifictraden och av dessa nybyggen gick alla utom **Rosario** till Nordpacific på sina jungfruresor. **Rosario** gjorde sin jungfruresa på





Sydpacific! Dock kom de senare i livet tillbaka till dess tänkta trad. Fartygen ersatte den gamla "Argentinaserien" på traden som istället flyttades till Sydamerikatraderarna.

#### Rioseriens fartyg:

**m/s Rio de Janeiro, levererades 1957, såld 1980.**

**m/s Buenos Aires, levererades 1957, såld 1983.**

**m/s Montevideo, levererades 1958, såld 1981.**

**m/s Santos, levererades 1959, såld 1983.**

**m/s Rosario, levererades 1960, såld 1981.**

**m/s Brasilia, levererades 1960 såld 1983.**

**m/s Bahia Blanca, levererades 1964, såld 1985.**

Det äldsta av dessa fartyg under Johnson Line blev **Buenos Aires**, hon var 26 år under Johnsonflagg och de yngsta fartygen under Johnsonflagg var **Bahia Blanca** och **Rosario**, bara 21 år då de såldes 1981 resp.1985.

Fram till 1969 var **Seattlefartygen** och **Riofartygen** Nordpacific-tradens 15 ordinarie fartyg fram tills de nya containerfartygen började levereras 1969. De båda fartygsserierna var navet och rederiets vinstmaskiner under några decennier.

De flesta av fartygen i serien kom att tjänstgöra på Nordpacifictraden i större delen av sina liv och i samband med containeriseringen i slutet av 1960-talet byggdes dem om till s.k. semicontainerfartyg med start 1968 då Montevideo var det första fartyget att förlängas vid Eriksbergs varv i Göteborg. De andra fartygen kom sedan kort därefter och det sista fartygen konverterades 1969.

Fartygsnamn	Nybygg.nr	Sjösättning	Leverans	Reg-nr	Signal	Förlängd	Skrotad
Rio de Janeiro	1037	1957-02-28	1957-09-20	9779	SFHA	1969	1980-81
Buenos Aires	1053	1957-06-28	1957-12-28	9805	SLGA	1969	1984
Montevideo	1054	1958-04-10	1958-10-20	9876	SDGT	1968	1988
Santos	1055	1958-12-12	1959-06-18	9935	SKBN	1969	1983
Rosario	1056	1959-10-14	1960-04-11	10000	SFPT	1969	1983
Brasilia	1057	1960-05-04	1960-12-09	10102	SLZD	1968	1984
Bahia Blanca	1081	1963-10-18	1964-04-20	10473	SIJX	1968	1985

Bild från Hasse Neréns samlingar.

Finansiellt sett kom denna förlängning av fartygen att bli en riktig "kassako" för rederiet och investeringarna för ombyggnationen och dess förlängning tjänades snabbt in på den korta tid de hade kvar på



Nordpacifictraden men även under de år som de senare tjänstgjorde på de båda Sydamerikatraderna.

Tekniskt sett, och lasthanterings sett var alla fartyg i serien identiska med varandra. Bara det sista fartyget **Bahia Blanca** hade fått vissa tekniska uppdateringar.

**Santos** byggdes sedan om för att ersätta **Paraguay** som elevfartyg då hon varit i rederiets tjänst sedan 1946 fram till 1971. **Santos** kom sedan att bli elevfartyg under flera år inom rederiet.



Här ovan en bild av Montevideo 1968 under sin förlängning.  
Bild från Hasse Neréns samling.

När det gällde själva midskeppsbygget var det annorlunda. De fyra första fartygen i serien hade ett större midskeppsbygge på grund av att de var avsedda för flera passagerare och för viss representation.

De fyra första fartygen var klassade för 8 passagerare medan de sista tre i serien bara tog 4 passagerare. De två första i serien, **Rio de Janeiro** och **Buenos Aires** hade dessutom en mera elegantare representationsalong och fungerade som representationsfartyg under flera år på Nordpacifictraden. De första fyra Rio-fartygen hade också större däckshus och inredning medan de tre sista bl.a. saknade bar i salongen.



Salongsinredningen i denna fartygsklass var av ett mycket mera modernt snitt än sina tidigare föregångare. Träslaget i salongsinredningen och matsal var av ett ljusare träslag än i tidigare serier. Detta gällde även i passagerarhytter och i redarhytt samt loungen.

Även befälsinredningen i dessa fartyg fick ett mycket vackert och ljust träslag. (Troligtvis ek och björk)) Alla befälshytter och även vissa manskapshytter hade ett vackert ljust träslag i hytterna vilket fick det att se mycket påkostat ut.

Här följer några bilder från **Bahia Blanca**. Bilderna är tagna av hökaren Hasse Sjöberg som f.ö. var fartygets siste hökare och han var ordinarie hökare i fartyget de sista 7 åren fram till försäljningen 1985.



Matsal **Bahia Blanca**.  
Foto: Hans Sjöberg



Lounge **Bahia Blanca**.  
Foto: Hans Sjöberg



Redarhyttens sovhytt **Bahia Blanca** med sitt mörkare träslag.  
Foto: Hans Sjöberg

När denna fartygsserie var ny var Gunnar Dahlqvist befälhavare i 5 av dessa (ej **Buenos Aires** och **Bahia Blanca**) och som hökare var Arne Bernvi i tre nybyggen, **Rio de Janeiro**, **Montevideo** och **Santos**.



Montevideo i en norrlandshamn i början av 1960-talet.

Här kommer lite mer minnen och fakta om **"Rio-serien"** från  
intendenturens perspektiv för alla som inte är initierade;

Rio-båtarna var i många stycken ganska svårjobbade med tanke på att det fanns 6 olika "mässar" ombord. En form av 50-talets klassamhälle till sjöss. Mässarna bestod av "skansen", Intendenturmässen eller "köksmässen" som många sade, "Korpralsmässen" där Båsen, svarvarn och timmermannen åt, på nästa däck låg "elevmässen" och vägg-i-vägg befälsmässen och dagrum samt lite längre förut salongen och passagerarnas matsal och pentry.

Från kökets sida med 6 olika uppläggningar av fat och karotter och allt annat, väldigt mycket extrajobb alltså. Inte bara för köket utan även tarvade mycket personal. Kök och förråd var placerade en lejdare under huvuddäck på styrbodssidan. De tre ventilerna på styrbodssidan var köket. Förrådet längre förut hade inga ventiler. Själva köket var lättarbetat och rymligt med fina arbetsytor även i förrådet.

I förrådet fanns förkyl med ingång till frys och grönsakskyl. Inte speciellt stora med fullt acceptabelt. I förrådet fanns även stora torrförråd, ölförråd och spritförråd. Här fanns även proviantnedsläpp. Dessa fartyg var ganska enkla att proviantera och den stora "sjöstocken" togs ombord i Göteborg med extrapersonal från stuveriet.



Det fanns en mathiss upp från köket till skansen och vidare upp till befälsmäss och salong. Hissen var inte så stor och de riktigt stora faten som ibland användes gick inte in i hissen, de fick hämtas och bars upp. Hissen fungerade inte alltid i riktigt dåligt väder och vid dessa problem blev det riktigt problematiskt för salongsuppassare och Kallar då de fick bära upp alla fat och karotter och allt annat.

Lejdaren ner till köket styrbordssidan var mycket brant och smal. Att bära upp alla mat och stora fat med varm mat var ett äventyr i sig. Man var ju alltid tvungen att ha en hand fri och hålla sig i ledstången vid dåligt väder. Lejdaren gick också tvärsöver så ibland var det som att bestiga berg och sekunder efteråt åka "kana" utför ett berg. Detta med fat och varm mat i händerna.

Vid jultid var inte detta någon höjdare precis då gick det åt ett antal svordomar från alla berörda parter samtidigt som allt tog en så mycket längre tid än vanligt. Men, både besättning och passagerare hade stort förstående för detta. Dåligt väder var alltid en fiende för hela intendenturpersonalen.

Arbetsmiljön vid dessa tillfällen var inte alltid den bästa och säkerheten var noll och skadorna flera än vad som rapporterades. I dagens fartyg hade detta varit en omöjlighet. Köket blev nog mest irriterade och förbannade över att maten gick till spillo och inte alltid räckte till på grund av att flera fat hamnade i lejdaren. Ja, lejdarna hade varit något för nutidens strikta "yrkesinspektion" att sätta klorna i.

I Riofartygen hade alla befäl sina hytter midskepps. Kapten och maskinchefen under bryggdäck. Intendenturpersonalen hade sina hytter under huvuddäck på babordsidan och mitt emot kök och förråd. Samma branta och smala lejdare ner till hytterna i den beryktade "Belsengången". Förstekock och andrekock hade sina hytter längst förut, övrig intendenturpersonal hade två-manshytter och i samma gång nedanför lejdaren hade eleverna sina hytter. Då var det mera regel än undantag att man alltid bara åkte på händerna nedför de branta lejdarna och dessutom var det roligt att åka på ledstångerna... swich och nere!

Hökaren hade sin hytt midskepps på förkant och hans kontor förkant på styrbordssidan. Efter det att passagerarna försvann från dessa fartyg i slutet av 70-talet flyttade en del av befälet upp till passagerarhytter och en del av underbefälet flyttade in i några av de gamla befälshytterna.



Den enda anställda kvinnan i fartygen bvar städerskan och hon hade en liten skrubb till hytt som var belägen på passagerardäck. Senare med tiden kom det kvinnliga mässmän men då fick då de ordinarie intendenturhytterna. Dessutom reducerades ju intendenturen kraftigt i samband med att passagerarna försvann på 70-talet.

Manskapet, däck och maskinpersonal hade sina hytter akterut under poppen. Där fanns även manskapets dagrum Även detta mycket vackert och påkostat inrett med ljust vackert ädelträ. Det var alltså inte bara salongsinredningen som hade vacker träpanel.

Personen har jag många god minnen från dessa fartyg då jag var både kockelev, förstekock och hökare men jag återkommer längre fram i berättelsen med mera mat och minnen från dessa fartyg.



**Brasilia** innan hon förlängdes 1968.

Foto från Hasse Nerens samlingar



## Axel Johnson-klassen byggd 1969-1971.



Axel Johnson mitten 1970-talet efter att kranarna demonterats.  
Foto från Hasse Nerens samlingar

Den nya Axel Johnsonserien var när den kom världens första och största containerfartygsserie. Fartygsserien omfattade fem fartyg och Wärtsilävarvet i Åbo fick beställningen på containerfartygen 1966 eftersom rederiet hade mycket goda erfarenheter och kontakter med Wärtsilä Turun Telakka. Vid denna tidpunkt skulle varvet börja bygga de sista två renodlade kylfartygen i rederiets kylfartygsserie för leverans 1968.

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

Rederiet tog även leverans av två kombinerade trä- och biltransportfartyg samt två kylfartyg från samma varv under samma period. Alltså nio nybyggnationer från Wärtsilävarvet under 3 år mellan 1968-1971.





## Den sista Axel Johnsonserien omfattade följande fartyg:

**m/s Axel Johnson, levererades 1969, såld 1986.**

**m/s Annie Johnson, levererades 1969, såld 1986**

**m/s Margaret Johnson, levererades 1970, såld 1986.**

**m/s San Francisco, levererades 1970, såld 1985.**

**m/s Antonia Johnson, levererades 1971, såld 1985.**

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

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

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

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

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

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



1969 fanns det inga landfasta kranar i de hamnar som fartygen besökte under sin Nordpacific resa, inte heller i de europeiska hamnarna.

Det var först under åren 1970 - 1974 som de flesta hamnarna byggdes ut till speciella containerterminaler för att omfatta landfasta kranar och traverser. Oaklandterminalen vid "the end of 7th street", Antwerpens nya containerterminal och Rotterdam var bland de första terminalerna att ha landfasta kranar anpassade för containerhantering i början av 70-talet. I Seattle bytte JSS terminal 1973 då man gick från gamla pier 48 uppe i själva Seattle ner till den nya stora containerterminalen vid pier 30-32 och senare även vid de nya megaterminalerna nere i Tacoma, söder om Seattle.

Skandiahamnen i Göteborg fick sina första moderna containerkranar från 1972/73 även om den första lilla kranen kom till västra Skandiahamnen 1967. Den fanns då vid kajplats 640-642.



Bilden tagen i Skandiahamnen augusti 1971.

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

Jag var själv i **Pacific** vid denna tidpunkt.

Foto från H.Neréns samling



Utav de fem fartygen som byggdes var de två första, **Axel Johnson** och **Annie Johnson** s.k. representationsfartyg med plats för cirka 100 sittande gäster med 2 stora gående buffébord inne i passagerarmatsalen. Åtskilliga fler gäster än så fick plats om det inte var sittande gäster utan gående cocktailparty. Vid vissa cocktailpartyn kunde vi ha cirka 300 gäster och över 1000 vid roterande cocktailparty. På detta däck fanns även en mindre matsal, den s.k. "Franskan" som kunde ta 12 sittande gäster.

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

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

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

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

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



Cocktailpartyn med exklusiva stora skandinaviska bufféer var därför ett stående inslag i de flesta hamnar under de första resorna ombord i **Axel Johnson** och **Annie Johnson**. Rederiets representation var mycket viktig på linjen vid den tiden och var dessutom mycket exklusiv och påkostad. Båda fartygen var extraprovirianterade med mycket Skandinaviska delikatesser i mat och dryck, kvalitetsviner och champagne för dessa syften.

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



Julafton på **Annie Johnson**

Porträttet föreställer Fru Annie Johnson. Hustru till grundaren Axel Johnson och nuvarande Antonia Ax:son Johnsons farfars mamma .



Salongsuppassare Stefan Genser i matsalen på **Annie Johnson**

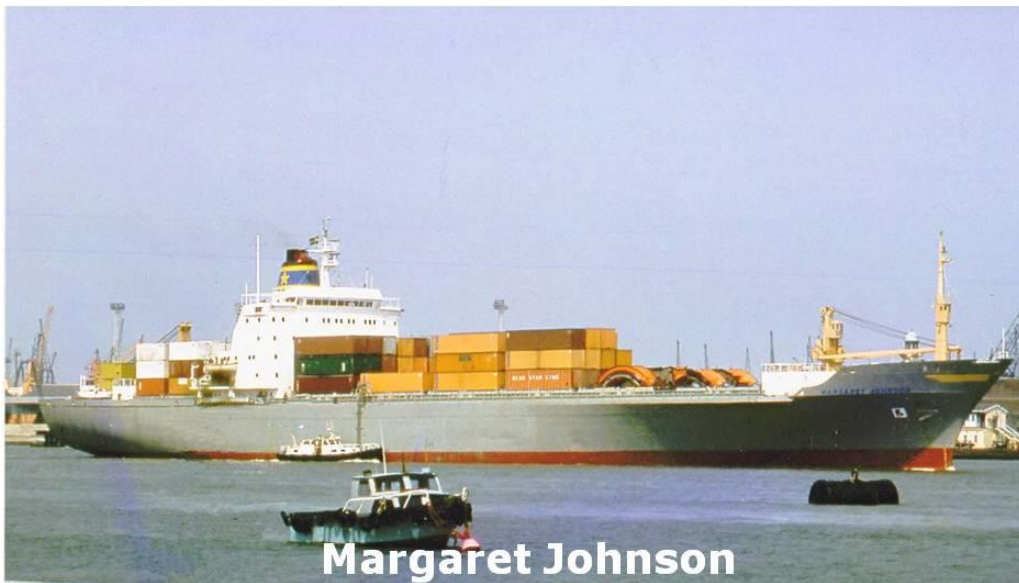


### **Baren i Axel Johnson**

Överstyrman Bengt-Oskar Nilsson, pass. Kapten Bo Grünwall, pass.barn och Maskinchef A.Mattsson.  
Bild av Dennis Schäfström.



Cocktail party i San Francisco 1975 på **Annie Johnson**..  
Kocken tillsammans med vår stewardess Hillevi Wising, i bakgrunden två inhyrda servitriser från land, agenten i San Francisco, Kapten John Blomberg samt undertecknad chief steward.  
Foto; Stephan Genser.



**Margaret Johnson**  
**Margaret Johnson** i Rotterdam slutet 70-tal då gantrykranarna demonterats.  
Bild från Lars Grundström.



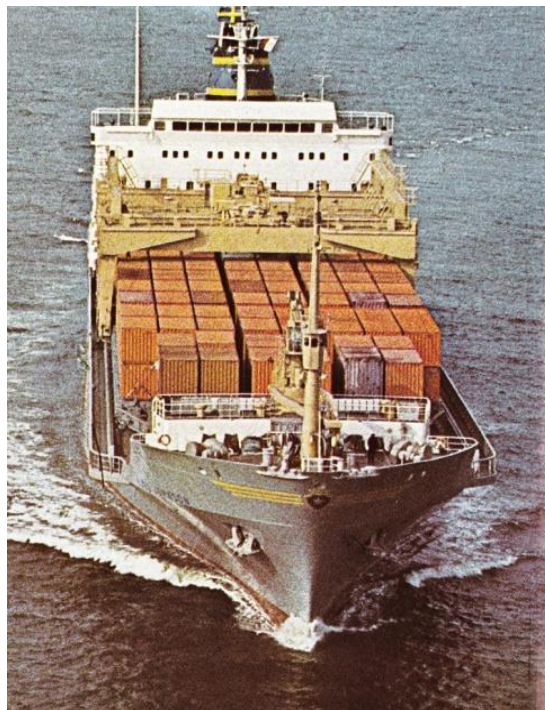
Befälhavare på de fem fartygens jungfruresor var Dag Hultén.

Chief Steward på **Axel Johnson** var Werner Steffens, på **Annie Johnson** Olof Borgede, på **Margaret Johnson** Nils Persson och på **San Francisco** och **Antonia Johnson** var Svenne Ekstrand.

Undertecknad, hade den stora förmånen av att vara kock ombord på jungfruresorna på **Annie Johnson**, **San Francisco** och **Antonia Johnson**, samt även på **Pacifics** jungfruresa.

Vill du läsa mycket mera om just denna fartygsserie finns den i följande pdf för nedladdning:

Utskrift 243 sidor och 23 mb i nedladdning. Skriven 2013 uppdaterad 2018.



Den totala besättningen på **Axel Johnson** och **Annie Johnson** var från början cirka 32 personer och cirka 30 personer på de övriga tre systerfartygen beroende på elevantalet. En besättning som reducerades efter hand under årens lopp och från 1983 hade de fem fartygen 24 mans besättning inkl. två elever.



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

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

(Mer om avlösningssystemen generellt i kapitlet om sjöpersonalavdelningarna.)

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

De första 1-1 systemet började så smått träda i kraft och ta form 1973 i samband med **LAS – Lagen om arbetskydd** och rederianställningar för alla trädde i kraft 1972-1973. De flesta befäl och vaktgående personal samt intendenturpersonalen kunde då segla 1-1 medan dagmännen fortsatte att segla 2-1 under en tid.

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

Besättningen hade alla enmanshytter, fina, ljusa och rymliga hytter, en del med egen toalett och dusch och låg på B-däck om man ser till att kök, mässar, dagrum, fritidsrum och kontor fanns på huvuddäck. (A-däck)





Befälets mäss låg längst förut inom midskeppsbygget och dagrummet förut på styrbordsidan vilka både kunde bli lite mörka eftersom ventilerna förut skymdes av containers.

Köket låg längst förut på babordssidan och manskapsmäss och dagrum på babordssidan längre akterut. En ljus och trevlig mäss och dagrum och i sitt bättre och trevligare än befälsmässen. Toaletter, kontoren och fritidsrummet låg på styrbordsidan akterut på samma däck.

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

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

D-däck var själva representationsdelen med två matsalar, stor salong, lobby och cocktailbar samt två passagerarhytter samt ett salongspentry och offentliga toaletter. Passagerarhytterna låg på styrbordssidan. Städskan hade sin lilla hytt längst akterut på styrbordssidan akter om passagerarhytterna.

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

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

Fartygets kök låg placerat längst förut på huvuddäck. Ett bra kök arbetsmässigt och som låg intill de båda mässarnas pentry med disk. Förrådet låg en lejdare ner från köket. Förrådet var rymligt och bra med kylrum, frys, fiskfrys, ölkyl, två torrförråd samt spritförråd och proviantnedsläpp.



Fartygen hade en mindre mathiss från kök upp till salongspentry men det var ganska trög jobbat då förrådet låg under däck och hissen klarade bara av att ta två stora serveringsfat. Därför kunde det ta tid i anspråk att köra upp ett 40-tal stora serveringsfat under en buffé representation plus all dryck från förrådet. Det kunde även vara svårt att hålla mat varm vid middagar. Allt krävde en minutiös planering och organisation för att det skulle fungera.

Ytorna var däremot mer anpassade till de tre sista fartygen som inte hade representationsytor och passagerare.

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

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

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

Så några ord om den synnerligen besvärliga provianteringen i dessa fartyg; Under fartygens korta liggetid i Göteborg skulle allt hända på några timmar. Besättningsbyten och mönstringar, proviantering, maskinstores, reparationer och alla inspektioner samt lägg därtill alla besök, både officiella och inofficiella som fartygen alltid hade i Göteborg.

Värst var det när fartygen var nya efter leverans från varvet då det ibland kunde vara ren kaos. Sammanfattningsvis kan man säga av förklarliga skäl



att Göteborg både var en älskad och hatad hamn att komma till och en suck av lättnad när vi avgått från Göteborg.

Att proviantera "huvudstocken", "stores" och maskinförnödenheter för dessa fartyg i Göteborg är väl värt ett kapitel för sig då det var en mycket besvärlig och trögjobbad historia för alla parter då all proviantering, förnödenheter samt reservdelar och stores måste bäras ner till förråden i aktern av midskeppsbygget i ett mycket trångt proviantintag. Speciellt när det var full last med fryscontainers på det däckat akter om midskeppsbygget då det inte fanns någon plats att landa alla förnödenheter.

Fartygen hade alltid hjälp av ett landgäng från stuveriet som provianterade alla förnödenheter och stores i Göteborg men detta tog alltid lång tid, oftast hela dagen då vi sällan var färdigprovanterade förrän sen eftermiddag när de startat på morgonen klockan 8.

Under själva långresan provianterade vi endast färskvaror i Rotterdam hos Aug. Köpcke eller i Antwerpen hos Westerlunds. På västkusten USA i San Pedro både på nordgående och sydgående. Rederiet hade där ett avtal med San Pedro Harbor Ship Supply inom all stores som på den tiden ägdes till en del av en norrman, Karl Theodorsen.



**Annie Johnson**  
Fotograferad i San Pedro början 1970.



Bufféparty vid Terminal Island, San Pedro i **Annie Johnson** mitten 1970-tal.  
Foto okänd.



**Annie Johnson** under sin jungfruresa dagarna innan ank. San Pedro nyårsafton 1969.  
Själv finns jag med på bilden.  
Foto; Dennis Schäfström, fotograferat från **m/s Santos**.



## 3

### Mitt eget "Johnsonliv" över 3 decennier, 60-, 70-, och 80-tal.

#### 60-talet. Då allt började.

Jag vet inte hur gammal jag var när jag bestämde mig för att gå till sjöss. Troligen i ganska tidig ålder eftersom min morbror var verksam inom Johnsonlinjen som skeppare vid rederiets bogserbåtar i Göteborg. Jag hade redan från tidig ålder följt med honom på hamnbogseringar i hamnen och det var mest Johnsonfartyg som bogserades ut och in. Så valet var inte speciellt svårt, en dag skulle jag mönstra på en Johnsonbåt med den vackra blå-gula skorstenen.

Min morbror tyckte att jag senare skulle börja på däck och bli elev men så blev det ju inte då jag var mycket intresserad och talangfull inom matlagning. Jag hade inte fyllt 17 när jag började på kockskolan Viking i Göteborg i Januari 1964. I början av Juni månad gick jag ut kockskolan och samma dag gick jag upp till Stig Westergren på Johnsonlinjens kontor på Ringön i Göteborg och min mamma hade redan försett mig med målsmans intyg.

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. Hur som helst löste det sig och Stig var mycket vänlig och hjälpsam. Han lovade att höra av sig om några dagar.

Dessa några dagar blev bara till nästa dag då han ringde mig hemma i Ellös och erbjöd mig **Montevideo** som kockelev på kustresan. På mönstring imorgon bitti då fartyget väntas ankomma till Dalanäs i Göteborg.

Det blev cirka 1 månads kustresa med **Montevideo** och vid ankomst Göteborg på utgående fick jag besked att påmönstra **Buenos Aires** i Göteborgs frihamn om 2 dagar! Inte mycket att fundera på alltså och jag tvekade inte en sekund. Fartygen var ju i stort sett identiska fick jag reda på och jag stortrivdes i Montevideo trots en halvgalen men fantastiskt duktig kock, den i rederiet kände "Kurre kock". Av Kurre fick jag lära mig väldigt mycket denna kustresa men han var också en "stenhård jäkel" och höll



stenhårt på en stark disciplin. Tyvärr var han ibland lite för glad i starka drycker men jobbet blev gjort i alla fall.

Mer om detta längre fram i berättelsen under "Mat och minnen". Hökaren vid denna kustresa var John Carlsson, "Vackre John" som var en mycket snäll gammal farbror som snart skulle gå i pension visade det sig. Han vikarierade kustresan för ordinarie hökare. En av de första människor jag träffade när jag gick ombord på **Montevideo** på Dalanäs var vikarierande intendenturinspektören Arne Bernvi och det skulle visa sig att våra vägar skulle korsas många gånger i framtiden. Jag skulle även mycket senare vikariera för honom som intendenturinspektör vid kontoret i Göteborg 1975. Om 11 år alltså!

Den första personen jag träffade på landgången när jag mönstrade på Buenos Aires var min gamla klasskamrat från Ellös, Janne Isaksson. Han hade då varit jungman på resan innan och skulle nu mönstra av. Javisst är världen liten ibland.

Omedelbart ombord träffade jag min chef, hökaren Carl-Gösta Andreasson! Carl-Gösta kom att bli en av de finaste människor och hökare jag träffat inom rederiet och han kom att betyda mycket för mig. Han var ytterst vänlig och hjälpsam och jag fick ett mycket stort förtroende för honom. Med facit i hand skulle det visa sig att jag senare skulle vikariera hökare för honom vid två kustresor i **Montevideo** från 1973. Carl-Gösta och jag fick en mycket god relation genom åren. Han gick i pension från **Pacific** 1979.

Den första kustresan med **Buenos Aires** blev över en månad eftersom fartyget omedelbart efter lossning gick in på varvet efter det att fartyget kolliderat med det norska fartyget **Tönsberg** i Elbe strax utanför Hamburg någon dag tidigare och hade ett långt hål i stäven.

Efter varvsvistelsen och kustresan gick vår resa till Nordpacific och denna resa även till tre hamnar på Hawaii. På utresan hände en incident på Curacao när vi skulle bunkra vilket medförde att vi blev liggande i Curacao fem dagar i väntan på reservdelar från Sverige. Detta var mycket spännande dagar och för första gången fick man reda på vad "kampen" var för något! Det "stora" pojkarna var mycket vänliga att ta med oss småpojkar till alla flickorna där uppe. Jisses, det blev en ny spännande upplevelse och vi tillbringade mer än en kväll där uppe hos flickorna.

På **Buenos Aires** denna resa var Folke Sunden befälhavare och Martinsson var maskinchef om jag inte missminner mig. Förste kock var den i rederiet omtalade Egon Karlsson och som lystrade till öknamnet "Snövit" eftersom



han alltid var så skitig. Dessutom var han sällan nykter och ibland stod han och svajade och höll sig i dörrkarmen in till köket. Senare i "Mat och minnen" har jag en hel del annat att berätta om just "Snövit". Som tur var för fartyget hade vi en synnerligen duktig andrekock. Han hade redan gjort två resor i fartyget men det skulle visa sig att han fick ett förststekcksjobb efter denna resa. Jag och andrekocken jobbade väldigt mycket och vi kom fantastiskt bra överens och vi hade ett gott samarbete där nere i köket.

Jag mönstrade av **Buenos Aires** bara några dagar innan julen 1964. Jag vet fortfarande inte varför jag "kastade in den blå" som det på den tiden hette trots att jag stortrivdes i fartyget. Kanske det berodde på att "Snövit" skulle vara kvar och andrekocken skulle mönstra av.

Efter jul- och nyårshelgerna ringde Stig Westergren och erbjöd mig **Los Angeles** som kockelev och jag tackade givetvis ja omedelbart. Jag mönstrade på i mitten av januari 1965. Det skulle visa sig att **Los Angeles** var min sista båt som kockelev. Det skulle också visa sig att detta var med facit i hand den värsta av alla de Johnsonbåtar jag varit mönstrad i och det blev bara en resa. Tyvärr cirka fem månader inkl. kustresan.

Den förste jag träffade ombord var förststekocken som jag har förträngt namnet på. Han visade mig till hökaren Sigvard Ågren. Andrekocken var en kille från Kungsbacka som jag heller inte kommer ihåg namnet på. Båda var bra exempel på hur man inte skall vara kock. Kanske de heller inte var kockar vad vet jag. Det var mycket klagomål på maten, mer eller mindre varje dag. Visst nådde det oss i köket och för mig kändes det olustigt men jag var ju bara kockelev som skulle hålla käft, köra mjölk och diska. Ågren hade jag inte så mycket kontakt med då han sällan visade sig i köket. En svag alkoholiserad man vid denna tid och heller inte så värst många år kvar till pension.

Trots nästan fem månader ombord kände jag att detta var bortkastade månader i mitt liv och jag lärde mig inte ett dyft. Nåja, jag lärde mig hur man inte skulle vara och det var väl bra i och för sig. Men yrkesmässigt lärde jag mig inte ett dyft. Bara en erfarenhet rikare.

Det var med mycket skön känsla jag lämnade fartyget vid pir 107 Frihamnen i Göteborg. Morsning och good bye aldrig mer!

Mitt under sommaren 1965 blev jag erbjuden **Thai** som andrekock. Underbart. Det var detta jag själv ville och jag kände mig mogen uppgiften efter ett år som kockelev.



**Thai** var inget original Johnsonfartyg utan var i grunden ett Walleniusfartyg som hette **Boheme** byggd 1947, och som rederiet köpt 1950 in för att sättas i trafik på Fjärran Östern och det seglade även där ute i många år. Fartyget hade ett systerfartyg **Lao**, ex **Tosca**.

De första veckorna, ja, kustresan innan vi gick ut på La Plata-linjen kändes inget vidare men allt som tiden gick blev det bättre. Mitt jobb som andrekock gick bra och vi hade en ung kock från Halmstad som jag tyvärr glömt namnet på, Wiklund tror jag. Hökare på resan var Börje Swensson och som senare avlöstes av Marti Äikäs. Befälhavare var tre stycken under min tid i båten, Tengberg, Klefbäck men den tredje kommer jag inte ihåg namnet på.

På kustresan kom fartyget att rökas i Klaipeda, Litauen men som då tillhörde Sovjetunionen. Besättningen blev inkvarterat på hotell i Klaipeda under några dagar och det var ett stort säkerhetspådrag av Ryska vakter men vi fick röra oss fritt men det kändes som vi hade ögon på oss var vi än var. Klaipeda var vid denna tid en mycket grå och tråkig stad och inte mycket fanns att göra. Men de äldre pojkarna och befälet roade sig med att dricka vodka varje dag. Kanske för att döda tristessen dessa dagar.

Jag var kvar i fartyget tills slutet av 1966 och under denna tid gjorde vi 4 resor på La Plata och en lång, lång resa på Sydpacific i kombination med WICA-traden på Centralamerika. Jag har fortfarande ett fantastiskt minne av Sydamerika och främst då La Plata traden. Bland annat blev vi liggandes i Rio de Janeiro under karnevalen i februari 1966 och detta som alla kan förstå var en omskakande upplevelse för en ung pojk som ännu inte fyllt 19 år. Vi låg i Rio i cirka 10 dagar och det var naturligtvis landgång varje kväll. Mycket Cuba Libre, sköna brasilienskor, karnevalsstämning och Rio sov aldrig och det gjorde knappast vi själva heller.

Men, kunde vi roa oss kunde vi jobba och varje morgon klockan 6 törnade jag till i byssan för att laga frukost. Jag hade den tvivelaktiga uppgiften att laga frukost varje dag under min tid ombord. Inte en ledig dag under 1½ år. Men vad gjorde det, så roligt jag hade under denna tid har jag inte haft sedan dess. Sydamerika på den tiden var något alldeles speciellt. Alla som seglat där vet vad jag menar.

Nere i Buenos Aires låg vi minst 5-6 dagar ibland längre tid. I Montevideo låg vi både på sydgående och nordgående likadant med Santos. Rio oftast bara en gång per resa liksom Recife och Ilheus i norra Brasilien. Personligen gillade jag La Plata-traden bättre än Sydpacific men jag gjorde ju bara en resa på västkusten och WICA.





**Thai** kom för mig att bli en riktigt trivsamt båt. Besättningen stannade länge i båten då de alla trivdes på Sydamerika Förstekock bytte vi bara vid ett tillfälle liksom hökaren. Mitt jobb som andrekock gick bra och jag blev snabbt varm i kläderna. Jag kände att jag gjort rätt yrkesval här i livet och inte som min morbror ville att jag skulle.

Efter avmönstring **Thai** senhösten 1966 tog jag långledigt och jag förklarade för Stig Westergren att jag skulle rycka in i lumpen, flottan, i början av året men han fixade ett vikariat åt mig på **Uruguay**, den äldsta båten jag haft byggd 1935 och som såldes ett år senare 1968 innan jag ryckte in i Karlskrona. Jag var utan någon outgrundlig anledning underbefälsuttagen och jag muckade från flottan som kock i **HMS Visby** i början av augusti 1968. Drygt ett år senare gjorde jag 30 dagars repövning vid örlogsbas väst.

En vecka efter muck mönstrade jag andrekock på **Portland** i frihamnen i Göteborg. Oj, en ny "skräcködlan" tänkte jag och tänkte på mina dåliga erfarenheter från **Los Angeles** några år tidigare. Men, Portland blev en positiv överraskning på många olika sätt. Hökare var dansken Preben Pedersen som var i fartyget flera år. Preben var en mycket bra hökare och en duktig, närvarande och synlig chef som tog sin yrkesroll mycket seriöst. Han var också mycket populär.

Förstekock var Björn Andersson. Björn och jag var årsbarn, båda födda 1947 och 21 år vid detta tillfälle. Björn och jag kom att bli goda vänner under många år framöver. Han blev hökare ett år efter mig 1973 efter hökarskolan. Han slutade 1978/1979 som hökare i Axel Johnson och började som köksmästare vid Scandic hotell i Helsingborg där han senare blev hotelldirektör fram till sin pension.

Kockelev på resan var Torgny Grosshed från Boxholm. Han blev senare kock och hökare i rederiet men slutade i början av 80-talet. Torgny och jag blev också goda vänner under flera år. Jag lärde ju känna båda dessa ganska väl under min tid på sjöpersonalavdelningen.

Långresan med Portland gick mycket bra och det var en trivsamt resa även om vi kom ut i ett fruktansvärt oväder på Biscaya på utgående. Överstyrman var Raimund Vabasalu och kapten Perry Persson som vikarierade för "Sputnik" Moberg. Vabasalu och däckskillarna slet som djur på däck i försök att rädda de små containrarna "dravoserna" men förgäves. Ett flertal av dem försvann i djupet.

Jag lämnade i slutet av januari 1969 för att lite senare vikariera förstekock i först **Guayana** och senare i **Lions Gate** i väntan på planerade **Yakima**



**Valley.** Lite senare bröt jag armen i en fotbollsmatch men efter någon månad i gips rehabiliterades jag snabbt och på hösten gjorde jag min repmånad på **HMS Sundsvall**. Tyvärr blev det ingen påmönstring i **Yakima Valley** på Sydamerika och det grämde mig mycket. Det kommer jag väl ihåg.

## **Annie Johnson, en av mina favoritfartyg.**

Omedelbart efter muck repövning sökte jag upp Stig på kontoret på Ringön med förhoppning att åter planeras något av de sex kylfartygen men tyvärr var ingen av dessa ledig just då. Istället blev jag mycket positivt överraskad och förvånad då jag var planerad på det andra containerfartyget **Annie Johnson** och dess jungfruresa med påmönstring i Åbo månadsskiftet November/December.

Då fartyget var planerat för en stor representation både i Europa och i Kalifornien var vi planerade två kockar i fartyget de första resorna. Jag skulle jobba med Bror Palmgren som hade haft **Axel Johnson** som nybygge. Jag såg verkligen fram emot att få segla med en av de bästa kockarna i rederiet på den tiden men tyvärr blev Bror sjukavmönstrad på utgående i Göteborg och i Hamburg kom Peter Phante.

Att mönstra på ett nybygge var då ett ärofyllt uppdrag och både Peter och jag tog oss an uppgiften mycket seriöst. Peter var en fantastiskt duktig kock och vi kom att samarbeta på ett fantastiskt bra sätt. Olof Borgede var hökare och vi tre kom att stanna i fartyget de tre första resorna. Olof Borgede var sedan ordinarie hökare i fartyget under flera år.

Under själva sjöresorna hade vi inte så mycket att göra eftersom vi inte hade några passagerare de första två resorna. Men, vi hade väldigt mycket jobb, planeringsmässigt och matlagningsmässigt före alla hamnar vi anlöpte då vi hade en synnerligen stor och påkostad representation både i Europa och på den amerikanska västkusten. Peter och jag samt andra inom intendenturen fick slita hårt i alla hamnar och vi var inte iland alls under jungfruresan. Under 10 hamnbesök under första resan hade vi ungefär 2000 gäster plus några mindre luncher och middagar. I Panamakanalen hade vi ingen representation. Dessutom passerade vi på julafton!

På jungfruresan ankom vi till San Pedro på nyårsafton på eftermiddagen och ingen representation utan julbuffé för besättningen istället efter inklarering. Dagen efter på nyårsdagen hade vi ett mindre cocktailparty eftersom vi skulle avgå. På sydgående hade vi däremot ett stort party i San Pedro för myndigheter, handelspartners och kunder. Många s.k. höjare och



honoratiores medverkade på representationen. Under den amerikanska kustresan hade vi representation i varje hamn och Peter och jag var ganska slut när vi äntligen lämnade San Pedro sydgående för Panamakanalen.

**Annie Johnson** kom att bli ett av mina favoritfartyg inom rederiet. Olof Borgede och jag kom sedan att bli vänner för livet och jag har nog aldrig kommit att få ett så fin relation med någon befälhavare inom rederiet som Dag Hultén. Efter detta kom vi ju att segla tillsammans i ytterligare två nybyggen från Åbo.

Detta får också avsluta min korta berättelse om mitt 60-tal inom Johnson Line. Från blyg kockelev till kock på representationsfartyget och nybygget **Annie Johnson**.



**m/s Annie Johnson**



**Annie Johnson** i San Pedro 1970.

## **70-talet.**

Om jag nu kan säga att jag hade en bra karriär inom rederiet får jag säga att det är nu i början 1970-talet den verkligen startade.



Om mitt 60-tal slutade bra började mitt 70-tal ännu bättre. Kanske jag hade lite tur på vägen med rätt timing med av- och påmönstringar samt att jag träffade "rätt" människor, hökare och chefer. Ja, fantastiska människor skulle jag vilja säga. Hade jag fastnat i skräcködlan **Los Angeles** trask i ytterligare några resor med "fel" människor vet man aldrig hur framtiden hade blivit. Troligen avmönstring för gott med ett tråkigt minne och dålig erfarenhet resten av livet.

Efter tre första resorna i Annie Johnson lämnade Peter, Olle Borgede och jag i Göteborg i mitten av Juni 1970. 4 år senare skulle jag återkomma till fartyget som hökare under 2 år och ytterligare 6 långresor. Olle Borgede kom tillbaka i fartyget resa 5 och var där ordinarie under många år. Peter och jag gjorde en semesterresa till Polen under en vecka kort efter avmönstring. Efter det tappade vi kontakten. Jag vet att han slutade inom rederiet kort därefter.

För min del kom de två närmaste åren att handla om ytterligare tre nybyggnationer från Wärtsilävarvet i Åbo. Först **San Francisco**, sedan **Pacific** och sist **Antonia Johnson**. **Antonia Johnson** kom sedan att bli mitt sista fartyg som kock innan jag gick hökarskolan från augusti 1972 och gick ut som kursetta i december.

Jag har fortfarande ingen aning om varför jag fick ytterliga tre nybyggen men kanske det berodde på Olle Borgede, Svenne Ekstrand och Stig Westergren. Säkert hade Inspektör AW. Börjesson ett finger med i spelet.

Lite senare träffade jag en av de äldre kockarna i rederiet och han frågade mig helt ärligt och lite upprört..."*Du som är så ung, hur i helvete kunde du få fyra nybyggen och jungfruresor i rad"... "är du en jävla rövslickare eller"???* Jisses ja, och värre skulle det bli då vissa röster sade när jag efterträdde Stig Westergren 1976; "*Hur fan kunde du som ung hökare få det jobbet" ... "Jävla rövslickare"!* Tja, vad skall man säga och hur kan man kommentera avundsjuka och någon "rövslickare" har jag aldrig varit! Absolut inte! Jag sade ingenting och det var kanske bäst så. Diplomati är alltid bra och jag har alltid varit vänlig och korrekt samt visat respekt till alla människor oavsett vilka de varit och var de kom ifrån.



## San Francisco mitt andra nybygge och en ny favorit.

Första dagen i augusti 1970 åkte jag till Åbo för att utrusta nybygget **San Francisco** med pentryförnödenheter och senare lite proviant för resan till Göteborg. Fartyget skulle levereras den 8 augusti för att sättas in på sin ordinarie trad Nordpacific.

Den första person jag träffade när jag steg ur taxin på varvet var befälhavaren Dag Hultén och han hälsade mig välkommen åter! Dag Hultén var en fantastisk person och senare i min berättelse kan du läsa mer om honom och hans fantastiska personbiografi.

När vi hade hälsat gick vi till hökaren Svenne Ekstrand. Detta var första gången jag träffade Svenne och vi kom sedan att få en mycket fin vänskap under alla år och vi håller fortfarande kontakten. Han var även och hälsade på mig förra året här i Olhao. Senare kan du lösa hans fantastiska personbiografi om hans karriär inom Johnson Line. Totalt kom han att ha 7 nybyggen som hökare och ett som kock!



San Francisco i San Francisco bay 1970.  
Foto Marc Piche

Svenne och jag kom att ha ett fantastiskt gott samarbete i tre nybyggen. Svenne och jag var i fartyget i tre långresor fram till april 1971 inkl. 1 resas semester.



Faktum är att det gick mycket, mycket lättare och snabbare att utrusta och komma i ordning med **San Francisco** än med **Annie Johnson**. Kanske berodde det delvis på att det var sommar nu. Det var ett fantastiskt vackert väder i Åbo. Sedan fick man ju lite rutin och erfarenhet sedan **Annie Johnsons** leverans. **San Francisco** hade ju inga passagerarhytter heller.

Känslan att återigen få ha förmånen att få mönstra på ett nybygge var obeskrivlig. Dessutom tog man ju naturligtvis lärdom av de misstag vi gjorde på **Annie Johnson**, inga stora men i alla fall. **San Francisco** var ett fantastiskt nybygge och ett fantastiskt fartyg. Fartyget kom att bli ett av mina favoritfartyg inom rederiet. **San Francisco** skulle senare komma att bli mitt första fartyg som hökare i december 1972. Totalt kom jag att göra 5 långresor med fartyget.

Trots att fartyget inte var anpassat för någon representation hade vi en del gäster i **San Francisco** både på nordgående som sydgående. Att vi hade en mindre representation var väl ganska naturligt eftersom fartyget bar stadens namn. Detta var det andra fartyget i rederiets historia som bar namnet **San Francisco**.

Både Svenne och jag lämnade fartyget i mitten av april 1971. I mitten juni reste vi båda återigen till Åbo för att utrusta nybygget **Pacific** det första i serien om två fartyg avsedda för trä och biltransporter.

Mellan **San Francisco** och **Pacific** vikarierade jag 3 veckor på **Aconcagua Valley** och ännu en kort sväng om ett par veckor på **Lions Gate**. Vet egentligen inte varför eftersom jag hade ganska gott om vederlagstimmar så sammanlagt var jag inte så mycket ledig mellan fartygen. **Aconcagua Valley** var ju en ganska ny båt byggd 1968 men det var givetvis en omställning att åter igen komma på en nersliten Seattlebåt. **Lions Gate** skulle ju säljas året efteråt. Men det vägdes upp att trivseln var fantastiskt fin. Vi hade enormt kul på den kustresan. På **Lions Gate** träffade jag Österrikaren och salongsuppassaren Stefan Genser som sedan dess har varit en av mina bästa vänner i 46 år. Stefan och jag kom senare att jobba ihop även på **Annie Johnson** -75 och -76 samt även **Johnson Chemsun** under ett drygt år i mitten av 80-talet.



Bilden tagen i Skandiahamnen juli 1971.

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



Svenne Ekstrand i någon av de nya containerfartygen.



Jag själv som ung kock på nybygge nr. 1172 **San Francisco** 1970.  
Foto Svenne Ekstrand



**San Francisco** passerar Golden Gate mitten 1970-talet.





## Pacific mitt nybygge nr. 3

Jag åkte till Åbo den 23 juni, 8 dagar för utrustning innan leveransen den 1 juli. Svenne Ekstrand hade åkt ett par dagar innan mig. Trots allt var det lite nytt att utrusta **Pacific**. Vi avgick inte Åbo förrän några dagar efter leveransen och officiellt mönstrade vi inte förrän samma dag vi avgick från Göteborg den 13 juli 1971. Det fanns en anledning p.g.a. ägarförhållandena men anledningen kommer jag inte ihåg idag. **Pacific** ägdes av ett speciellt handelsbolag i Stockholm som hette Kalteg handelsbolag men som var ett helägt Johnsonföretag.

Svenne gjorde bara en resa i fartyget för att istället åter igen åka till Åbo och utrusta systerfartyget **Suecia** men detta fartyg hade han bara till Göteborg på utgående. Hökaren Per-Olof. Anckar löste av Svenne. Jag var själv i fartyget två resor och lämnade **Pacific** i mitten av december 1971. Fartygen fraktade bilar från Europa till USAs västkust och paketerade trävaror från Vancouver BC till London. Lastningen vid Seabords terminal i norra Vancouver tog i början lång tid och den första resan låg vi i Vancouver i över en vecka. Normalt skulle lastningen inte ta mer än max två dagar. Lossningen i London Tilbury gick snabbare.

Både resa ett och två hade vi mindre partyn och representation i Vancouver för myndigheter och för handelspartners Seaboard. Befälhavare resa ett var Bo Grönwall och resa två var Martin Nyblom befälhavare.

Pacific var ett mycket trivsamt fartyg med stora rymliga hytter på B-däck. Kockhytten låg på styrbordssidan längs förut. Kök och förråd var mycket rymliga och välplanerade och kunde inte på något vis mäta sig i storleksmässigt med de äldre fartygen. Dessutom hade vi en fantastisk fin besättning de första resorna jag var i fartyget. Befäl och manskap var för övrigt fantastiskt fina människor på alla de nybyggen jag hade förmånen att vara på. Kanske var de handplockade vad vet jag.

Efter det att jag mönstrade av **Pacific** i Göteborg hade jag bara 2½ vecka hemma på ledighet men jag fick i alla fall fira jul hemma med familjen men på Annandags morgon tog jag tåget till Stockholm och Silja Lines nattfärja till Åbo för att återigen mönstra på mitt sista nybygge, **Antonia Johnson**, det sista nybygget i den nya **Axel Johnsonserien**. Med facit i hand hade jag inte många veckors ledighet under 1971. Men, jag ställde alltid upp när Stig Westergren ringde och behövde hjälp. Även på kortare vikariat och kustresor under ordinarie ledighet.



**Antonia Johnson** på en av rederiets reklambroschyrer under 1970-talet.

## **Antonia Johnson, mitt sista nybygge.**

De två första personerna jag mötte när jag kom till Wärtsilävarvet för fjärde gången var Kapten Dag Hultén och måleriinspektören Kapten Roland Henriksson. Det blev ett glatt återseende med Dag Hultén och Roland Henriksson för Wärtsilä-byggena hade jag också träffat tidigare. Svenne hade jag träffat föregående kväll på Åbofärjan.

Utrustningen av **Antonia Johnson** blev denna gången lite stressigare än vanligt då hon skulle levereras ut innan nyårsafton 1971. Alltså bara om tre dagar.



Inom intendenturen och förplågnaden blev hon heller inte helt och fullt utrustad förrän i Göteborg efter nyårshelgen 1972. Därför blev vi liggandes i Skandiahavnen några extra dagar innan vi gick ut på vår jungfruresa till Nordpacific.

Utrustningen med **Antonia Johnson** blev på så vis lite jobbig eftersom mycket skulle ske i Göteborg. Dessutom var det ju mitt i smällkalla vintern. Precis liksom **Annie Johnson** skedde leverans i december och ett svinaktigt kallt Åbo. Denna "Åbo-tid" blev kortare och lite vemodig eftersom vi visste att det var den sista leveransen och det sista nybygget från Wärtsilävarvet. Med nybygge nr. 1173 var sagan all. Rederiet skulle bara ta ytterligare en nybyggnadsleverans under 70-talet och det skulle bli **Avesta** 1978 från Japan men det är ju en helt annan historia.



Antonia Johnson lite senare i sitt liv efter det att de båda gantrykranarna demonterats i mitten av 1970-talet.

Fotografiet från CD-skivan "Winds of Sweden"

Vi lämnade Åbo sent på nyårsafton 1971 mot Göteborg. Med mycket tur och jävlar anamma fick vi ihop ett fint julbord för besättningen på kvällen och alla tyckte det var helt fantastiskt med tanke på den knappa tid vi hade på oss. Hela köksutrustningen var ju inte ens upppackad när vi kom dit. Trots all stress med utrustning, proviantering och leverans hann jag få klart ett förhållandevis smakfullt gående julbord/Nyårsbord med allt tänkbart både mat och dryck. Hela intendenturen gjorde ett kanonjobb för att hinna klart för att besättningen skulle få en fin nyårsafton.



Tidig morgon den 2 januari 1972 ankom vi Göteborg Skandiahallen och helvetet bröt som vanligt ut. Ett sprillans nytt stort fartyg för Johnsonlinjen ankom för första gången till Göteborg och som vanligt oerhört mycket nyfikna gäster ombord samt ett flertal personer från HK Stockholm. Inspektörer och personal från inspektionsavdelningen på Ringön Göteborg samt all annan löst folk. Kanske inte lika mycket människor och ståhej kring detta nybygge som det var när vi kom hit första gången med **Annie Johnson** men väl mycket stressiga dygn i Göteborg.

**Antonia Johnson** blev färdigutrustad i Göteborg med allt övrigt vi inte fick över till Åbo. Vi låg i Göteborg över en vecka av andra orsaker jag inte kommer ihåg. Björn Örnerstig berättade detta för mig när vi träffades 2013 i Lysekil men jag kommer inte ihåg och tyvärr gjorde jag inga anteckningar. Nu kan jag tyvärr inte ringa honom längre.

Befälhavare som vanligt Dag Hultén. Maskinchef var Clausén, förstemasinist Björn Örnerstig och överstyrman Peter Rodhe och andrestyrman var Ulf Malmberg. Telegrafist var Stig-Åke Wallin som jag senare skulle bli kollega med på sjöpersonalavdelningen under flera år.

Att jag blev utvald att även ha detta nybygge är helt och hållet Dag Hulténs samt Svenne Ekstrands förtjänst. De ville ju ha mig där och så kände vi ju varandra väl. Så jag vill här skänka en tacksamhetens tanke till både Dag Hultén och Svenne Ekstrand och tacka för företroendet, ni kom att betyda oerhört mycket för mig och speciellt då Svenne Ekstrand. Totalt kom Svenne och jag att göra 6 resor och 3 fartyg tillsammans. En fantastisk trevlig merit och erfarenhet.

**Antonia Johnson** var ett fantastiskt fint fartyg och kanske det finaste av dem alla. Men så var hon ju det sista i serien, nybygge 1173. Allting såg ut att flyta på ganska normalt sedan vi äntligen lämnade Göteborg. De gamla vanliga lastningshamnarna som London, Hamburg, Rotterdam och Antwerpen/Zeebrugge. Lite skitväder över Nordsjön men även detta tillhörde vardagen vid denna årstid. Allting flöt alltså på i sina vanliga rutiner men på kvällen efter det att vi lämnat Engelska kanalen bakom oss, en fredag, jag glömmer det aldrig, tog allting ett plötsligt och abrupt och smärtsamt slut för min del. Min fjärde jungfruresa skulle här och nu avslutas på ett mycket tråkigt och dramatiskt sätt.

Svenne och jag hade spelat ett parti bordtennis i fritidsrummet och när vi skulle fälla ihop bordtennisbordet för att se på film hände det plötsligt utan



egendlig orsak På något sätt kom jag i kläm mellan bord och skott, föll baklänges så olyckligt att vänsterarmen bröts på överarmen på 2 ställen och axeln flög ur led och stod som en stor kula ut från kroppen. De fick bära upp mig i hytten. Sedan proppade de i mig massor av morfin men det gjorde ordentligt ont i alla fall och jag har bara mindre minnesglimtar om vad som hände innan jag vaknade upp på sjukhuset i Brest. En matros höll vakt hela natten och på morgonen klockan 05.00 efter en oerhört smärtsam natt ankom vi Brest i nordvästra Frankrike.

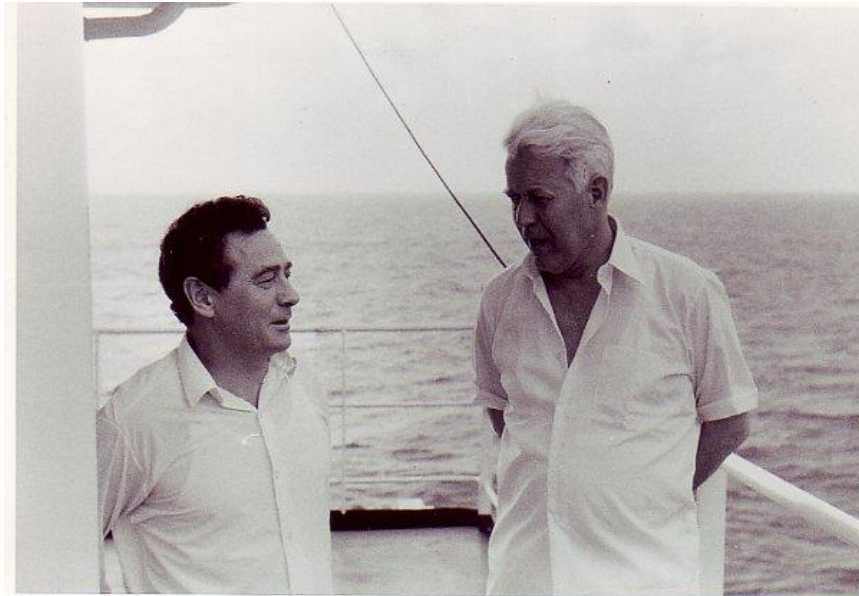
Olyckshändelsen skedde på Fredagskvällen den 21 januari klockan 18.30 cirka.

Tack Dag Hultén, Svenne Ekstrand, Ulf Malmberg och telegrafist Stig-Åke Wallin för snabbt ingripande. Agent och ambulans väntade på kajen för omedelbar transport till sjukhuset. Där blev det akut operation. Stig-Åke Wallin berättade för mig senare i livet.

Jag blev kvar på sjukhuset i Brest i 7 dagar. Från det att jag kom in på lördag morgon tills påföljande fredag. Men sämre kunde man ha det. Vi fick rött vin som måltidsdryck tillsammans med vatten. En halvflaska till lunchen och en ny ½-karaff till middagen. Konstigt ur svenskt perspektiv men tydligt vanligt där och då. Vin är ju måltidsdryck i Frankrike. Så, där låg jag med vänsterarmen hängande i luften, drack rödvin två gånger per dag och var lite smått lullig dagligen. Faktum är att jag lärde mig lite franska den veckan, kanske beroende på rödtjutet, ingen större kvalité på bordsvinet men vad spelade det för roll då. Det gjorde humöret lite bättre.

Trots allt slutade allt frid och fröjd, jag kom hem efter lite besvär med en duglig arm, en i paket och ett hand bagage eftersom resväskan var kvar ombord. Sedan flygbyten i Paris Orly och Köpenhamn. Jag var hemma på Rehab i drygt två månader tillsammans med en smått hysteriskt galen sjukgymnast som gjorde livet outhärdligt för mig tre-fyra gånger i veckan. Tur att det var vinter OS på TV, som då gick i Sapporo, Japan.

Jag vill även ge Sven Dahlstrand på PS i Stockholm ett stort tack och en jättestor eloge för all hjälp och stöttning under Rehab-tiden. Tack Sven om du nu lever. Du var fantastisk! Denna axelskada var för övrigt ungefär samma som jag hade hösten -69.



Hökaren Ludde Nörbäck t.v och befälhavaren Dag Hultén t.h vid ett grillparty på **Antonia Johnson** i maj 1972.

Foto. S-E.Nyberg.

Jag återkom till **Antonia Johnson** på utgående i Antwerpen den 4 april resa 2. Under långresan hade Svenne Ekstrand själv varit både kock och hökare. Rainer Klarl vikarierade för mig på Europakusten. Svenne var även kvar resa två men resa 3 kom Ludde Nörbäck, en synnerligen trevlig bekantskap. Jag var sedan kvar på Antonia i ytterligare en resa.

Jag mönstrade av **Antonia Johnson** i Göteborg den 27 juli -72 och jag skulle aldrig återkomma till henne. **Antonia Johnson** skulle också bli mitt sista nybygge och sista fartyg som kock.

Så här efteråt med många års distans kom **Antonia Johnson** på sätt och vis att bli ett olycksfartyg för mig personligen och jag skall här berätta några av alla de små incidenter jag råkade ut för på detta fartyg.

Förutom mitt armbrott på jungfruresan hände det redan en incident första gången jag ombord i fartyget på varvet i Åbo den 27/12 1971. Varvets landgång till fartyget var mycket hal och lite snöig. Nästan uppe halkade jag till, resväskan i luften och jag slog huvudet i landgången. Som tur var tog resväskan den värsta smällen för mig men jag var borta för några sekunder och en varvsarbetare frågade mig hur det gick. Okay sade jag men jag hade en kraftig huvudvärk resten av dagen.



Under resa två halkade jag och trattade på ändan i den branta lejdare som gick från köket ner till förrådet. Jag landade fel och slog i huvudet och antagligen en lättare hjärnskakning då jag hade huvudvärk några dagar. Som tur var ingen ny sjukavmönstring.

Resa 3 nya incidenter. På utresan högg jag av mig en bit av vänster långfinger nagel med mycket blodspill men med tonvis av plåster fortsatt arbete. På hemresan samma resa blev jag av misstag inlåst i köttfrysens antingen något fel på reglaget man trycker på inifrån när man skall ut. Det gick inte så jag larmade på larmet "inlåst" personal.

Vad jag upplevde det som en evighet kom äntligen mässmannen i skans- och befälsmännen ner och öppnade frysdörren och undrade vad som hade hänt. Först visste han inte vad larmet var för larm men till slut gick det tydligen upp för honom vad det var. Tiden jag var inlåst var säker ett antal minuter och jag frös och var rädd. Naturligtvis blev jag chockad och mitt mycket otäcka minne av händelsen är mycket diffus. Det hände inte mer innan jag mönstrade av fartyget.

Sista gången jag besökte fartyget var i slutet av 1976 efter det att jag börjat på Sjöpersonalavdelning i Göteborg. Jag skulle göra en av mina ordinarie visiter när fartygen kom till Göteborg. Jag träffade högkåren Ludde Nörbäck på högkårkontoret och vi talades vid för att lite senare gå ut i köket för att tala med kock och mässman. Jag gick först in genom dörren till köket och några stek in halkade jag och slogs bakåt och slog i bakhuvudet. Jag var borta några sekunder. Jag upplevde det inte så allvarligt men senare på eftermiddagen uppsökte jag min läkare och det konstaterades en lättare hjärnskakning.

Efter den dagen gick jag aldrig mera ombord på **Antonia Johnson** igen.



Mina fyra nybyggen inom rederiet.

## Hökarskolan 1972

Efter **Antonia Johnson** var jag hemma på ledighet i tre veckor innan jag började på min planerade hökarskola under hösten. Under de senaste två åren hade jag samlat på mig en ganska god vederlagsbank så jag kunde ha full lön under min studietid. Plus vederlag hade jag dessutom en del insparad semester.

Den 21 augusti 1972 började jag på hökarskolan på Viking i Göteborg. Den 22 december gick jag ut som kursetta och samma dag mönstrade jag på San Francisco som chief steward för första gången! Två dagar senare firade vi en fantastisk julhelg ombord och Erik Edgren var min förste befälhavare som hökare!

Hökarskolan i Göteborg var delvis förlagd på Barken Viking i Göteborg med all teoretisk undervisning som ekonomi- och redovisning. Den teoretiska delen var Gunnar Netzler lärare och den praktiska delen var den





legendariske Gunnar Andersson lärare. Båda hade varit lärare vid hökarskolan sedan den startade 1958. Skolan var verksam under 20 år fram till 1978 då den lades ner och Gunnar Andersson gick i pension.

Sedan skolan startade 1958 var det ett krav från alla rederier att personer som ville eller skulle bli hökare var tvungna att genomgå skolan. Detta var en sanning med modifikation eftersom alla som var hökare innan 1958 slapp genomgå denna.

Skolan var ganska intressant för mig men så var det inte för alla. En hel del hoppade av efter en kort tid men de blev heller inte hökare. Jag själv gick in för det hela med liv och lust och jag kände mig mycket motiverad. Det betalade också av sig i slutändan då jag gick ut som kursetta när det var över.

Under hösten hade jag bra kontakt med Stig Westergren och jag började småluska i vad han hade tänkt sig för mig efter skolavslutningen i december. "Ja, vi får se" var svaret jag fick. Eftersom jag var rederianställd sedan 1969 stod det ju klart att jag skulle få ny båt efter skolan, antingen som kock eller som ny hökare.

Jag minns en sen höstkväll då Svenne Ekstrand och Tage Kuula kom hem till mig in min lägenhet på fjärde långgatan i Göteborg och vi hade en jättetrevlig kväll med mycket "Johnsons snack". Båda sade till mig att "gå ut som kursetta" och du får en båt som hökare i Januari. Jag svarade att precis så hade jag tänkt mig. Som ni båda, eftersom båda fick ut som kursettor några år tidigare.

Stig Westergren ringde mig en vecka före skolavslutningen den 22 december och talade om för mig att jag var planerad som vikarie hökare åt Stig Sandberg på **San Francisco** den 22 december. Jag blev ju hur glad som helst givetvis eftersom jag kunde fartygstypen hur väl som helst och jobbet borde inte vara några som helst problem eftersom jag tidigare hade haft en fantastisk "lärare" i Svenne Ekstrand.

Att påmönstringen skulle ske samma dag som skolavslutningen var heller inte några problem. På Fredagsmorgonen åkte jag till Skandiahamnen och löste av Stig Sandberg på morgonen varefter jag återvände till skolan och närvarade vid avslutningen vid lunchtid. Tidig eftermiddag var jag åter ombord i **San Francisco** och min nya karriär som nybliven Chief Steward kunde börja.



Jisses ja, herregud vad spännande det var och bränslet till min motivationstank var överfull. Jag hade nog aldrig känt mig så inspirerad och motiverad tidigare för en uppgift. Det var nu det började och jag kände att detta skulle bli hur kul som helst. Den första natten ombord i min hökarhytt sov jag mycket gott. Vid denna tidpunkt var jag 25 år.

## San Francisco, min första båt som hökare.

Befälhavare på denna resa var Erik Edgren. En fantastisk befälhavare och en helt underbar personlighet. Jag hade tur som hade Edgren som befälhavare på min första resa som hökare. Vi kom sedan att segla tillsammans även på **Annie Johnson** några år senare. Edgren vikarierade denna resa för Gösta Bodin.

Maskinchef denna resa var Lennart Nilsson även han en trevlig personlighet. Han hade tagit över som ordinarie maskinchef efter Curt Bengtsson som så tragiskt avled ombord 1971 då fartyget låg i Seattle.

Vi hade en fantastiskt fin och trivsamt resa med San Francisco. En fantastiskt fin besättning och en mycket duktig intendenturavdelning som verkligen gjorde ett fantastiskt fint jobb med bra service och mycket god mat. Kock var Mats Cederström från Gotland. En mycket bra kock med rätt attityd och inställning. Alla visste tydligen att det var min första resa som hökare och de gjorde alla livet mycket enklare för mig.

Vi hade också den legendariska "städerskan" Anna Dickman, även kallad "Dickie". Hon skulle för övrigt gå i pension ett par år senare och hon hade då varit i Johnsonlinjens tjänst i över 40 år. "Dickie" var en förtjusande människa och en ynnest att ha fått lära känna och segla med. Hon hade många spännande berättelser att berätta från de gamla farttygen. Jag var den yngste hökare hon hade haft och det fungerade alldeles utmärkt. Jag hade "stora öron" i hennes närvaro!

För min del kändes det som jag inte hade gjort något annat. Naturligtvis beroende på att jag kände både fartyg och trad så väl. Det enda som var nytt för mig var ju inköp, redovisning, inklarering och arbetsledning. Men inget av detta var något problem för mig alls.



Arbetsledning för mig var heller inget problem då jag upptäckte att jag verkligen hade talang för detta med ledarskap och att kunna "ta" människor. Något som även skulle visa sig senare i livet.

Då jag mönstrade av **San Francisco** i slutet av februari visste jag redan om att jag två veckor senare skulle mönstra på **Oceanus** i Marseille och vara där i ett 6-månadersvikarie för Lasse Westdahl.

## **Oceanus, den andra båten som hökare.**

Oceanus kom att bli en ny erfarenhet för mig då fartyget inte seglade i linjetrafik utan seglade ute. Mest var lastningshamnarna i Arabiska viken och lossningshamnarna kunde i princip vara vad som helst.

Jag mönstrade på i Mars efter en ganska besvärlig resa till Marseille eftersom det var flygledarstrejk i Frankrike. Vi flög till Geneve och sedan fick vi ta nattåget till Marseille.

Detta var min första resa på en tankbåt och rutinerna här i motsats vill linjefartygen var mycket mera avslappnat. Ingen hemmahamn och ingen "Göteborgshysteri", inga inspektörer och endast ett fåtal besök från Stockholm.

Rutinerna som hökare var även de lite nya eftersom proviantinköp och slabb-inköp var helt annorlunda i motsats till rutinerna och lunket på Nordpacific. Uträkningen av proviantinköp var inte som linjefartygen. Här provianterade vi normalt vid passage Cape Town samt i lossningshamnarna som under mina tre resor i fartyget var St. Croix på Virgin Island, Le Havre och Marseille.

Hökaren hade en egen slabbkista vid sidan om rederiets ordinarie slabb. Detta var allt från toalettartiklar och godis till lite kläder. En riktig liten diversehandel alltså. I kapitlet om att segla ute berättar jag mera om just detta.



Bild från H. Newrens bildsamling.

Tiden i Oceanus var väl i ärlighetens namn ingen större hit och ingen större glädje. Mycket beroende på att vi mestadels låg till sjöss och när vi lastade i Saudiarabien/Viken eller i Kuwait kunde vi inte ens se land. Vi lastade ju vid stora oljepirar långt ut till havs. Vi provianterade inte där mer än i nödfall då provianten och råvarorna hade för dålig kvalitet.

Jag var påmönstrad i 215 dagar och av dessa var vi totalt hamnliggande i 13 dagar. Totalt var jag iland 5 kvällar under denna period och det var väl inte undra på om man blev lite smått "skogstokig". Det enda riktiga glädjeämnet under dessa resor var mellanresan till Caribbean, 2 dagars lossning i Virgin Islands St.Croix. Där fick vi i alla fall några riktigt trevliga kvällar och St.Croix var ju en upplevelse. Det var ju en gammal Dansk koloni en gång i tiden. Jag kom senare tillbaka till St.Croix med **Johnson Chemsun** 1984.

Vid ett tillfälle låg vi även i Kapstaden under 2 dygn i väntan på reservdelar från Sverige. Cape Town var på ett sätt vår "hub" och bas för oss. Vid varje passage av Kapstaden/Cape Town fick vi post, bytte filmer och provianterade. Provianten vi fick i Kapstaden vara bra med ganska hög kvalitet. Vi skickade beställningar med telex senast 2 dagar innan passage. Tur eftersom vi provianterade ganska mycket varje gång vi passerade mot



Persiska Viken. Kapstaden var nästan som en oas och ett stort avbräck i tristessen. Vi bytte även vissa delar av besättningen där vid ett par tillfällen. Vid ett tillfälle passerade vi klockan 2 på natten men vad spelade det för roll. Man kan lugnt påstå att Kapstaden blev som en bas även om vi inte ankrade upp vid passage utan vi var under gång vid hela passagen. Mycket, mycket sakta, nästan stillastående men under gång.

Som tur var hade vi en mycket fin besättning ombord vilket gjorde livet lite enklare och vi hade vid flera tillfällen många glada och trevliga tillställningar ombord. Men, jag har nog aldrig läst så mycket böcker som jag gjorde i detta fartyg.

Noterbart var att vi hade en katt ombord. Han bodde i 1MA hytt, Jens Arvidsson, som sedan blev chief ombord. Katten flyttade inte från "sin" hytt och senare fick Ronny Ohrlander bli extrapappa för katten.

Katten gick aldrig ut på däck då han tidigare hade bränt sina tassor. Katten var lite "kocko" och han brukade roa sig med att springa fram och tillbaka i korridorerna och plötsligt kasta sig mot skottet i ett skrik. Det kanske var hans nöje. Han var lite utav Dr.Jekyll och Mr. Hyde. Ena stunder kelig och gosig som ett barn, andra stunden arg som en retad tiger som bara väste och skrek. Han kanske saknade en kattflicka, vad vet jag. Han var där när jag kom och han var där när jag åkte hem. Historien förtäljer inte när han "mönstrade av". Men han fick nog en ståndsmässig sjömansbegravning så småningom.

Jag mönstrade av Oceanus i Marseille den 12/10 efter nästan 7 månader och det kändes som en befrielse. Befälhavare i **Oceanus** under min tid ombord var Göte Gärdsmän och Luther Andersson. Båda var ordinarie befälhavare ombord mer eller mindre under hela tiden **Oceanus** gick under Johnsonflagg.

Maskinchef var bl.a. Göran Nordin som jag senare skulle träffa på i containerbåtarna. Överstyrman var en del av tiden Lasse Persson, (bror C-G.Persson, överstyrman och befälhavare i bl.a. containerfartygen) en jätta trevlig prick från Halmstad. Lasse blev sedan befälhavare i rederiet. Under min tid i **Oceanus** hade vi en spansk kock och de fyra mässmännen var från Trinidad-Tobago, kina, Spanien och Sverige. För övrigt var det få svenskar bland däck- och maskinbesättningen. En mycket internationell besättning alltså.



Efter Oceanus hade jag en lång skön semester om nästan två månader innan jag i december kom till den ganska nya bilbåten **Suecia**. Men innan dess hann jag med att spendera 4 mycket sköna och avslappnande veckor på Las Palmas och hotell Las Canteras alldeles vid playan med mängder av krogar och barer.

Nu gällde det ju att ladda alla batterier i kroppen för nästa hökaruppdrag och mitt tredje fartyg som hökare. Jag hade nu varit hökare i 9 månader av årets 10 och det skulle bli ytterligare en månad innan vi kom att summera 1973.



Baren på Oceanus 1973.  
Telegrafist Björn Larzon t.v. och undertecknad till höger.  
Fotograf okänd.



## Suecia, åter till de nybyggda Åbo-fartygen

Någon vecka för julen 1973 mönstrade jag i **Pacifics** systerfartyg **Suecia**. Fartyget var identiskt med **Pacific** även i mindre detaljer så man såg ingen större skillnad i fartygen. Det var nu ganska exakt 2 år sedan jag lämnade **Pacific** som nybygge.

Jag kände mig väl hemmastadd i fartyget från den första dagen. De flesta ombord hade jag träffat tidigare, dels i systerfartyget men även i containerfartygen. Dock hade jag aldrig tidigare träffat min kollega Thorbjörn Olsson som jag nu skulle lösa av. Men vi fick en mycket bra kontakt efter det att vi suttit på kontoret och pratat ett bra tag.

Överlämningen gick bra och inga problem och Thorbjörn åkte hem till Varberg strax efter lunch. Hökarkontoret låg på styrbordsidan längst akterut på huvuddäck eller A-däck. Hökarhytten låg högt upp på D-däck. Ingen hiss och bra motion varje dag i alla lejdarna.

Köket med disk, pentry och nedgång till förråd låg placerat längst akterut midskepps, befälsmäss och manskapsmäss på varsin sida och lejdaren ned till förrådet var mer som en bred trappa. Köket hade även utgång akterut till akterdäck. Förrådet var det bästa jag sett i en Johnsonbåt. Stort och mycket rymligt med flera arbetsbänkar, rymligt spritförråd, ölkylrum. Grönsakskyl, kylrum och potatiskylrum, köttfrys och fiskfrys. Något överproportionerat med tanke på att besättningen var 30 pers.

Kocken var Thure Larsson, en av den gamla skolans kockar som hade varit inom rederiet i många år. Trots stor åldersskillnad fick vi ett bra samarbete och resan fungerade perfekt. Hela intendenturen var f.ö. mycket bra.

Jag kom att segla i fartyget två resor inom 1-1 systemet med Thorbjörn Olsson och jag trivdes bra i Suecia och att lösa av Thorbjörn då han var en mycket duktig och sympatisk person. Under mina båda resor var Stig Sandenäs befälhavare och Anders Johansson överstyrman. Anders som var son till förre "Flaggskepparen" den legendariske befälhavaren Torsten Johansson.



**Suecia** i Vancouver BC som var den enda lastningshamnen.  
Bild från Hasse Nerén.

## **Suecia, Montevideo, San Francisco och Annie Johnson,**

1974 kom att bli ett "jobbår" för mig. Under året kom jag bara att vara ledig 29 dagar totalt eftersom jag kom att vikariera för min gamle vän Carl-Gösta Andreasson i **Montevideo** mellan resorna i **Suecia**. En sak var helt klart, det var mycket trevligt att återse Carl-Gösta Andreasson igen då han betydde väldigt mycket för mig från början. Det var även mycket trevligt att återkomma till ett "gammalt" Rio-fartyg igen. För mig var detta även det första "äldre" fartyget jag hade som hökare.

Utöver detta blev det två kurser om två veckor i Stockholm. Efter det att jag mönstrat av **Suecia** den sista gången i juli omedelbart över till **San Francisco** och ett nytt vikariat för Stig Sandberg. Efter detta bara en veckas ledighet då Stig Westergren planerat in mig som ordinarie hökare i **Annie Johnson** i slutet av oktober och årets sista resa och jag löste då av Olof Borgede.

Behöver jag nämna att jag blev mycket glad när Stig Westergren frågade mig om jag ville ha **Annie Johnson** som ordinarie inom 1-1 systemet. Naturligtvis svarade jag ja även om jag knappast hade haft någon ledighet det året.





## Annie Johnson, åter men nu som hökare i mitt favoritfartyg.

På **Annie Johnson** träffade jag åter igen Erik Edgren. Vi hade en fantastiskt fin resa i **Annie Johnson**. Maskinchef var Kjell Hellkvist ut resa och Olof Bergström hemresa. Thomas Hjeltvik (Pettersson då) var 1e maskinist och överstyrman Bengt Oskar Nilsson. För mig blev återkomsten till **Annie Johnson** mycket speciell då jag tillbringade de tre förstaresorna i fartyget.

1. Name of ship		2. Port of arrival		3. Date of arrival	
Annie Johnson		Göteborg		Oktober 24-74	
4. Nationality of ship		5. Port arrived from		6. Nature and No. of identity document (seaman's passport)	
Swedish		Hamburg			
7. No.	8. Family name, given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	
1.	Edgren, Erik August A.	Master	Swedish	180615 Lidingsö	74-289215
2.	Nilsson, Bengt Oscar	Chief Off	"	370226 Stockholm	74-147359
3.	Enehult, Bertil K.W.	2nd "	"	440509 Karlstad	73-170512
4.	Eriksson, Jan-Erik	" "	"	480717 Stockholm	73-582065
5.	Jönsson, Arne Seved	Radio "	"	240929 Hästveda	74-308718
6.	Vilaso-Lopez, Manuel	Boatswain	Spanish	300703 La Coruna	K564320
7.	Martonen, Fersti Armas	A.B.	Finnish	370328 Lavansaari	105685
8.	Petros, Antonio Jena	"	Greek	330802 Egypt	15116729
9.	Strandberg, Klas G.G.	"	Swedish	420117 Timrå	Oak6341
10.	Andersson, Rolf Inge	"	"	390827 S.Möckleby	Nam 8926
11.	Ehrenberg, Kjell Arne	"	"	470617 Västerås	74-393225
12.	Hedborg, Karl Thomas	O.Seaman	"	510703 Danderyd	73-214248
13.	Kareby, Kjell Ingvar	Deckboy	"	530731 Helsingborg	Gal8471
14.	Lundgren, Karl Christer	Apprentice	"	570222 Flora	73-175989
15.	Hellkvist, Kjell Arne	Ch.Eng.	Swedish	430614 Malmö	71-387835
16.	Pettersson, Thomas O	1. "	"	430330 Luleå	Kak0999
17.	Lundquist, Nils Sture	2. "	"	490313 Härnösand	Bam 2038
18.	Llewendahl, Kaj Gunnar	2. " Jr	Finnish	410105 Pargas	84170
19.	Kling, Anders Robin	El "	Swedish	490827 Vadstena	73-311232
20.	Johansson, Ulf Gunnar	Mechanic	"	461028 Kristineh.	73-549126
21.	Hienonen, Lars-Erik	Motormar	Finnish	460727 Helsingki	114490
22.	Hjärtström, Sören Vilhelm	"	Swedish	490516 Pajala	Nal5915
23.	Gonzalez, Guillermo	"	Chilean	250524 Valparaiso	00371 1966
24.	Öberg, Hans-Olof K.	Apprentice	Swedish	560530 Gunnarp	72-113874
25.	Karlsson, Olla Arvid S	El "	"	510602 Fröderyd	74-522549
26.	Nyberg, Sven-Erik O.	Ch.Stew.	Swedish	470420 Morlanda	73-686148
27.	Larsson, Arne Gunnar	1. Cook	"	530109 Nor	74-268228
28.		2. "	"		
29.	Böström, Arne Gideon	Waiter	"	111105 Stockholm	Ham 4310
30.	Nilsson, Mats Conny L	Messman	"	541126 Grytnäs	71-144180
31.	Rodrigues, Armando C	"	Portugese	130216 S.Joao	220/71
32.	Johansson, Nils Olof	"	Swedish	360803 Tingsås	73-503105
33.	Stokke, Thordis	"	Norwegian	170218 Kornstad	946407
34.	Centerhag, Hans Rene	Apprentice	Swedish	570217 Vantör	72-012751
35.	Östman, Gösta Erik V	"	"	490911 Stockholm	Cam 3530

Besättningslistan på just denna resan med **Annie Johnson**.

Denna julresa med **Annie Johnson** var fantastiskt fin på alla sätt. För mig var det också min första resa som hökare med fullt passagerarantal och med en ganska omfattande representation. Det var ju också helt nytt för mig att styra och organisera alla representationerna vi hade. Inte bara den



egna personalen utan även beställa och organisera landpersonalen vi hade vid varje representationstillfälle.

Men tack vare Olof Borgede från resa 1-3 hade jag lärt mig väldigt mycket då han gärna delade med sig av sin breda erfarenhet. Dessutom måste jag säga att jag denna resa hade fantastiskt duktiga kockar, Arne Larsson som senare blev kocksteward och hökare samt Lennart Bohlin (kom i Rotterdam utgående) samt den mycket rutinerade salongsuppassaren Arne Boström och städerskan Thordis Stokke. Båda hade ju också varit med på de första resorna i fartyget.

Mitt samarbete med dessa två rutinerade rävar gick mycket bra även om de båda blev lite överraskade att se mig tillbaka som hökare så fort i fartyget. Jag gillade båda skarpt och det var ömsesidigt.

Efter denna resa var vi tvungna att mönstra av i Tilbury, London dagen före nyårsafton 1974 eftersom det var strejk i Göteborg.

1975 började med en hel resa ledigt utan kurser och andra vikariat. Jag mönstrade åter i **Annie Johnson** i början av mars och mycket av den gamla besättningen återkom. Efter några år i dessa fartyg kände man nästa alla. I alla fall befälet och de flesta av manskapet på däck och maskin seglade vid detta tillfälle 2-1 system, 2 resor ute och en hemma. Däremot hade en del av intendenturpersonalen börjat segla 1-1.

Jag gjorde nu två resor efter semestern men efter ledighet 1-1 fram till sommaren 1976. Totalt gjorde jag sex resor som hökare i **Annie Johnson**. De resor jag gjorde i fartyget var Erik Edgren, Göran Ringberg och John Blomberg befälhavare. Jag själv löstes bl.a. av, av förutom Olof Borgede även Svenne Ekstrand och Kjell Marmbrink, Efter mig kom Mario Montesano och han kom sedan att stanna i fartyget tills det såldes 1986.

Totalt kom jag att göra nio resor med **Annie Johnson**.

Under 1975 och 1976 under mina ledigheter från Annie Johnson kom jag att vikariera vid rederiets sjöpersonalavdelning i Göteborg samt vid två tillfällen även som vikarierande intendenturinspektör för AW. Börjesson och Arne Bernvi.

Jag antar, tack vare goda resultat på dessa landvikariat blev jag erbjuden tjänsten som ordinarie sjöpersonalplanerare efter Stig Westergren från



augusti 1976. Stig hade tidigare bestämt sig för att återgå till sjöss som telegrafist i **Suecia**.

I samband med att jag med glädje accepterade ordinarie landtjänst avslutade jag och påbörjade jag en ny tid för mig inom Johnsonlinjen. 1970-talet var en mycket händelserik tid för mig inom rederiet och jag såg med stor tillförsikt och glädje fram emot min nya landtjänst som rederitjänsteman.

## **70-talet fortsätter, Sjöpersonalavdelningen i Göteborg, nytt jobb och ny inspiration.**

Att träda in i en ny roll för mig var naturligtvis en omställning mot sjölivet. Jag var nu 29 år och hade inte arbetat iland sedan jag var 16 år. Nåja, lite mindre extrajobb mellan varven men så var det. 13 år är en lång tid när man bara är 29.

Jag var inte aktiv sjöman längre utan var nu rederitjänsteman med allt vad detta nu innebar. Alla förväntningar och krav följde naturligtvis med på köpet. Visst en del högre lön men egentligen inte så mycket då skatten blev högre och skattefri traktament på semester försvann ju. Men, i sin helhet var det en mycket intressant utmaning för mig och en ny inspirationskick och ytterligare bränsle till motivationstanken.

Visst var arbetsuppgifterna nya men jag hade tagit till mig mycket de veckor jag vikarierat för Stig Westergren 1975. Stig var en mycket bra "lärare" och mentor och jag kom att arbeta vidare utifrån hans idéer och erfarenheter. Vi denna tidpunkt hade Stig varit på sjöpersonalavdelningen sedan 1956.

Denna berättelse om min tid på sjöpersonalavdelningen är helt berättad från mitt minne, tyvärr har jag inga anteckningar eller kalendrar eller personallistor kvar. Sorgligt nog, jag borde vetat bättre. Mot bakgrund av detta ber jag om ursäkt om något eller några årtal skulle vara fel, men i stora drag är allt helt korrekt.

Jag kommer heller inte vara så detaljerad i min berättelse eftersom jag kommer att skriva ett helt kapitel om Sjöpersonalavdelningarna i Stockholm och Göteborg senare i berättelsen. I detta kommande kapitel kommer jag att berätta mer om oss som jobbade där etc.



Vid denna tid lydde sjöpersonalavdelningen under rederidivisionen där all samlad sjöfartsverksamhet inom Nordstjärnan låg. Jag tror att rederidivisionen blev en fristående gren av Nordstjärnan 1976 efter det att företagets "rederichef" den då legendariske Kapten Arvidsson gick i pension. Kapten Arvidsson var ju fram till sin pension det verkliga navet i rederiets drift och då även inom sjöpersonal men framförallt sjöbefäl. Jag tror också att han var Bergsingenjörens Axel Ax:son Johnsons närmaste man när det gällde shipping.

Vid denna tid låg Sjöpersonalavdelningen (PSG) på Ringön tillsammans med rederiets tekniska inspektionsavdelning med bland annat de tekniska inspektörerna och intendenturavdelningen samt fartygens centralförråd. Trots fartygens hemmahamn Stockholm fungerade Göteborg mer som praktisk hemmahamn och bas. Av praktiska skäl eftersom alla linjefartygen kom till Göteborg. I Göteborg skedde även de flesta avlösningar och besättningsbyten.

Vid denna tidpunkt var Kapten Tore Eriksson blev chef i Göteborg efter den legendariske kapten Nissen. Här fanns också rederiets tekniske chefsinspektör, den då legendariske Åke Borgheden. Vid intendenturavdelningen fanns de båda inspektörerna Anders Wilhelm Börjesson och Arne Bernvi. Bernvi gick i pension 1977 och efterträddes av Olle Borgede. Börjesson gick i pension 1982.

Vi 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.

Sjöpersonalavdelningens chef var Sten Bexell. Sten kom till Sjöpersonalavdelningen 1971 då han efterträdde Gösta Bodin som återgick till sjötjänst som befälhavare i **San Francisco**. Rent fysiskt var avdelningen uppdelad i två kontor. Vi i Göteborg samt Sjöpersonalavdelningen i Stockholm (PSS)

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.

Från hösten 1978 var det ett önskemål från rederiet att vi planerare skulle göra en s.k. "studieresa". Alltså en långresa inom ordinarie jobb och planera utifrån detta. Jag vet fortfarande inte varför och vad syftet var. Det hade ingen som helst rim och reson. Tyvärr vet jag heller inte vem som kom på idén. Hur som helst, jag kom att göra en långresa med **Avesta** som hökare och Rune Antonsson en långresa med **Annie Johnson** som gnist. Stig-Åke Wallin nekade av anledning som jag sade.

Jag kom överens med Svenne Ekstrand att tillfälligt dela på **Avesta** en resa eftersom han var ordinarie sedan nybygget samma år. Under tiden jag var på **Avesta** vikarierade han för mig på PSG efter det att jag lärt honom de viktigaste rutinerna. Personkunskaper fanns ju ingen chans att hinna lära sig för honom men det fungerade alldeles utmärkt. Svenne var ju en mycket duktig yrkesmänniska i allt han företog sig.

Jag gjorde en tre-månaders resa på **Avesta** våren 1979. En bra resa med bra besättning. Fartyget var ju ett mycket fint fartyg som byggdes i Japan 1978. För min del var det spännande eftersom jag aldrig varit på ett liknande fartyg tidigare. Karl-Erik Sjöblom var befälhavare och Anders Johansson överstyrman.

När 1970-talet avslutades och vi gick in i 1980-talet hade jag haft landtjänst i över 3 år och jag trivdes alldeles förträffligt på kontoret i Göteborg, på mina arbetsuppgifter och tillsammans med mina fantastiska arbetskollegor



i Göteborg, Rune Antonsson, Stig-Åke Wallin, Rolf Falkman och Ann-Christine Andersson.

Men, när 1980 började kom de första varningslamporna att ringa i våra huvuden och stora förändringar kom att ske i början av 1980-talet.

## **80-talet.**

### **Sjöpersonalavdelningen i Stockholm, Rederi AB Svea, Silja Line och flytt till Stockholm.**

Eftersom vi jobbade så nära verkligheten och bemannade fartygen kunde vi ju själva se vilken väg allting skulle få. Kanske Sten Bexell anade ugglor i mossen eftersom han valde att återgå till sjöss 1979. Med facit i hand är det enkelt att säga att mycket stora förändringar kom att ske inom rederiet.

I samband med att nya Johnson Line AB bildades 1980 och den gamla rederidivisionen i princip gick i graven och pensionerades började vi skönja mycket stora förändring även om företagets nye VD Lars Lind hade en positiv attityd i samband med sitt tal till alla landanställda inom nya Johnson Line AB vi en bankett på Sheraton hotell i Stockholm. En mycket elegant och påkostad bankett.

Efter detta skedde allt ganska fort och ny organisation presenterades och ny chefer tillsattes och gamla erfarna trotjänare pensionerades och förtidspensionerades.



Efter Sten Bexell skulle vi inte bara få en ny chef i Thore Hansson utan i princip två chefer eftersom sjöpersonalavdelningen kom nu att lyda under Administration och HR och ny chef blev direktör Nils Furtenbach.

För rederiets nya driftsavdelning blev Lars Sjögren ny chef. Han hade Lars Lind hämtat från Broströms. Ja, vad är det man brukar säga, *"ny kvastar sopar bäst"*... Nu börjades det så smått också att bli en helt annan atmosfär inom kontoret. På något vis började den gamla fina "Johnsonandan" att försvinna. Det var jag inte ensam om att tycka. Kanske början till slutet. Nils Furtenbach hade heller inte erfarenhet av rederiverksamhet och allra helst inte om sjöpersonal.

Lars Lind kom heller inte att bli långvarig som VD. Han efterträddes 1983 av Rune Smedman (1931-1998) som hade en mångårig karriär inom Rederi AB Nordstjernen.

Thore Hansson var en bra chef, absolut, men jag saknade ändå Sten Bexell 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. Jag var heller inte ensam om att tycka detta. Det fanns många andra. Thore och jag hade inte samma goda arbetsrelation och kommunikation som jag hade haft med Sten. Men trots att Thore var min närmsta chef var det ändå Nils Furtenbach som stack ut och "pekade med hela handen."

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 1981. Thore frågade mig under hösten 1980 om jag ville börja jobba parallellt



med personalhanteringen i Sveas färjor i Stockholm. 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 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 och bara ett stenkast personalingången till Johnsons kontor på Jacobsbergsgatan, bakom Stureplan.

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 350 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 Corona** tog den mesta tiden och energin i anspråk. Hur man än vänder och vrider på det blev arbetsveckan mycket lång med långa dagar som krävde sin man. Jag hade fått en bra utbildning av Gunnar i planeringen av personal och personalhanteringen i **Svea Corona** och jag var ju inte heller helt bortkommen utan jag tog till mig alla nya arbetsuppgifter med spänning och entusiasm. Det var ett arbete som inte alls liknade det vi hade i Johnsonlinjens fjärrgående fartyg. Här var det mera kort sikt och snabba ryck och snabba lösningar även om vi i grunden hade en långsiktig personal planering och planering för naturliga avgångar inom alla avdelningar och befattningar.

Jag flyttade tillsammans med planering och rekrytering av min indenturpersonal och "personalkontor" till Stockholm sommaren 1981. Under hela våren hade jag i princip allt personalarbete "på fickan" och i huvudet. Idag hade man kallat det mobilt. Idag hade det varit enklare då vi nu har mobiltelefon, data och internet. Det hade vi inte då.

Först bodde jag tillfälligt på Hotel Anglais på Stureplan (höga telefonräkningar då det blev mycket kvällsjobb), sedan under maj - juli på Rindögatan på Gärdet för att senare flytta till Celciusgatan på Kungsholmen där jag bodde resten av tiden fram till augusti 1982. Jag hade ingen sommaresemester detta år. Man kan lugnt påstå att mitt liv – både arbetsmässigt och privat – var mycket turbulent, rörigt och omvälvande hela tiden till augusti 1982. Tur till tusen att jag hade ett positivt och flexibelt synsätt. Vid denna tidpunkt hade jag ansvar för över 700 personer





totalt. Tur att jag var singel för annars hade man nog fått sparken på stående fot av frun.

Under 1½ år pendlade jag till mitt hem utanför Göteborg. Både med flyg och tåg. Tåg var skönt och så kunde jag jobba samtidigt. Sedan tog jag normalt tåget tillbaka på Söndag kväll. Ibland flyget på Måndag lunch beroende på om det krävdes besök på fartygen i Göteborg. Under denna period levde jag mer eller mindre i kappsäck och allt pendlande med stor arbetsbörda tog på krafterna även om jag inte var mer än 34 år.

På Celsiusgatan var jag tvungen att inrätta ett preliminärt hemkontor eftersom tiden inte alltid räckte till på kontoret på Stureplan. Till detta kom alla besök på Svea Corona då hon låg i Stockholm under kväll under sin Åbotrafik.

Till min hjälp fick jag Eva Pettersson som tidigare jobbat på den tekniska inspektionsavdelningen på Rederi Svea. Det kändes bra eftersom hon kände väl till Sveapersonalen. Eva var jättebra, hon gjorde ett fantastiskt bra jobb och vi kom att samarbeta mycket bra ända fram tills jag slutade i augusti -82. Vi hade totalt cirka 700 personer att planera och administrera inklusive extrapersonal.

Mina kollegor i Göteborg blev kvar på Göteborgskontoret i ytterligare ett år innan deras avdelningar flyttades till sjöpersonalavdelningen i Stockholm under sommaren 1982. Rolf Falkman och utbildningsavdelningen däremot, flyttade till Stockholm under hösten 1981. Vi blev för övrigt "kontorsgrannar" på Stureplan.

Rune Antonsson vägrade att flytta till Stockholm och i hans situation förstod jag hans beslut. Han fick ett nytt på personalavdelningen inom det nybildade ScanTug/Johnson Marine service efter sammanslagningen av CL Hansson bogsering AB och Bohus Tug AB. Tyvärr bröts vår kontakt efter detta.

Stig-Åke Wallin flyttade med till sjöpersonalavdelningen i Stockholm men fick lite senare en ny tjänst vid det nybildade EffJohn International. Stig-Åke och jag hade fin kontakt även efter Johnsontiden.

Under sommaren flyttade Johnson Line AB sitt huvudkontor från Stureplan till Nybrogatan med allt vad detta innebar.



Under mars -82 hade jag börjat fundera om att återgå till sjötjänst trots att framtidsutsikterna var dåliga för både rederiet och tjänsten som hökare som var på väg att försvinna. Man både hörde och märkte av minskningen av tonnage och inga nya fartyg i "Pipeline". Trots detta bestämde jag mig i juni för att göra som många andra, att återgå till aktiv sjötjänst. Jag meddelade Thore Hansson mitt beslut i juni månad.

Den egentliga anledningen att jag valde att återgå till sjötjänst var framförallt livet och den stora arbetsbördan i Stockholm. Trivseln var inte speciellt bra och stundtals mycket turbulent både arbetsmässigt som privat. Min arbetssituation och arbetsbörda var stor om inte mycket stor med stor press. Mitt privatliv hade tagit mycket stryk under 1½ år i Stockholm. Ja, jag vill nog påstå att jag inte hade något privatliv.

Bengt Olsson skulle i augusti tillfälligt komma till Stockholm och ersätta mig med själva JL-delen. Bengt skulle inte komma att vara så länge i Stockholm då han senare flyttade till Rederi AB Tärntank på Öckerö i Göteborg. Eva Pettersson skulle komma att ersätta mig med Svea-personalen plus ytterligare en assist till henne.

Jag hade nu att planera in mig själv på ett fartyg. Jag fick helt enkelt ta det som fanns en vakans i. Svårare är det inte. När jag tittade på planeringen det närmaste halvåret var alla fartyg planerade, det var bara **Johnson Chemsun** som var vakant i början av september. Helst skulle jag vilja gå tillbaka till containerfartygen men dessa var planerade och fastställd det kommande året.

Att det blev just **Johnson Chemsun** skulle med facit i hand visa sig vara mycket bra. Dels för att fartyget seglade ute på world-wide-trad och dels för att jag tyckte att det skulle bli mycket inspirerande att få komma till ett uteseglade fartyg igen. Dessa fartyg var de enda jag ditintills inte varit på. Jag meddelade Thore Hansson om tid och fartyg. Jag kom sedan att vara ledig cirka två veckor innan jag mönstrade på **Johnson Chemsun** i Rotterdam första vecka i September -82.

Trots allt var det ett lite vemodigt att ta farväl till alla arbetskamrater på personalavdelningen. Jag hade också successivt informerat min intendenturpersonal i fartygen.

Jag tog nu adjö av Stockholm och min 6-åriga "karriär" inom sjöpersonalavdelningen. När jag satte mig på tåget en sista gång med min packning på väg hem till Göteborg den fredagseftermiddagen kändes det



på något vis som en befrielse. Konstigt nog. Men, jag skulle komma att sakna alla underbara och lojala människor jag mött under resans gång från 1976 när jag för första gången klev in på kontoret på Ringön i Göteborg. Det hade varit en omvälvande och mycket spännande resa!

## **Johnson Chemsun, mitt sista Johnsonfartyg och det allra sista uppdraget och Sven Vifors fina känsla.**

Så här i efterhand och med lite distans till mitt liv i Johnson Line kanske det allra sista fartyget **Johnson Chemsun** ändå var mitt mest trivsamma Johnsonfartyg någonsin. Det var ändå något mycket speciellt att segla ute world-wide i dessa fartyg. En större känsla av frihet och frihet under ansvar hade jag aldrig upplevt tidigare. Längre fram i berättelsen finns ett helt kapitel om hur det var att segla ute.

Innan jag berättar mer om mina fantastiska 4½ år i fartyget tycker jag det känns naturligt att berätta lite kortfattat och lite bakgrundsfakta om Johnson Lines satsning inom kemikalietrafik och kom att satsa på 4 nybyggda kemikaliefartyg 1980-1983. En satsning som bara varade i 8 år och som inte kom att bli den lysande investering som rederiet hade hoppats på.

När Johnson Line påbörjade sin satsning på kemtrafiken 1980 var det helt utan erfarenhet inom denna nischade sjöfart. Hela satsningen gjordes i samarbete med det norska rederiet J.O.Odfjell i Bergen. Odfjell däremot, var tillsammans med konkurrenten Stolt Nielsen de ledande inom kemikalietransporter i världen. Odfjell hade alltså en mycket bred kompetens och erfarenhet av denna trafik och drift. Så kunskap fanns men inte internt inom JLAB. Man var helt förlitade på sin affärspartner.

I samband med detta bröt alltså Johnson Line en gammal tradition av shipping genom att inte ha någon egen "know-how" och erfarenhet och kontroll på sin drift utan var i princip helt i händerna på sin samarbetspartner Odfjell. Odfjell stod helt för den operativa driften och planeringen av alla fartyg i polen i det nya bolaget "**Odfjell Johnson Chemical Tankers**". Driften fanns i Bergen. Johnson Line stod för nytt tonnage och kapital. Samarbetet med Odfjell löpte till 1988 då Odfjell köpte tre av Johnson Lines fartygen.

Nu så här många år efteråt visade sig denna satsning vara början till slutet för eran Johnson Line. Allt enligt kunniga och initierade källor inom



Johnson Line och Nordstjernen. Satsningen på kemikalietransporter skulle visa sig vara en urusel satsning och en olönsam affär som inte gav förväntad avkastning på investerat kapital. Dessutom skulle de fyra fartygen bli svårsålda med stor förlust. Det första fartyget såldes redan 1986 (**Johnson Chemstream**) efter bara 3 år i drift och de andra tre såldes 1988 efter bara 6 respektive 8 år i drift hos Johnson Line. Kortare tid alltså än den misslyckade affärssatsningen och trafiken med **Pacific** och **Suecia** 1971-1979.

Vän av ordning frågar sig varför inte vidare satsningar med nya "mega-containerfartyg" till Johnson ScanStar och samarbete med Maersk gjordes istället för dessa felaktiga storsatsningar på Kemtrafik som man inte hade någon "in-house" erfarenhet av. Givetvis lätt att kommentera med facit i hand, men i alla fall. Kanske de gamla "Johnsondirektörerna" och Direktör Lagerbergs fingertoppskänsla och erfarenhet saknades.

Men vi vrider klockan tillbaka till Kockums varv 1980. Det var Kockums som byggde **Johnson Chemstar** och **Johnson Chemsun**. Ytterligare två fartyg fanns på option hos Kockums. Efter dåtida mått av storlek och teknologi var dessa vid leveransen två av världens modernaste kemikalietankers och ett välkommet bidrag till världens kemtankflotta. Båda var på 37,500 tdw. Johnson Line kom sedan att bygga ytterligare två kemfartyg på Florö och i Nakskov. Men byggnationen av de två optionsfartygen på Kockums utnyttjades inte.

**Johnson Chemstar**, levererades i oktober 1980 och sattes i trafik för Odfjell Johnson Chemical Tankers på world-wide trafik. Fartygets förste befälhavare var Birger Lundin. ÖST var Kjell Fristedt och Maskinchef var C-G. Åman. Hastig var 1MA. Hökare var Lasse Palm. Stig Westergren var telegrafist på **Johnson Chemstar** när fartyget gick under svensk flagg till 1985 då det flaggades om till Panamaflagg. Fartyget såldes till Odfjell 1988 och döptes om till **Jo Gran**. Fartyget skrotades och högs upp 2007.

**Johnson Chemsun**, levererades i december 1980. Fartygets förste befälhavare var Sven Vifors, Öst var Per-Herman Larsson och maskinchef var Hubert Andersson. 1MA var Bosse Forsbacke och Lasse Steen 2MA. Telegrafist var Ragnar Reslow. Hökare var Svenne Ekstrand. Noterbart här att Sven Vifors var sedan kvar på fartyget fram tills det såldes 1988. Också att notera, Per-Herman Larsson blev sedan befälhavare på det sista kemfartyget som byggdes i Nakskov, **Johnson Chemstream**. Svenne Ekstrand som var hökare var hans 7e fartyg som nybygge! Detta som lite kuriosum. **Johnson Chemsun** gick även det under svensk flagg till 1985 då det



flaggades ut till Panama och Johnson Line Panama Inc. Även **Johnson Chemsun** såldes till Odfjell 1988 och fick namnet **Jo Rogn**. Fartyget skrotades och höggs upp 2007. Då hade den gamla "kemikaliedamen" gjort sitt under 27 år varav bara 8 år inom Johnson Line.



Fartyget i Kitimat. Foto S-E.Nyberg

**Johnson Chemspan**, byggdes på Florö och levererades 1982. Fartygets förste befälhavare var Birger Lundin och ÖST Hasse Nilsson. **Johnson Chemspan** fick Singaporeflagg och ägdes av Johnson Line Pty i Singapore. Även detta fartyg flaggades om till Panamaflagg 1985. Fartyget såldes till Odfjell 1988 och döptes om till **Jo Lind** efter bara 6 år inom JLAB. Fartyget såldes sedan till Indien för upphuggning 2004. Bara befäl bemannades med svensk personal fram till 1985.

**Johnson Chemstream**, byggdes vid Nakskov varv och levererades 1983. Till skillnad från de andra tre var detta fartyg litet, bara 17,400 tdw. Fartygets förste befälhavare var Per-Herman Larsson, Öst Kjell Fristedt och maskinchef var Lasse Hastig. Bara befäl bemannades med svensk personal. **Johnson Chemstream** fick Singaporeflagg och ägdes av Johnson Line Pty i Singapore. Fartyget såldes 1986 till Indiska redare för att senare skrotas och huggas upp 2004. **Johnson Chemstream** var alltså bara i Johnsonägo i drygt tre år. Fartyget var mycket olönsamt, mycket tack vare sin ringa storlek vilket tydligen var en tidig missräkning som ingen riktigt ville ta ansvar för.



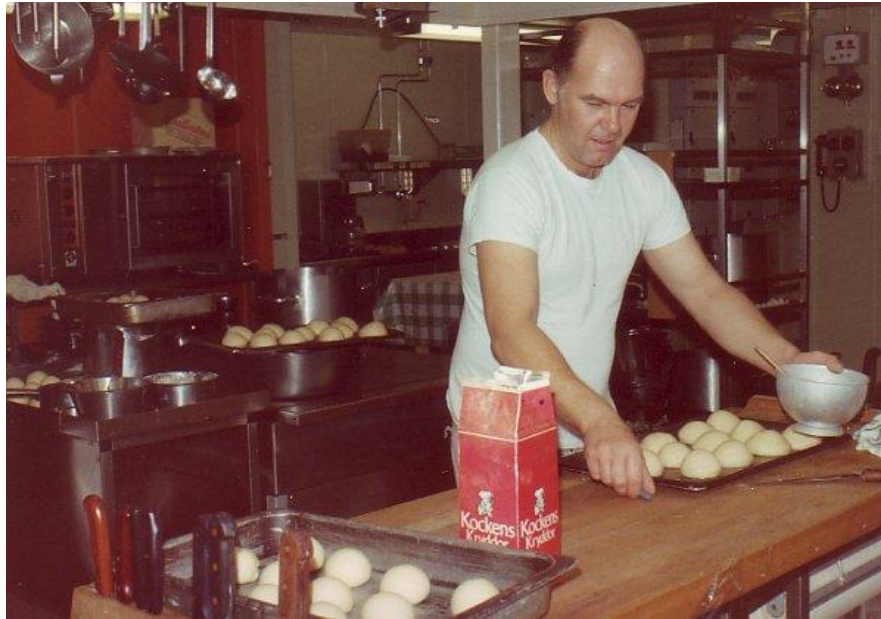
Samma befälhavare kom sedan att bemanna dessa fartyg men med viss rotation. Birger Lundin var exempelvis befälhavare på samtliga dessa fyra fartyg och han var "nybyggnadskapten" i två av dem. De andra befälhavarna var Sven Vifors, som hela tiden var på Johnson Chemsun, Birger Robertsson, Per-Herman Larsson, Olle Noord, Kjell Fristedt och Sverker Lundahl. Dessa bildade stommen ibland "kemtank-skepparna". Dessa befälhavare fick med tiden stor och bred kunskap om kemtanktrafik.

## Odfjell Johnson Chemical Tankers

Jag mönstrade på **Johnson Chemsun** 3 september 1982 i Rotterdam. Jag löste då av Leif Eklund som vikarierat för Nisse Persson. Befälhavare vid detta tillfälle var Birger Robertsson, överstyrman var Nisse Augrell och maskinchef var Lasse Nyberg. 1MA Matti Lindblom. Telegrafist var "Pålle" Paulsson från Karlskrona. Pålle var en riktig glädjespridare och "lustigkurre". Pålle hade varit många år som gnist på Östern-båtarna och han hade väldigt många roliga minnen och historier att berätta. Pålle var en fantastisk glädjespridare.

Uppriktigt sagt kändes det helt underbart att återigen vara hökare i ett fartyg. Det kändes riktigt kul och inspirerande att vara tillbaka till sjöss efter mina 6 år på sjöpersonalavdelningen. Vid detta tillfälle visste jag ännu inte om jag skulle få fortsätta på **Johnson Chemsun** eller ej. Men som tidigare plan låg var det bara Nisse Persson som var ordinarie ombord. Tiden fick utvisa.

Hur som helst, jag ville i alla fall sätta min prägel på hur intendenturen skulle jobba och hur mathållningen skulle vara. Jag hade förmånen att den första tiden ombord ha Lennart Fornfeldt som kock. Lennart var absolut en av de allra bästa kockarna i rederiet. Vi upptäckte snabbt att vår "personkemi" stämde bra och vi fick omedelbart ett mycket gott samarbete. Lennart var även en fantastiskt duktig bagare och konditor och jag fick lära mig väldigt mycket nytt. Det slutade att jag bakade varje morgon. Frallor, matbröd till frukost och alltid någon form av nybakt kaffebröd till 10-fikat. Denna vana och "tradition" hade jag sedan kvar hela tiden jag var kvar ombord. Detta var jättekul, men framförallt var det mycket populärt av besättningen. Men även detta blir en vana och folk blir snabbt bortskämda. Noterbart är att Lennart var i fartyget under alla år inom Johnsonflagg fram till det såldes 1988.



Kock Lennart Fornfelt i Johnson Chemsun 1983 bakar morgonfrallor.

Den första "svängen" jag gjorde med **Johnson Chemsun** var från Rotterdam ner till New Orleans, Houston, Galveston och sedan åter till Rotterdam. I Houston etablerade vi en ny kontakt med en skeppshandlare. Den gamle hade resan innan "*skitit i det blå skåpet*" så därför inledde vi nu ett samarbete med Thurmonds i Houston. De hade mycket bra kvalitet och service och vi använde dem som vår huvudleverantör i gulfen oavsett var vi låg i alla dessa småhamnar.

I Rotterdam provianterade vi vår huvudstock och där anlidade vi Aug. Köpcke. Vi fick även en del proviant från Sverige när vi låg i Rotterdam. Denna gång med bl.a. julmat. Till vår slabb fick vi även snus. Mycket snus! Slabbkistan vi hade ombord var helt i rederiets regi men däremot hade vi ett utökat sortiment som hygienartiklar, tvättmedel, snus.

I Rotterdam bytte vi en stor del av besättningen. Sven Vifors återkom, maskinchef Ulf Hansén kom, öst Claes Magnusson kom, telegrafist Evert Kindblad löste av Pålle. Hasse Lindkvist löste av Lennart och hela intendenturen bytte. Här fanns också 2MA Lasse Steen från Helsingborg som jag sedan kom att bli mycket god vän med i många år.

Mitt samarbete med den nye kocken Hasse Lindkvist gick mycket bra, jag visste ju sedan tidigare att Hasse var en mycket duktig kock. Vi hade i det hela en fantastiskt duktig intendentur. Ingen nämnd – ingen glömd.



Från Rotterdam/Maas gick vi åter till New York och vidare till New Orleans och Houston för lossning och lastning. Efter gulfen gick vi till Long Beach, Los Angeles, och sedan till Kitimat i norra delen av BC. Och som hade en av de absolut vackraste naturvyer och inseglingar jag sett. Vi ankom till Kitimat cirka 10 dagar för jul. Jag själv och vad jag tror en 3-4 andra mönstrade av i Kitimat den 15 december. Jag blev avlöst av min gamle vän Nisse Persson. Det var kul att återse Nisse. För oss som mönstrade av tog det två dygn att komma hem efter en lite knagglig resa med många byten. Först två timmars flygresa ner till Vancouver BC. Sedan lång väntan på nästa plan till Toronto för byte till London. Återigen ganska lång väntan. Väl i London ny väntan till Köpenhamn för vidare resa till Göteborg. Nu skulle vi hem och fira jul.

Jag hann inte vara hemma mer än cirka 1½ månad förrän Anne-Marie Olofsson från PSS ringde och sa att Nisse Persson blivit sjukavmönstrad någonstans i Östern. Så nu var det min tur att göra en "brandkårsutryckning". Självklart ställer man upp. Dessutom ville jag ju helst återgå till **Johnson Chemsun** så det var inget att tveka på. Vilket jag även nämnde för Anne-Marie. Från nu skulle jag vara ordinarie i fartyget skulle det visa sig.

Morgonen efteråt satt jag på ett plan till Narita/Tokyo för påmönstring i Yokohama. En lång resa skulle det visa sig. Först från Göteborg till Schipool/Amsterdam sedan med KLM till Japan. Resan till Tokyo var ömsom vin ömsom vatten. Vattnet i detta fall var den långa resan. Det var på den tiden då inga plan fick flyga över Sovjetunionens luftrum så resan gick via Anchorage, Alaska för bunkers.

Tack vare detta hade vi "dubbla" tidszoner och man var rejält "vimsig i kupan" väl framme i Japan. Man visste knappt vilken dag det var. Jag fick vänta ett dygn på fartyget innan påmönstring. Agenten fixade hotellrum och middag. Efter middagen somnade som en klubbad säl.

Vinet på överresan var mycket trevligare dels i flytande form dels i att jag lärde känna en av de holländska flygvärdinnorna ombord. Renatha från Leiden söder om Amsterdam. Det var inte så mycket passagerare ombord så det fanns tid och vi kom att talas vid en del då vi hade samma intressen och personkemi. Vi bytte adress och telefonnummer och senare hälsade jag på henne i Leiden. Vi kom att bli goda vänner under 3-4 år. Tyvärr tappade vi senare kontakten, synd för Renatha var en förtjusande människa.





När jag åter mönstrade på JCS i Yokohama första vecka i februari -83 var det i princip samma besättning som när jag lämnade i Kitimat. På något vis kändes det som att jag inte varit därifrån. In i samma rutiner varje dag. Men jag hade i alla fall ny kraft och energi och det var jättetrevligt att vara tillbaka ombord. Riktigt trevligt.

Efter Japan och lastning gick åter till U.S.Gulf, New Orleans och Houstonområdet. Där bytte vi en del av besättningen. Nu kom bl.a. befälhavaren Birger Robertsson tillbaka, maskinchef Thomas Hjeltvik, gnisten Ragnar Reslow, öst Nisse Augrell, En del av besättningen bytte samt hela intendenturen. Lennart Fornfeldt kom tillbaka efter semestern. Alla var ett mycket trevligt återseende. Vi var sedan ett stort gäng som kom att segla många tillfällen och resor tillsammans.

Efter slutlossning och lastning gick vi åter till Fjärran Öster och Sydostasien. Östern hade många "pärlor" och jag kan förstå varför de "gamla Östernseglarna" på Starbåtarna var så förtjusta i Östern. Vadå Sydamerika, släng dig i väggen. Ragnar Reslow berättade bl.a. att det var mycket, mycket bättre förr i hamnarna och det kan jag förstå. Billigare och längre liggetider med allt vad det innebar. Din fantasi får räkna ut resten själv.

Ja, så höll det på resa efter resa, oftast när vi ankom slutlossning visste vi inte vad nästa lastningshamn var och nästa lossningshamn o.s.v. Jag var i fartyget mer än 4 år och jag vill nog säga att dessa år var mina bästa år till sjöss. Jag vet att alla sjömän tycker att den sista båten var den bästa av alla men i mitt fall var det absolut den bästa. Av många orsaker.

Kanske främst att vi seglade ute och fick sköta oss själva med allt vad detta innebar men under mina år i fartyget hade vi en fantastisk besättning och befälhavarna Sven Vifors och Birger Robertsson var fantastiskt lättsamma och trevliga befälhavare som verkligen lättade upp stämningen ombord. Längre fram i denna berättelse ägnar jag ett helt kapitel om Johnson Chemsun under Panamaflogg och min sista resa till sjöss 1986.

Jag fick min uppsägning från rederiet via telex till befälhavaren Sven Vifors ombord i slutet av oktober 1986 och jag kommer mycket väl ihåg när han en måndag förmiddag hade "samlat mod till sig" och bad mig komma in på hans kontor och stängde dörren. Jag såg i hans ledsna ögon att något var fel. Kroppsspråket ljuger aldrig. Kroppsspråket talar alltid sanning.

Det var med tårar i ögonen han läste upp meddelandet från rederiet om min uppsägning och "formellt" överlämnade den samma. Jag fick också



tårar i ögonen och vi grät en skvätt ihop. Senare efter middagen på kvällen satt vi och pratade extra länge och mer än vanligt. Många minnen att ventilerade och många världsproblem blev smidigt lösta. Vi var ute i Pacific några dagar innan Panamakanalen så vi kunde lugnt ta både en och två whisky tillsammans som vi gjort så många gånger tidigare.

Vi hade ju kommit att stå varandra mycket nära under dessa år. Jag glömmer aldrig denna speciella måndag i hela mitt liv. Sven gjorde smärtsamt sin plikt men han gjorde det så oerhört känslösamt och empatiskt. Än idag kan jag få tårar i ögonen när jag tänker på detta. Inte på grund av själva uppsägningen utan på det fina och smidiga empatiska sätt han hanterade situationen på.

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



Befälhavare Sven Vifors, **Johnson Chemsun** 1985



Under personbiografier kan du läsa mitt personliga minnesord av Sven Vifors som tyvärr dog 2008.

I början av november 1986 - efter drygt 6 månader under Panamakontrakt - mönstrade vi av ett ganska stort gäng i Baltimore USA. Det var sista gången jag såg **Johnson Chemsun**. Jag skulle aldrig mer återse henne sedan.

Mycket vemodigt och tragiskt. Att aldrig mer återse en kärlek. Men jag hade i alla fall haft några av mina bästa sjömansår i henne och hon tillhör en av mina absoluta favoriter när det gäller Johnsonfartyg.

Ett Panamaflaggat Johnsonfartyg blev alltså mitt sista arbete som hökare och anställd vid Johnson Line.

Jag var nu inne på mitt 23:e år inom Johnson Line men nu var det slut! Definitivt slut!

Efter det var det ingen från rederiet som ringde eller hörde av sig.

Ingen chef, ingen från rederiet.

Inte ens sjöpersonalavdelningen.

I min värld och i mitt tankesätt kallar jag detta för dålig stil. Dåligt ledarskap. Riktigt dåligt. Ibland har inte folk vett eller sunt förnuft att säga tack trots att det inte kostar någonting. Generellt sett borde samtliga trotjänare som slutar kontaktas och tackas för "lång, lojal och trogen tjänst". Det räcker med ett enkelt telefonsamtal och Tack. De allra flesta företag gör detta. Som en regel. Inte Johnson Line. Inte till någon! Punkt.

Det enda som nu återstod var en Johnson Line bordsflagga som fortfarande finns hos mig som en symbol av nästan halva mitt yrkesliv, en stor drös av erfarenheter och som jag då inte visste hur jag skulle använda på bästa sätt.

Det finns också fantastiska minnen, både goda och dåliga men mest goda minnen. Jag har träffat massor av fantastiska människor, människor som blivit vänner för livet och människor som har betytt oerhört mycket för mig i mitt liv men även genom goda värderingar och synsätt som jag har burit med mig genom alla år i mitt yrkesliv i olika roller och företag fram till min pensionering 2011. Jag är så tacksam att jag fick dessa fina år av min ungdom.

Sommaren 1987 ringde Rolf Gradin, tidigare vid sjöpersonalavdelningen och gnist i **San Francisco**, han jobbade nu som personalman vid



Gotlandsbolaget eftersom JLAB fått konsessionen på Gotlandstrafiken under ett par års tid. Han hade "hört" att jag blivit uppsagd. Jag blev glädjande nog erbjuden jobb som fartygsintendent i en av färjorna. Tyvärr hade jag just då precis kontrakterats som krögare på Orust så jag fick tyvärr tacka nej.

Hur som helst, det var kul att prata en stund med Rolf och få höra lite gammalt "skvaller" Det var genom Rolf jag fick veta att Nisse Persson var den ende hökaren som var kvar och var nu anställd av Gotlandsbolaget som intendent. Nisse var ju för övrigt den av alla hökare som hade längst tjänstgöringstid inom rederiet. Han kom till JL på 50-talet. Här räknas alltså tjänstemän och anslutna inom SFBF. Inte kockstewards alltså. Nisse "Floyd" och jag hade alltid en mycket bra relation och kontakt genom åren. Vi kände ju varandra sedan 1968.

1987 i augusti började jag vid 40 års ålder ett helt nytt liv. Som krögare på min helt nybyggda restaurang i Ellös men detta är en helt annan historia liksom min fortsatta yrkeskarriär.



Collage:: S-E.Nyberg



## 4

### Hökarnas roll ombord.

#### Johnson Line innebar status för en hökare.

Chief Stewarden har alltid tillhört befälskategorierna ombord som chef för intendenturavdelningen. Han var medlem i dåvarande "Svenska Stewardsförbundet", en facklig organisation som organiserade alla intendenturbefäl inom den svenska handelsflottan.

I början av 1970-talet gick förbundet upp i Sveriges fartygsbefälsförening (SFBF) i en intendentursektion inom SFBF. Eftersom Chief Stewardens tjänst och roll försvann under 1980-talet var det nästan uteslutande enbart intendenturbefäl från färje- och passagerarfartyg som numera finns kvar inom SFBF intendentursektion.

Namnet på tjänsten och rollen har alltid varit Chief Steward från det internationella namnet. Inom den Svenska handelsflottan har det funnits en rad olika namn genom åren såsom "Stuert" som är en försvenskning av "Steward", Ekonomiföreståndare är ett mera officiellt namn som fanns under väldigt många år. Sedan det mest vanliga namnet av alla, "Hökare" om än för många ett dåligt öknamn på tjänsten.

Namnet Hökare är okey och enligt Svenska akademiens ordlista betyder det detaljhandlare och matvaruhandlare. Men jag vet att äldre hökare tog avstånd från detta och såg det som ett elakt öknamn och av vissa en form av "nedgradering" av ett yrke.

Märkligt, men så var det. Vid ett tillfälle kallade jag som ganska ung 2e kock en äldre rutinerad Chief Steward för hökare och jag fick årets längsta utskällning och bassning enligt noter och han tyckte jag visade brist på respekt för befäl. Detta av en person som inte visade någon som helst respekt för varken roll, sin personal eller besättning. Personen i fråga fick sluta något år senare eller rättare sagt fick sparken från rederiet av inspektör A.W. Börjesson.



Det finns många människor där ute som inte vet speciellt mycket om rollen som hökare så jag skall här försöka att ge en kortare redogörelse om vad rollen innebär och vad som krävdes för att bli hökare förr i tiden.

Egentligen har jag aldrig förstått varför intendenturavdelningen kallades för ekonomiavdelningen och att hökaren hette ekonomiföreståndare. (EKF) Jag tycker personligen detta var helt missvisande då en ekonomiavdelning i ett företag är de som sysslar med ekonomi och finanser. I alla fall och i min värld, Inte hotell- och restaurangdrift. Så därför väljer jag att säga chief steward (cs) och hökare samt intendenturavdelning i denna berättelse.

Ända sedan ekonomiföreståndareskolan bildades i Göteborg 1958 och som lades ner 1978 efter 20 år hette det alltid ekonomiföreståndare. Vid denna tid hade Johnsonlinjen, och förmodligen alla andra rederier, som krav att alla som mönstrades upp till hökare skulle genomgå denna utbildning.

Legendariska lärare under alla dessa år var Gunnar Andersson i praktik, mat och vin samt Gunnar Netzler i ekonomi, redovisning och övrig teori. Praktiska delar av skolan var fördelad till Barken Viking och teorilektioner till en skola på Mårten Krakowgatan.

Rekryteringen och kontinuiteten av hökare skedde hos de flesta rederier genom de egna leden och man blev först hökare genom flera år som förstekock. För de flesta kockar var det en drivkraft och stark motivation att en dag bli hökare inom rederiet. Speciellt inom Johnsonlinjens fartyg. Tillväxten av hökare var alltid mycket god inom rederiet och det fanns många lämpliga och kunniga kandidater ända fram tills rederiets lades ner i slutet av 1980-talet då det under alla år fanns mycket duktiga och ambitiösa kockar inom rederiet.

Att vara chief steward ombord på Johnsonlinjens fartyg innebar en gång i tiden en ganska hög status bland alla intendenturbefäl inom den svenska handelsflottans fjärrgående trafik. Många ville vara chief stewards i Johnsonlinjen men få fick möjligheten då utgallringen var svår och mycket seriös. Mycket beroende på att de flesta Johnsonfartyg förr i tiden hade passagerare. De som hade sista ordet om vem som fick bli hökare var oftast intendenturinspektörerna vid den tekniska avdelningen på Ringön i Göteborg.

Det var väl egentligen bara Svenska Amerikalinjens (SAL) fartyg som innebar en större status. Men SAL var å andra sidan näst intill enbart



passagerarfartyg i lyxklass som exempelvis **Drottningholm, Kungsholm** och **Gripsholm** och även **Stockholm**.

Hökarens roll och status inom Johnson Line berodde givetvis på att alla Johnsonlinjens linjefartyg var kombinerade last- och passagerarfartyg. Efter sitt mått mätt med ganska många passagerare dessutom. Den gamla "**Axel Johnsonserien**" med **Axel Johnson, Annie Johnson** och **Margaret Johnson** som byggdes 1925 - 1928 och som var verksamma som passagerarfartyg - fram till ombyggnaden på 50-talet - hade en kapacitet av 30 1a klass passagerare och 30 3e klass passagerare. Alltså totalt 60 passagerare, ganska många sett efter fartygens storlek. I denna fartygstyg fanns det även en köksmästare.

Den gamla Argentina-serien var sedan de kom mycket eftertraktade av alla hökare inom rederiet då deras makt och status var mycket hög ombord och statusen blev inte mindre när de nya Seattlefartygen kom i slutet av 1940-talet. Likaså när de nya Rio-fartygen levererades 10 år senare.

Hökarens status inom Johnsonlinjen höll i princip i sig ända fram till slutet av 1970-talet då mycket kom att förändras. Passagerartrafiken avvecklades mer och mer och framöver och när fartygens besättningar blev mindre och mindre kom hökarens roll att ersättas av kockstewards eller i vissa fall som "matlagande stewards" på grund av den fackliga tillhörigheten. Kockstewards tillhörde Svenska Sjöfolksförbundets medlemskår.

De allra flesta rederier hade från 1980-talet övergått till kockstewards. Johnsonlinjen var mig veterligt det sista rederiet inom den svenska handelsflottan som hade kvar hökarrollen fram till mitten av 1980-talet och de sista fartygen som hade kvar hökare fram till dess de såldes var **Johnson Chemstar** och **Johnson Chemsun**. De nybyggda fartygen från mitten av 1980-talet fick automatiskt kockstewards.

Johnsonlinjens passagerarförande fartyg ansågs av passagerare ha en mycket hög standard med modernt lyxiga och bekväma hytter, eleganta salonger, bra mat och menyer samt generellt i alla fartyg en mycket hög servicenivå med dedikerad och kunnig intendenturpersonal.

Rekryteringen av kunnig och kompetensrik hökare och personal hade alltid varit högt prioriterad av rederiets sjöpersonalavdelning och intendenturinspektion. Den allra största delen av personalen trivdes också gott och de kände en stor trygghet på rederiet och på fartygen vilket fick till följd att personalen stannade inom rederiet i många, många år och rederiet hade alltså en bra kontinuitet på sin intendenturpersonal. Många av



intendenturpersonalen blev också rederianställda långt för lagen om anställningstrygghet trädde i kraft i början av 1970-talet.

Fram till mitten av 1970-talet hade alla i princip varit män, både kockar och mässmän. Fartygen hade bara 1 städerska och dessa var oftast äldre. Från mitten av 1970-talet rekryterades mer och mer kvinnor inom intendenturen. Även kvinnliga telegrafister började komma i början av 1970-talet.

## Hökarens roll och rutiner ombord

Hökarens roll i ett fartyg var givetvis mer ansvarsfullt om fartyget tog passagerare även om rollen i princip var densamma i icke passagerarförande fartyg. Rollen som hökare har givetvis förändrats oerhört mycket från förr i tiden till början 1980-tal. Yrket gick i graven 1987.

Efter det och nutid finns det bara kockstewards och en mässman i fartygen. Rollen som kocksteward är mera rollen som kock i ett fartyg. Befälhavaren har tagit över en del av hökarens roll i form av administration, försäljning och redovisning. Även om mycket administration har förenklats då datorer och internet kom ombord. Men å andra sidan, besättningarna i dagens lastfartyg är inte så stora och arbetsrutiner och utrustning har utvecklats och förbättrats och inte lika mycket arbete krävs idag som det en gång gjorde.

Jag skall inte göra någon större och detaljerad befattningsbeskrivning men här kommer de viktigaste delarna och ge en inblick i vad som krävdes för rollen av en hökares vardag och jobbrutiner i ett passagerarförande fartyg med representation;

- Passagerarservice och representationsledning/planering.
- Arbetsledning inom kök/intendenturavdelningen. Rollen som ledare samt att vara ett gott föredöme för personal och passagerare. Även assistans och vägledning till elever in intendenturavdelningen.
- Måltidsplanering för besättning och passagerare. God, näringsrik och varierad kosthållning minst 3 gånger per dag.
- Slabbkista och ombordförsäljning både för passagerare och besättning.
- Inköp och inköpsplanering för proviant, förnödenheter och slabbkista.
- Redovisning, administration, inventeringar och reserapporter. (D-systemen som jag återkommer till.)
- Dagliga arbetstidsjournaler och personalrapporteringar.





- Inspektioner av städning samt ordning och reda i hela fartyget.
- Inklareringar, inventering och utskrift av tullistor samt administration.
- Representativ som befäl och som rederiets representant i alla sammanhang,, gäster, myndigheter och rederi-partners.
- Sist men kanske det allra viktigaste; Skapa god anda och trivsel ombord för alla parter.

JOHNSON LINE		MATSEDEL		
M/S	Resor	Datum		
"Johnson Chemsun"				
Torsdag 30/8		Fredag 31/8		Lördag 1 september 1984
F R O K O S T	smör bröd ost mjölk	smör bröd ost mjölk	smör bröd ost mjölk	
	Risplättar med baconfräs lingonsylt	Gröt, kokta ägg och ansjovj. Kaffe och te	Äggstuvning med stuvning Kaffe och te	
	Kaffe och te			
L U C H E	smör bröd ost mjölk	smör bröd ost mjölk	smör bröd ost mjölk	
	Entrérett Senapspanerad fläskkorv med potatispuré, sallad	Nystekt rödspätta Grenoble med kokt potatis citron Kaffe och frukt	Kalyfikadeller med curry- sås, Ris och tillbehör Kaffe och frukt	
	Kaffe och frukt			
Fredagsmiddagen är tillägnad fartygets enda lilla tjej, samtidigt som vi gratulerar henne på sin 19-års dag. Grattis!!!				
M I D G A D	smör bröd ost mjölk	smör bröd ost mjölk	smör bröd ost mjölk	
	Melon/Papayacocktail	Laxcanapé Ecossaise garni	Gratinerad Crepes a'la King	
	Kall Rostbiff och kall fläskcarré med diverse garnityrer, sallader, marinerad potatissallad Ugnstekta Äpplen vaniljs.	tryffelsauce, garnityrer grönsaker, sallad samt potatis i någon form	Mixed Grill på spett med potatis i någon form, grönsalladsföt dressing Melonglass med garnityrer K a f f e	
	Citronpaj gratiné			
	Kaffe	Kaffe	Befälhavare	
	Ekonomiföreståndare			

Säg inte att Du tänker ge, Utan Ge !! Hoppet tillfredställer Du aldrig!! /Goethe/

God kvalitet på Mathållningen och dess planering är en viktig del i högarens arbete tillsammans med kocken. Här ett exempel på en matsedel från Johnson Chemsun 1983 för befäl och manskap.

Måltiderna skall vara en höjdpunkt för besättningen, en glädjestund att hämta kraft och energi samt skapa god trivsel och stämning ombord i ett fartyg.

## Arbetsledning

Chief Steward har en arbetsledande roll även om ledarskapet har förändrats mycket under årens lopp. Under min aktiva tid på 60 och 70-talet talade man över huvud taget inte så mycket om chefskap och ledarskap. Att ha kunskap om arbetsledning var inte något man fokuserade så mycket på även om Johnsonlinjen lade mycket fokus och resurser vid intern utbildning av personal i egna elevfartyg, speciellt då givetvis för Fartygsbefäl och Maskinbefäl inom sitt fack.



Men god arbetsledning och generellt ledarskap var inget man prioriterade, inte på skolorna och inte ombord. De goda cheferna var de som hade talang för en god arbetsledning.

Det var egentligen först på 80-talet som alla insåg vikten av ett gott ledarskap och vad detta innebar i ett fartyg. Att lyssna, och göra sina medarbetare sedda och hörda är självklart idag, men så var inte fallet då, i alla fall inte uttalat. Kommunikation och respekt var det dåligt bevänt med under 60-och 70 talet och få hökare och befäl visade prov på ett gott ledarskap. Gapa och skrika och peka med hela handen var vanligt förekommande ända fram till slutet av 1970-talet.

Gott sjömanskap ja, det var mera uttalat men det är ju en helt annan historia. Ledarkurser eller kurser i arbetsledning fanns över huvud taget inga, de kom först senare.

I mitt fall hade jag en enorm tur som exempelvis hade Carl-Gösta Andreasson som hökare i början av min karriär. Han hade ingen skolning i ämnet men ett naturligt bra ledarskap. Han visade ett gott föredöme, visade respekt, var lyhörd och var omtyckt av alla. Han var den typ av chef som fick andra att växa i sin roll med små medel och med rätt attityd. Mycket tack vare sunt förnuft, respekt och ödmjukhet.

Mina närmaste chefer senare, Olle Borgede och Svenne Ekstrand var även de mycket goda exempel på chefer med ett gott ledarskap och som båda var ett fantastiskt gott föredöme för sin kår. Dessa personer var alltid omtyckta av både sin personal och besättning.

Givetvis tog jag lärdom av dessa och samlade på mig deras bästa egenskaper för att själv odla dessa i mitt eget ledarskap som chief steward och i min roll som arbetsledare och sedermera högre chef i andra roller och i andra företag. Goda erfarenheter bär man med sig genom hela livet.

Längre fram i berättelsen kommer jag att berätta mer om Johnsonlinjens ledarskap och om den så kallade "kommissstilen", en myt eller verklighet?

Jag kommer också att gå närmare in på måltidsplanering, inköpsplanering, redovisningar, slabbkista och ransoneringar samt om Johnsonlinjens redovisningssystem.



## 5

### Maten, inköp, proviantering och servicen ombord.

#### Måltidsplanering och inköpsplanering.

Mathållning ombord med allt vad detta innebär såsom planering, inköp, matkvalité och variation på kosten är en av högarens viktigaste arbetsuppgifter ombord tillsammans med en god arbetsledning.

Tyvärr har jag själv sett och upplevt kollegor som tyvärr inte har tagit sig an sina åtaganden och arbetsuppgifter på ett respektfullt sätt. Oftast har resultatet visat sig förödande för den allmänna trivseln ombord och allt har blivit "skit och pannkaka".

Mycket tack vare detta har högaren och hans arbete inte respekterats av all ombord och det kan jag ha full förståelse för. Det har alltid funnits människor och det kommer alltid att finnas kollegor som inte håller måttet och förstör för alla andra kollegor. Tyvärr har jag träffat några men glädjande nog bara ett fåtal men jag vet att det fanns några riktiga skitstövlar inom kåren där den största prioriteringen var att dricka whisky med likasinnade befäl ombord.

Det var uttalat från rederiets ledning via cirkulär att kosthållningen alltid skulle vara riklig och god utan att för den del vara överdriven. Mathållningen var viktig i fartygen. På helger skulle alltid matsedlarna var lite bättre med utökade rätter. Vid storhelger bjöd alltid rederiet på extra förplägnad i form av öl snaps, vin samt cognac och likör. På Jul- och nyårshelger vad denna förplägnad alltid utökad.

Befäl och manskap åt alltid samma mat och hade samma matsedel. Matsedel för salong och passagerare var alltid lite bättre och utökad variation. Tiderna för måltiderna i salong var även de annorlunda och senarelagda.

Inom Johnsonlinjens fartyg liksom i alla fartyg i den svenska handelsflottan var det alltid 3 lagade mål varje dag. Först en riklig frukost klockan 07.30-08.30. Frukosten skulle alltid innehålla kaffe, smör, bröd, ost, marmelad och mjölk. Ibland även apelsinjuice eller annan måltidsdryck. Minst en



varmrätt med variation varje dag. På söndagar var det alltid bacon, stekt ägg och stekt potatis. Detta var en tradition.

Passagerarna åt alltid sin frukost från klockan 08.30. Passagerarna hade alltid möjlighet att dagligen välja frukost vad de ville ha s.k. "Eggs to order". På Johnson Chemsun införde vi mot slutet "Eggs to order" fem 5 förval till hela vesättningen och detta föll mycket väl ut. Ingen extrakostnad och bara marginellt jobb för kocken. Vissa personer åt till och med Bacon och ägg dagligen!

Lunchen för befäl och manskap var alltid 12.00 och för vakten 12,30. Salong och passagerare åt alltid lunch klockan 12,30. Lunchen för befäl och manskap skulle alltid innehålla en småvarm rätt eller kallskuret (entrerätt), smör, bröd, ost och måltidsdryck i form av saft mjölk. Lunchen skulle alltid vara en varmrätt. Kaffe och frukt skulle alltid serveras dagligen efter lunchen.

Passagerarna åt alltid en två-rätters lunch plus frukt och kaffe. Luncherna till passagerarna skulle alltid vara med en skriven lunchmeny.

Middagarna för befäl och manskap serverades alltid klockan 17.00 och vakten klockan 16.30. Intendenturpersonalen åt alltid en halvtimme före alla måltider. Oftast då vakterna åt.

Middagarna skulle alltid innehålla varmrätt plus dessert och på söndagar även soppa som förrätt eller annan entrerätt. Kaffe avslutades alltid till alla måltider.

Passagerarna åt alltid middag klockan 18.00 och alltid en tre-rätters middag. Vi välkomstmiddagar, "Captains dinner", linjemiddag och storhelger alltid en fyra-rätters middag och oftast serverades vin till middagarna. Vid dessa stor-middagar bjöd alltid rederiet på cocktail före maten samt vin och till kaffet serverades alltid cognac eller likör. Till varje middag skulle det alltid vara en skriven meny.

Mellan varje måltid serverades alltid "10-kaffe" och "3-kaffe" klockan 15.00. På kvällen sattes det alltid in rikligt med kallskuret, smör, bröd, ost, drycker, kaffe och te fanns alltid tillgängligt i alla mässarna. Frukt fanns alltid tillgängligt i alla mässar. Även om kallskuret normalt alltid var rikligt fanns det alltid personer som klagade på kallskuret att det alltid var för lite o.s.v. Kallskuret var framförallt avsett för kvällsvakten och nattvakten 12-04 och 04-08.



Lunch och Middagsmeny för passagerare på 70-talet





JOHNSON LINE		MATSEDEL		
M/S	Resor	Datum		
Johnson Chemsun				
Onsdag 18/1		Torsdag 19/1	Fredag 20/1	
Frukost	smör bröd ost mjölk Brynta fiskbullar med cubbysås och potatis Kaffe te Orangejuice	smör bröd ost mjölk Varm macka Parisienne Kaffe te	smör bröd ost mjölk Gröt, kokta ägg med sill Kaffe te	
	smör bröd ost mjölk Entrérett Lättbräckt rökt skinka med smörslungad spenat och kokt potatis Kaffe och frukt	smör bröd ost mjölk Entrérett Brynt falukorv med stuvad blomkål och potatis Kaffe och frukt	smör bröd ost mjölk Entrérett Smörstekt torsksfilé med remouladsauce och potatis Kaffe och frukt	
Nu serveras "La Chateau du Gourmet Sun" två delikatesser på Onsdag o Torsdag.				
MIDDAGEN SPECIALARRANGERAD				
Middag	smör bröd ost mjölk Rökt laxtoast m. äggröra Inbakad fläskfilé a'la Moulin Rouge med potatis och smörsauterade grönsaker /Trancheras vid bordet/ Apelsin o Ananassallad	smör bröd ost mjölk Grat. Hummer a'la Bourdeau Kall rostbiff med Mimosa och kall kokt skinka med paprikamarinerad potatis Cup Melba med vispgrädda K a f f e	smör bröd ost mjölk Bräddade oxrullader a'la old Fashion med grönsaker i någon form och m Ris Chokladglass med pärongarn Kaffe	
	Kaffe Ekonomiföreståndare		Befälhavare	
Kärleken är blind när den kommer men alltför skarpsynt när den går! /Celcius/				

Matsedel från Johnson Chemsun.

<p><u>Sillanrättningar:</u> Inlagd sill garni Senapssill a'la Bohus Paprikasill garni Stekt inlagd strömming Matjesill på isblock Inlagd kryddsill garni Ört-senapssill garni Rökt lax med såso äggröra Gravad lax garni Gravad rökt torsksfilé Gravad makrill Inkokt makrill Stekt inlagd makrill Inkokt lax a'la Russe</p>	<p><u>Kalla köttanrättningar:</u> Griljerade julskinkor garni Kall gelead fläskcarré garni Kall gelead rostbiff garni Kall gelead anka garni Kall gelead kyckling garni Grisfötter i gelé med rödbetor Kalla revbensspjäll Geléad leverpastej garni o gurka Hönsaladåb garni Fläskrullad Rökt korv hängande Saltrulle garni</p>
<p><u>Div. sallader:</u> Blandad västkustsallad Sillsallad Mimosasallad Musselsallad garni Ägghalvor garni</p>	<p><u>Småvarmt:</u> Dopp i grytan med hemmagjort vörtbröd Janssons frestelse Små delikatessköttbullar Prinskorv Kokt julkorv Rödkål Brunkål Varma revbensspjäll Strömmingslåda indienne Sillpotatis</p>
<p><u>Övrigt:</u> Hofmästaresauce Remouladsauce Rödbetor Gurka Olika senapssorter Julost och kex</p>	<p><u>Bakverk/Kaffebröd:</u> Saffransbullar Chokladkakor Pepparkakor Russinkakor Mjuk pepparkaka Sockerkaka</p>
<p>Frukbricka Nötter, dadlar och fikon</p>	

Julbord Johnson Chemsun 1983.

Jag anser att måltiden skall vara en höjdare för besättningen. En glädjestund att inhämta energi och glädje att gå till varje måltid. Inget tänk om negativa känslor om att släpa sig till mässen för att äta något slarvigt



och snålt ihopskrapat för att överleva. Tyvärr fanns det äldre snåla hökare som kunde ställa till små problem i ett fartyg. Det kan man inte förneka. Alla bar inte sin yrkesstolthet med heder speciellt väl.

Det fanns tyvärr exempel på snål kosthållning och matplanering. I många fall fokuserades det på jakten på låga matpengar istället för på kvalitet. Genom bättre varierad och näringsrikare mat uppnår man alltid bättre trivsel och anda som skapar bättre jobb hos alla. Effekter som skapar glädje och eliminerar onödiga konflikter. Många gamla hökare trodde att lägre matpengar gav en större merit och att de "låg bättre till" hos Börjesson som var intendenturinspektör i Göteborg. I dessa fall kunde man verkligen tala om att "snålheten bedrar visheten".

I mitt fall var det tvärtom. Jag blev känd för att ha en hög matkvalité och varierad kosthållning, både som kock och hökare. Budgeterade matpengar var för mig som hökare bara en vägledning. Inget självändamål eller krav på kostnadsjakt. Låga matpengar och att ligga under budget på bekostnad av besättningens välbefinnande och trivselanda skulle aldrig få förekomma hos mig i alla fall.

Men med facit i hand blev det heller aldrig så mycket högre då man kan nå ett fantastiskt gott resultat med en god planering, kunskap, vilja och ambition att ha bra mat utan att snåla, att jobba på rätt sätt helt enkelt. Rätt attityd och inställning till yrkesrollen alltså. Egenskaper som inte kostar någonting.

Jag har själv träffat en hökare som stått i köket och gapat och skrikit om att "skär nära kniven" och att exempelvis inte använda så många ägg i pannkaksmeten. Det är inget speciellt inspirerande att vara kock under en sådan hökare och när han inte var i köket och gormade och skrek satt han i hytten och drack "pinkgin".

Ja, det fanns alltså dåliga förebilder och exempel på skitstövlar och larviga figurer som förstörde för kåren och inte visade vare sig respekt eller yrkesstolthet. Men även dessa erfarenheter var en nyttig erfarenhet. Dåliga exempel som jag skulle lära mig av, att så får man absolut inte bete sig och agera. Det gamla klassiska, att ta lärdom av andras misstag och dåliga synsätt och beteenden.

Som sagt, måltiderna skall vara en höjdare att komma till och som alla i besättningen skall se fram emot med glädje och förväntan. Utan att för den skull vara en form av trivselpappa vet jag att detta synsätt och värderingar



skapar fin anda ombord.

Att planera proviant och slabbinköp för ett reguljärt linjefartyg oavsett trad är en enkel uppgift och "a piece of cake". Att planera och lägga upp proviant och slabb för ett utegående fartyg world-wide i trampfart är en helt annan sak som fordrar både kunskap och ett annat tänk. Man måste vara flexibel och ta ut svängarna mera, att tänka utanför ramarna och dess givna mallar.

Räknar du fel på en vecka eller får förseningar av någon anledning – vilket är mer en regel än undantag – och/eller räknat med för små marginaler kan det bli ett helvete. Ölen kan ta slut ett par dagar innan hamn. Inget att leka med för många. Plugg, ägg eller andra basvaror kan ta slut ett par dagar innan ankomst. Då blir det inte speciellt roligt. Ett helvete rent ut sagt när man står mitt upp i det.

Jag har själv inte gjort bort mig men det har varit riktigt nära ett par gånger och det känns obehagligt. Riktigt obehagligt. Som hökare får du ju vara beredd att ta hela skiten med allt vad det innebär. Man varken kan eller skall skylla på dåligt väder eller liknande, man måste alltid räkna med ganska goda marginaler.



Köket i Lions Gate,





## 6

### Slabbkistan, försäljning och ransoneringen ombord.

## ”Slabben” D8.

Försäljning av Slabben ombord har alltid varit en typisk hökarroll och dessutom den största anledningen till att Chief Stewards blev kallad hökare. Alltså en detaljhandlare som jag tidigare nämnt.

Inom Johnsonlinjen har slabben och ombordförsäljningen administrerats av rederiet via hökaren. Ingen privat affärsverksamhet fick lov att finnas men undantag fanns som jag strax kommer till. På linjefartygen fanns i princip bara försäljning av öl, läsk, vin, sprit, tobak och cigaretter samt kortlekar. I vissa fall även hygienartiklar samt T-shirts och skjortor. Men detta var oftast upp till varje hökare vad som skulle finnas. På **Johnson Chemsun** hade vi ett hyfsat stort sortiment av dessa artiklar men så var vi ju ett utegående fartyg också. Bland annat köpte vi T-shirts och skjortor i USA med fartygets tryck.

På m/t **Oceanus** var det däremot annorlunda. Där tilläts hökaren ha en ”privat slabbkista” vid sidan om rederiets standardslabb. Detta med rederiets goda minne. Sannolikt berodde detta på att fartyget ”seglade ute” och mycket sällan var i hamn. Vårt sortiment bestod mest av hygienartiklar, tvättmedel, snus, choklad och godis, T-shirts, skjortor, khaki, kallingar och strumpor.

Kanske vi hade ett sortiment av cirka 50-tal olika artiklar. Besättningen handlade och gnisten drog på avräkningen. Vi hökare fick summan insatt på vår avräkning. Vi lade inte på så mycket avans, det var ju bara en servicesak och vi var ju inte där för att tjäna pengar på besättningen. Men någon hundralapp blev det ju i förtjänst varje månad.

För vår roll som hökare hade vi med detta två slabbkistor att redovisa varje månads slut. Vi inhandlade oftast alla artiklar i Europa och i Kapstaden. Vi hökare betalade oftast cash i dollar när vi inhandlade slabben.

Vid avlösning gjorde vi en inventering och ”cashade” varandra i dollar.



Ibland kunde vi ha ett stort lager beroende på inköp och då blev det ju givetvis att ligga ute med en hel del cash. Alla hökarna i **Oceanus** skötte detta helt perfekt och klanderfritt och visade verkligen respekt att inte "ockra". Detta var en tyst överenskommelse bland alla och besättningen var kanonnöjd med sortiment och service.

Redovisningssystemen inom intendenturavdelningen inom rederiet hade en s.k. D-serie där D:8 avsåg slabben och den månatliga redovisningen. Dessa sammandrag skulle sedan stämma överens med D:2 vilket var resans redovisning av all försäljning och inköp av slabben. Proviantinventeringen gjordes i D:1 en gång per resa och varje kvartal i de utegående båtarna. Fartygen hade A-D-serier där kaptensredovisningen var A, däck B, maskin C och intendenturen som sagt D. Jag återkommer längre fram i berättelsen om rederiets redovisningssystem.

D8 hade i sin tur en nummerserie om 6 serier där, 100-serien avsåg försäljning till befäl och manskap, 200-serien försäljning till passagerare, 300-serien kross och svinn, 400-serien extra förplägnad befäl och manskap, sedan kom också förplägnad passagerare, extra kosthåll och matlagning.

Inom Johnsonlinjen normala "standardlabb" de sista åren, låt säga på 70- och 80talet, kunde slabben se ut som följer; Vodka, Gin, Rom, Whisky, Cognac, Skåne akvavit, öl och läsk, tobak, cigaretter, cigarrer, kortlekar och tändstickor.

Viner fanns normal 3 franska röda viner, 3 vita viner, Franska och Tyska samt Champagne av märket Lanson och Krug Brut. De röda vinerna var de s.k. "husvinerna inom rederiet", Geiswailer Bourgogne, Bordeaux La Mission Haut Brion och Le Cardinal Bordeaux varav Le Cardinal var lite billigare. La Mission-vinet var ett s.k. Passagerarvin. De vita var Moselviner och Franska viner från Bourgogne bl.a. Sauvignon blanc och Prince Oliver från Bordeaux samt portvin, sherry, vermouth Noilly Prat och söt Martini.

Normalt och populärast var premium brand märken som Smirnoff, Gordons och Tanageray, Bacardi, Johnny Walker, Seagrams, Hennessy och Hine cognac samt punsch, och de vanliga likörerna DOM och Drambuie. Öl oftast i 33cl. burkar av välkända märken men oftast fick vi TT i Göteborg. Vanlig läsk var Zingo och Coca-cola, sodavatten och Ramlösa. Cigaretter oftast Marlboro, LM och Camel men på slutet även lightcigaretter. Tobak oftast Tidemans gul.



Här nedan än gammal prislista från **Bahia Blanca** 1984. Jag själv minns att priset för en limpa cigaretter 1964 var 5:-/limpan, 1984 var den 40:- och 20 år senare cirka 400:-!

På linjefartygen var priserna satta av rederiet (Intendenturinspektörerna) men på utefartygen av högaren. Normalt plus 10% av inköpspriset.

Under passagerartidens glansdag till slutet av 70-talet var slabben lite större med större valfrihet och flera märken.

Nr	Vara	Förpackning	Kronor	Nr	Vara	Förpackning	Kronor
<b>S p i r i t u o s a</b>				<b>Ö v r i g a v i n e r</b>			
1	Skåne Akvavit	flaska 100 cl	15:-	14	Sherry Dry Sack	flaska 100 cl	30:-
2	Vodka Absolut Vodka 40%	flaska 100 cl	15:-	<b>V e r m o u t h</b>			
3	Gin Burrough's Beefeater, Dry	flaska 100 cl	30:-	15	Martini & Rossi, ital.	flaska 100 cl	20:-
4	Whisky - skotsk Ballantine Vat 69	flaska 100 cl flaska 100 cl	30:- 30:-	16	Noilly Prat, fransk	flaska 100 cl	20:-
5	Whisky - bourbon Four Roses	flaska 100 cl	40:-	<b>Ö l o c h L ä s k e d r y c k e r</b>			
<b>C o g n a c</b>				17	Mellandl II B Exportöl	burk 33 cl burk 33 cl	2:20 2:20
6	E. Rémy Martin & Co., V.S.O.P.	flaska 100 cl	125:-	18	Clubsoda, Fruktosoda, Grape Tonic, Apelsin- soda	33 cl	2:20
<b>P u n s c h - L i k ö r e r</b>				19	Ramlösa	33 cl	2:20
7	Carlshamns Flaggpunsch	flaska 50 cl	13:-	20	Tonic Water, Bitter Lemon	1-gångsglas 33 cl	2:20
8	Bénédictine (Munk)	flaska 100 cl	60:-	21	Pommac, Seven Up, Fanta Apelsin, Fanta Citron, Lättöl, Coca Cola	burk 33 cl	2:20
9	Drambuie	flaska 100 cl	45:-	<b>T o b a k s v a r o r o c h ö v r i g t</b>			
10	Campari Bitter, röd	flaska 100 cl	30:-	<b>C i g a r e t t e r</b>			
<b>L ä t t a v i n e r</b>				22	Camel, Marlboro Prince	förp. 200 st 20 st förp. 200 st 20 st	40:- 35:-
<b>B o r d e a u x v i n e r</b>				<b>C i g a r e t t e r</b>			
11	Graves Rosechatel, vitt	flaska 75 cl	15:-	23	Hofnar Corona, holl.	förp. 25 st 1 st	45:-
12	Le Cardinal Rouge A. Delor & Cie., röd	flaska 70 cl	20:-	<b>T o b a k</b>			
<b>M o u s s e r a n d e v i n e r</b>				24	Tiedemans Gul Mac Baren's Mixture Scottish Blend	200 gr 50 gr	25:- 6:-
13	Lanson Père & Fils Extra Quality Brut, Black Label, torr	flaska 75 cl	75:-	25	Tändsticksaskar Tändsticksaskar	stora små (10 st)	2:- 2:-
				26	Spelkort	per set	15:-
				27	Skor, Stövlar	Se separat lista	

Linjefartygen provianterade alltid slabben i Göteborg för hela resan. Vanlig skeppshandlare med konyrakt för Johnsonlinjen var Olegruppen i Partille. På de utgående fartygen hade vi en större frihet även om vi alltid försökte att proviantera det mesta i Rotterdam och Antwerpen via våra ordinarie skeppshandlare Westerlunds i Antwerpen och August Koepcke i Rotterdam. Båda hade alltid ett stort sortiment av vin och sprit till ett bra pris.



REGISTRARBOLAGET HÖRDFÖRHÅN  
**JOHNSON LINE**

M/S FÖRSÄLNING TII  
(SAMMANDRAG)

Bef	Namn	Föd	Ålder	Kör	Värk	Går				Väder				Cyper				Tjänst				Låst				Bord				Bord				Bord				Bord			
						1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Platsfyllningsplan																																									

**BEFÄL - MANSKAP** Bilaga till D 2  
Intendentsavdelningen

**AV D 8)** sidan 19

D/R	Bef	Namn	Föd	Ålder	Kör	Värk	Går				Väder				Cyper				Tjänst				Låst				Bord				Bord				Bord				Åttio
							1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	

M/S 172 021 Mann Produktion R017

## Öl- och spritransoner inom JL.

Ända fram till mitten 60-talet fick inte manskapet köpa sprit, vin och öl. Bara befälet fick inhandla sprit och öl. Maskinchefen och befälhavaren hade ingen ransoner. Befälet hade bl.a. 4 flaskor sprit och 90 öl per månad. Manskapet fick ansöka om tilldelning men bara under speciella omständigheter som exempelvis födelsedagar.

I de gamla båtarna och även i containerfartygen var det mycket "snack" om den månatliga ransonen som då var, även om alla accepterade de regler som då fanns.

Från mitten av 60-talet var ransonerna följande per man och månad:  
62 starköl, (2 fl. per dag, så var det en gång, inga hela "casar" såldes)  
2 flaskor (liter) starksprit.  
2 flaskor (liter) vin eller starkvin.  
800 cigaretter. (4 limpör)  
Fria uttag av läsk.



Detta gällde samtliga ombord, befäl som manskap. Extra tilldelning i samband med födelsedagar. Befälhavare och Maskinchef hade två gratis måltidsdryck per dag i form av öl eller vatten.

Hökarna hade givetvis ansvar för att detta efterlevdes i praktiken och att cirkulärbestämmelserna följdes. Befälhavaren attesterade ju dessutom D:8 sammandragen varje månad och vissa befälhavare "lustralste" sammandragen noga innan de lämnades till telegrafisten för avdrag.

Ombord på **Johnson Chemsun** på 80-talet var det däremot annorlunda. Här tillämpade vi fria inköp under ansvar. Alltså ingen ransonering i praktiken. Jag vet inte om detta var rederipolicy eller "befälhavare-policy". Jan tror att det vara samma på alla de utegående fartygen.

Under mina år på **Johnson Chemsun** som hökare hade vi aldrig någonsin några problem med detta. Aldrig någon misskötsel på grund av alkohol och alla var medvetna om regeln "frihet under ansvar".

Fritt inköp ombord gällde alla ombord. Aldrig något "knorr" från Befälhavaren på grund av ibland höga uttag från vissa personer och vissa befälhavare läste inte ens D:8 sammandragen utan bara signade dessa tillsammans med hökaren. Under mina år på fartyget var Sven Vifors, Birger Robertsson och Birger Lundin befälhavare. Gemensamt för dessa var att de hade en moderat syn på uttag.

När jag var på **Johnson Chemsun** hade vi dessutom ett "rullande vinschema" varje månad där vin serverades till middagarna Lördag och Söndag samt någon gång i veckan vid en bättre festmåltid. Detta uppgick till cirka 3-5 flaskor vin per person och månad och som var mycket omtyckt av alla. Vi hade ju en gemensam mäss och dagrum.

Slutligen... och med lite perspektiv och eftertanke kring den tidigare ransoneringen, oavsett pris var ransonen ganska moderat eller generös om man skall utgå från behov... för vem köper dessa kvantiteter på bolaget idag om man bortser från vin då. Prismässigt i Sverige skulle det bli ganska dyrt dessutom. Dessutom, dricker man 2-3 lådor starköl per månad och 2-3 liter sprit (3 flaskor 75a) och 2-5 vinflaskor per månad klassas man garanterat som en person med alkoholproblem.

Ja, bara en liten minnesbild och reflektion över en månadsranson av



starkvaror från förr. Enligt mig behöver vi inga "förmyndare" som talar om vad vi skall göra och inte göra. Vi är vuxna människor och varje människa skall ha rätten att bestämma över sig själv, sin egen kropp och skäl och göra vad man vill och ta ansvar för sitt eget liv och handlande. Utan politiska undertoner och utan gammalt Johnstontänk.





# 7

## Administration och redovisningssystem ombord.

### D-systemen, Intendenturavdelningens redovisningar.

Denna redogörelse är helt taget från mitt minne plus ett par gamla dokument jag fått från Hasse Sjöberg och jag skall försöka att förklara redovisningssystemen så korrekt som jag bara kan. Alla redovisningssystem skedde manuellt och med matematik som vi en gång fick lära oss utan miniräknare och datorer.

Fram till mitten av 1980-talet fanns det inga datoriserade redovisningssystem inom rederiet. Jag tror inte att det kom några datorer eller PC ombord i Johnsonlinjens linjefartyg innan rederiet lades ner. I färjorna ja, men detta är ju en helt annan historia.

Det var först 1980 som personalavdelningen fick enorma datorer (till storlek, ej minne) och som började spotta ur sig enkla personallistor. Så länge jag jobbade på sjöpersonalavdelningen hade vi inga datorer till själva personalplaneringen i alla fall. De kom först senare.

Ombord i fartygen skedde givetvis all administration och redovisning för hand med papper och penna samt skrivmaskiner och trötta räknemaskiner och räknesnurror. Jag kommer mycket väl ihåg att jag köpte min egen miniräknare hösten 1973 i samband med att jag mönstrade på **Suecia** som hökare, tidigare använde jag en räknesnurra. Dessa miniräknare var ganska dyra då och inte speciellt omfattande, bara de fyra räknesätten men det räckte ju gott och väl.

Alla redovisnings- och administrationssystemen var indelade med bokstavsserien A-D med numrerade indelningar 1-12. Alla redovisningar skedde månadsvis samt varje resa med bifogade reserapporter. I de utgående fartygen gjordes normalt kvartalsredovisningar.

Till dessa tillkom även den dagliga **arbetstidsredovisningen** man den var standard för alla avdelningar och alla rederier. **Arbetstidsredovisningen** skulle redovisas dagligen i form av arbetad tid, övertid samt vederlagsrapportering.



**A-redovisningar**, här avsågs de s.k. **Kaptensredovisningarna**. Telegrafisten hade en viktig roll med tanke på de flesta kaptensredovisningar då många av de ekonomiska redovisningarna sköttes av telegrafisten.

**B-redovisningar**, avsåg **Däcksredovisningarna**. (Överstyrman)

**C-redovisningar**, avsåg **Maskinredovisningar**. (Maskinchef)

**D-redovisningar**, avsåg **Intendenturavdelningen**, (Hökaren)

Eftersom jag själv är gammal hökare kan jag bäst redovisa och berätta hur **D-redovisningarna** fungerade och rapporterades.

**D:1**, avsåg inventeringslistor för all mat, både som inventerad volym och dess värde. Ibland genomsnittsvärde om många olika inköp gjorts under perioden. Fungerade även som beställningslistor av proviant i Göteborg. Det uträknade värdet av mat kopplades sedan **till D:3**.

**D:2**, avsåg inventarielistor och försäljningsrapporter av all vin, sprit, öl, läsk och tobak. Här redovisades alla inköp för slabben, försäljning och inventerad volym och värde. (Se bild här nedan)

Den månatliga **försäljningsrapporten D:8** kopplades till denna blankett. **D:2** var sedan en slutrapport för slabben varje resa i linjefartygen och en kvartalsrapport i de utegående fartygen. Slutresultatet skulle sedan stämma överens med vad som fanns i förråd och vid avlösning.

**D:3**, avsåg all redovisning av proviantinköp och inventerat värde från **D:1** På **D:3** räknades också de preliminära matpengarna ut och kostnad per man och dag med underlag från **D:4**, **D5** och **D6**. (Se bild här nedan)

**D:4** Avsåg redovisning av kosthållsdagar av ordinarie besättning per resa eller kvartal som redovisades på de utegående fartygen.

**D:5**, Avsåg redovisning av kosthållsdagar av passagerare. Här redovisades antal ordinarie kostdagar per månad och resa/kvartal.

**D:6** avsåg redovisning av extra gäster i salong och mässar, antal extra kostdagar och extra måltider totalt per resa eller period. Här redovisades också antal representationsgäster både vad gäller middagar, cocktailpartyen etc. Även tillfälliga myndigheter redovisades här.

**D4**, **D5** och **D6** kopplades sedan till **D:3** sista sida och på så vis räknade man fram matkostnad per dag och genomsnitt resa/kvartal.





**D:8**, här redovisades alla individuella inköp från fartygets slabb och sammanställdes en gång per månad. Här var det viktigt att all såld volym och värde stämde överens när det kontrollräknades med s.k. amerikansk bokföring. (se bild här nedan) Varje **D8** hade en nummerserie;

Försäljningen till passagerarna hade en egen sammanfattning av **D:8**. Varje passagerare fick vid resans slut en individuell faktura avseende slabben från hökaren. Passagerarna betalad kontant i dollar till Telegrafisten och till Kaptensredovisningen.

**D:8** kopplades till **D:2** och när resan var slut eller vid avlösning måste såld volym stämma mot inköp och inventerad volym. Stämde det inte vid överlämningen blev man ersättningskyldig om det visade minus i förrådet.

Givetvis såg alla hökare till att det alltid stämde. Inventerad volym signerades vid överlämning och skedde avlösning i Göteborg signerade även intendenturinspektören.

**D7** har jag inget minne av. De bortrationaliserades nog.

**D:9 och D:10**, dessa avsåg redovisning och inventering av förnödenheter, pentryartiklar, möbler, kemisk tekniska produkter, porslin och linne. Hökarna använde dessa som inventarielistor och beställningslistor efter varje rundresa.

Rapporteringen av det ekonomiska värdet var en rapport som i princip bara intendenturinspektörerna använde för materiellt värde och budget.

Personligen tyckte jag att det var ganska enkla redovisningsrutiner men allting är ju å andra sidan lätt när man kan det. Den som först lärde mig dessa system var hökaren Svenne Ekstrand när vi seglade tillsammans i tre av nybyggena 70-71. Första gången jag själv var hökare 1972 satt därför dessa redovisningssystem som en smäck redan från första dagen och de sitter fortfarande kvar med mycket starka minnen!

Under hökarskolan handlade det inte så mycket om de olika rederiernas redovisningssystem utom mer generell matematik och ekonomi och om hur markostnaderna generellt redovisades.

Här följer ett par exempel på hur redovisningsblanketterna såg ut på den tiden:





## 8

### Intendenturinspektionen inom rederiet.

#### Intendenturinspektörer inom Rederi AB Nordstjernen.

Även om rederiets huvudkontor och koncernledning fanns i Stockholm fanns rederiets tekniska inspektionsavdelning och fartygslager med bl.a. maskinförnödenheter, reservdelar och pentryförodenheter i Göteborg. Kontor och lager fanns på Ringön men innan dess fanns inspektionsavdelningen vid Färjenäs på Hisingen.

Chef för den nautiska inspektionsavdelningen, administration samt intendenturinspektionen var under många år Kapten Kurt Nissen och han kom att efterträdas i början av 1970-talet av Kapten Tore Eriksson.

Chef för den tekniska inspektionsavdelningen med dess inspektörer var den legendariske Åke Borgheden som senare efterträddes av Håkan Jacobsson.

Rederiets intendenturinspektion hade alltid funnits sedan decennier och en av de tidigare legendariska inspektörerna var den legendariske Mat-Lasse Bengtsson, jag tror han hette John Bengtsson och var tidigare bl. a. legendarisk Chief Steward på gamla **Annie Johnson** och Inspektör fram till 1960 då han ersattes av Inspektör Anders Wilhelm Börjesson som likaså kom att bli legendarisk inom rederiet.

”Mat-Lasse” Bengtsson hade även fram till 1956 ansvaret att tillsätta alla intendenturbefäl som Chief stewards och köksmästare, som då fanns, i alla rederiets fartyg. Stig Westergren övertog sedan detta arbete på sjöpersonalavdelningen 1956 då han började iland samma år i samband med att även denna avdelning började formas till vad det senare skulle bli. Bengtsson var dock ansvarigt i tillsättandet av alla hökare i fartygen.

Gemensamt med alla dessa inspektörer var att alla hade ett förflutet som chief stewards inom rederiet innan de blev inspektörer.

Från slutet av 1950-talet och i takt med att Rio-fartygen levererades förändrades också landorganisationen. Rederiet hade vid denna tid över 40



fartyg i drift. Rederiets tekniska avdelning fanns då i en liten mindre skala vid Färjenäs på Hisingen i Göteborg för att i början av 1960-talet flyttas till nya större lokaler på Ringön mitt emot frihamnen. Landorganisationen omorganiserades och fick större och mera ansvar- och arbetsuppgifter och hela inspektionsavdelningen växte.

Intendenturinspektörernas främsta arbetsuppgifter var kontakten mellan hökarna och leverantörerna, inköpsansvar och kontroller av D-redovisningarna. De hade även det yttersta ansvaret för att budgetera och hålla budget och sätta ramar för kosthållningen och inventarierna i fartygen, helt enkelt att hålla "mat-pengarna" under kontroll. Inspektörerna kontrollerade även så att det var ordning och reda med redovisningar och inventeringar samt att beställningar sköttes korrekt.

Inspektörerna var alltid ombord i och inspekterade fartygen i Göteborg så att fartygen hade ordning och reda, hölls rena och fina ombord i kök, förråd, mässar samt salonger. På den tiden var detta en mycket viktig uppgift. Det var i sin tur deras chefer högre upp inom rederiet som krävde detta... typ kapten Einar Arvidsson som vid denna tid var operativ chef för rederiet och högste chef även för inspektionsavdelningarna.

Intendenturinspektörerna under de sista 60 åren fram till dess att rederiet knoppades av i början av 1990-talet:

**"Mat-Lasse Bengtsson"** fram till 1960. (Tyvärr vet jag inte vilket år han tillträdde men troligen på 40-talet.

**A.W. Börjesson**, inspektör 1960 - 1982. Inom rederiet från 1945. Se personbiografi.

**Arne Bernvi**, inspektör 1964 – 1977. Dessförinnan vikarie från 1961. Inom rederiet från 1945. Se personbiografi.

**Olof Borgede**, inspektör 1977 – 1991. Vikarie under hela 70-talet. Slutade i Stockholm med andra arbetsuppgifter 1991. Inom rederiet från 1950. Se personbiografi.

Dessa fyra personer var rederiets ordinarie intendenturinspektörer i cirka 60 år. Så omsättningen av inspektörer var inte så stor.

Det har däremot vikarierat ett antal intendenturinspektörer genom årens lopp och bl.a. har Algot Berntsson, Henry Lundell, Gösta Hansson, Svenne Ekstrand samt undertecknad 1975 vid två tillfällen.



## 9

### Sjöpersonalavdelningen, avlösningssystem och rekrytering.

#### 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 fartygsbefälens 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 a 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.

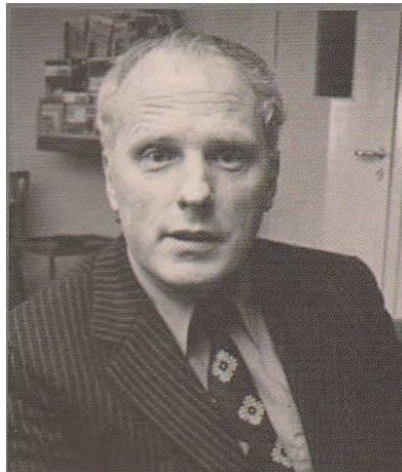


Gösta Bodin, foto från rederiets arkiv

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 uppropen 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, Saléngruppen 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.

## **Sjöpersonalavdelningen i Göteborg 1957 - 1982.**

Eftersom sjöpersonalavdelningens båda avdelningar och har samma korta historia från ett historiskt perspektiv med tanke på att Rederi AB Nordstjernan 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.

## **Sjöpersonalstatistik.**

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 i Göteborg administrerade och planerade för cirka 800 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.**

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 bar 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.

## **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 Nordstjernen.



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 befälkategorierna 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.



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 vagg 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**

**F**ast 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 personalpöler, 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 långsiktliga 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: <b>Bahia Blanca</b>											
Trad: LPL.											
Ref:	Namn:	Pers.numm.	BA/FA	Plan.	Anm. Plan.	Avlösare/Namn:	Pers.numm.	BA/FA	Plan/Plan.	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 SIV:	L.Hansson åter
1KK.	D. Hansson		RA	14 jan.	En resa, avl. Göteborg utg.	Håkan Sjöberg		RA	16 apr	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.lavlösning i BA.	
Msm	U. Jönsson		FA	14 jan.	en resa vik.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.hamn	D.Lundh		FA	5 apr.	en resa vik. FA. sedan SC.	
S-E.Nyberg/PS/GBG.											

I de långsiktliga planeringarna togs även upp kommande planerade fartygsanställningar och extra semesterbehov. Dessa långsiktliga 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 semester 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 utegående 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 seglotionstid registrerades. Här följer ett exempel på en 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.



Rapport från ett hökeri  
Sven-Erik Nyberg © 2017.

*Hulten Dag Sverker*

Född 9 april 1913 i Södertälje förs. län, stad. Mantalskriven i Stockholm dr 1937 med medelbetyg i Sjökapitensexamen i Gåsteborg dr 1938 med medelbetyg i Reservooff-styrmansexamen i Stockholm dr 1947 med medelbetyg i Fullgjord värnplikts Övriga skolor

Namn HULTEN - Dag Sverker

Född 9/4 1913 i Södertälje förs. län, stad. Mantalskriven i Stockholm dr 1937 med medelbetyg i Sjökapitensexamen i Gåsteborg dr 1938 med medelbetyg i Reservooff-styrmansexamen i Stockholm dr 1947 med medelbetyg i Fullgjord värnplikts Övriga skolor

Tjänstgöring å Rederiets fartyg såsom

Styrmansnamn	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman	Styrman
Percy	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Anders	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Carl	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Anders	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Carl	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Anders	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Carl	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Anders	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Carl	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Tjänstgöring å Rederiets fartyg såsom

Fartyg	N:o	m.	a.	m.	d.	Fartyg	N:o	m.	a.	m.	d.	Fartyg	N:o	m.	a.	m.	d.
BEPÄLHAYARE																	
Anders J	-24	-24	-24	-24	-24												
	11.7	26.5															
	-74	-74															
	26.11	28.7															
	30.5	1.8															
	-74	-74															
	3.15	8.12															
	-74	-74															
	7.2	13.4															
	-74	-74															
	7.6	24															
	-74	-74															
	1.11	01.04															
	-74	-74															
	7.7	2.4															

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 frystrymme för transocean transport av livsmedel, frukt och annat ömtåligt gods. Speciell container-service står till förfogande.

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

**JOHNSONLINJEN**  
REDERI AB NORDSTJERNAN • STOCKHOLM



Rapport från ett hökeri  
Sven-Erik Nyberg © 2017.

Ekstrand, Svenne 440118

TJÄNSTGÖRING						SEMESTER						
FARTYG	FÄRDST.	AVMÖNST.	BEF.	ANM.	AR	FARTYG	F.O.M.	T.O.M.	KONTANT ERSÄTTN.	ANTAL DAG.	KOSTHALLS ERSÄTTN.	REGLERAD T.O.M.
San J. V.	6/5-68	17/5-68	EKF		1970	San Juan						
Okanagan	18/5-68	18/9-68	-	följ.	19							
Alouette	1/11-68	30/4-69	-	San	1971	San Francisco						
Paul Johnson	1/11-69	17/6-69	-		1971	Red						
Sibber Suite	1/4-69	3/10-69	-	seu	19							
Dalton P.	1/11-69	28/2-70	-		1972	Opportunity						
Alouette	1/10-70	7/4-70	-	nik	1972	Red						
Alouette	8/4-70	17/7-70	-	följ	19							
San Juan	18/7-70	30/4-71	-	seu	1973	Red						
Pacific	1/7-71	30/4-71	-	seu	1973							
Lucia	1/10-71	3/110-71	-	seu	1974	Red						
Autumn	1/12-71	2/15-72	-		19							
Redell	1/8-72	3/8-72	-		1975	Canada						
Presenn B.	1/9-72	28/2-73	-	följ	19							
Canada	1/4-73	1/10-73	-		19							



Rederi A.-B. Nordstjärnan 401. (4. 80.) 1977

Ekstrand, Svenne, 440118

AGATAN 30 B/295 00/BROMÖLLA VESBORG

TEL: 08-265266

TJÄNSTGÖRING						SEMESTER						
FARTYG	FÄRDST.	AVMÖNST.	BEF.	ANM.	AR	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	21/6 78	17/11 78			19							
PS Göteborg	8/12 78	3/1 79			19							
-	20/1 79	1/6 79			19							
AVESTA	25/7 79	29/9 79			19							
-	24/11 79	24/1 80			19							
ROSARIO	1/4 80	25/6 80			19							
J. CHEMSTAR	Aug	1-OKT			19							
J. CHEMSUN	4/12 80	5/3 81			19							
San Juan	3.8.81	11.10.81			19							
-	15.12.81				19							

Se särskild meritlista i Ekf-pärmen. I REDERI AB NORDSTJERNAN SEDAN 10.5.1960 MYCKET DUKTIG EKF.

NYBYGGE. Tel. 0456-28151

Planerat nya kemfartygen!

NR 2 -> JONARRUREN!

Ull EJ ÅTER KEM!

Eng i de nya fied. under sig!

Ridit bit/längd i nya biten. (AVESTA)

HÖGRE SLABEN PERMANENT.

MUSTRA GUNILLA.

Rederi A.-B. Nordstjärnan 401. (1. 70.) 1982

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 stamkort.



## **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 Angeles 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 arbetsam tid med dubbla arbetsuppgifter med "overtid" 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.

Längre fram finns följande fyra personligheters personbiografier; Gösta Bodin, Sten Bexell, Stig Westergren och Stig-Åke Wallin.





Svea Corona med den berömda Johnsonskorstenen, bild från 1981.

## 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 Effoa 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.

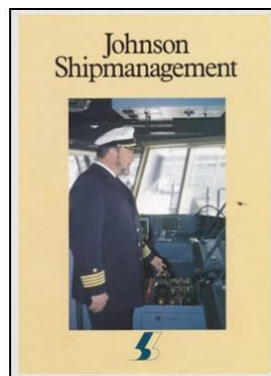


VD Lars Lind blev inte långvarig på posten som VD. Reden efter tre år, 1983 fick han lämna, antagligen sparken, över till Rune Smedman som var gammal i huset Johnson. Även Sjögren blev entledigad men kom tillbaka några år senare.

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 Sembawang Johnson Management i Singapore som ägdes tillsammans av varvskoncernen Sembawang 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.

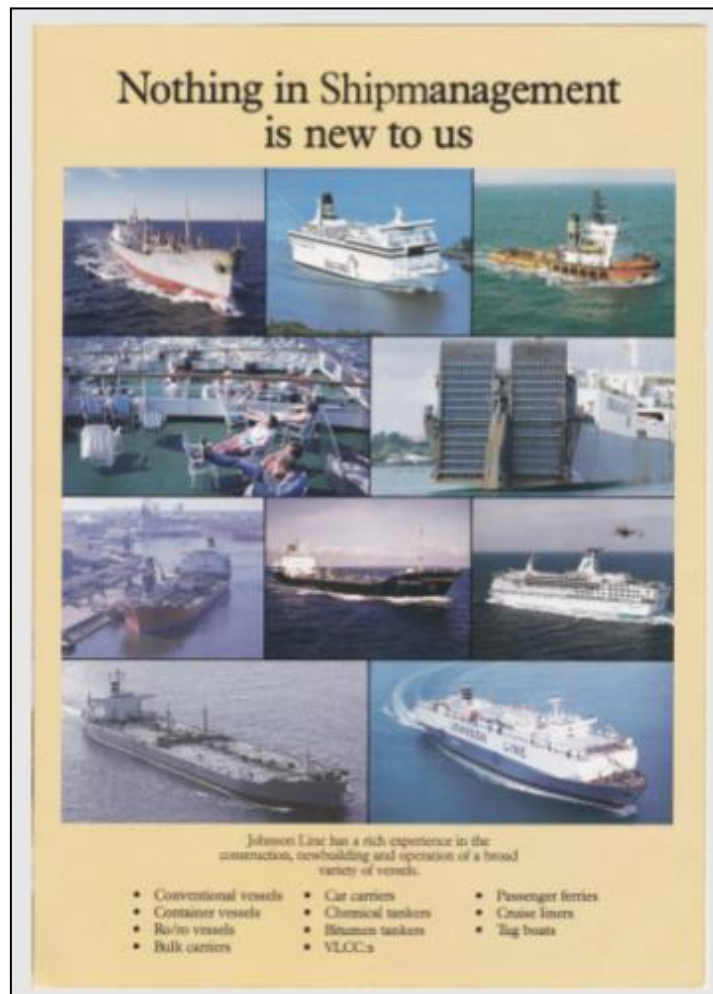
JSM blir i detta ansvarig för all fartygsdrift inom koncernen, nya som gamla kunder samt givetvis Silja Line, Finnjet-trafiken samt kryssningsfartygen i Alaska och



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 reklambroschyr jag fått av Arnold Idestrand.

Tyvärr 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 koncessionen för Gotlandstrafiken. Trafiken kom att heta Gotlandslinjen mellan 1988-1997.

JBT fick i uppdrag att operera och driva fartygen för Nordström & Thulins koncession. 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 koncessionen gick till andra operatörer 1997 upphörde också JBT. Tilläggas kan att N&T inte sökte förlängning av koncessionen 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.



## 10

### 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 omtalade 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.

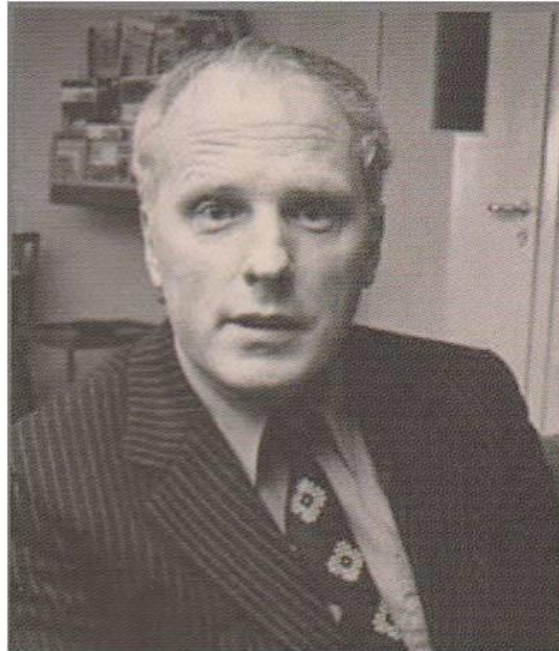
Bodin var en mycket populär befälhavare och i hans fartyg fanns sällan eller aldrig några personalproblem eller disciplinproblem bland besättningen. Bodin var även en mycket social och trevlig personlighet. Jag tyckte mycket om Gösta Bodin!

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 styckegods-fartygen **Silver Gate**, **Chile**, **Paraguay** och **Argentina**. Sten var 2e styrman i cirka 4 år.

Den 5 maj 1962 befordrades Sten till Överstyrman i m/s **Argentina** efter det att han tidigare varit 2e styrman i fartyget. Han var sedan överstyrman till 28 december 1965. Han hade då varit 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 Kaptan 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 Johnsonstid 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 forma 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.**

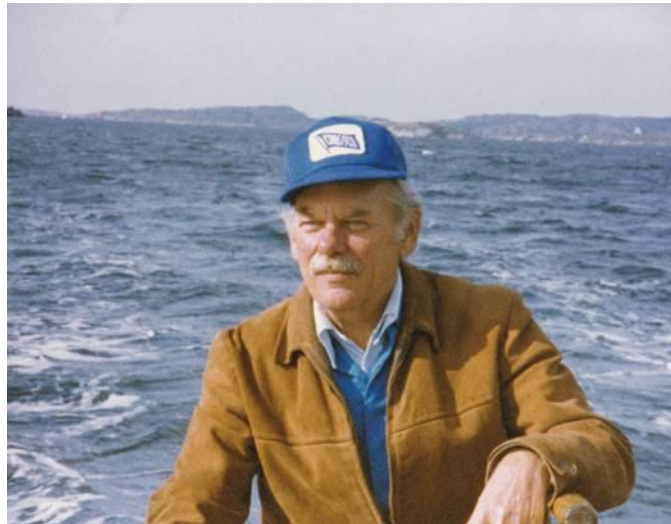
**Stort tack även till Nordstjernans arkiv i Ängelsberg.  
Sven-Erik Nybergs egna minnen av vännen Sten.**



## 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. Provanterat 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 Karingön permanent och Stig skulle då börja på att renovera familjens fastigheter. Fadern som dog 1975 efterlämnade ju sin fastighet nr. 103 på Karingön. Stig hade ju sedan tidigare en renoverad och modern sommarbostad direkt vid hamnen på Karingön.

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

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

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

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

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

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



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

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

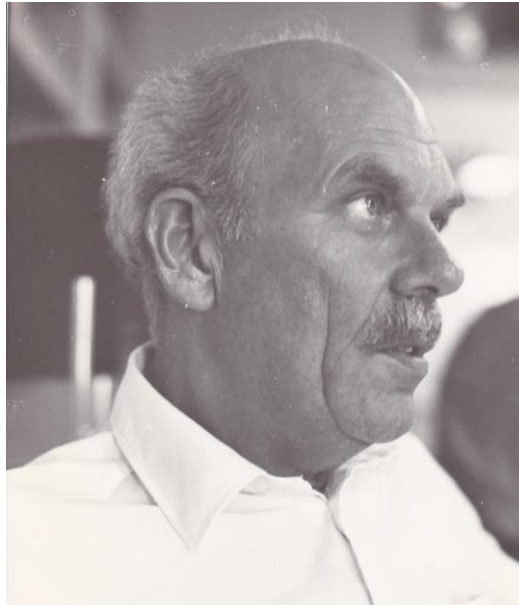
Det var med Stigs skicklighet och breda kompetens som han lärde mig allt om personalplanering i fartygen. Rederiet hade vi denna tid cirka 30 fartyg och det var i princip som ett stort pussel varje dag som skulle läggas men Stig hade ju utvecklat detta system under sina nästan 20 år inom arbetet. Det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

Det var i mitten av 1970-talet som vi började umgås privat. Stig och hans hustru var hemma hos mig på middag, jag bodde då i Hisings-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 Kåringön 1972

## Rest in Peace Stig!

### Skrivet till minne av Stig Westergren

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

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.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 Nordstjernan som telegrafist i m/s **Nordstjernan**. Rederi AB Nordstjernan – Johnsonlinjen – var då ett av Sveriges största rederier med över 40 fartyg i drift.



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

Foto Lennart Ramsvik.

Stig-Åke var sedan på m/s **Nordstjernan** 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 Johnsontelegrafisterna 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 Fyrbodol 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](mailto:seonyberg47@gmail.com)



# 11

## Arbetsledning, ledarskap och betygsättning.

### Chefskap och arbetsledning till sjöss.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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





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

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

Inom intendenturavdelningen kunde hökaren och kocken vara en avgörande roll huruvida en bra trivsel infann sig ombord. Allt som oftast beroende på hur harmoniska de var, deras yrkeskunskap och kompetens deras 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 ledskapsutveckling och kompetensutveckling, ett fantastiskt stimulerande arbete men jag minns speciellt en av de första sakerna jag fick lära mig på Ericsson;

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

Så sant och kommentarer egentligen överflödiga.



## ”Johnsonlinjens kommisstil”.

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

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

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

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

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

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

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

I de passagerarförande fartygen förr i tiden - nästan alla fartygen var passagerarförande inom rederiet - förväntade sig passagerarna en viss



disciplin, ordning och reda då de betalade dyrt för detta. En strikt rangordning av befålet krävdes. Det var exempelvis enbart befälhavaren och fartygsläkaren, maskinchefen och överstyrman som hade tillträde till salongen även om de två sistnämnda i början hade en egen liten "salongsmäss" intill salongen. Strikt rangordnat alltså.

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

Om jag skall tala för mig själv upplevde jag aldrig någon "kommisstil" i något Johnsonfartyg under hela min tid i rederiet. Naturligtvis träffade man riktigt arroganta skitstövlar till 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.

## **Betyg, betygsättning och rapporteringar.**

Jag upplever att betyg till sjöss kom redan i slutet av 80-talet att bli föråldrat i sin mening. Numera vet jag inget om hur betygsättningen 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. 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, Överstymän 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 Nörbäk, vid fyra tillfällen när jag var kock och två tillfällen när jag var hökare. Som hökare båda tillfällena i Suecia och Sandenäs. Själv 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.



## Rapport från ett hökeri Sven-Erik Nyberg © 2017.

REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN  
STOCKHOLM

TJÄNSTGÖRINGSBETYG  
CERTIFICATE OF SERVICE

NYBERG: Sven Erik Olof född den 4/70420  
Name Name date of birth

Inskrivnen vid sjömanshus i S.R. Reg. nr 470420-4850  
registered at the Marconille Marine Office at Reg. No.

har tjänstgjort på 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 i.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 angiv avmönstringorsak enligt nedan

egen uppsägning own notice of termination	semester el. annan ledighet annual or other leave	reparation, försäkring el. dyl. repairs, sole etc.
sjukdom illness	dödsfall deceased	militärtjänst military service
		annan orsak other reason

och har under tjänstgöringen visat (stryk ej tillämpliga)

mycket gott very good	uppförande conduct	mycket god very good	tjänstbarhet capability
<del>gott</del>		<del>god</del>	

Särskilda upplysningar Further information  
*Rekommenderas på det bästa.*

(Har sjöman visat särskild duglighet inom något speciellt arbetsområde bör detta anges här ovan. T.ex. för en båtmans: God och pålitlig arbetsledare; för en pumpmans: God och pålitlig yrkesman eller för en annan sjöman: Söker roresman, god svetsare el. dyl.)

GÖTEBORG den 26 JULI 1972

Befälhavare Master *[Signature]*  
Mekanik Överstyman Chief engineer  
Ökon. förest. Chief officer  
Ekon.-förest. Chief steward

REDERIAKTIEBOLAGET NORDSTJERNAN  
STOCKHOLM

TJÄNSTGÖRINGSBETYG  
CERTIFICATE OF SERVICE

Nyberg, Sven-Erik O född den 470420-  
Name Name date of birth

Inskrivnen vid sjömanshus i SR Reg. nr -"-  
registered at the Marconille Marine Office at Reg. No.

har tjänstgjort på ANNIE JOHNSON från STOCKHOLM  
has served on fartygets namn of fartygets hamort

såsom Ekonomiförest. fr.o.m. den 21/10-74 i.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 angiv avmönstringorsak enligt nedan

egen uppsägning own notice of termination	semester el. annan ledighet annual or other leave	reparation, försäkring el. dyl. repairs, sole etc.
sjukdom illness	dödsfall deceased	militärtjänst military service
		annan orsak other reason

och har under tjänstgöringen visat (stryk ej tillämpliga)

mycket gott very good	uppförande conduct	mycket god very good	tjänstbarhet capability
<del>gott</del>		<del>god</del>	

Särskilda upplysningar Further information

(Har sjöman visat särskild duglighet inom något speciellt arbetsområde bör detta anges här ovan. T.ex. för en båtmans: God och pålitlig arbetsledare; för en pumpmans: God och pålitlig yrkesman eller för en annan sjöman: Söker roresman, god svetsare el. dyl.)

Göteborg den 20 december 1974

Befälhavare Master *[Signature]*  
Överstyman Chief officer

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 rapporterinar 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



## 12

Att segla ute. Rapport från ett hökeri World wide.

### Att segla ute – Rapport från ett "hökeri i world wide".

En berättelse om livet på en uteseglade tankbåt i world wide trafik

*Att segla i utefart var de absolut bästa åren av min aktiva sjökarriär som Chief steward inom Johnsonlinjen. Tyvärr blev det bara 5 år totalt varav de sista 4½ på Johnson Chemsun och denna lilla sjömansberättelse handlar främst om livet i detta fartyg mellan 1982 till 1986 och när fartyget var under Panamaflagg från april 1986.*

Jag var tyvärr bara i två uteseglare, **Oceanus** och **Johnson Chemsun** world wide. **Oceanus** var väl ingen höjdare i ens sjömansliv. Alltid lastning inne i Persiska viken som Rastanura och Kuwait och lossningshamnarna de sex månader jag var där var Le Havre, St.Croix, US Virgin Islands samt Marseille. **Oceanus**-tiden var däremot mycket lärorikt för mig eftersom jag i praktiken var ny som hökare 1973.



## Fartygens faktarutor.

Innan jag börjar själva berättelsen vill jag gärna ge en faktabild av de två fartygen jag hade förmånen av att segla ute i under de åren jag var i denna "fria" sjöfart för en sjöman.

Faktarutorna är bara en kortfattad berättelse om fartygen rent tekniskt och prestandamässigt.



De båda systerfartygen i Kockums docka 1980. Foto från Arnold Idestrand.





Oceanus vid leveransen 1969, foto från R. Sahlstens samling

### **Faktaruta m/t Oceanus (3);**

Byggd på Eriksbergs varv, Göteborg 1969.

Systerfartyg: Ingen. Däremot Oceans(1), 1940-1948, Oceanus(2), 1954-1966.

Sjösatt mars 1969

Levererad september 1969

Längd: 281,4 meter

Bredd: 41,1 meter

Djupgående: 16,6 meter

Ombyggd/förkortades 1978 med 25 meter.

DWT: 132,900 dwt.

Maskineri: Tre 18-cyl. Eriksberg Pielstick

Effekt: 25100 AHK.

Fart: 16 knop

IMO: 6920123

1:e befälhavare: Kapten Fred Lundgren

1:e maskinchef: Maskinchef Sven Klang.

Besättning cirka 32-34 personer

Hemmahamn: Stockholm

Såld: 1982 till Sembawang Johnson, Singapore omdöpt till Lantau.

Såld: 1984 till Grekland.

Upphuggen: 1986 i Kaohsiung, Taiwan.



Johnson Chemsun, Foto: Lennart Ramsvik, Maritimbild.com

### Faktaruta m/t Johnson Chemsun;

Byggd på Kockums varv, Malmö 1980.

Systerfartyg: Johnson Chemstar, levererad samma år.

Sjösatt juni 1980

Levererad december 1980

Längd: 175 meter

Bredd: 32 meter

Djupgående: 10,7 meter

DWT: 37532 dwt.

Maskineri: två Pielstick 12PC2, 5V400 dieslar

Fart: 16 knop

IMO: 7901796

1:e befälhavare: Kapten Sven Vifors

1:e maskinchef: Maskinchef Hubert Andersson

Besättning cirka 24-26 pers inkl. elever.

Hemmahamn: Stockholm

Såld: 1988 till J.O. Oddfjell Bergen

Omdöpt till JO ROGN.

Upphuggen: Alang, Indien 2007.



## Oceanus 6 månader 1973

Väldigt mycket var helt annorlunda på **Oceanus** i jämförelse med linjefartygen, lång sjötid och få hamnar med kort liggetid. I mitt jobb som hökare fick jag "tänka om" vad gäller planering och proviantering av mat, dryck, slabb och förnödenheter. Jisses, det fick ju inte ta slut och man var tvungen att ha en riktigt välplanerad framförhållning. Allt detta var helt nytt för mig då och helt annorlunda än ett linjefartyg på 2-3 månader. Resorna var längre och sjötiden avsevärt mycket längre samt att vi i princip inte provianterade någonting i Persiska viken på den tiden. Mycket på grund av undermålig kvalitet till alltför höga priser.

Vi provianterade alltid det mesta i Kapstaden vid passage både dit och hem. Resan Cape Town – Rastanura tog väl cirka 2 veckor, 2 dagars lastning och sedan åter Cape Town och total tid cirka 1 månad.

Ombord i **Oceanus** tilläts hökaren ha en "privat slabbkista" vid sidan om rederiets standardslabb och detta var givetvis nytt för mig. Detta med rederiets goda minne. Detta fanns bara i **Oceanus** av alla rederiets fartyg.

Sannolikt berodde detta på att fartyget "seglade ute" och mycket sällan var i hamn. Vårt sortiment bestod mest av hygienartiklar, tvättmedel, snus, choklad och godis, T-shirts, skjortor, khaki, kallingar och strumpor samt annat nödvändigt och onödigt. Kanske vi hade ett sortiment av cirka 40-tal olika artiklar. Besättningen handlade och gnisten drog på avräkningen mot privat redovisning.

Vi hökare fick summan insatt på vår avräkning. Vi lade inte på så mycket avans, det var ju bara en servicesak och vi var ju inte där för att tjäna pengar på besättningen. Men någon hundralapp blev det ju i förtjänst varje månad. För vår roll som hökare hade vi med detta två slabbkistor att redovisa varje månads slut. Vi inhandlade oftast alla artiklar i Europa och i Kapstaden. Vi hökare betalade med privata medel och oftast cash i dollar.

Vid avlösning gjorde vi en inventering och "cashade ut" varandra i dollar. Ibland kunde vi ha ett stort lager beroende på inköp och då blev det ju givetvis att ligga ute med en hel del pengar. Alla hökarna i **Oceanus** skötte detta helt perfekt och klanderfritt och visade verkligen respekt att inte "ockra". Detta var en tyst överenskommelse bland alla och besättningen var kanonnöjd med sortiment och service.

Jag var påmönstrad i 215 dagar och av dessa var vi totalt hamnliggande i 13 dagar. Totalt var jag iland 5 kvällar under denna period och det var väl inte undra på om man blev lite smått "skogstokig". Det enda riktiga glädjeämnet under dessa resor



var mellanresan till Caribbean, 2 dagars lossning i Virgin Islands St.Croix. Där fick vi i alla fall några riktigt trevliga kvällar och St.Croix var ju en upplevelse. Det var ju en gammal Dansk koloni en gång i tiden.

Vid ett tillfälle låg vi även i Kapstaden under 2 dygn i väntan på reservdelar från Sverige. Cape Town var på ett sätt vår "hub" och bas för oss. Vid varje passage av Kapstaden/Cape Town fick vi post, bytte filmer och provianterade. Provianten vi fick i Kapstaden vara bra med ganska hög kvalitet. Vi skickade beställningar med telex senast 2 dagar innan passage. Tur eftersom vi provianterade ganska mycket varje gång vi passerade mot Persiska Viken.

Kapstaden var nästan som en oas och ett stort avbräck i tristessen. Vi bytte även vissa delar av besättningen där vid ett par tillfällen. Vid ett tillfälle passerade vi klockan 2 på natten men vad spelade det för roll. Man kan lugnt påstå att Kapstaden blev som en bas även om vi inte ankrade upp vid passage utan vi var under gång vid hela passagen. Mycket, mycket sakta, nästan stillastående men under gång.

Som tur var hade vi en mycket fin besättning ombord vilket gjorde livet lite enklare och vi hade vid flera tillfällen många glada och trevliga tillställningar ombord. Men, jag har nog aldrig läst så mycket böcker som jag gjorde i detta fartyg.

Noterbart var att vi hade en katt ombord. Han bodde i 1MA hytt, Jens Arvidsson, som sedan blev chief ombord. Katten flyttade inte från "sin" hytt och senare fick Ronny Ohrlander bli extrapappa för katten.

Katten gick aldrig ut på däck då han tidigare hade bränt sina tassar. Katten var lite "kocko" och han brukade roa sig med att springa fram och tillbaka i korridorerna och plötsligt kasta sig mot skottet i ett skrik. Det kanske var hans nöje. Han var lite utav Dr.Jekyll och Mr. Hyde. Ena stunder kelig och gosig som ett barn, andra stunden arg som en retad tiger som bara väste och skrek. Han kanske saknade en kattflicka, vad vet jag. Han var där när jag kom och han var där när jag åkte hem. Historien förtäljer inte när han "mönstrade av". Men han fick nog en ståndsmässig sjömansbegravning så småningom.

Jag mönstrade av Oceanus i Marseille den 12/10 efter nästan 7 månader och det kändes som en befrielse. Befälhavare i **Oceanus** under min tid ombord var Göte Gärdsmann och Luther Andersson. Båda var ordinarie befälhavare ombord mer eller mindre under hela tiden **Oceanus** gick under Johnsonflagg.

Maskinchef var bl.a. Göran Nordin som jag senare skulle träffa på i containerbåtarna. Överstyrman var en del av tiden Lasse Persson, (bror C-G.Persson, överstyrman och befälhavare i bl.a. containerfartygen) en jåkla trevlig



prick från Halmstad. Lasse blev sedan befälhavare i rederiet. Han delade fartyget med Guido Voghera.

Under min tid i **Oceanus** hade vi en spansk kock, Angel Grande Careto och de fyra mässmännen var från Trinidad-Tobago, kina, Spanien och Sverige. För övrigt var det få svenskar bland däck- och maskinbesättningen. En mycket internationell besättning alltså.



Baren på Oceanus 1973.  
Telegrafist Björn Larzon t.v. och undertecknad till höger.  
Fotograf okänd.



## Johnson Chemsun, Augusti 1982-november 1986.

I **Johnson Chemsun** var det däremot helt annorlunda, en helt ny värld, nya "tänk" och en helt ny typ av uteseclarliv, s.k. trampfart world wide. Ibland, och som oftast, visste vi inte ens var lossningshamnen skulle bli när vi ankomlastningshamn. Lasta vad undrar säker många, Ja, allt från Flygbränsle och etanol till Palmolja, ingen matolja och ingen tjockolja men i princip allt däremellan. Vissa mera brandfarliga än andra. Brandrisken och explosionsrisker var stora. Men stor respekt till alla som hanterade detta, de hade en enormt stor erfarenhet och kunskaper om kemtransporter.

Proviant- och inköpsplaneringen var givetvis mycket viktig i dessa fartyg då ingenting stavades regelbundenhet, alltid tvärtom. Här gällde det om någonsin att ha en bra framförhållning och noggrann i sin planering. Tyvärr vet jag kollegor som stod utan både öl, potatis, ägg och grönsaker. På Chemtankfartygen hade hökarna ingen privat slabb som på **Oceanus** men däremot hade vi ett utökat sortiment av slabben ombord i jämförelse med linjefartygen. Vi tillhandahöll det viktigaste av toalettartiklar, lite godis, khaki och T-shirts som vi bland annat inhandlade i USA med fartygets tryck och logotype. Dessa var förhållandevis billiga i inköp i Texas.





Att segla ute passade mig alldeles utmärkt. Man fick sköta sig själv hela tiden och själv bestämma alla inköp utan att vara toppstyrd av rederi och inspektörer i tid och otid. Befälhavaren var min chef och med bra befälhavare som vi hade på **Johnson Chemsun** hade man totalt fria händer utan inblandning och då blev det också väldigt bra. Till allas glädje. Prisvärt dessutom till inspektörernas glädje! Så här i efterhand, brydde jag mig faktiskt inte så mycket om vad de sa eftersom vi skötte allt på det bästa sättet vi kunde och hade utrymme till. Vanligt vett och sunt förnuft fick alltid råda och vanligt bondvett segrar alltid i det långa loppet. Inga förmaningar eller pekpinningar alltså. Frihet under ansvar.

Det fanns också en större förståelse och acceptans från rederiets sida när det gäller kostnader för proviantering, förnödenheter och spareparts i dessa fartyg world wide. Vi kunde alltid ligga lite högre i kostnader i jämförelse med de traditionella linjefartygen som alla var centralstyrda och kontrakterade för alla inköp från Göteborg och under "linjeresorna" fanns det inte så stort utrymme att "förlusta" sig på bra och ovanliga råvaror.

Under min tid ombord i **Johnson Chemsun** hade jag en liten tjock "svart bok" som var till för mig och kocken ombord. Där noterade jag samtliga hamnar var och vad vi provianterade samt priser. Allt fick sedan en form av sammanställning och rekommendation och minne för oss själva var någonstans i världen det var bra att proviantera vissa saker, mat, grönsaker, mejerier, konserver, öl, vin, sprit, slabb och cigaretter och till vilka priser. Allt fanns noterat för att vinna fördel vid nästa gång/anlöp när det nu blev.

Med dessa sammanställningar kunde man göra stora vinster vad gäller inköpspengar för råvaror, pengar som man istället kunde "förlusta" sig på att inhandla lite mera "exklusiva" råvaror som exempelvis oxfilé, fläskfilé och skaldjur när vi var i vissa Asienhamnar och Kina samt med lite smarthet få detta på räkning som billigare oxkött och fisk. Detta lilla "mygel" drabbade inte någon på den tiden å andra sidan är ju detta preskriberat sedan många år.

Officiellt köpte vi ju aldrig varken oxfilé, fläskfilé, räkor eller hummer men vi serverade det lite då och då när vi hade haft möjlighet. Givetvis till mångas förtjusning.



För att inte tala om alla de goda vinerna som man "sprang på" emellanåt. Då gällde det att hugga och fånga tillfället! Inga Le Cardinal där inte. Det hände kanske inte så ofta men några gånger per år i alla fall och då gällde det att "samla i ladan". Vi hade i detta fartyg en ganska stor förbrukning på viner då vi serverade vin cirka 2 middagar i veckan enligt ett rotationsschema.

När vi låg i Antwerpen den sista gången jag var ombord tror jag fick jag ett synnerligen bra erbjudande av skeppshandlaren där, Jansson hos Westerlunds, jag kände de flesta där och vid detta tillfälle frågade han mig om jag var intresserad av ett gott prisvärt "Chateauneuf du Pape", givetvis svarade jag ja, eftersom detta var ett av mina favoritviner, men beroende på smak och pris.

Senare på eftermiddagen kom han tillbaka med en flaska och jag fick smaka eftersom han visste att jag gillade bra viner sedan min tid på containerfartygen och mina besök i Belgien då jag även handlat där privat. Jag smakade, luktade, gurglade, sörplade och drack upp. Spottade inte i glaset alltså! Nickade belåtet men visade inte min innersta belåtna överraskning och sa att det var strålande med en fantastisk boqué och eftersmak vilket det verkligen var.

Jag frågade hur mycket det kostade... det smakade dyrt... till min överraskning var priset under standardpris på Le Cardinal i Göteborg, mycket förvånansvärt och billigt men berodde på att många lastfartyg då inte köpte så mycket vin på den tiden!? Mest öl förmodar jag. Nåja, jag frågade hur många lådor de hade, 31 kvar svarade han. ( 6 fl./låda) OK, jag tar alla sa jag om jag får 15% rabatt utöver den vanliga "Johnsonrabatten". OK du får 10% blev svaret och jag kan än idag inte förstå varför. De 31 lådorna levererades tillsammans med 200 lådor Stella Artois dagen efter på morgonen. Jisses, vilket kap vi hade gjort. Tyvärr räckte inte spritförrådet till just då utan de flesta lådorna lagrade jag i ölkylen och tog ut för temperering när det var dags. Besättning och vi vinälskare fick ett fantastiskt vin billigt!

Senare när vi lämnat Europa och serverade vin till lördagsmiddagen blev alla lyriska av det goda vinet. Ragnar Reslow var gnist ombord vid detta tillfälle och han bad mig lägga undan några flaskor för att ta med hem. Ragnar och jag delade några flaskor då och då, han var mycket försiktig men en livsnjutare och vinälskare av stora mått. Själv "smugglade" jag med mig tre flaskor hem och Ragnar fick tre han också. *(Även på 1980-talet var*





*”Chateauf du Pape” ett mycket dyrbart vin på systembolaget som numera kostar cirka 300 sek per flaska)*

I övrigt tog dessa 186 flaskor snabbt slut då flera köpte vinet utöver alla de flaskor vi enligt våra obligatoriska vinlistor drack till middagarna på lördagar och söndagar samt ibland mitt i veckan. Sven Vifors sa att det var det godaste vin han druckit någonsin. Ja, så kan det gå när man hittar fyndviner men detta hade hänt tidigare ombord.

Min lilla svarta bok rörde givetvis även slabben. Sprit, vin och Cigaretter likadant. Öl likadant. Det gällde bara att passa på och veta vad man skall handla var i världen. Det var inte alltid billigast i Malaysia eller Manila även om spriten oftast var billigast i Manila... etc och allt detta visste man eller rättare sagt, min lilla svarta bok berättade. Där fanns även åtgång och förbrukningsstatistik etc. Denna var ganska välfylld när jag sista resan lämnade **Johnson Chemsun** i Baltimore för sista gången. Vart den senare tog vägen vet jag inte. Jag vet bara att under de resor jag var på semester hade den inte fyllts i en enda gång. Den låg orörd i sin låda på kontoret.

Så här med facit i hand ångrar jag bittert att jag inte tog med den hem och sparade den som minne. Där fanns mängder av statistik om inköp world wide. Det hade varit en guldgruva att scanna in och visa här och nu och skicka till intresserade kollegor. Varför är man alltid efterklok. Ja, något som jag givetvis delar med många av läsarna här.

Vi var inte speciellt ofta i Europa. Under min tid på **Johnson Chemsun** var vi bara i norra Europa, Rotterdam och Antwerpen, vid 4 tillfällen, alltså i snitt 1 gång per år. Men vid dessa tillfällen var stressen total ombord! Värre än i Göteborg. Under det 1-1½ dygn vi låg i exempelvis Rotterdam skulle allt hinnas med och arbetstiden blev mycket lång och inga möjligheter till landgång men vem brydde sig egentligen om Rotterdam då. Antwerpen likadant, oavsett mängder av fina minnen och vänner där.

Allting hände då, alltid besättningsbyten, många eller få berodde på tiden ombord. Alltid inspektörer från Göteborg och alla andra lösa rederifolk från Stockholm som i princip inte visste vad de gjorde där och vad deras syfte var. En trevlig ”semesterresa” kanske med förlängd weekend, inte vet jag. Vid ett tillfälle kom en ex kollega från sjöpersonalavdelningen i Stockholm. och frågade mig ”hur är läget”? Tack det är bra svarade jag. Det var den enda kommunikationen vi hade! Mystiskt alltså och lite gåtfullt syfte!



Alltid storproviantering när vi låg i dessa hamnar. Sedan kom det alltid en långtradare med övriga förnödenheter och spareparts från Göteborg och Ringön. Vi provianterade alltid hos Aug. Köpcke i Rotterdam och hos Westerlunds i Antwerpen och vid varje europabesök fick vi även en del proviant från Göteborg.

I övrigt låg vi inte speciellt ofta i Europa. Ett par – tre tillfällen i Algeciras och Gibraltar samt några hamnar i Svarta Havet. Det var allt. För chemtransporter var det mestadels Nordamerika och Fjärran Östern som gällde. Inte en enda gång var vi i Sydamerika eller i Australien. Inte heller i Afrika om man räknar bort Suez. Fartyget var vid ett tillfälle på New Zeeland men då var jag tyvärr på semester. Det var synd för jag har alltid vela besöka New Zeeland.

Annars var det riktigt spännande att segla ute, vattnet ser likadant ut förvissa förutom i Caribbean där vattnet ibland kan vara grönt, kanske på grund av algblomning eller sandbotten, vad vet jag. Det var alltid kul och intressant med alla dessa spekulationer och gissningar var nästa lossningshamn skulle bli strax innan vi kom in till lastningshamnen och likaså var nästa lastningshamnar skulle bli innan ankomst lossningshamnarna. Alltid mycket gissningar och spekulationer och oftast var alla fel, det blev alltid något annat och ibland kunde det även ske kontraorder när vi hade en lossningsorder. Spotmarknaden rådde och bestämde liksom priser på frakten. Allt styrdes från Odfjell i Bergen. Odfjell hade det operativa ansvaret för dessa fartyg. Johnson Line hade driftansvaret. Stockholm hade ingenting med frakter att göra.

Detta var i mitten av 80-talet och faktum är att vi faktiskt hade ganska lång liggetid i de olika hamnarna. Tro det eller ej. Nästan aldrig mindre än ett dygn i någon hamn. Det var rätt sällsynt. Oftast hade vi både två och tre dagar i hamn beroende på lastning/lossning.

### **Här följer ett axplock av alla de intressanta och spännande hamnar vi besökte under min tid ombord: (från väst till öst)**

New York, Jacksonville, Fort Lauderdale, Port Everglade, Tampa, New Orleans, Houston, Galveston, Virgin Islands, Caribbean, Long Beach, San Francisco, BC, Alaska, Yokohama, Kobe/Osaka, Hiroshima, Korea, Shanghai Kina, Taiwan, Manila, Jakarta, Surabaya, Bali, Singapore, Malaysia, Indien, Sri Lanka, Karachi samt givetvis ett otal passeringar av Panamakanalen och Suezkanalen samt vid ett par tillfällen Bosporen då vi gick till Varna och



Odesa i svarta havet. Dessa hamnar var de vanligaste och vi var där flera gånger.

Här följer vår resrutt när vi var Panamafloggade 1986 från maj till november. (Vi mönstrade på i Rotterdam i april)

m/t Johnson Chemsun		Resrutt under Panamaflogg 86.		Påmönstring i Rotterdam den 2 maj 1986		Europahamnar; Rotterdam, Hamburg,	
Befälhavare: Sven Vifors		Maskinchef: Thomas Hjeltnik					
Hamn/Land:	Arrival date:	Pilot:	All fast:	Mark:	ETD:	Departure port:	
1 New York, USA	30-maj		19.12	lossning. Bunker h.fuel, Proviantering		01-jun	Philadelphia,
2 Philadelphia, Penns.	02-jun	05.33	11.15	lossning/lastning. Harbor pilot 10,20		04-jun	Houston Texas
3 Houston, Texas	07-jun		3.45	lossning/Proviantering		09-jun	Freeport Texas
4 Freeport, Texas	09-jun	21.20 galv	22.35	Lastning		10-jun	Houston Texas
5 Houston, Texas	11-jun	03.00	08.35	Lastning/Bunkers/Storproviantering		12-jun	PanCan-Yokohama
6 Panamakanalen Transit	15-jun	Cristobal	ankring	Transitering 16 juni		16-jun	Yokohama, Japan
7 Yokohama, Japan	17-jul	02.30 ankr.	10.30	lossning/Proviantering. Harbor pilot 08.35		18-jul	Kobe, Japan
8 Kobe, Japan	20-jul	22.00 (19)	00.35	Lossning		22-jul	Masan, Korea
9 Masan, Sydkorea	24-jul	06.00	08.05	Lossning, Bunkring		25-jul	Taichung, Taiwan
10 Taichung, Taiwan	29-jul	09.00	10.25	Lossning/Lastning		30-jul	Kaohsiung, Taiwan
11 Kaohsiung, Taiwan	31-jul	20.35	22.30	Lastning/Proviantering		04-aug	Singapore, R.O.S.
12 Singapore, R.O.S. Redden	11-aug	09.50	Ankr./Redd	Maskinreparation.			
13 Singapore, R.O.S. kaj	15-aug		14.00	Lastning jet fuel USA/Proviantering		17-aug	US East coast via Suez.
14 Suez	31-aug	11.40		Transit, Suezkanalen		31-aug	Algeiras bunkers
15 Algeiras, Spanien	07-sep	01.30	Ankring	Bunkers/Proviant/Spareparts fr Sverige	09.00		US East coast via Suez.
16 Port Everglades, Florida	18-sep	07.15	08.30	Lossning/Proviantering		21-sep	Jacksonville, Florida
17 Jacksonville, Florida	22-sep	12.00	14.30	Lastning för Ryssland/Proviantering		24-sep	Algeiras, Spanien
18 Algeiras, Spanien	06-okt	07.15	Ankring	Bunkers/Proviant/Spareparts fr Sverige	11.30		Ryssland via Bosporen
19 Bosporen/Dardanelles	10-okt	03.30		Transit Bosporen	15.30		
20 Yuzhny, Ryssland	12-okt	16.35	18.00	Lossning, besvärlig inkjarerung 3½ tim.		14-okt	Varna, Bulgarien
21 Varna, Bulgarien	15-okt	06.45	10.45	Lastning Amoniak till US East coast		17-okt	US East coast
22 Bosporen/Istanbul	18-okt	20.30		Transit Bosporen/ Några besättningsbyte		19-okt	
23 Algeiras, Spanien	23-okt	22.55	Ankring	Bunkers/Proviantering		24-okt	Baltimore USA
24 Baltimore, USA	02-nov	11.40	23.45	Lossning/Besättningsbyte/Proviantering		05-okt	Houston Texas
25				Avmönstring./Befälhavarbyte, Ny befälhavare Bertil Bengtsson			



Passage av Panamakanalen i november 1982. Foto: S-E.Nyberg



Insegling till ett disigt New Orleans Louisiana 1982, foto S-E.Nyberg

Jag förstår mycket väl de befäl som år efter år seglade ute på "Östernbåtarna". Hade jag själv haft möjlighet att segla på dessa fartyg hade jag nog aldrig varit på linjefartygen hemma.

Under åren hade vi ju givetvis några riktigt trevliga hamnbesök lite då och då. Oftast låg vi inga längre stunder i hamn då lastning/lossning gick ganska snabbt. De trevligaste och "gladaste" platserna var absolut Taiwan, Korea, Malaysia och Singapore. Ja, alla platserna i Östern var jäkligt trevliga att besöka med mycket nöjen och trevliga människor. Jag hade själv en favorit i Kaochung i södra Taiwan. Detta var en mycket trevlig plats med mycket billig shopping och trevliga asiatiska restauranger, barer och nattklubbar samt vackra kvinnor. Taichung även det i Taiwan var inte lika trevligt men ändå kul. Malaysia var även det en annan höjdare i de hamnar vi besökte.

Vid ett tillfälle låg vi i Singapore under fem dygn. Tre dygn på redan och två dygn vid kaj. Thomas Hjeltvik och någon till samt jag själv var iland en kväll och "rullade hatt" men det startade med att vi åt en klassmiddag på anrika och historiska "Raffles Hotel" och intog givetvis några klassiska Singapore Sling vid "The long bar". Bara det att äta middag på Raffles var en upplevelse och en riktig höjdare. Man kände nästan de historiska vingslagen. Thomas kommer nog ihåg detta också. Det var ju ett minne för livet. Vi hade även några mycket trevliga kvällar på andra ställen exempelvis i USA.



Vid ett annat tillfälle mönstrade jag på i New Orleans. Utav någon anledning blev JCS försenad så vi fick spendera 4 dagar i NO. Detta var också en upplevelse. Att känna på den berömda jazzen och jazzklubbarna runt Canal Street och Bourbon Street med bland annat klubben "Pat ó Brians". Givetvis att även avnjuta det Creolska köket i full frihet med alla dess Cajun-finesser.

Låter kanske trevligt men utav den påmönstrade tiden var det ju sjödygn cirka 80-90 % av tiden.

Efter varje slutlossning hade däckspersonal, pumpman och bås ett jättejobb med att göra tankrengöring. Ett jobb som kunde ta tid, nätter inräknade så det kräver verkligen sin man. Killarna gjorde verkligen ett fantastiskt jobb. I samband med detta erbjöd vi alltid varm mat cirka klockan 24.00 i samband med vaktavlösning. Detta kunde ske flera nätter i rad. Vid dessa tillfällen serverade vi lite enklare måltider som exempelvis pizza, varma smörgåsar, pytt, paj och sallader. Naturligtvis var alla välkomna av de som var vakna och var hungriga. Detta var alltid mycket poppis.

Ombord i **Johnson Chemsun** hade vi en fantastisk bra mathållning utan överdrift och redan från min första period på fartyget 1982 ville vi inom intendenturen "hylla" alla duktiga befäl och besättningsmän genom att någon gång varje månad mitt i veckan, på en onsdag göra och ge något extra utöver helgerna. Vi arrangerade därför en tre rätters festmåltid med gott vin. Detta kunde exempelvis vara Toast Skagen, smördegssinbakad filé och nybakt "Apfel strudel med glass och grädde eller liknande meny. Vi alternerade givetvis dessa menyer. Jag själv trancherade vid bordet vid dessa tillfällen och gott vin serverades givetvis till. Dessa middagar var väldigt omtyckta och alla satte stort värde på dem.

Varje helg, Lördag och Söndag, hade vi alltid en förrätt till middagarna, varmrätt och dessert obligatoriskt. Vin till maten under helgen. Jag gjorde upp ett "rullande vinschema" för befäl, däck/maskin och indententur. Detta fungerade perfekt och ingen misskötte detta någon gång. Vinuttaget per person och månad kunde ligga på 3-4 flaskor vin per person och blev inte så dyrt. Istället förhöjde det middagarna till något extra varje vecka och något att verkligen se fram emot och längta till. Som hökare "jagade" jag alltid gott och prisvärt vin hos många skeppshandlare under min tid ombord. Det gick bäst i Rotterdam och Houston men även i Japan var det bra då vi köpte många goda klassviner hos en Dansk skeppshandlare i Kobe. Tyvärr har jag glömt hans namn.



Här nedan följer några bilder från en av dessa "Onsdagsmiddagar" ombord.



Bild från vår gemensamma mäss. Längst upp i bild, befälet med Birger Robertsson till vänster i bild. Bordet längst ner hittat motormännens bord med ryggen hitåt Rep. Göte Hultgren. 2mj längst till höger i bild. "Trancheringsbordet" mellan var normalt intendenturens bord.



Foton: S-E.Nyberg



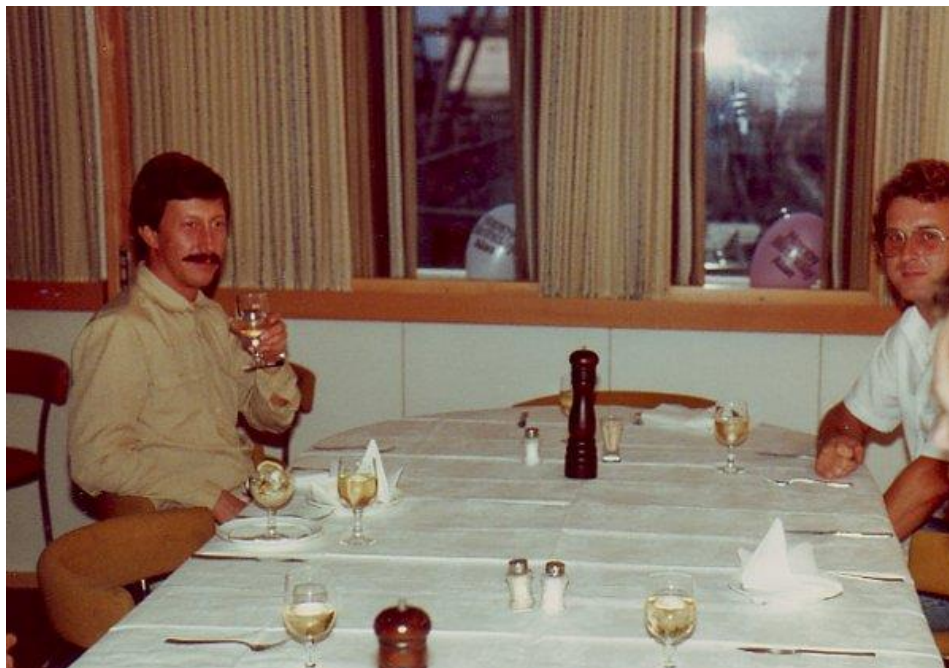
Matrosbordet och motormansbordet. Längst till höger pumpman Rolf Bringslid samt elev. Matroser bland annat "Balletta" H-O.Johansson och "Bobban", matros Thörnkvist. Det gamla radarparet Bobban och Balletta seglade tillsammans i fartyget flera år.



Vakthavande 2s styrman jr. Sverker Lunddahl t.h. vakthavande matros. Mitten mässman Ove Axelsson och t.v. mässman Patrik von Gegerfelt



Från vänster; MCH Thomas Hjeltvik, 1MA Matti Lindblom, 2mj, 2MA Mats Bensby, Elmask. Max Karlsson. Mannen med nacken vet jag tyvärr inte vem det är. Troligen 2e styrman.



Befälsbordet med styrmännen Bengt Törnlund och Svante Larsson. Till höger syns näsan på 1MA Marti Lindblom .





Kock Thomas Lydell som var son till gamle hökaren Sonny Lydell.



Elmaskinisten Max Karlsson.

Ombord i fartyget hade vi inga som helst ransoner, samtliga ombord i fartyget hade "fria uttag". Detta missköttes aldrig under min tid ombord även om vissa personer kunde komma upp i 10 lådor öl per månad men så



var de också väldigt generösa. Genomsnittsförbrukning på öl varje månad var cirka 90 lådor och cirka 65 flaskor vin hela besättningen.

I en högares roll ingår även att medverka vid inklareringar. Du vet, tullistor, uppgifter och fakta, serva myndigheter i loungen, se till att de får sina obligatoriska gåvor av cigaretter och whisky samt dricka öl/läsk eller kaffe.

Under mina resor med Johnson Chemsun var jag med om att klarera in fartyget i 28 länder och 51 olika hamnar samt 14 stater inom USA. Av mina totalt besökta länder med Johnson Line blev det till sist 53 länder.

I de allra flesta länder fanns det alltid en "oskriven lag" att alltid ge bort en gåva i form av cigarettlimpa och en flaska whisky till myndigheterna. I alla fall var det så förr, nu vet jag inte. I många av länderna var kravet högre än så och inskränkte sig verkligen inte till en limpa. Själv hade jag en liten lathund i min lilla svarta inklarerbok så att jag visste på ett ungefär hur mycket det brukade gå åt i vissa länder/hamnar. Uppe i loungen hade vi ett litet förråd för just detta syfte.

I USA och Europa var det dock ganska lugnt på denna front. Bara enstaka limpor och whiskyflaskor. Inget att säga om det.

Värst var det i Suez, arabstater och några av länderna i Sydostasien. Där kunde det ibland fullständigt spåra ur. Jag minns speciellt vid ett tillfälle i Port Said när vi skulle klarera in för transit Suezkanalen upp mot Suez.

Sven Vifors var befälhavare, Ragnar Reslow telegrafist och jag själv tog som vanligt emot "myndigheterna" och agenten. Alla med sina "assistenter". Som vanligt i Suezkanalen kom det även en "doctor" med assistenter, vad de egentligen hade för roll var upphöjt i dunkel då ingen riktigt vet och ingen ifrågasatte heller. Vid detta tillfälle kom det flera s.k. "doctors" med ett ännu större följe av assistenter och "väskbärare" och papperssorterare.

Alla "svartmustiga" män med vita rockar. Jösses, hela loungen vimlade av "vita rockar" och ett tag trodde jag att jag hamnat på "hispan" eller psyket. Jag tittade på Sven och Ragnar och de gjorde likadant med ett stort frågetecken. Något liknande som vid detta tillfälle hade vi aldrig upplevt tidigare. Nåja, papper och listor växlades hit och dit och Ragnar fick ta många extra svängar till kopieringsmaskinen för att tillfredsställa allas behov av att få papper och krav på papper.

Dags för cigaretter. Alla krävde minst två-tre limpor per man och extra



limpor till assistenter och chefer som inte var medverkande. Jag tror att vi var uppe i över fyrtio limpor innan vi var klara men det slutade inte där.

Efter transitklareringen var klar förföljde de vita rockarna mig hela tiden, till kontoret, till mässen och till köket samt att de under eftermiddagen hamrade de på min hytt dörr. De tjattrade som galna papegojor hela tiden. De krävde ytterligare cigarettlimpor för andra assistenter och om inte hotade de med "transit problems". Jag hänvisade till kaptenen eftersom jag sa nej då de redan fått och bad dem försvinna. Sven sa också nej och det var ett sjuväkla kakkafoni ute på däck utanför förrådet på B-däck. Detta var en av få gånger jag sett Sven vara riktigt irriterad. Allting slutade dock utan större problem men hela transiteringen var en riktigt stor parodi.

Nu är det inte alltid så lätt att göra en korrekt och konkret bedömning och urval vilka som skall ha och inte ha cigaretter. Frågar man agenten är han eller de lika insyltade som alla andra och efterfrågan och krav växlar från gång till gång. Svårt alltså när man står där mitt i skiten. Förhoppningsvis fungerar det inte så längre och att myndigheterna har rensat upp i detta trask och gyttja av "mutor".

Under mina år i fartyget hade vi egentligen inget riktigt dåligt väder mer än ett par gånger och det var bl.a. vid ett tillfälle när vi lämnat Alaska mitt i vintern när vi gick till Japan. Absolut fel plats att vara på vid denna årstid. Någonstans söder om Aleuterna kom vi in i ett riktigt skitväder och allt löst i fartyget anföll oss från alla håll och kanter. Men det gick bra även denna gång. Vid dessa tillfällen gillar man ju definitivt inte att vara till sjöss. Då är man verkligen liten och maktlös när man ser och upplever hur "vädergudarna" och "Sjöberg" har vaknat på fel sida.

Som tur är har jag aldrig varit sjösjuk och det är tur då jag sett de som varit sjösjuka och hur fruktansvärt de lidit. Men det är självklart jobbigt att utföra alla sysslor ombord. Alla sjömän vet ju om problemen vid dessa tillfällen. På något vis är det bara att gilla läget hur dumt det än låter. Man har ju inget val.

I övrigt var **Johnson Chemsun** snäll emot oss hela tiden. Fartyget var en "turbåt" med positiva vibbar som satt i skotten. Vi hade egentligen aldrig några incidenter eller olyckor som annars är vanligt i fartyg.

**Johnson Chemsun** var i mångt och mycket en fantastisk båt att vara mönstrad på och jag är mycket tacksam att jag fick tillbringa mina sista



sjömansår på just henne. Att vi seglade ute i world-widetrafik gjorde ju livet än mer spännande och intressant. Det var liksom den oregelbundna trafiken som var kryddan i tillvaron. Oftast när vi ankom till en hamn visste vi inte var nästa hamn skulle bli. Vid ett tillfälle var vi slutlastade i Indonesien/Surabaya för destination Nya Zeeland men bara efter några dagar blev det ändrat till USA. Ja, så kunde det vara.

Som hökare gällde det att vara på tårna hela tiden och ha räknat rätt på både mat och slabb, annars kunde det sluta illa. Tur eller skicklighet, inte vet jag men för mig tog aldrig saker slut även om det vid några tillfällen var på det berömda. Men nära skjuter ingen hare men man blir ju skrämd. Vettskrämd att man ibland nästan kissade i byxan av obehagskänslor.

Som sagt, **Johnson Chemsun** var ett fantastiskt fartyg och den bidragande orsaken var givetvis den fantastiska besättningen vi hade hela tiden. Även när och om det kom nya människor föll dessa snabbt in i jargongen och mönstret. Alla anpassade sig till och bidrog till vår mycket goda stämning ombord. Det var egentligen aldrig någon som floppade ur och aldrig någon misskötsel.

Den mycket goda stämningen ombord berodde ju givetvis på att vi hade de mest lättsamma befälhavarna av alla ombord, Sven Vifors och Birger Robertsson, två mycket trevliga och bra befälhavare som under lång tid delade detta fartyg. De hade båda ett mycket jordnära och bra ledarskap med sunt förnuft. Vid ett tillfälle hade vi även Birger Lundin ombord.



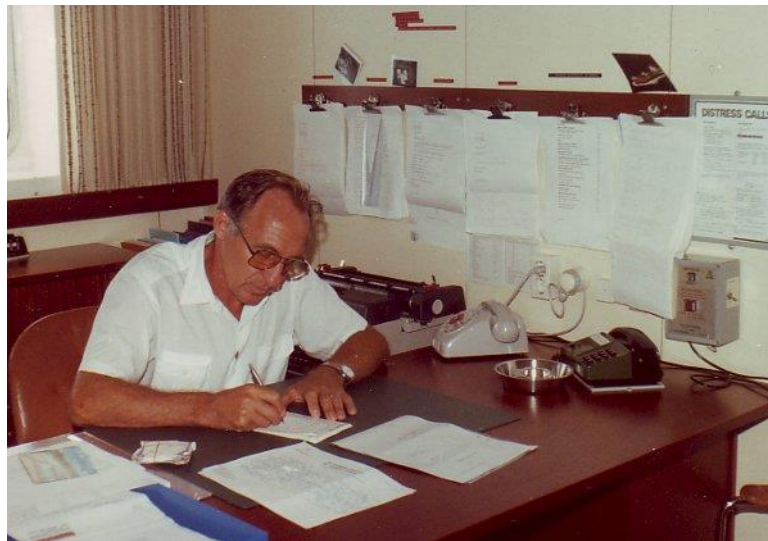
Befälhavare Sven Vifors.

Vifors var befälhavare från fartygets jungfruresa 1980 tills det såldes 1988 därefter pensionerades han, 62 år gammal.

Vifors avled i Mariannelund 2008.



Jag skulle gärna vilja räkna upp alla underbara människor som var ombord och förgyllde tiden på **Johnson Chemsun** men tyvärr kommer jag inte ihåg alla till namn och jag kan inte räkna upp alla så ingen nämnd ingen glömd men chiefarna var bland annat Thomas Hjeltvik och Ronny Ohrlander som delade på fartyget under några år.



Befälhavaren Birger Robertsson på befälhavarens kontor.



Telegrafist "Pålle" Paulsson vid sin telexmaskin som det var på den tiden.



Mch. Thomas Hjeltvik en glad kväll ombord till sjöss.  
Thomas var en underbar människa och en mycket god vän. Vi håller fortfarande kontakten.  
Mycket mera om Thomas i samband med min artikel om containerfartygen.



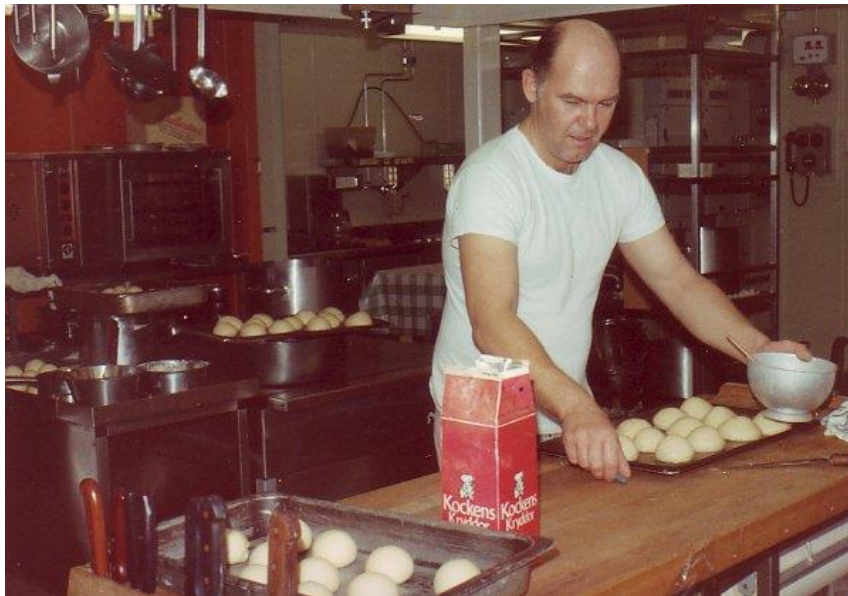
Telegrafist "Pålle" äter sina älskade inkokta grisfötter med en stärkande snaps i köksvrån.  
Pålle älskade grisfötter och han åt upp hela skålen ensam.

Jag vill också nämna vår fantastiskt duktige kock Lennart Fornfelt från Vaddö. Lennart var den kock jag seglade längst tid tillsammans med i fartyget och han var en synnerligen duktig kock, kanske den duktigaste jag seglat med alla tider. Han var även en duktig bagare och konditor som bland annat lärde mig baka professionellt. Vi hade ett fantastiskt



samarbete och var liksom jag väldigt mån om att servera en kvalitetsrik och omväxlande mat ombord.

Lennart Fornfelt kom till **Johnson Chemsun** 1981 och var kvar i fartyget till 1988 i samband med att det såldes till Odfjell i Bergen. Lennart var även i systerfartyget **Johnson Chemstar** under två korta perioder. Se Personbiografi.



Lennart Fornfelt bakar morgonfrallor ombord i Johnson Chemsun.

Sammanfattningsvis kan jag bara säga att jag är både glad och tacksam över att jag fick segla några år på uteseglare och Fjärran Östern innan min sjökarriär var tillända och allt lades ner och skrotades. Det var en fantastisk tid som jag under inga som helst villkor vill ha ogjort.

Sammanfattningsvis kan jag bara säga att jag är både glad och tacksam över att jag fick segla några år på uteseglare och Fjärran Östern innan min sjökarriär var tillända och allt lades ner och skrotades. Det var en fantastisk tid som jag under inga som helst villkor vill ha ogjort.

*Fartyget **Johnson Chemsun** byggdes 1980 på Kockums i Malmö såldes till J.O. Odfjell i Bergen 1988 och fartyget var i drift för Odfjell fram till 2007 då det skrotades och höggs upp i Alang, Indien, 27 år gammalt och uttjänat.*

*Systerfartyget **Johnson Chemstar** skrotades i Indien 2009.*



NB 574 vid Kockums AB den 25 juni 1980

De två systerarna Johnson Chemstar och Johnson Chemsun nb 574 under nybyggnationen  
I Kockums utrustningsdocka 1980. Foto från Arnold Idstrand.

REPUBLICA DE PANAMA	
MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO	
DIRECCION GENERAL CONSULAR Y DE NAVES	
<p>Este documento ha sido expedido de acuerdo con las leyes y reglamentaciones vigentes de la República de Panamá y de conformidad con el Convenio 108 relativo a los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, 1958, de la Organización Internacional del Trabajo.</p> <p>El Gobierno de la República de Panamá solicita a las autoridades de los Gobiernos ante quienes se presente este documento, facilitar a su titular el ejercicio de sus derechos con sujeción a las condiciones previstas en el Convenio mencionado, como recíprocamente, de acuerdo con la costumbre internacional, la República de Panamá hace en casos semejantes.</p>	
<p>REPUBLIC OF PANAMA MINISTRY OF FINANCE AND TREASURY DIRECTORATE GENERAL OF CONSULAR AND MARITIME AFFAIRS</p> <p>This document has been issued in accordance with the laws and regulations in force in the Republic of Panama and with Convention 108 Relating to Identification Documents for Seafarers, 1958 of the International Labor Organization.</p> <p>The Government of the Republic of Panama requests the authorities of the Governments before which this document is exhibited to facilitate to its holder the exercise of his rights, subject to the conditions prescribed in the above mentioned Convention, such as the Republic of Panama does reciprocally, in similar cases, in accordance with international practice.</p>	
<p>Apellido (s) <b>NYBERG SVEN ERIC OLOF</b></p> <p>Nombre <b>NYBERG SVEN ERIC OLOF</b></p>	<p>Nº de Pasaporte <b>34-391693</b></p> <p>Country of Birth <b>SUECIA</b></p>
<p>Nacionalidad <b>SUECO</b></p> <p>País de Nacimiento <b>SUECIA</b></p>	<p>Fecha de Nacimiento <b>20-04-47</b></p> <p>Country of Birth <b>SUECIA</b></p>
<p>Firma del Titular <i>[Signature]</i></p>	<p>Fecha de Expedición <b>08-04-1986</b></p> <p>Fecha de Expiración <b>07-04-1988</b></p>
<p>Ocupación <b>STEWARD</b></p>	<p>Nº <b>241261</b></p> <p>Lugar de Expedición <b>Estocolmo</b></p> <p>País de Expedición <b>SUECIA</b></p>
<p>Nombre y firma de quien Expede <i>[Signature]</i> <b>ULLA S. de Martínez</b></p>	

Undertecknad med Panamapass 1986 märkt väl 80-talets mode på stora glasögon.





Los Angeles nybyggnation 1948, PR-broschyr, Axel Johnson och Aconcagua Valley,  
Fotocollage S-E. Nyberg 2019

## 13

### Mina egna hökarminnen.

*Det var inte så många av de äldre hökarna som accepterade eller tyckte om ordet hökare då de ansåg att det var ett skällsord. Men, enligt Svenska akademiens ordlista står ett hökeri eller "hökarbod" för en form av handel eller intendenturavdelning och "Hökare" är den person som förestår denna handel, serviceavdelning eller intendenturavdelning som det korrekt heter.*

*En "Hökare" inom den Svenska handelsflottan var dock ett öknamn på titeln Chief Steward eller det försvenskade uttrycket "stuert" och den lite missvisande officiella titeln Ekonomiföreståndare, (EKF).*

*Berättelsen är baserad på fakta med mycket research från Rederi AB Nordstjernans arkiv i Ängelsberg men är även en personlig betraktelse och minnen från under mina 23 år inom rederiet, från min start 1964 tills jag fick min sista lön 1987.*

*Det är alltså i år 30 år sedan jag slutade inom Johnsonlinjen ofrivilligt beroende på att rederiet var på väg att i princip likvideras och att Johnsongruppen avslutade sin linjesjöfart och shipping 1993 efter 113 år men Nordstjernan AB levde sedan vidare som en mycket lönsam och framgångsrik koncern inom svensk handel och industri.*



## Mina hökarminnen gamla som nya.

Eftersom detta är ett kapitel fullt av minnen och lite ostrukturerat med alla namn men jag har försökt att dra mig till minnes ett 100-tal hökare men ett par stycken är även hämtade från G-O. Erikssons artiklar i Båtologen och personer som jag själv hörde talas om i tidig ålder. De med röd text finns även som personbiografier.

Jag har även försökt komma ihåg vad de gjorde, när de var födda och vad som hände efter "Johnsontiden". Ett inte alltför lätt uppgift då jag numera bor i Portugal och inte har tillgång till material jag behöver. Bara från mitt eget minne. Men jag har även ett par kul minnen av vissa personer. Alltid kan det glädja någon.

Jag vill gärna börja med att berätta min egen topp fyra lista över de som jag anser vara bäst och vad jag sett och hört under min tid från sjöpersonalavdelningen och som jag själv har haft förmånen av att segla tillsammans med under alla år. De var förmodligen de mest omtyckta och bästa inom Johnsonlinjen inom modern tid från 1960- och 1970 tal. Bättre föredöme än dessa är riktigt svårt att hitta.

**Förkortningar:** CSS efter en del namn står för Chief Steward Skolan och årtal efter namnet berättar när han genomgick skolan.

**Röd textat namn** innebär att en personbiografi finns i kapitel senare i berättelsen

1. **Svenne Ekstrand, Nybyggen.** Den bäste av dem alla. Svenne är i min egen generation och vi hade ett fantastiskt samarbete i de tre nybyggen och 6 resor vi seglade tillsammans i. Svenne var ett mycket gott föredöme hur en hökare skall vara. Han var definitivt den bäste av dem alla. Se personbiografi.
2. **Carl-Gösta Andreasson, Buenos Aires,** tyvärr bara en resa tillsammans men han kom att betyda väldigt mycket för mig inom rederiet. Senare i livet blev vi mycket goda vänner. Se personbiografi.
3. **Olof Borgede, Annie Johnson.** Olle kom också att betyda mycket för mig och vi blev senare mycket goda vänner för livet. Olle var ett mycket gott föredöme för kåren. Se personbiografi.
4. **Ludde Nörbäck, Antonia Johnson.** Den siste hökaren jag jobbade med och han var en fantastisk hökare på alla sätt. Absolut topp fyra av alla de jag seglat tillsammans med! Se personbiografi.

Det är inte alla hökare som har haft ett så naturligt och talangfullt ledarskap och chefskap som ovanstående fyra personer. Dessa fyra står dock i en klass för sig och sedan kommer ingen men sedan kommer ett stort antal duktiga och kompetenta hökare med mycket god yrkeskunskap.



Svenne Ekstrand

Det är inte alla hökare som har varit så "arbetsvilliga", samarbetsvilliga eller varit ett gott föredöme för sin kår utan snarare väldigt lata och ignoranta av sig. I de äldre fartygen förr tog även flaskan över ett flertal i grunden mycket duktiga hökare men spriten kunde förstöra för många individer ombord. Jag har själv sett och bevittnat ett flertal sådana exempel, inte bara hökare utan i alla befattningar.

En gång vid ett ganska stort buffé- och cocktailparty i Vancouver BC fick jag verkligen slita tills långt in på natten för att bli klar och det enda hökaren sa på kvällen var att: **"Du klarar detta bättre utan min hjälp så nu går jag iland med gnisten!"** Tack så jävla mycket för det samarbetet! Dagen efter stod han tillsammans med befälhavaren och sög åt sig allt beröm och tog åt sig äran av ett fantastiskt "smörgåsbord" och representationsparty! Ja, så kunde det vara ibland!

På sätt och vis har jag haft tur med de hökare jag seglat tillsammans med men som jag nämnde om de mindre bra kockarna har jag även seglat med några av rederiets riktiga rötägg och personer som inte borde ha blivit hökare över huvud taget då de i princip har förstört för en hel kår och svärtat ner yrkesgruppen hökare. Jag vill inte tala om namnen på dessa då det inte vore riktigt rättvist mot deras efterlevande.

Jag blev vid ett par tillfällen i mitten av sextioalet kraftigt utskälld av en hökare som var rejält berusad och som påstod att jag var slösaktig med rederiets råvaror och att jag bl.a. var alltför generös med kallskuret. Inte bara på mig som andrecock utan även på alla inom intendenturen.

Hans grader av fylla var väl olika varje dag och då gillade han verkligen att vara högljudd, skrika och peka med hela handen. Denna form av ledarskap var tyvärr



inte helt ovanligt på den tiden. Det var total brist på arbetsledning och ledarskap och det var ganska vanligt inom alla rederier på 60-talet.

Totalt kom jag att segla tillsammans med 15 hökare och dessa var; Lundell, Carlsson, Andreasson, Ågren, Swensson, Äikäs, Persson, Pedersen, Hansen, Nilsson, Wallentin, Borgede, Ekstrand, Anckar och Nörbäk.

Jag har ett ganska gott minne av många hökare inom rederiet då jag även träffade många av dem under min tid på sjöpersonalavdelningen och jag berättade mer om dessa i kapitel 13.

### **Mina egna minnen av gamla och nya hökare samt några kockstewards inom Johnsonlinjen.**

Jag börjar med mina kollegor som var födda på 1940-talet, sedan 1930-talet, senare alla de äldre hökarna som jag kan luska fram lite kunnande och kännedom om och till sist alla de yngre och sista hökarna och några kockstewards som var födda på 1950-talet. Denna generation var också den yngsta generationen innan rederiet försvann i slutet av 1980-talet/början av 1990.

Innan jag går vidare betyder förkortningen  
**CSS årtal =Chief Steward-skolan.**

**Hasse Sjöberg** (f.46) han bor kvar i Spanien och vi har fortfarande en bra kontakt med varandra samt ses någon gång per år. **Brasilia** och **Bahia Blanca** var två en de sista fartygen och han fick sluta sin Johnsons-tid 1986 **Johnson Chemspan**. Fortfarande samma gamla härliga människa, lika positiv och kommunikativ som då! CSS1975. (se personbio)

**Kjell Aspman** (f45), började i tidig ålder inom Johnsonlinjen och blev hökare även så i tidig ålder, gissningsvis 23-24 år. Jag lärde känna Kjell ganska bra under min tid på sjöpersonalavdelningen... De sista 10 åren innan han också fick sluta var han kvar i Sydpacific-båtarna så länge som möjligt då han vid denna tidpunkt bodde i Callao, Peru. Kjell och Roger Helander delade fartyg i ganska många år, främst **Buenos Aires**. Han hade även avlösning i **Rio de Janeiro** på Sydpacific. Jag tror han gjorde sin sista resa i en av kemtankfartygen 1987, troligen **Johnson Chemstar**. Vad som sedan hände med Kjell vet jag inte. Aspman genomgick hökarskolan men jag vet inte när.

**Roger Helander** (f45) Roger var liksom Kjell bosatt i Sydamerika ganska många år men Roger bodde utanför Valparaiso, i Vina del Mar, Chile. Roger var hökare inom rederiet i många år men efter det att hökarna sades upp konverterade han sig själv till kocksteward och blev åter medlem i sjöfolksförbundet. I och med detta blev han kockstewards i **Rosa Blanca** och **Bo Johnson**. Detta fartyg var Rogers sista



inom rederiet. Senare i livet hörde jag att Roger gick över till Wallenius men detta är inte bekräftat.

Roger genomgick hökarskolan men jag vet inte när.

**Torbjörn Olsson**, (f.44) från Varberg. Vi löste bl.a. av varandra i **Suecia** 73-74, Torbjörn slutade i JL 1975 då han fick jobb iland. CSS68

**Gustav Ekesand** (f41) Göteborg, gifte sig med Befälhavaren. Albin Svenssons dotter Birgitta, sist vi sågs var i ICA Skene, då de har sommarstuga i Marks kommun. Bor annars i Göteborg. Slutade i jl 1979 i samband med att **Suecia** såldes. Han började efter det att arbeta på DAGAB som konsulent. CSS70.

**Björn Andersson**, (f47) vi seglade tillsammans i **Portland** 68/69, han slutade 1979 och blev kökschef vid dåvarande Esso Motorhotell i Helsingborg för att några år efteråt bli hotelldirektör i Helsingborg för Scandic Hotels. Pension 2012 efter 30år+ inom Scandickedjan. CSS73. **Axel Johnson** var hans sista fartyg 1979.

**Sven Johansson** (f42) Farsta, ursprungligen från Gotland, var ganska länge i **Framnäs** som matlagande steward, men kom senare över i linjefartygen i bl.a. containerfartygen. Sven slutade tror jag i **Johnson Chemstar** 1988 där han hade varit under ett par år. CSS68

**Lasse Westdahl** (f40) dog i slutet av 1970-talet helt plötsligt. Var många år i **Oceanus** och jag vikarierade för honom 1973. CSS70

**Hans Carleson** (f44) var ganska länge i småtankers som matlagande steward men var ganska länge i **San Joaquin Valley** innan det flaggades om till Singaporeflagg. CSS69

**Torgny Grosshed** (f45) från Boxholm, gift med Mia Becker, Mässman. Var bl.a. hökare i **Pacific**, **Avesta** och **Johnson Chemsun**. Slutade i JL 1982. Torgny var kockelev i **Portland** 68/69 när jag var 2kk och Björn Andersson var 1kk. Vad jag känner till bor Torgny kvar i Boxholm men jag vet inte vad som hände med honom efter Johnsons tiden. CSS74.

**Gustav Weidelstam** (f44) var hökare i ett flertal fartyg, Han var kvar till 1985 då han slutade från Johnson Chemstar. Tyvärr känner inte till Gustavs senare öden efter 1985. gick ut som kursetta CSS75,

**Kenneth Ullstrand** (f44) slutade sent 60-tal, var en av rederiets yngsta cs vid 24 års ålder. Gick ut som kursetta på hökarskolan men jag vet inte vilket år.

**Göran Andersson** (f47) Öland, Byxelkrok och Oskarshamn. Göran och jag följdes åt under många år inom rederiet, vi gjorde bl.a. lumpen tillsammans i samma fregatt. Göran slutade som hökare i **Margaret Johnson** -78. Blev sedan



yrkesfiskare i Oskarshamn. Tyvärr tappade vi kontakten i slutet av 1970-talet. CSS76.

**Lasse Samuelsson** (f41?) många år i bl.a. **Framnäs** och sista tiden även i containerfartygen. Ingen uppgift om CSS-skolan.

**Rune Håkansson**, (f41) Avslutade sin Johnsonkarriär i **Margaret Johnson** 1970. Tyvärr känner jag inte till vad som hände senare. CSS64

**Claes-Göran Suonerä** (f43) tidigare **Svea Corona** som hovmästare. Kom över till Johnson Lines **San Francisco** och **Johnson Chemsun** där han löste av mig vid ett par tillfällen. Han återvände senare till Silja Line. Ingen uppgift om CSS-skolan då han kom från Svea.

**Wilfried Hosp** (f44) Österrikare men bosatt i Göteborg som anställdes 1975 som kock i **Annie Johnson**, blev strax därefter hökare i bl.a. **Canada**. Han slutade strax efter det att **Canada** sålts. Ingen uppgift om CSS.

**Henrik Nilsson** f49, både hökare och kocksteward i flera fartyg. CSS74

**Då till de 30-talsthökare som jag själv kommer ihåg och har ett gott minne av:**

**Kurt Mattsson** (f.38) Var ursprungligen från Hunnebostrand men bosatt i Göteborg. Var mest de senare åren i **Framnäs** som matlagande steward men innan dess flera år i flera fartyg. Bland annat var han flera år i **California**. Han var en mycket omtyckt och kompetent hökare i flera av de äldre passagerarfartygen men tyvärr tog alltför mycket drickande över och han dog i början av 80-talet. CSS66.

**Sonny Lydell** (f33-35?) från Svenljunga. Dog hastigt 1977. Sista båten var **Antonia Johnson**. Sonny hade en son, Tomas, som sedan blev en mycket duktig kock inom JL. CSS61.

**Arne Andersson** (f31?) många år hökare i Seattlebåtar och Riofartygen, varav flera år i **Buenos Aires**, slutade i **Axel Johnson** mitten 80-talet. Dessa äldre hökare gick aldrig hökarskolan.

**Rolf Renner**, (f31) många år inom JL i bl.a. Riobåtarna, slutade som Intendent i **Svea Corona**. Vet ej vad som hände med Rolf efter 1982 efter det han slutade i **Svea Corona**.

**Kjell Olin** (f34) var hökare i **Axel Johnson** ända till slutet. Från Förslöv, Ängelholm. CSS1963. (se persbio)



**Per-Olov Anckar** (f31-33) Bosatt i Göteborg. Många år som hökare i Rio-båtarna. Jag vet inte vad som hände med Anckar efter Johnsons tiden.

**Kjell Marmbrink** (f36?) Många år inom JL som hökare. Marmbrink drev under en period bl.a. golfrestaurangen vid Delsjö golfklubb. Tyvärr vet jag inte vad som hände efter Johnsons tiden. Ingen uppgift om CSS.

**Åke Wallentin** (f38) från Kvibille, Halland, många år som hökare i JL, bl.a. **Axel Johnson**. CSS 1964. (se persbio)

**Tage Kuula** (f33) många år som kock och hökare. Dog sent på 90-talet. CSS70.

**Rainari Kiiveri** (f31) många år som hökare inom JL. Dog sent på 90-talet. CSS70

**Lars Granqvist** (f34) Göteborg, många år bland annat på Kylfartygen **San Joaquin Valley** och **Aconcagua Valley**. CSS64

**Marti Äikäs** (f36) hökare i bl.a Thai och A-båtar. Slutade i slutet av 60-talet. Han var hökare när jag var i Thai och det var ingen rolig upplevelse. CSS 1965.

**Börje Swensson** (f34) cs i A-båtar och Thai. Ingen uppgift om css-skolan.

**Werner Steffens**, (f31) Tysk, bodde i Göteborg. Började som kock i rederiet på 1950-talet. Hökare på bl.a. annat **Axel Johnson** som nybygge. Var många år även på elevfartyget **Paraguay**. Ingen uppgift när han slutade inom rederiet men troligen i början av 1972.

**Karl Mörtl** f.30 i Österrike ansedd som rederiets bästa kock som bara var kocksteward några resor då han helst ville segla som kock. Var även privat kock hos familjen von Platen och Bo Johnson. Dog 2014 i hemmet på Ingarö 84 år gammal.

*Alla hökare var inte "Guds bästa barn" och vissa var t.o.m. riktiga skitstövlar som inte hade i ett fartyg göra med tanke på att de var inga bra förebilder som chefer. Men å andra sidan, det fanns många skitstövlar inom alla roller och befattningar ombord på den tiden. Vissa glömmar man tyvärr aldrig, men det fanns också många underbara människor och gamla yrkesutövare som gjorde ett fantastiskt jobb och som var underbara människor, goda förebilder och karaktärer inom sin generation.*

*Man kan lugnt påstå att alla hökare oavsett ålder och tidsepok inte var mogen eller kunnig kompetens- och erfarenhetsmässigt för sin roll. I alla fall inte som chef och ledare för en grupp människor och avdelning. Men en del var även stora förebilder och duktiga ledare i ett tidigt skede utan att de i princip var medvetna om det då, trots bristfällig, eller rättare sagt ingen utbildning alls i ledarskap.*



## Här kommer några av de gamla klassiska Johnsonhökare som var födda på 10- och 20-talet, vad jag kan minnas och som jag har hört talas om:

Jag skall börja med en kort berättelse om den mycket speciella personligheten Oscar Malmberg och efter honom de som var hökare inom rederiet den sista tiden innan rederiet avvecklades i början av 1990-talet. Efter det följer en rad av äldre hökare som jag själv har många personliga minnen av sedan min tid på sjöpersonalavdelningen.

### **Oskar Malmberg (f1913)**

Tyvärr har jag inte hela historien om den smått legendariska hökaren Oskar Malmberg men det jag kommer ihåg är väl värt att ta med i detta kapitel.

Intendenturinspektör Börjesson och jag själv uppvaktade honom någon gång under våren 1977 i hans hem i Halmstad den dagen då han officiellt gick i pension. Jag glömmer det aldrig, han bjöd in oss på gratinerad sjötunga, med hummer, räkor, vittvinsås och pommes Duchesse. Jisses ja, då hade han verkligen slagit på stort och var mycket generös. Han bjöd på Chablis vittvin, man jag körde så att han och Börjesson fick dela på flaskan till bådas stora förtjusning... och det hördes!

Jag kände inte Oskar så mycket då, vi hade bara träffats vid ett enda tillfälle tidigare ombord i **Rosario** och pratat i telefon vid ett antal tillfällen och skällt ut mig på grund av dåliga mässmän som inte var "självgående" enligt honom. Men, vid detta möte och vid denna sena "franska lunch" kom vi att lära känna varandra bättre. Oskar var en fantastisk personlighet när man lärde känna honom. Börjesson och han var ju gamla goda vänner sedan många, många år så jag hade ju väldigt stora öron som ni förstår. Synd att man inte kan relatera en del av deras minnen.

Oskar Malmberg hade varit i Johnsonlinjen i cirka 45 år när han gick i pension 1977. Jag tror faktiskt när jag drar mig till minnes att han var på båtarna mycket lång tid, faktiskt tror jag att han inte hade mer än tre-fyra fartyg under sin Johnsontid om 45 år. Smått fantastiskt. Hans sista fartyg var just **Rosario** och där hade han varit i princip sedan fartyget var nybyggt 1960. Jag tror han kom dit 1963, alltså tre år efter fartyget levererades från Lindholmen. Han var där alltså i 14 år med bara några få resors ledighet!

Han tog inte så ofta semester och jag vet vid ett tillfälle då jag var ny på sjöpersonalavdelningen - som vikarie för Stig Westergren 1975 – då jag skulle vara vänlig och frågade honom om semester...

***"Aah, va fan skall jag hem och göra för"... "kärringen och jag är skilda och kattjävel har jag dränkt"...***

Jag tror han hade ett par tusen vederlags-timmar inestående när han gick i pension. Rätt häftigt... och lika häftig som han själv var!





Ja, Oskar Malmberg var en mycket speciell hökare och personlighet... kanske han inte var speciellt känd för att ha generös mathållning ombord, han var den typ av hökare som mest själv stod i köket och lagade mat till besättningen då han då hade full kontroll på allt... precis som han ville... full koll... Förstekock och andrekock fick ta hand om passagerarmaten istället. Hans signum var att ingenting, och jag menar verkligen ingenting, fick kastas eller förfaras. Frysaren var nog en av hans bästa vänner. Han hade som ambition att ha rederiets lägsta matpengar på den tiden, om det nu skulle vara någon merit.

Apropå kärningen då... som han uttryckte det... ja, hon var den legendariska Johnsonstäderskan Karin Malmberg, en förtjusande kvinna som jag hade förmånen av att segla några resor tillsammans med på **Antonia Johnson**. Detta blev för övrigt hennes sista fartyg och jag tror hon pensionerades någon gång 1982 vid 65 år ålder.

Ja, det var mycket kort om en gammal välkänd hökare som under sin tid väldigt lätt skapade gamla skrönor om Johnsonhökare, kanske inte alltid så sant men heller inte så lång ifrån sanningen. Hur som helst, Oskar Malmberg var en mycket färgstark och udda personlighet som verkligen hade "skinn på näsan" och kunde säga ifrån när det inte passade.

***Till sist, hans signum var att han alltid hade keps, en sådan där gammal platt keps samt att han alltid hade en halvrökt cigarett eller fimp i ena mungipan, snacka om ett hökaroriginal inom Johnsonlinjen!***

**Elof Kristiansson**, 1908, en av de äldsta hökarna i tjänstgöringstid inom Johnsonlinjen med över 40 år i rederiet och över 33 år som hökare. Bl.a. 7 år i **Uruguay**, 7 år i **Guayana**, **Seattle** som nybygge och 3 år och **Buenos Aires** som nybygge plus 4 år. Gick i pension 1970 från **Santos** efter mer än 40 år inom rederiet.

**Torsten Persson**, f1909 jl ca 15 år i A-fartyg och Seattlefartyg. Persson hade Los Angeles som nybygge 1948. Han var inom rederiet från 1936 till 1950. Han avled 1958 bara 49 år gammal.

( Bara ett fåtal genomgick CSS eftersom skolan påbörjades 1958.)

**Ludde Nörbäk**, (f1925) Bosatt i Härryda. Nörbäk var en underbar hökare och stark personlighet som jag själv hade förmånen av att ha som hökare på min sista resa som kock i **Antonia Johnson** 1972. Han avled 1992. CSS63. (se personbiografi)

**John Carlsson** f.1900, mångårig hökare ibland annat A-båtarna, f.ö. min första hökare i **Montevideo** 1964. Bar det ökända öknamnet "**Vackre John**". Bl.a. i **California** 8 resor. Pension från **Yakima Valley** 1965.



*Carlsson, John Hugo*

Steward, Göteborg. Född 18 jan. 1900 i Göteborg. Gick till sjöss 1916 som kajutvakt i skolskeppet G. D. Kennedy av Göteborg och stod 2 1/2 år i fullriggaren. Har sedan praktiserat i olika rederier och farter, bl. a i Transatlantic och Svenska Lloyd. Är sedan år 1926 anställd i Johnsonlinjen och 1947 chefsteward i rederiets M/S Bio-Bio.

**Bror Palmgren**, (f11)hökare och kock, var i många fartyg som "nybyggnadskock", sist i bl.a. **Axel Johnsons** jungfruesa. Pension efter vik. hökare i **San Francisco** början 70-talet.

**Sture Sandberg**, (f21?) många år som hökare inom rederiet, de sista åren innan pension i bl.a. **Brasilia** och något containerfartyg i början av 1980-talet.

**Stig Sandberg** (f20) många år som hökare inom JL, bland annat i **San Francisco** i många år på 70-talet.

**Sune Fahlesson**, (f15?)mångårig hökare i A-båtarna, pension från **Margaret Johnson** slutet av 70-talet. Gjorde bl.a. 27 resor i **Canada** med bara två resors semester totalt, cirka 8 år.

**Åke Eriksson**, (f20?) bosatt och gift i Brasilien. Många år som hökare och kock inom rederiet, Pension början av 80-talet.

**Preben Petersen**, (f28?)Dansk, många år som hökare inom Johnsonlinjen, bland annat Seattlefartyg och Riofartyg. Bl.a. 14 resor i **Portland** under 60-talet. Slutade i rederiet i början av 1970-talet.

**Eiler Hansen**, Dansk som bodde i Helsingör, dog i samband med pensionen 1977 från **Antonia Johnson**. Bl.a. 11 resor i **Lions Gate** och 11 resor i **Portland**. Var i de flesta av Seattlefartygen.

**Eric Bäckström**, gammal trotjänare som varit hökare i Johnsonlinjen i över 40 år, pension från **Bahia Blanca** 1978. Bland annat 6 år i **Silver Gate** och 19 resor. Innan



dess **Venezuela** under många år och flera år i **Seattle** fram till 1971 då han kom till **Bahia Blanca**.

**Erik Björck**, gammal trotjänare och inom rederiet i över 40 år, de sista åren i Seattlefartygen och Rio-fartygen.

**Bertil Carlsson**, mångårig hökare inom rederiet, avslutade sin hökarbana som pensionär 1980. Under flera år i flera av Valley-fartygen. Han fick öknamnet "Blyröven".

**John Bengtsson**, gammal trotjänare som hökare i A-båtarna i många år, en av de mest omtalade och legendarisk hökare i gamla **Annie Johnson**, blev inspektör och kallades för **Mat-Lasse**. Han var även bror till en gammal maskinchef Larsson inom rederiet.

**Albin Svensson** många år i rederiets äldre fartyg bl.a. 9 resor i **Lions Gate**.

**Sigvard Ågren**, många år som cs inom rederiet, många år på bl.a. **Guayana** och i **Los Angeles**. Jag själv seglade med honom 1965 i **Los Angeles** och det var inget bra minne, tyvärr gjorde han inte så många människor glada precis. Pension tidigt 1970-tal.

**Gösta Hansson**, legendarisk hökare i många av rederiets fartyg, över 40 år inom Johnson Line. Pension från **Suecia** mitten 70-talet. Han hade bland annat **Axel Johnson** från resa tre och **Suecia** som nybygge.

**Lennart Hansson**, var legendarisk hökare i flera Johnsonfartyg. Bl.a. meriterad fotbollsledare ibland annat **Paraguay**. Slutade i Johnson Line i mitten av 70-talet.

**Kaj Andersen**, Dansk och bosatt i Göteborg, många år en av rederiets klassiska och mest välrenommerade hökare, dog hastigt i slutet av 60-talet. Bl.a. Annat 15 resor i **Portland** och 13 resor i **California**.

**Åke Sörman** f1919, många år som hökare och matlagande hökare i småtankers, de sista åren innan pension i kylfartygen. CSS67.

**Harry Udo** f1926, ursprungligen från Svea som intendent på Svea Corona men pensionerades från Johnson Line fartyg som hökare 1987 i **Johnson Chemsun**. CSS1961. Udo bodde i Stockholm och var ursprungligen från Estland.

**Carl Ibsen**, många år som hökare i rederiet i de gamla A-båtarna.

**Ossian.G.Dahl**, legendarisk hökare i flera decennier inom rederiet. Hans sista fartyg var Los Angeles.



**Bertil Nilsson**, många år som hökare i de äldre fartygen samt seattlefartygen bl.a. i **Los Angeles** 7 resor. Han slutade sent 1960-tal.

**Sven Nilsson**, 1920 en mycket erfaren hökare med många år inom rederiet men fick sluta på grund av spritmissbruk.

**Sture Harry Johnson** Flera A-båtar samt Seattlefartyg.

**Algot Berntsson**, 1905 inom Johnsonlinjen 1926-1957. Han hade bl.a. **Golden Gate, Silver Gate, Lions Gate** och **Portland** som nybygge. En av de mest välmeriterade hökarna inom Johnsonlinjen tillsammans med Arne Bernvi och Svenne Ekstrand i modern tid. Det sista året var han i Suecia 1956-1957. Han avled i V. Frölunda 1958.

**Karl Johan Karlsson** f1922. Bl.a. flera A-båtar och **Seattle**.

**Martin Hofgren**, legendarisk hökare som bland annat stod i gamla **Margaret Johnson** i 63 rundresor och i 24 år med bara ett par resors semester och längs i svenska handelsflottan. Ett oslagbart rekord i sig.

**Sven Bond**, tog över efter Hofgren i **Margaret Johnson** och var där i 24 resor, 9 år, hade dessförinnan varit i gamla **Annie Johnson** i 7 år och 16 resor.

**Nils Bond**. 1906-1972. Bror till Sven Bond. Hade **California** som nybygge och 15 år inom rederiet. Han var mycket erfaren och välrenommerad hökare men fick senare lämna rederiet på grund av alltför häftigt leverne och spritmissbruk.

**Löchholm, Sten** f1920 A-båtar och Seattle-fartyg. Inom Johnsonlinjen från 1938 till 1960 men under denna period även några år i Svenska Lloyd. Var i Seattle flera år.

**Henry Lundell**, Lundell var en av de riktigt stora hökarna inom rederiet. Han vikarierade även som intendenturinspektör på 1960-talet. Jag saknar tyvärr info om denne trotjänare.

**Samuel Gellberg** f27 saknar tyvärr info om personen.

**Karl Axel Andersson** f39 saknar tyvärr info om personen.

**Erik Johansson** f12. saknar tyvärr info om personen.

*Ja, sedan har vi ju de senaste och de sista hökarna inom Johnsonlinjen, många av dem hade säkert varit kvar ännu om inte rederiet lagts ner, dessa är ju 50-talister och här följer några välkända namn; de flesta var inte ordinarie hökare utan vikarie och tillfälligt uppmönstrade, men ändå, de jobbade som hökare respektive matlagande hökare i småtankers etc:*



**Christer Nilsson** (f51) ordinarie hökare, slutade slutet 70-talet och blev sedan krögare och framgångsrik företagsledare i Malmö. CSS74.

**Inge Dahlgren** (f51) från Alingsås, ordinarie hökare, slutade 1980 efter flera år i Kylfartygen. Senare blev han säljare/regionschef på Electrolux storkök. CSS73.

**Anders Larsson** (f47) Anders var kock i många år inom JL, blev på slutet kocksteward i några fartyg, en av hans sista fartyg var **Johnson Chemspan** 1988. Han gifte sig med tel Evert Kindblads dotter Marie.

**Olof Danielsson**, f53 Kallad "Märta", mest i småtankers men de siste åren i **Rosa Blanca** som kocksteward. Var även ströresor i containerfartyg som vik. hökare. Ingen uppgift om css.

**Arne Larsson**, f53, både kock, kocksteward och hökare inom rederiet under cirka 8 år. Jag hade själv Arne som duktig kock i **Annie Johnson** mitten av 70-talet. Arne var bl.a. hökare i San Francisco och Pacific. CSS75.

**Peter Monie**, både kock, vik. hökare och kocksteward i Johnsonlinjen under många år. Peter hade även en duktig syster som var kock i flera Johnsonfartyg.

**Ronnie Lindström**, både kock, vik. hökare och kocksteward i många år. Avslutade sin Johnsonkarriär som vikare hökare i några av containerfartygen i mitten av 1980-talet innan dessa såldes. Ingen uppgift om css.

**Joakim Weigel**,(f42) kock, vik. hökare och kocksteward under många år inom JL. CSS77.

**Johan Larsson** (f49) från Filipstad som hans bror Befälhavare Per-Herman Larsson (f47), var många år på **Framnäs** samt senaste tiden som vik. hökare på containerfartygen. Öppnade krog i Filipstad på 80-talet. Ingen uppgift om css.

**Nils Eknell**,f51 kock, hökare och kocksteward under många år inom Johnsonlinjen CSS76.

**Sonny Hellström** f53, kock, hökare och kocksteward under många år inom Johnsonlinjen. CSS78. Den siste av Johnson-kockarna tillsammans med **Tommy Andersson**, kocksteward som gick hökarskolans sista termin 1978.

**Leif Eklund**, kock, vik. hökare och kocksteward under några år inom Johnsonlinjen. Ingen uppgift om css.

**Tommy Carlvik**, f52 kock, vik. hökare och kocksteward under många år inom rederiet. CSS76.



**Göran Sjögren**, kock, och kocksteward under många år inom rederiet. Ingen uppgift om css.

**Rainer Klarl** (f43) ursprungligen från Österrike men bosatt i Göteborg, fantastiskt duktig kock under många år, blev kocksteward och vik. hökare i slutet av 70-talet och slutade i början/mitten av 80-talet. CSS71.

**Jan-Erik Winbom**, kock och kocksteward i småtankers. Ingen uppgift om css.

**Janne Guldbrandsson**, kock och kocksteward i småtankers och **Bo Johnson**. Ingen uppgift om css. När Johnson Line försvann gick Janne över till Gotlandstrafiken och jobbade under JBT, Johnson Baltic Traffic management.

**Wilhelm Muller-Femback**. I Bl.a. **Nordic stream** som kocksteward. Ingen uppgift om css.

Ja, så till sist, förlåt om jag glömt någon, jag har funderat och skrivet ner alla namn och någorlunda rätta födelseår det jag idag och nu kan komma ihåg. Minnet är hyfsat fortfarande och det blev ju i alla fall över 100 hökare med bra koll på vad de gjort. Totalt fanns det cirka 450 hökare inom rederiets hundraåriga historia.



Carl-Gösta Andreasson, en av de riktigt stora hökarna inom Johnson Line.  
På sin 60-årsdag 1978 i **m/s Pacific**.

**RIP.**



# 14

## Biografier Chief Stewards/Hökare och intendenturinspektörer

Här följer en sammanställning av 15 välkända personer som var verksamma inom Johnsonlinjens intendenturavdelning under flera decennier.

I detta kapitel finns enbart intendenturinspektörer,  
Chief stewards och intendenturpersonal.

### **Intendenturinspektörer, Chief Stewards och intendenturpersonal**

1. Inspektör A.W. Börjesson
2. Inspektör Arne Bernvi
3. Inspektör Olof Borgede
4. Elof Kristiansson
5. CS Carl-Gösta Andreasson
6. CS Svenne Ekstrand
7. CS Hans Sjöberg
8. CS Ludde Nörbäk
9. CS Nisse Persson, "Skånske Floyd"
10. CS Lars-Olof Palm
11. CS Kjell Olin
12. CS Åke Wallentin
13. CS Mario Montesano
14. Salongsuppassare Stefan Genser
15. Kock Lennart Fornfelt



## Intendenturinspektörerna.

### **Minnesporträtt av Intendenturinspektör Anders Wilhelm Börjesson, 1917 – 2008.**

Anders Wilhelm Börjesson föddes i Hovenäset i Sotenäs kommun den 8 december 1917.

Efter uppväxten i Hovenäset gick Wilhelm till sjöss den 8 februari 1934, bara 16 år gammal, som kock/mässkalle i en skuta som hette Beda. Året efteråt började Wilhelm på Rederi AB Transatlantic som mässuppassare och kock. Han var sedan kvar i Transatlantic till krigsutbrottet 1939 då han mönstrade i Gränges Laponia.

Laponia trafikerade då USA's västkust och trafikerade fjärran östern under hela andra världskriget. Efter krigsslutet i juni 1945 kom fartyget till Plymouth i England och Wilhelm mönstrade av och reste hem till Sverige med Johnsonlinjens Kronprinsessans Margareta.

1946 kom Wilhelm till Rederi AB Nordstjernans Oceanus som vikarierande chief steward för att senare det året bli fastanställd i rederiet som chief steward. Han mönstrade då på gamla San Francisco och var där till 1947, sedan följde bland annat Pedro Christoffersen, gamla Canada och Kronprinsessan Margareta.

Från 1950 till 1954 var Wilhelm i Chile och Venezuela. Seattle, Panama och Bio Bio från 1954 till 1959 och hans sista fartyg var Silver Gate fram till den 4 mars 1960. I alla dessa fartyg var han chief steward. Strax därefter, sommaren 1960, började han som ordinarie intendenturinspektör efter "Mat-Lasse" Bengtsson.

Wilhelm Börjesson var sedan kvar som intendenturinspektör vid Johnsonlinjens tekniska avdelning på Ringön i Göteborg fram till sin pension sommaren 1982. Wilhelm blev då avtackad på rederiets huvudkontor i Stockholm efter 36 års trogen tjänst inom rederiet.

Wilhelm gifte sig med Elsa 1953 och de fick en dotter, Ann-Christine 1957. Tyvärr blev Wilhelm änkeman den 6 juni 1983 då hans älskade hustru dog efter många års sjukdom.

Wilhelm Börjesson var en mycket välkänd och legendarisk person inom rederiet och han kallades alltid bara för Börjesson eller inspektör Börjesson. Han var en synnerligen yrkesskicklig och framgångsrik yrkesman och han hade total kontroll på samtliga av rederiets fartyg då det kom till skötsel och ekonomi av rederiets





fartyg inom intendenturavdelningen. Han hade mycket stor respekt med sig i alla fartygen både bland chief stewards, kockar och befälhavare. Han var en mycket rättvis och genomärlig person och man kunde alltid lita på honom.

Alla som var duktiga yrkesmän i fartygen gillade han skarpt och visade sin uppskattning gentemot på många olika sätt medan de som inte skötte sitt arbete på bästa sätt var han mycket tydlig med att ge klar feedback till så att de blev bättre i sitt yrke. Precis som det skall vara. Man visste alltid var man hade Börjesson. Rak och ärlig!

När jag själv började vikariera på intendenturinspektionen och på sjöpersonalavdelningen 1975 blev vi snabbt mycket goda vänner och arbetskollegor. Vi hade många trevliga stunder tillsammans med mycket trevliga minnen. Jag fick lära mig mycket av Wilhelm, eller "Wille" som han kallades av goda vänner. Det var en ära att få arbeta tillsammans med Wilhelm under cirka 7 år iland plus ytterligare de år jag var till sjöss från 1964.

Wilhelm Börjesson avled på Svalebo äldreboende den 19 mars 2008. Han var mycket aktiv och vid mycket god hälsa ända fram till det sista året av sitt liv då hälsan försvagades. Han gick fortfarande på sitt älskade IFK Göteborgs hemmamatcher där han träffade många av sina gamla goda vänner. Wilhelm var än hängiven supporter till "Blåvitt" sedan alla år.

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

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

Research S-E. Nyberg© 2013

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg och dottern Ann-Christine, samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)

## **Rest in Peace Börjesson!**

Nedanstående minnesord var infört i Svensk Sjöfartstidning 2008 och är skrivet av Wilhelms svåger Thore Eylis och dottern Ann-Christine Börjesson.



#### A W Börjesson in Memoriam



Anders Wilhelm Börjesson, Göteborg, avled den 19 mars i en ålder av 90 år.

Han fick ett långt och rikt sjöliv inom både Transatlantic (1935–46) och Rederi AB Nordstjärnan/Johnson Line (1946–82). Vid krigsutbrottet 1939 gick hans fartyg Laponia på

USA:s västkust och rederiet gav nya order att fortsätta trafiken på Stilla Havet mot bl.a Japan, Australien och Nya Zeeland. Detta pågick nästa hela kriget. Wilhelm var omtänksam mot de sina här hemma och sände, när det var möjligt, hem ätrövända matvaror och kaffe, m.m och även pengar.

Närmare krigsslutet blev det möjligt att gå över Atlanten mot England, men då i konvoj under eskort av ett antal jagare. Tyska ubåtar hittade ofta dessa konvojer och många handelsfartyg sänktes. Många sjömän hamnade i vattnet, men inget fartyg i konvojen fick stoppa, eftersom det riskerade att bli lätt mål för tyska torpeder. Ett hospitalfartyg följde konvojerna för att rädda överlevande. Wilhelm var som steward även sjukvårdsutbildad, vilket kom väl till pass. En av konvojerna omfattade även Wilhelms Laponia, som lyckligt oskadat

SVENSK SJÖFARTS TIDNING • 30 MAJ 2008

anlöpte Plymouth den 23 juni 1945. Fartyget behövde dock en längre tids reparation i engelsk hamn efter många år till sjöss. En chans till hemresa uppstod i alla fall från Glasgow, med Kronprinsessan Margaretha, som anlöpte Göteborg den 17 juli där storebror Erik mötte upp. Efter ungefär sju år bortom spärren, ett vid den tiden känt begrepp, fick Wilhelm en sex månaders välbehövligt semester, till stor glädje för mor, far och de fyra syskonen.

I juni 1946 bar det ut till havs igen med m/s Oceanus och därefter följde flera av Johnson Lines fartyg. Wilhelm hade funnit sitt hjärtas dam på telegrafan bland de tjänstgörande och 1953 blev det bröllop. Livet till sjöss fortsatte några år och 1957

kom nästa milstolpe i Wilhelms och hustrun Elsas liv – dottern Ann-Christine föddes och glädjen var stor. Några år senare drabbades Elsa av sjukdom och Wilhelm sökte landtjänst, som han fick på Johnsons kontor på Dalarnäs, senare Ringön. Sista tjänstgöringen till sjöss blev med Silver Gate till USA:s västkust 1960.

På kontoret skötte han inköp av förnödheter till fartygen och fick flera stora förtroendeuppdrag. Han var Nordstjärnan trogen fram till pensioneringen 1982 och blev avtackad i Stockholm. Han blev även inbjuden till bolagets 100-årsjubileum året därpå, vilket innebar glada återseenden.

ANN-CHRISTINE BÖRJESSON  
THORE EVLIS



## Minnesporträtt av Intendenturinspektör Arne Bernvi 1913-1983.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

**Rest in Peace Berni!**

Research S-E. Nyberg© 2013

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward och Inspektör Olof Borgede 1931-2018.

Ch. Steward och Inspektör **Ernst Olof Borgede** föddes i Stenungsund den 8 februari 1931.

Olle Borgede genomgick dåtidens restaurangkedja SARA:s prestigefyllda 2-åriga yrkesskola då han var 17 till 19 år med toppbetyg.

Här följer ett privat porträtt över en fantastisk Ch. Steward, skicklig yrkesman, en underbar människa och en mycket god vän sedan Johnsonlinjens tid.

Olle Borgede började sin Johnsonkarriär 1950 som 3:e kock i **Ecuador** - Fartyget som sedan förläste utanför Vlissingen 1956 - Innan resan var slut hade Olle blivit uppmönstrad till 2:e kock ombord. Olle var synnerligen duktig och han blev snabbt uppmönstrad till 1:e kock.

Olle blev bara tre år senare, så tidigt som 1953 på grund av tillfälligheter uppmönstrad till Chief Steward ombord i "**Argentina**" blott 22 år alltså. Olle blev sedan efter denna resa och efter ett fantastiskt bra jobb utsedd till ordinarie Chief Steward. Då den yngste inom rederiet genom tiderna. På den tiden fanns inga "hökarskolor" eller krav på hökarskolor, men faktum kvarstår, det var mycket tidigt och mycket ungt!

Olle kom till **Annie Johnson** som nybygge 1969 och var kvar i **Annie Johnsons** avlösningssystem fram till 1977 då han blev ordinarie intendenturinspektör i Göteborg. Dessförinnan hade han varit ordinarie Ch. Steward i **Rio de Janeiro** och **Bahia Blanca** under många år.



**Ecuador** var Olles första fartyg som 3:e kock 1950.  
Foto från Lars Grundbergs samling.



Rio de Janeiro, ett av de fartyg som Olle var på under många år under 1960-talet.

Olle blev sedan ordinarie intendenturinspektör efter inspektör Arne Bernvi som gick i pension 1977 och han arbetade sedan tillsammans med A.W. Börjesson fram till 1982 då Börjesson pensionerades. Olle hade då under stora delar av 1970-talet vikarierat inspektör för både Börjesson och Bernvi vid deras semesterar och ledigheter.

1985 flyttade inspektionsavdelningen till Stockholm och även Olle flyttade och jobbade från Stockholm. Olle pensionerades 1991 efter 41 års trogen tjänst inom Johnsonlinjen. De sista åren var han inom Silja Line bland annat som personalpurser.

Olle och jag träffades för första gången på Wärtsilä varv i Åbo i december 1969 i samband med **Annie Johnsons** levereras. Vi kom sedan att segla tillsammans de första tre resorna i **Annie Johnson**. Detta kanske på ett sätt kom att bli den mest lärorika tiden för mig inom JL.

För första gången blev jag riktigt respekterad för den jag var och för det jag uträttade ombord. Lagade god mat och var alltid positiv, oavsett grinigt väder! Olle var den mest bidragande faktorn kring detta och den mest bidragande faktorn att vi hade den fina anda som vi hade och som fartyget senare alltid hade. Utan tvekl.

Olle var redan på den tiden synnerligen öppen och utvecklande i sitt ledarskap att hantera sin personal trots att han var den äldre skolans "chief steward". Egentligen hade jag mycket tur i min egen framtida karriär som träffade Olle vid



just detta tillfälle apropå att vara på rätt plats vid rätt tidpunkt i livet. Detta var absolut ett sådant.



**Annie Johnson**, fartyget som Olle hade som nybygge 1969 från Åbo-varvet. Olle var sedan i fartyget tills 1977. Fartyget var även hans sista fartyg.  
Foto från H.Nerens samling .Foto: Marc Piche.

Jag har vid flera tillfällen efter dessa tre resor på **Annie Johnson** tillsammans med Olle tänkt tillbaka på just denna period i mitt liv och alltid kommit fram till samma slutresultat; Olle var på något sätt grunden till min egen karriär. Han lade på ett sätt grunden och "ribban" till mitt eget ledarskap som senare kom att förädlas tillsammans med andra duktiga chefer. Naturligtvis omedvetet vid denna tidpunkt i livet just då.

Olle Borgede var på något vis den äldre skolans hökare som blev fostrad i ett mycket konservativt rederi som Rederi AB Nordstjernen var på den tiden men han kom att bli en modern chef med ett mycket bra ledarskap i den tidens anda som då rådde. Jag skulle vilja påstå att Olles ledarskap, attityd och inställning hade i dagens samhälle och i dagens företag varit synnerligen framgångsrikt. Vissa människor hade talang att "ta människor" på rätt sätt. Olle Borgede var en av dessa. Vissa andra hade inte denna förmåga. Tyvärr.

Olle och jag blev mycket goda vänner efter det att vi båda började våra "landtjänster" 1976 respektive 1977. Vid denna tid bodde vi grannar i Hisings-Kärra efter det att Olle skilt sig från sin fru Birgitta så vi hade vid ett flertal tillfällen många, många trevliga stunder tillsammans med god mat och gott vin och tillfällen att diskutera och prata om både det ena och det andra om livet och våra minnen tillsammans från Johnsonlinjen.

Men faktum är, vi pratade inte så mycket om våra gemensamma minnen utan mest om våra andra minnen och erfarenheter vi hade upplevt inom Johnsonlinjen och övrigt i livet. Oh ja, vi hade mycket att dryfta och minnas och tala om, vi hade ju



**Rapport från ett hökeri**  
**Sven-Erik Nyberg© 2017.**

även löst av varandra som hökare på "Annie Johnson". Naturligtvis hade vi en underbar personkemi som mycket goda vänner har.

Olle Borgede har alltid varit och kommer alltid att bli en av mina absolut bästa och äldsta vänner sedan Johnsons tiden och han numera besatt i Skepplanda nordost om Göteborg.

Olof Borgede avled den 2 februari 2018 i sviterna av en stroke några dagar innan.

Tack för kompletterande info av sonen Martin Borgede.

**Rest in Peace Olle!**

Research S-E. Nyberg© 2013

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, sonen Martin Borgede samt egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)





## Personbiografi Chief Steward Elof Kristiansson f. 1908-?

Elof Kristiansson föddes i Masthugget i Göteborg den 8 februari 1908.  
Han gick till sjöss som artonåring i ångaren Freja 1928 som uppappare.

Kristiansson kom tre år senare, 1929 till Reder AB Nordstjernen och han kom att bli Johnson Line trogen ända fram till sin pensionering 1970 och hela 42 år inom rederiet. Med facit i hand tillhörde Kristiansson en av de äldsta hökarna som varit i rederiets tjänst längst tid.

Kristianssons första Johnsonfartyg var Balboa som 2e kock 1929 i Juli månad. Han blev sedan kvar i fartyget juli 1930. Sedan följde förstekock i det ganska nybyggda fartyget Margaret Johnson hösten 1930 fram till 1931. Han var sedan förrådsman och 2e steward i fartyget i ytterligare ett år.

Därefter följde förstekock jobb i Axel Johnson, Balboa, Pedro Christophersen och Annie Johnson fram till 1937.

Samma år 1937 blev Kristiansson ordinarie Chief Steward i resten av sin Johnsonkarriär till 1970. Hans första fartyg som hökare var Pedro Christophersen under fyra år fram till 1940. Efter detta följde långa en lång period i Uruguay 1940-1947.

Kristiansson fick den stora äran av bli Seattles förste hökare på jungfruresan 1947 och han blev kvar i fartyget ytterligare två år fram till april 1949.

Från hösten 1949 till hösten 1957 var Kristiansson Chief Steward i följande fartyg, Argentina 1949-1951, Venezuela under ett år, Annie Johnson under ett år, Guayana i ett år samt två år i Paraguay.

Buenos Aires var Kristianssons första nybygge från hösten 1957 till sommaren 1961. Sedan följde några fartygs kustvikariat fram till Guayana 1961, ett fartyg han sedan blev kvar i ända fram till 1969.

Kristiansson avslutade sin långa Johnsonkarriär i Santos 1970 efter 42 år inom rederiet. Han var då 62 år.

Tyvärr vet jag inte när Elof Kristiansson avled.



## Minnesporträtt av Chief Steward Carl-Gösta Andreasson 1918-1995.



Carl-Gösta Andreasson 60 år 1978 i m/s Pacific.

För mig personligen är det inte så svårt att skriva ett minnesord om en av Rederi AB Nordstjernans bästa chief Stewards alla tider och då mest för hans ypperliga förmåga att leda sin personal och vara en bra förebild av sin personal genom sina erfarenheter och breda kunskap som han mer än gärna delade med sig av till oss alla yngre som hade förmånen att segla tillsammans med honom.

Det är en mycket stor glädje för mig att lite närmare kunna presentera steward Andreasson lite närmare och komma ihåg hans långa och fina karriär inom Johnsonlinjen. Jag kan bara hoppas att någon av hans släkt och barn-barn och barn-barns-barn får via några konstiga vägar här i livet läsa denna korta sammanfattning av en mycket stor man inom intendenturavdelningen inom Johnsonlinjen.

Carl-Gösta Andreasson (Han var döpt till Karl Gösta men skrev alltid själv Carl-Gösta) föddes den 29 januari 1918 i Göteborg men var uppvuxen på Köpstadsö, Styrso i Göteborgs södra skärgård. Inom rederiet var det många som kallade honom för bara "Kössö" efter Köpstadsö.



Carl-Gösta anställdes inom Rederi AB Nordstjernen i Peru 1939 men kriget kom emellan och han blev inkallad för militärtjänstgöring i april 1940 och efter krigsslutet kom han så tillbaka som förstekock i det nya representationsfartyget **Bio-Bio** 1945 och blev kvar i detta fartyg tills september 1951 hela tiden som kock men även med ett kustvikariat som chief steward.

Han lämnade **Bio-Bio** den 6 september 1951 och tillträdde som chief steward i **Golden Gate** 26 september 1951 där han sedan var kvar till den 13 augusti 1957 med bara två långresor ledigt. Efter bara 1 månad ledigt kom han sedan till **Orinoco**, åter **Bio-Bio**, **Portland** i 1½ år samt **Santos**, **Rosario** och **Bolivia** fram tills juni 1961. Trots långa tjänstgöringar framgår det av stamkort att han bara per den 31/12 1952 hade 23 semesterdagar och 68 vederlagsdagar inestående! Ja, så var det "på den tiden".

Den 12 juni 1961 kom Carl-Gösta till **Buenos Aires** och var i princip kvar i detta fartyg tills han sjukavmönstrades i La Guaira, Venezuela den 28 oktober 1970. Under denna perioden hade han varit enbart sporadiska resor ledigt och även att "snabbtrycka" till systerfartyget **Montevideo** efter en sjukavmönstring 1966.

Efter att ha gjort två långresor i **Silver Gate** 1971 kom han till **Montevideo** den 11 oktober samma år och var sedan kvar i detta fartyg tills den 4 december 1976 med enbart ett fåtal lediga långresor under dessa 5 år i fartyget.

Efter en längre vederlagsledighet övertalade jag själv Carl-Gösta att "varva ner" efter alla slitsamma år på de gamla fartygen samt Rio-båtarna och erbjöd honom **Pacific** där han mönstrade den 28 november 1977 och var sedan kvar till den 15 augusti 1978. Två resor senare såldes fartyget 1979.

Efter detta tackade Carl-Gösta mig att han kom till **Pacific** då det var det bästa han hade upplevt under alla sina år, han stortrivdes på detta nya fartyg och han sade; "varför gjorde jag inte detta tidigare".

Carl-Gösta pensionerade sig den 1 januari 1979 även om han hade mycket vederlag och semester inestående.

Carl-Gösta erhöll rederiets guldklocka 1977 vid en ceremoni i Stockholm tillsammans med andra trotjänare inom rederiet.

Vid sin pension hade Carl-Gösta Andreasson varit inom rederiet i mer än 33 år varav som chief steward i 27 år.

Carl-Gösta var den förste chief steward jag hade på min första långresa i **Buenos Aires** från sommaren 1964 till december 1964. Jag var nog lyckligt lottad som fick just honom på min första resa. Det är ju oerhört viktigt att man träffar rätt chef den första resan till sjöss.

Det är först nu många år senare som jag insett vilken bra förebild Carl-Gösta Andreasson verkligen var och vilken stor människa han var. Då förstod jag inte



eftersom jag var för ung. Men han blev i alla fall min "idol" och förebild i många år framöver. Han var en fantastisk chef och arbetsledare samt inte minst lärare och "mentor" efter detta.

Han var mycket berömmade och stöttande samt att han alltid var mycket hjälpsam. Jag fick mycket beröm och det stärkte ju verkligen en ung pojkes självförtroende, Jag var ju inte mer än 17 år då. Vi seglade i **Buenos Aires** i över fem månader. Inte så länge men vi kom att bli mycket goda vänner senare i livet. Trots ålderskillnaden.

Vi träffades återigen våren 1973 när jag vikarierade för honom en kustresa på **Montevideo**. Det roliga var att han kom ihåg mig sedan BA. Vi satt och pratade länge och väl. Efter det hade vi regelbunden kontakt och blev goda vänner. När jag ersatte Stig Westergren på sjöpersonalavdelningen 1976 kom han senare upp på kontoret i Göteborg och gratulerade mig hjärtligt med en bukett blommor!

Carl-Gösta Andreasson avled den 22 februari 1995.

Carl Gösta Andreasson var en av de största chief stewards inom Rederi AB Nordstjernen och utan tvekan en av de mest omtyckta och mest respekterade av dem alla.

Det var med stor sorg i hjärtat som jag fick veta att Carl-Gösta lämnat oss för gott. Tyvärr fick jag inte veta detta förrän senare i livet men det är med sann glädje jag skriver detta minnesporträtt över Carl-Gösta från en av hans "lärljungar" och ge honom de hedersbetygelser han så väl förtjänat.

Carl-Gösta "Kössö", 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.

## Rest in Peace Carl-Gösta!

Research S-E. Nyberg© 2013

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward Svenne Ekstrand 1944.



Ch. Steward **Svenne Ekstrand** var född den 18 januari 1944 i Bromölla i östra Skåne.

Svenne Ekstrand började inom Rederi AB Nordstjernen den 9 maj 1960 som kockelev i **Panama** till den 27 augusti 1960. Efter denna resan gjorde han ett avbrott (Kockskola) och kom tillbaka i **Portland** den 15 juni 1961 som 2:e kock för en kustresa och bytte fartyg i Göteborg den 4 juli då han gick över till **Orinoco** som 2:e kock. Han var sedan 2:e kock i detta fartyg till oktober 1962 då han gick över till **Buenos Aires** fram till den 3 juli 1963.



Svennes första Johnsonbåt, **Panama** 1960. Foto: Maritimbild.com



Från den 4 juli 1963 mönstrade han i **Rosario** som 1:e kock dagen efter och var sedan i fartyget till januari 1964. Sedan följde följande tre fartyg som 1:e kock:  
**California** mars 1964 – april 1964 i ett kustvikariat.  
**Bio-Bio**, från juni 1965 till maj 1966 (efter drygt 1 års avbrott)  
**Framnäs**, från juni till augusti 1966.  
Sedan gick Ekstrand ekonomiföreståndarskolan höstterminen 1966.

Omedelbart efter skolan den 21 december 1966 mönstrade han **Okanagan Valley** som Ch. Steward för första gången. Han var då bara 22 år gammal. Han var sedan i fartyget till september 1967. Sedan följde tre fartyg som korta kustvikariat som Ch. Steward för att återkomma till **Okanagan Valley** i november 1967 till den 28 februari 1968.



Svennes första fartyg som hökare. **Okanagan Valley** 1966.  
I detta fartyg var Svenne under flera perioder mellan 1966-1968.  
Foto: Klubb Maritim.

Den 1 mars, dagen efter, påmönstrade han nybygget **San Joaquin Valley** som 1:e kock under fartygets jungfruresa till den 5 maj för att mönstra upp till Ch. Steward ombord den 6 maj till den 17 maj 1968. Dagen efter, den 18 maj mönstrade han än en gång på **Okanagan Valley** fram till den 18 september 1968.  
Den 1 oktober 1968 tillträdde han som leveransövervakare på nybygget **Aconcagua Valley** och sedan fartygets förste Ch. Steward fram till april 1969.

#### Efter Aconcagua Valley följde följande fartyg och nybyggnationer:

**Axel Johnson**, extra som Ch. Steward från varvet till Göteborg i juni 1969.  
**Silver Gate**, juli till oktober 1969.  
**Buenos Aires**, november 1969 till Februari 1970.  
**Aconcagua Valley**, från april 1970 till juli 1970.



**San Francisco**, från juli 1970 till april 1971. Leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward.

**Pacific**, från juli 1971 till september 1971. Leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward.

**Suecia**, oktober till november 1971. Leveransövervakare på varvet till Göteborg.

**Antonia Johnson**, december till maj 1972. Leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward.

**Efter detta följde följande fartyg:**

**Rio de Janeiro**, under augusti 1972. Kustvikariat.

**Buenos Aires**, från september 1972 till Februari 1973.

**Canada**, från april till augusti 1973.

**Annie Johnson** en resa från november 1973 till januari 1974.

**Canada**, från mars 1974 till november 1974.

**San Francisco** en resa från december 1974 till februari 1975.

**Canada**, från mars 1975 till juli 1975.

**Annie Johnson** en resa från mars till maj 1976.

**Montevideo**, från juni 1976 till mars 1977, inkl en resa ledigt.

**Buenos Aires**, sommaren och hösten 1977.

Ekstrand började vikariera på sjöpersonalavdelningen under mars månad 1978 för undertecknad.

Efter detta reste Ekstrand till NKK varvet i Japan för **Avesta** där han var leveransövervakare och fartygets förste Ch. Steward till november 1978.

Nytt vikariat på sjöpersonalavdelningen i Göteborg under december 1978.

Sjöpersonalavdelningen i Göteborg från den 1 februari 1979 till den 1 juni 1979.

Vik. för undertecknad då jag var på **Avesta** en resa.



**Avesta** var Svenes sjätte nybygge. Byggt i Japan 1978.  
Vykort från Johnson Line.



**Avesta**, från Juli 1979 till januari 1980 inkl. en resa ledighet.

**Rosario**, från april till juni 1980.

Från augusti till december 1980 var Ekstrand leveransövervakare på **Johnson Chemstar** och **Johnson Chemsun**. Från december var han **Johnson Chemsuns** förste Ch. Steward vid leveransen. Han var sedan kvar i fartyget till den 5 mars 1981.

**San Francisco**, från augusti 1981 till juni 1982 inom avlösningssystemet.

**Avesta**, Svenne återkom till fartyget i augusti 1982 och var med när fartyget övergick till Wallenius. Han var sedan kvar i Avesta till april 1984.

Svenne Ekstrand hade då varit i rederiet i cirka 22 år 1982. Svenne gjorde något av en raketkarriär inom Johnsonlinjen. Han blev snabbt både andre kock och förste kock, en mycket duktig och omtyckt kock. Svenne började på Stewardskolan i Göteborg den 3 augusti 1966 och gick ut skolan som kursetta den 21 december 1966.

Han var då bara 22 och elva månader år och en av de yngsta chief Stewards någonsin inom Johnson Line på **Okanagan Valley** i december 1966. Bara Olof Borgede var yngre när han 1953 blev chief steward bara lite drygt 22½ år gammal.

Detta är hans 7 nybyggen från varv och jungfruresa;

**San Joaquin Valley** 1967 som kock.

**Aconcagua Valley** 1968

**San Francisco** 1970,

**Pacific** 1971,

**Antonia Johnson** 1971,

**Avesta** 1978,

**Johnson Chemsun** 1980.

Dessutom var han leveransövervakare på följande två fartyg;

**Suecia** 1971,

**Johnson Chemstar** 1980

Alltså leveransövervakare på 9 fartyg. Enbart Arne Bernvi inom rederiet hade flera nybyggen då han hade 8 nybyggen på dess jungfruresa som chief steward. Lite historia var där skriven alltså.





Svenne I San Francisco 1970.

Foto: S-E.Nyberg

Jag träffade Svenne och lärde själv känna honom första gången i samband med nybyggnationen av **San Francisco 1970** och segla med honom på fartygets jungfruresa och de följande tre resorna fram till våren 1971 innan vi på sommaren samma år reste till Åbo för att ha vårt andra nybygge tillsammans. Vi blev mycket snabbt goda vänner och mycket bra samarbetspartners ombord. Svenne var en fantastiskt duktig arbetsledare och chef samt mycket omtyckt av alla ombord.



**San Francisco 1970**, ett av Svennes 7 nybyggen.

Foto: M. Piche foto från H. Nerens samling.



Vi kom att ha 3 nybyggen tillsammans, förutom **San Francisco** även **Pacific** och **Antonia Johnson**. Totalt seglade vi 6 resor tillsammans på dessa tre fartyg. Dessa resor var nog de mest värdefullaste för mig inom rederiet eftersom Svenne i princip lärde mig grunden i hur en riktigt bra chief steward skall vara och hur han skall bete sig och arbeta. Hela mitt eget förhållandesätt som hökare byggde på den kunskap och erfarenhet jag bland annat lärde mig av Svenne. Den tveklöst bästa av alla.

Jag vet också några av mina senare hökarkollegor som seglat med Svenne som kock och som senare anammade Svennes stil som hökare. Svenne hade alltså några "lärljungar" inom rederiet. Svenne var alltså en stilikon för några av oss. Svenne var alltså ett stort föredöme för en hel hökarkår på den tiden.

Svenne var redan på den tiden mycket "modern" i sitt ledarskap och synsätt till sin personal. Jag har själv aldrig träffat på ett bättre ledarskap från en hökare. Om jag skall förtydliga mig; han var mycket duktig på att motivera sina kockar och låta dem få inspiration samt inte minst, få dom att känna sig viktiga i sin roll. Detta var naturligt för Svenne. Chosefritt och ärligt alltså. Han signalerade äkthet och inget påklistrat ego. Naturligt ledarskap alltså. Det var ganska ovanligt på den tiden i alla fall på ett fartyg. Endast Carl-Gösta Andreasson och Olle Borgede hade också denna förmåga av alla de jag själv seglade med. Men så betydde dessa tre också väldigt mycket för mig och min egen karriär.

Svenne var fantastiskt duktig på att skapa en fin andra och trivsel i ett fartyg. Givetvis på grund av sitt generösa tänk att servera bra mat och service men även att skapa en unik sammanhållning och motivation för sin personal inom intendenturen. Alla stortrivdes under Svenne och hela fartyget fick tack vare detta en bra trivsel och anda. Utöver detta var han dessutom mycket omtyckt som person och respekterad av alla i organisationer både till sjöss och iland.

Vid ett tillfälle, våren 1979, bytte Svenne och jag "plats" då han vikarierade för mig på sjöpersonalavdelningen och jag gjorde en långresa world wide istället för honom på Avesta under 3 månader. Svenne trivdes på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och han gjorde dessutom ett fantastiskt bra jobb där. Oavsett vad Svenne gjorde blev det bra!

Svenne hade vid detta tillfälle varit inom rederiet i cirka 22 år varav cirka 16 år som Chief Steward.

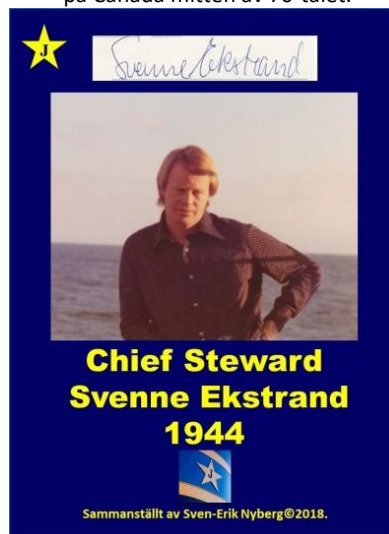
Svenne lämnade rederiet i samband med att Wallenius övertog Avesta och fartyget omdöptes till Aniara. Svenne blev sedan kvar i Aniara till 1984. Efter detta drev han egna restauranger i Gävle.



Svenne och jag är fortfarande mycket goda vänner och han hälsar på mig i Olhao, Algarve ofta.



Huvudrollsinnehavaren själv,  
**Svenne Ekstrand**  
på Canada mitten av 70-talet.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward Hasse Sjöberg 1946.



Hasse Sjöberg kock i Canada mitten 70-tal.

Hans Sjöberg föddes i Grängesberg 1946.

Hasse började på Hasselbackens restaurangskola i Stockholm 1963 för att 1964 gå till sjöss som andrekock i Svenska Lloyds **Dalmatia** och senare i Transatlantics **Mattawunga** cirka 8 månader i dessa två fartyg.

Efter dessa fartyg började Hasse att arbeta på en del olika restauranger som kock från 1966 fram till september 1969.

I september 1969 blev Hasse anställd hos Johnson Line som förstekock och hans första fartyg var **Bio-Bio** men fartyget brann på varvet i Göteborg en kort tid därefter så Hasse kom att flyttas över till **California** några veckor senare och var kvar tills början januari 1970.

Två veckor efter avmönstringen kom Hasse till systerfartyget **Canada** och han blev sedan kvar i detta fartyg tills sommaren 1975 med endast två långresor ledighet. Hasse var i **Canada** 5 år och 18 resor.

Hasse gick sedan Chief Stewardskolan från augusti till december 1975. Sedan efter ett par månaders ledighet kom Hasse till Brasilia som hökare i Mars 1976 och var sedan ordinarie i fartyget tills april 1978 men gjorde även under tiden en kustresa i systerfartyget **Rosario**.



Hasse flyttades över till **Bahia Blanca** för att vikariera för Erik Bäckström hösten 1978 på en La Plataresa. Efter en månads vikariat på **Framnäs** och en långresa på **Pacific** på våren 1979 återkom Hasse till **Bahia Blanca** i juni 1979 för att sedan vara kvar i fartyget som ordinarie hökare efter Bäckström. Hasse gjorde dock en resa på **Brasilia** sommaren 1983.

Hasse var kvar i **Bahia Blanca** till fartyget såldes i maj 1985. Han hade då varit i fartyget i princip i 7 år. Hasse var fartygets siste hökare.

Hasse Sjöberg var den hökare tillsammans med Erik Bäckström som hade varit längst tid i **Bahia Blanca**.



**Bio-Bio** var Hasses första Johnsonbåt 1969.  
Foto Lennart Ramsvik

Efter **Bahia Blanca** kom Hasse till **Zenit Diana** som inchartrats till Johnsonlinjen. Hasse var i fartyget 2 månader.

Hasses sista fartyg i rederiet blev **Johnson Chemsan** från maj till november 1986. Officiellt slutade Hasse Sjöberg i Johnson Line i mars 1987.



Hasse som kock i **Canada** där han var i 5 år. I bakgrunden kockeleven.  
Foto från Hasse själv.



**Bahia Blanca** var "Hasses båt" under cirka 6-7 år fram till 1985 då hon såldes efter 21 år inom rederiet. Hasse var i fartyget under nästan 7 av dessa 21 år.  
Fotot visar fartyget efter dess förlängning .  
Foto från Bo Einarsson samling.



**Johnson Chemspan** var Hasses sista Johnsonfartyg till november 1986.

Från 1987-1989 arbetade Hasse som kock på **S/S Björkfjärden**.

Hasse kom sedan till Vingatank i januari 1989. Samma år såldes Vingatank till Thunbolaget och de anställd kom sedan att anställas av Thunrederiet.

Hasse blev sedan rederianställd i Thunrederiet ifrån juli 1990 och han var sedan kvar hos rederiet ända fram till sin pension maj 2011. Hasse hade då varit i Thunrederiet i 21 år.

Hasses sammanlagda tid inom Johnson Line blev 18 år. Hasse var sammanlagt i dessa rederier och till sjöss i cirka 40 år.

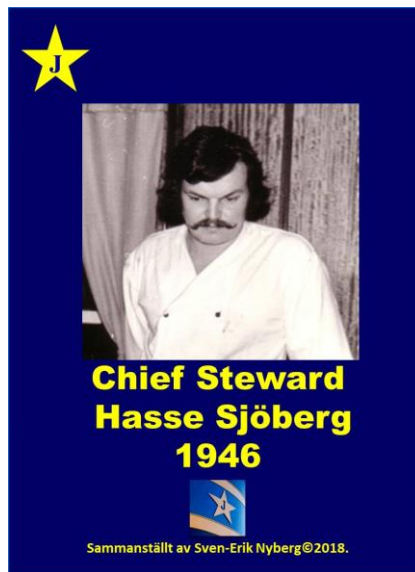
Hasse flyttade tillsammans med sin fru Ines till Spanien för cirka 30 år sedan och de bor sedan många år tillbaka i Burgos, norra Spanien.

Hasse är en förtjusande människa och en underbar kompis och vi har haft kontakt sedan flera år tillbaka och vi försöker att träffas varje år då Hasse och hans fru kommer på besök här till Olhao med sin husbil.

De tillbringar flera månader om året i sin husbil i södra Spanien under vintern då klimatet är skönare och varmare än i norra Spanien.



Rapport från ett hökeri  
Sven-Erik Nyberg© 2017.



Research S-E. Nyberg© 2017

Källa Johnson Line, Hasse själv samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)





## Chief Steward Ludde Nörbäk 1925-1992



Ludde Nörbäk i **Antonia Johnson** juni 1972,  
Under hans första resa i fartyget.  
Foto: S-E.Nyberg

Ch. Steward **Ludwig Nörbäk** föddes i Ensted, Danmark den 30 september 1925. Han kom alltid att kallas för Ludde.

Ludde Nörbäk började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e kock i **Seattle** den 6 augusti 1954 och han var kvar i fartyget till den 28 juli 1955.

Sedan följde **Silver Gate**, **La Plata**, **Seattle** och **Golden Gate** som 2:e kock under tiden augusti 1955 till den 22 september 1958. I **Golden Gate** blev han uppmönstrad till 1:e kock den 14 oktober 1958 efter en kustresa ledigt.

Nörbäk var sedan 1:e kock i nämnda fartyg fram till 24 maj 1960. **Argentina** och **Portland** som 1:e kock fram till januari 1963.

Nörbäk genomgick ekonomiföreståndarskolan våren (Januari-Juni) 1963 och vikarierade därefter Ch. Steward på **Nynäs** och **Venezuela** under juni och juli 1963.



Seattle

var Luddes första fartyg inom Johnsonlinjen 1954 som 3e kock. Sedan återkom han till fartyget som Ch. Steward i augusti 1967.

Foto; Lennart Ramsvik, maritimbild.com

#### Efter detta var han Ch. Steward i följande fartyg:

**Nordstjernen**, juli 1963 till juni 1967 med en resa semester.

**Seattle**, augusti 1967 till november 1967.

**Bahia Blanca**, januari 1968 till juli 1968.

**Golden Gate**, september 1968 till november 1971, inkluderat 2 resor semester. På den tiden sades det att **Golden Gate** var synonymt med Ludde Nörbäk!

Den 28 maj 1972 kom Nörbäk till **Antonia Johnson** efter att ha vikarierat korta pass på fem fartyg under våren 1972.

Nörbäk kom nu att stanna kvar i **Antonia Johnson** ända fram till det fartyget såldes i mars 1985. Han var i fartyget i 13 år och gjorde 38 resor i fartyget. Nörbäk hade då varit i fartygets avlösningssystem 1-1 utan avbrott. Vid denna tid hade Nörbäk en stor inestående vederlagsbank att utnyttja.

Efter det att han lämnat fartyget för gott gjorde han ytterligare en resa i **Margaret Johnson** under sommaren 1985 och så till sist den sista resan för honom och även **Axel Johnsons** sista resa till juni 1986. Nörbäk var den siste Ch. Stewarden i två av de fem fartygen. Han hade då gjort totalt 40 resor i containerfartygen.



**Golden Gate** förknippades med Ludde i slutet av 1960-talet, från 1968-1971.  
Foto från maritimbild.com



**Antonia Johnson** 1972, var Luddes favoritfartyg. Här var han i hela 13 från 1972-1985.  
Han gjorde 38 långresor i detta fartyg!  
Foto från H.Nerens samling.

Nörbäk gick i pension sommaren 1986 i samband med att **Antonia Johnson** och **Axel Johnson** sålts, han hade då varit inom Johnson Line under 32 år. Ludde var då 61 år gammal.

Ludde Nörbäk var gift med Germaine och de gifte sig den 9 maj 1960 och de fick en dotter, Silvia.

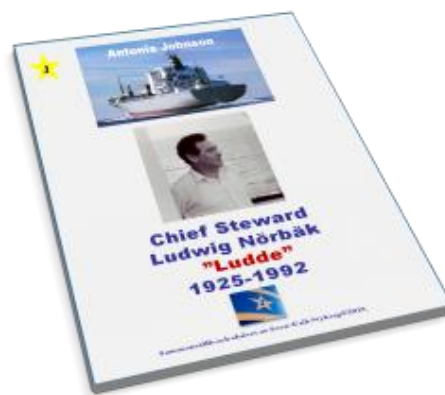
Ludwig Nörbäk avled den 8 juli 1992.  
Han och familjen var bosatta i Härryda sedan flera år tillbaka.



Jag hade själv förmånen av att segla med Ludde vid ett tillfälle, hans första resa på **Antonia Johnson** resa tre 1972 vilken var min sista resa som kock. Det som blev hans stora turbåt hade varit min riktiga otursbåt inom rederiet.

Ludde och jag kom sedan att träffas många gånger under årens lopp. Han var en mycket förtjusande människa och han hade ett mycket trevligt sätt. Han var en av de bättre hökarna jag seglade med under mina år innan jag själv blev kollega med Ludde.

Ludde var en enormt populär hökare i de fartyg han tjänstgjorde i.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward Nisse Persson 1933-1996.



Chief Steward **Nils Gerhard Persson** föddes den 21 oktober 1933 i Ystad, Skåne.

Nisse Persson anställdes i Rederi AB Nordstjernen den 5 januari 1951 i **Peru** som stewardsbiträde. I maj samma år mönstrade han som kockelev i samma fartyg och var sedan kvar till den 5 september 1951. Samma dag mönstrade han på **Los Angeles** som 3:e kock och var sedan kvar till den 25 april 1952.

Efter detta var Nisse Persson i tolv fartyg som 2:e kock och 1:e kock mellan maj 1952 till november 1959.

Persson blev sedan vikarierande Ch. Steward från november 1959 till juni 1963. Hela tiden i tankfartygen **Elfnäs**, **Oceanus** och **Framnäs**.

Under våren 1961 genomgick Persson ekonomiföreståndarskolan i Göteborg.



En ung Nisse Persson i Chile 1960-tal.



**Suecia**, fartyget där Nisse Persson var mellan 1964-1966 som Ch. Steward.

Foto: L. Ramsvik, maritimbild.com

Efter sommaren 1963 följde 17 fartyg som Ch. Steward under tiden augusti 1963 till februari 1970. Längst period var han i **Suecia** från december 1964 till november 1966.

Den 25 februari kom han som leveransövervakare i nybygget **Margaret Johnson** och var sedan fartygets förste Ch. Steward under de två första resorna.



**Margaret Johnson**, fartyget var Nisse Perssons första nybygge 1970.

**Efter detta följer följande fartyg som Ch. Steward:**

**Paraguay**, september 1970 till mars 1971.

**California** under mars månad 1971 kustvikariat.

**Canada**, april 1971 till mars 1975, inkl. tre lediga resor. Han var totalt 11 resor i **Canada**.

**Santos**, juni 1975 till december 1976 inkl. tre resor semester..

**Montevideo**, maj 1977 till juli 1978, inkl. en resa semester.

**Axel Johnson**, september 1978 till juli 1979, inkl. två resor semester.

**Avesta**, september 1979 till december 1979.

**Axel Johnson**, juni till augusti 1980.

**Rosario**, januari till februari 1981. Fick blixtrresa till Karibien p.g.a. sjukavmönstring.

**Johnson Chemsun**, mars 1981 till februari 1983 då han blev sjukavmönstrad i Yokohama, Japan. Jag själv ersatte honom där. Han var ombord i fartyget under tre omgångar.

I maj 1983 kom han återigen till containerfartygen och **San Francisco** och var kvar i fartyget till det såldes i december 1985. Persson var fartygets siste Ch. Steward.



**San Francisco.** Nisse Persson var den siste högkaren på fartyget vid försäljningen 1985.  
Bild från R. Sahlstens samling fotograferad i mitten av 1970-talet.

Från 1986 har jag inga mera exakta spår av Nisse Persson. Men jag vet att han kom till Gotlandsfärjorna som intendent tillsammans med Sven Johansson cirka två år framåt. Johnson Line hade vid detta tillfälle koncessionen på Gotlandstrafiken.

Från 1989 vet jag bara enligt ryktesvägen att han kom till Silja Line. Tyvärr vet jag inte vad som senare hände med Nisse Persson. Av åldern att döma gick han troligen i pension mitten av 1990-talet.

Nisse Persson var inom Johnson Line i cirka 40 år. Han var alltid en mycket omtyckt person bland alla ombord. En mycket trevlig prick. Han var dessutom mycket lojal och ställde alltid upp vid behov. Jag minns vid ett tillfälle jag när jag ringde honom klockan 9 på morgonen och frågade om han kunde flyga ut till Karibien samma eftermiddag från Stockholm. Hans kollega P-O. Anckar på **Rosario** hade blivit sjukavmönstrad och fartyget var på nordgående. Javisst säger Nisse och klockan 16,05 samma dag satt han på planet från Arlanda till Karibien via Miami. Detta var 1981.  
Snacka om snabba ryck!

Nisse var en mycket färgstark personlighet och han kom sedan 1950-talet att allmänt kallas för "Skånske Floyd" inom rederiet.

Nisse Persson avled den 1 december 1996.

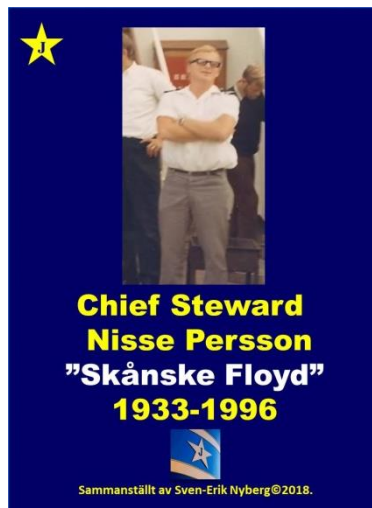




## Rest in Peace Nisse!



Nisse Persson med skeppskamrater i **Portland** 1978.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward Lars-Olof Palm 1933.



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

Palm genomgick ekonomiföreståndarskolan under våren 1960.

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

### Efter detta följde dessa fartyg:

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

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

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

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

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

**Canada**, juli 1967 till april 1971. Ch. Steward. Tiden inkluderar 1 resa semester.

Palm gjorde 12 långresor i fartyget.

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



**Margaret Johnson**, november 1971 till november 1972. Ch. Steward. Tiden inkluderar en resa semester sommaren 1972.

Palm var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till januari 1980.

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

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

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



Margaret Johnson var Palms fartyg under 9 år.

Research S-E. Nyberg© 2013

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward Kjell Olin 1934-2001.

Chief Steward **Kjell Erik Olin** föddes i Ängelholm den 10 juli 1934.

Kjell Olin anställdes i Rederi AB Nordstjernen som stewardsbiträde i **Venezuela** den 23 november 1956. Olin blev strax efter detta 3:e kock ombord och 2:e kock den 14 mars 1959. Han var kvar i fartyget till den 23 juni 1959.

### Efter detta följde dessa fartyg:

**Lions Gate**, september 1959 till augusti 1960. 2:e kock.

**Los Angeles**, september 1960 till december 1960. 2:e kock.

**Paraguay**, januari 1961 till augusti 1961. 1:e kock.

**Canada**, oktober 1961 till januari 1963. 1:e kock.

Olin genomgick ekonomiföreståndarskolan 1963.

**Oceanus**, juni 1963 till november 1963. Vikarierande Ch. Steward.

**Yakima Valley**, november 1963 till oktober 1964. Ch. Steward.

**Yakima Valley**, mars 1965 till juni 1966. Ch. Steward.

**Panama**, november 1966 till februari 1967. Ch. Steward.

**Venezuela**, mars 1967 till januari 1968. Ch. Steward.

**Golden Gate**, februari 1968 till september 1968. Vik. Ch. Steward.

**Seattle**, mars 1969 till april 1969. Vik. Ch. Steward.

**Rosario**, april 1969 till juli 1969. Vik. Ch. Steward.

**Bahia Blanca**, augusti 1969 till juli 1971. Ch. Steward. (Inkl. 1 resa långledigt)

**Portland**, oktober 1971 – maj 1972. Ch. Steward.

**Canada**, juni 1972 till juli 1972. Ch. Steward.

**Axel Johnson**, september 1972 till januari 1973. Ch. Steward.

**Buenos Aires**, maj 1973 till september 1973. Ch. Steward.

**Bahia Blanca**, kustvikariet oktober 1973. Vik. Ch. Steward.

**Axel Johnson**, december 1973 till juni 1974. Ch. Steward.

**Pacific**, september 1974 till december 1974, Vik. Ch. Steward.

Från den 1 juli 1975 var sedan Olin ordinarie i **Axel Johnson** fram till sommaren 1983. Totalt var Kjell Olin i **Axel Johnson** cirka 9 år och han gjorde totalt 29 resor i fartyget.



Vad jag kan se kom Kjell Olin till Chemtankfartygen efter containerfartygen och han avslutade sin Johnsonkarriär i **Johnson Chemsun** 1988. Där slutar också mina spår efter Olin.

Kjell Olin avled den 11 september 2001. Han var bosatt i Förslöv strax utanför Ängelholm sedan många år.

## Rest in Peace Kjell.



Axel Johnson var Olins ordinarie fartyg under 9 år och 29 resor.

Research S-E. Nyberg© 2013

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Chief Steward Åke Wallentin 1938.



Åke Wallentin 1970-tal

Chief Steward **Åke Kenneth Wallentin** föddes den 15 november 1938.

Åke Wallentin anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 2:kock i **Buenos Aires** den 12 oktober 1960 till den 23 maj 1961

### Efter detta följde dessa fartyg:

**Brasil**, maj 1961 till maj 1962, 1:e kock.

**Brasil**, september 1962 till december 1962. 1:e kock.

**Canada**, januari 1963 till augusti 1963. 1:e kock.

**Yakima Valley**, september 1963 till februari 1964. Fartyget var då nybygge 1963. 1:e kock.

**Silver Gate**, mars 1964 till juni 1964. 1:e kock.

**Silver Gate**, juni 1964 till juli 1964, Vik. Ch. Steward på kusten.

Wallentin genomgick ekonomiföreståndarskolan under hösten 1964.

**Rosario**, december 1964 till januari 1965. Vik. Ch. Steward på kusten.

**Brasilia**, januari 1965 till april 1966. Ch. Steward.



**Montevideo**, juli 1966 till oktober 1966, Ch. Steward.  
**Okanagan Valley**, oktober 1966 till januari 1967. Ch. Steward.  
**Uruguay**, januari 1967 till april 1967. Ch. Steward.  
**Golden Gate**, maj 1967 till september 1967. Ch. Steward.  
**Montevideo**, november 1967 till maj 1968. Ch. Steward.  
**Los Angeles**, augusti 1968 till oktober 1969.

**Axel Johnson**, Januari 1970 till mars 1970. Ch. Steward.  
**Montevideo**, April 1970 till juli 1970. Ch. Steward.  
**Annie Johnson**, December 1970 till mars 1971. Ch. Steward.  
**Buenos Aires**, April 1971 till april 1971, kustresa. Ch. Steward.  
**Aconcagua Valley**, maj 1971 till maj 1971, kustresa. Ch. Steward.

**Axel Johnson**, maj 1971 till mars 1972. Ch. Steward.  
**Annie Johnson**, april 1972 till juni 1972. Ch. Steward.  
**Axel Johnson**, juli 1972 till mars 1976. Ch. Steward. Inom avlösningssystemet 1-1.

**Engelsberg**, juni 1976 till december 1976. EKM inom 1-1 vid tre omgångar.  
**Pacific**, januari 1977 till maj 1978. Ch. Steward. Tre resor inom avlösningssystemet 1-1.  
**Annie Johnson**, augusti 1978 till mars 1979. Ch. Steward. Två omgångar 1-1.  
**Margaret Johnson**, maj 1979 till december 1981 inom avlösningssystemet 1-1. Ch. Steward.

Åke Wallentin valde under våren 1982 att sluta sin anställning inom rederiet.  
Under sin tid i containerfartygen gjorde han total 29 resor i dessa fartyg.  
Totalt var Åke Wallentin i rederiets tjänst i drygt 21 år.

Vad jag kan minnas öppnade Wallentin en taxirörelse i sin hemkommun Halmstad 1982. Han var bosatt sedan många år i Kvibille någon dryg mil öster om Halmstad.



## Chief Steward Mario Montesano 1931.



Ch. Steward **Mariano Montesano** föddes i Italien den 10 maj 1931.  
Han kom alltid att kallas för Mario.

Montesano började i Rederi AB Nordstjernen som salongsuppassare den 30 maj 1962 i **Rio de Janeiro**. Han var sedan kvar i fartygen till den 11 mars 1963.

Sedan följde **Los Angeles**, **Montevideo** och **Silver Gate** som salongsuppassare under tiden mars 1963 till december 1965. Den 1 januari 1966 blev han kockelev i **Canada** fram till juni samma år då han uppmönstrades till 2:e kock i samma fartyg och var kvar till den 22 mars 1967. Efter detta var han även 2:e kock i **Lions Gate** från april 1967 till maj 1968.

Sedan blev Montesano 1:e kock i **Lao** och **Rosario** från juli 1968 till juli 1970. Efter det följde **Margaret Johnson** från december 1970 till december 1971 som 1:e kock.

Montesano genomgick ekonomiföreståndarskolan våren 1972.  
Återkom till **Margaret Johnson** i juli 1972 till maj 1973.





Marios första fartyg inom rederiet, **Rio de Janeiro** 1962.  
Foto från Arnold Idstrand.

Den 1 juni 1973 blev Montesano vik. Ch. Steward i **San Francisco** till september 1973.

**Efter detta följde följande fartyg;**

**Pacific**, från september 1973 till november 1973. Vik. Ch. Steward.

**Engelsberg**, från Januari 1974 till februari 1974. Vik. EKM.

**Montevideo**, från februari 1974 till april 1974. (1:e kock)

**Annie Johnson**, från juni 1974 till augusti 1974. (1:e kock)

**Axel Johnson**, från september 1974 till november 1974. Vik. Ch. Steward.

**Suecia**, från februari 1975 till februari 1976. Ch. Steward. Inkl. två resor ledigt.

Den 24 maj 1976 till den 27 juli kom Montesano till **Annie Johnson** som ordinarie Ch. Steward i fartygets avlösningsystem och han kom sedan att vara kvar i **Annie Johnson** till och med den sista resan i augusti 1986 då fartyget såldes.

Montesano var den av alla Chief Stewards som gjorde flest resor i containerfartygen då han gjorde 44 resor i dessa fartyg varav 32 resor i **Annie Johnson** mellan 1976 till 1986.



Annie Johnson början av 1970-talet. Foto M. Piche.

Montesano kom senare till **Atlantic Stream** som kocksteward och var kvar till 1988. Där slutar också mina spår om Mario Montesano.

Mario Montesano var inom rederiet i minst 27 år. Han är bosatt i Göteborg sedan många år tillbaka.



Mario Montesano t.h. i bild i baren på **Annie Johnson**.  
Stephan Genser t.v. i bild.



Mario tillsammans med Kapten Göran Ringberg i Annie Johnson.

**Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015**  
**Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.**  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Personbiografi Salongsuppassare Stefan Genser 1939. "The Austrian"



Stefan Genser i baren på Annie Johnson mitten av 1970-talet.

Salongsuppassaren och mässmannen **Stefan Ambros Genser** föddes i Rennweg i regionen Kärnten, Österrike den 7 december 1939.

Stefan kom tillsammans med en kamrat till Sverige på vinst och förlust under sommaren 1965. Snabbt fick han arbete på restaurang i Västerås. Efter en tid fick han och kompisen jobb på Volvo i Köping. Efter några månader reste hans kamrat hem till Österrike men Stefan stannade kvar och efter ett tag sökte han arbete till sjöss på svenska fartyg istället.

Stefan kom då till Rederi AB Nordstjernen – Johnson Line - som salongsuppassare den 3 oktober 1966 i **Paraguay**. Stefan var kvar i fartyget till april 1967. Detta kom att bli starten på 27 års framgångsrik tjänst inom Johnson Line.



Omedelbart efter avmönstring **Paraguay** kom han till systerfartyget **Panama** som salongsuppassare där han var i en resa till september 1967 då han i Göteborg förflyttades till **Brasil** där han sedan var i drygt två år fram till december 1969.



**Paraguay** var Stefans första Johnsonbåt 1966 när han började i rederiet.

Foto: Lennart Ramsvik, maritimbild.com

Sedan följde följande passagerarförande fartyg som salongsuppassare:

**Panama**, från januari 1970 till maj 1970.

**Los Angeles**, kustvikariat under maj 1970.

**Axel Johnson**, från juni 1970 till januari 1971.

**Lions Gate**, från februari 1971 till maj 1972.

Efter detta reste Stefan hem till Österrike för semester för första gången sedan han lämnade 1965. Han hade dessutom jobbat på Johnsonlinjen sedan 1966 med endast kortare uppehåll om några dagar då och då mellan fartygen. Alltså cirka 6 år i sträck utan semester eller ledighet.

Sedan följde **Montevideo** från september 1972 till januari 1973.

**Annie Johnson**, från januari 1973 till 1981. De första åren med jobb om 2-3 resor och en resa ledigt. Från mitten av 1970-talet inom 1-1 systemet. Under sin ledighet reste han hem till Rennweg. Han gjorde dock en specialresa med **California** 1975 och **Rio de Janeiro** 1977 på representationsuppdrag.

Stefan gjorde även en ströresa i **Avesta** från november 1978 till februari 1979.



Efter **Annie Johnson** 1981 förflyttades Stefan till **Svea Corona** som servitör i juni 1981. Han ingick inte i avlösningssystemet utan jobbade i fem-sex månader, sedan var han hemma i en månad för att åter jobba till augusti 1982.



**Annie Johnson i början av 1970-talet.**  
var det fartyg som Stefan var längst tid i. Här gjorde han 30 resor under 1970-talet.  
Foto: Marc Piche. Från H. Nerens samling.

Under 1983 till 1984 gjorde Stefan ytterligare två resor i **Annie Johnson** och en resa i **Margaret Johnson**. Totalt gjorde han 30 långresor i **Annie Johnson** och tre resor i **Axel Johnson** och 1 resa i **Margaret Johnson**.

Efter detta följde **Johnson Chemsun** mellan 1984 till 1987 inom avlösningssystemet. De sista två åren inom Panamaflagg och 6-månaders kontrakt.

Stefan kom till **Bo Johnson** 1987 och var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till det såldes och överlämnades i Guayaquil, Ecuador hösten 1993. Stefan erhöll guldklockan av rederiet för 25 års tjänst utan avbrott vid en ceremoni som hölls på **Bo Johnson** Hamburg 1991.

Efter det att Stefan slutade sin anställning i rederiet 1993 gjorde han sedan ytterligare ett 6-månaderskontrakt på **Stena Queen** 1994 men slutade sedan till sjöss hösten 1994.

1995 började han arbeta hemma i Rennweg igen. På sommaren som badmästare i ett badhus och under vintersäsongen som servitör och hovmästare på en av restaurangerna.

Stefan gick i pension vid 65 års ålder 2004 men är fortfarande aktiv då han ofta arbetar på sin dotters restaurang vid Semmering söder om Wien.



**Bo Johnson** var Stefans sista Johnsonfartyg som han lämnade 1993 då fartyget såldes.  
Stefan var i fartyget i 6 år från 1987-1993.

Foto: L. Ramsvik, maritimbild.com.

Stefan och jag träffades för första gången i fartyget **Lions Gate** midsommar 1971. Vi blev snabbt mycket goda vänner och har under alla dessa år som gått sedan dess hållit kontakten och umgåtts i princip några gånger varje år. Jag har under åren besökt honom i hans hem i Rennweg vid ett flertal tillfällen och Stefan har ofta besökt mig i mina olika hem i Sverige och i Portugal.

Stefan är numera min äldsta vän inom rederiet. Inte bara från rederiet utan min äldsta vän över huvud taget. Han är en fantastiskt god vän och människa. Under åren har vi haft många, många roliga tillfällen tillsammans och med många glada och trivsamma minnen. Vi har alltid mycket att prata om när vi träffas eller talas vid i telefon vilket är ganska ofta.

Stefan och jag seglade i tre fartyg tillsammans under åren, **Lions Gate**, **Annie Johnson** och sist i **Johnson Chemsun** under 1980-talet. Sedan planerade jag alla hans arbeten mellan 1976-1982 i samband med att jag var personalplanerare på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm samt personalansvarig vid Silja Line.



Stefan tillsammans med Chief Steward Sven Johansson,  
Vid baren på **Annie Johnson** 1977



**Svea Corona**, passagerarfartyget som trafikerade Stockholm-Finland,  
var Stefan servitör i mellan 1981-1982.





Stefan tillsammans med undertecknad ombord i **Lions Gate** juni 1971.  
Detta var första gången vi seglade tillsammans och första gången vi träffades.



Stefan på äldre dagar vid restaurang Bella Gästis i Hunnebostrand augusti 2013.  
Foto: S-E.Nyberg

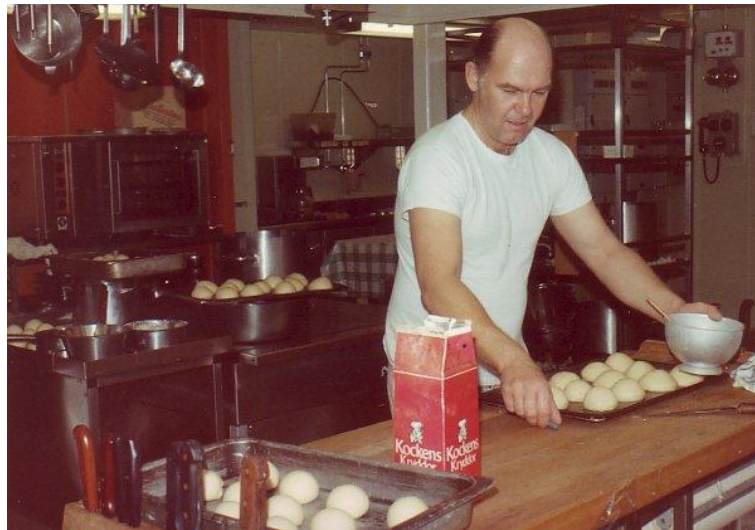
Källa; Engelsbergsarkivet, Stefan Genser själv samt egna minnen.  
**Skrivet av Sven-Erik Nyberg© 2013 uppdaterad 2018.**  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Personporträtt av kock och konditor

# Lennart Fornfelt

Född i Stockholm södra 1945.



Lennart Fornfeldt bakar morgonfrallor ombord på **Johnson Chemsun1982** på resa mellan Rotterdam och New Orleans. Jag kommer ihåg det som det vore igår!

Foto: S-E. Nyberg

Detta personporträtt är tillägnat som en hyllning till en fantastisk kock, bagare och seglarkompis ombord på m/t **Johnson Chemsun** under åren 1982 – 1986 då jag hade förmånen att segla med Lennart under större delen av denna tid.

Jag anställde själv Lennart till Johnsonlinjen 1979, men Lennart hade då haft ett tidigare förflutet inom Johnson Line mellan 1966 till 1969. Under 1979 till 1981 var Lennart ordinarie kock i först **Axel Johnson** sedan i **Annie Johnson**, dessa båda fartyg var då representationsfartyg på Nordpacific.

**Lennart Gustav Fornfelt** var född den 30 juli 1945 i Stockholm Södra men växte upp i föräldrahemmet i Segeltorp, Huddinge där föräldrarna hade en nybyggd villa.

Pappan hette Gustav och var född 1910 och han dog 2000. Pappan var finsvarvare till yrket. Modern hette Astrid och var född 1912 och dog 1982. Lennart har en syster som även hon bor på Vaddö. Lennart förblev ogift.



Lennart bor numera på Vaddö någon mil söder om Grisslehamn i Roslagens skärgård. Där byggde han en villa till sig själv i början av 1980-talet.

Lennart var från grunden utbildad bagare och konditor med en 3-årig utbildning och erhållit gasellbrev för konditorer 1964. Efter skolan började Lennart omedelbart jobba som konditor i Stockholm. Lennart skolade sedan om sig till kock och 1966 fick han anställning till sjöss för första gången. Med facit i hand skulle det senare visa sig att Lennart blev kvar till sjöss i hela 40 år då han slutade till sjöss 2006. Han var då 61 år gammal.

Lennart anställdes första gången i Rederi AB Nordstjernen av Stig Westergren 1966 i m/s **Suecia** som 2e kock. Lennart var sedan i detta fartyg cirka 1 år sedan kom han till m/s **Rosario** tillsammans med den mycket legendariska hökaren Oscar Malmberg. Lennart var i detta fartyg först som 2e kock från augusti till december 1967 sedan blev han uppmönstrad till 1e kock av Malmberg och var kvar i fartyget till april 1968. Efter detta var han 1e kock i m/s Peru och m/s **Panama** till mars 1969 då han slutade.



Lennarts första Johnsonfartyg 1966, m/s **Suecia**.

Foto Lennart Ramsvik.

Efter en kortare ledighet kom han till det gamla fina rederiet Transatlantic i juli 1969 på m/s **Waitara**. Lennart kom sedan att vara kvar i Transatlantic fram till sommaren 1979 som både kock av chief steward. Lennart genomgick "hökarskolan" 1973. Mest tjänstgöringstid hade han i m/s **Waitara** där han var i 4 år men han var även i bland annat m/s Alabama, m/s Hallaren, m/s Ringaren och m/s **Mirrabooka**.

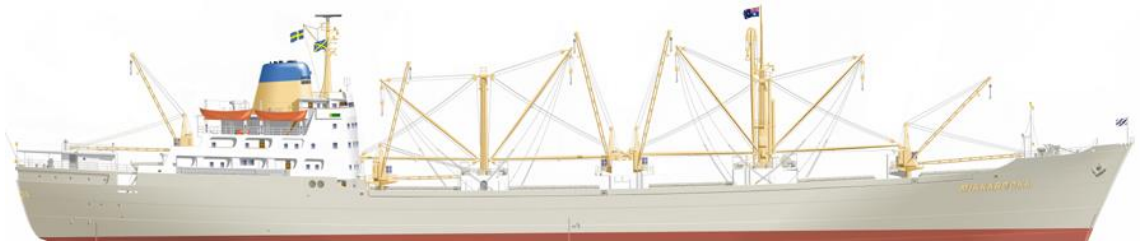


Illustration av, m/s **Mirrabooka** av Arnold Idestrand  
[arnold.idestrand@telia.com](mailto:arnold.idestrand@telia.com)

Lennart var totalt i Transatlantic i 10 år.

Under 1979 arbetade Lennart iland innan han återkom till m/s **Axel Johnson** under hösten 1979 då jag själv anställde honom. Han var sedan i detta fartyg under två perioder och även på systerfartyget m/s **Annie Johnson** fram till dess han kom till m/t **Johnson Chemsun** sommaren 1981. Han var sedan kvar i detta fartyg tills det såldes till Norge 1988. Efter detta var han även en månad i systerfartyget m/t **Johnson Chemstar**. Efter detta blev Lennart uppsagd på grund av arbetsbrist.

Lennart var totalt inom Johnson Line i 12 år.



Lennarts sista Johnsonfartyg, m/t **Johnson Chemsun** som han var på i 7 år  
1981 till 1988 . Foto Lennart Ramsvik.

Lennart blev senare anställd av Rederi AB Tärntank på Donsö från 1988. Lennart anställdes i Tärntank av Bengt Olsson som tidigare vikarierat vid Johnsonlinjen sjöpersonalavdelning i både Göteborg och Stockholm.



1991 - 1992 gjorde Lennart ett uppehåll i Tärntank då han kom till den nybyggda tankern m/t Landsort 1991 där han var i 6 månader. På Landsort var f.ö. Per-Herman Larsson befälhavare som tidigare hade varit överstyrman på m/t Johnson Chemsun när detta fartyg var nytt. Landsort ägdes då av Nynäs petroleum. Efter detta halvåret på Landsort återgick Lennart till Tärntank på Donsö.

Lennart var sedan kvar i detta rederi fram till sin pension 2006. Lennart var då 61 år gammal. och han var sedan i detta rederi fram till sin pensionering 2006 då han var tvungen till förtidspension på grund av sina onda och sönderslitna knän.

När Lennart avslutade sin långa sjömanskarriär 2006 hade han varit till sjöss i precis 40 år. Från 1966 till 2006. Under denna tid fördelades han tid som följer;

**Rederi AB Nordstjernen, Johnson Line i totalt 12 år,**

**Rederi AB Transatlantic i totalt 10 år.**

**Rederi AB Tärntank i totalt 18 år.**

Jag lärde personligen känna Lennart riktigt bra på min första resa ombord i m/t **Johnson Chemsun** från augusti 1982.

Jag upptäckte då, det jag i princip redan visste, att Lennart var en fantastiskt duktig kock för att inte tala om hans kunskaper inom bageri. Lennart bakade frukostfrallor varje morgon till frukost och alltid nybakt kaffebröd till 10-fikat varje dag alla dagar i månaden.

Det var här vid detta tillfälle som jag kom att lära mig baka på ett professionellt sätt. Jag bad Lennart helt enkelt och krasst sett, att lära mig baka professionellt, och jag bakade med honom varje morgon från klockan 5-6. I slutet av den första resan tillsammans och resten av tiden vi seglade tillsammans på **Johnson Chemsun** bakade jag helt själv oavsett om Lennart var ombord eller ej. Han var en stor inspiratör i detta fall.

Jag upplevde det som jätligt kul och fortsatte att ge besättningen nybakt bröd och frallor varje frukost och nybakt kaffebröd i otaliga varianter varje 10-kaffe. Det är många som kan skriva under på detta. Verkligen uppskattat av besättningen men de blir ju lite bortskämda. Jag har fortfarande kvar alla de recept jag fick av Lennart och flertalet använder jag än idag även om det inte blir så ofta numera.

Lennart var den bästa kock jag seglat med inom rederiet, oavsett om jag var kockelev, andrekock eller som hökare. Nu råkade jag vara hökare. Det var en stor glädje att få arbeta tillsammans med Lennart och vi hade ett fantastiskt gott samarbete den tiden vi seglade tillsammans på m/t **Johnson Chemsun**, cirka 2 år i effektiv sjötid blev det.

Vid denna tid använde vi aldrig någonsin varken hel eller halvfabrikat, färdigbakat utan allt gjordes från grunden, välplanerat och välskött, det blir ju både billigare



och bättre så. På helger, lördagar och söndagar serverade vi alltid en tre-rätters middag med ett gott vin. Mycket uppskattat av alla ombord. Lennart uppskattade det också då han tyckte det var roligt och motiverande.

Lennart och jag talas vid ganska ofta numera och utbyter minnen och erfarenheter. Han bor fortfarande kvar på sitt älskade Väddö. Han är numera opererad i båda sina knän och den sista operationen gjorde han så sent som i våras. Så, nu är han snart ganska återställd i sina knän och förhoppningsvis snart kan komma ut och promenera igen.



m/t Johnson Chemsun i Kitimat BC 1982.

Foto: S-E.Nyberg

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015  
Källa Lennart själv, Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



# 15

## Mera minnen, platser, resor, profiler, mat och skvaller

*För att förenkla och att hitta rätt har jag sammanställt  
de olika sakerna i ett index:*

1. Förord om minnen, resor och mat.	Sid 280
2. När drömmen startade	Sid 281
3. Kockar, hökare och speciella matminnen.	Sid 283
4. Städerna inom Johnsonlinjen och när "Kalle" blev mässman.	Sid 290
5. Mina befälhavarminnen	Sid 294
6. Min enda Teambuilding till sjöss.	Sid 302
7. Sydamerika 1960-talet.	Sid 304
8. Ovenatorn, kökets Pielstick.	Sid 309
9. Jul och glögg på en Johnsonbåt.	Sid 311
10. Grillparty på en Johnsonbåt.	Sid 315
11. Världens vackraste inseglingar.	Sid 317
12. Flaggspel och inklareringar.	Sid 323
13. Göteborgssyndromet.	Sid 323
14. Panamakanalen, fakta och minnen.	Sid 329
15. Nordpacifichamnarna.	Sid 333
16. Minnen och strandhugg från San Pedro. Port of LA.	Sid 337
17. Minnen och strandhugg från San Francisco.	Sid 340
18. Minnen och strandhugg från Seattle.	Sid 344
19. Minnen och strandhugg från New Orleans.	Sid 348
20. Mera mat, vin och minnen, slutet gott allting gott.	Sid 352
21. Avrundning med lite egen statistik.	Sid 364

*Min egen minnesbank är skriven av Sven-Erik Nyberg 2017©  
Inga källor, ingen Google eller liknande, bara minnen  
men bilder är hämtade från Google..  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)*



## 1

### Förord till Minnen, resor, mat och mera minnen etc.

Att relatera till andra och att göra det intressant om mängder av minnen till sjöss och iland är ingen lätt uppgift... det har tagit många månader att försöka och att minnas, med många kladdar på tomma vita Word-dokument från början, Oj, ett vitt ark, var skall jag börja och hur skall jag sluta och med vad?

Att sammanställa och till sist försöka knåpa ihop en bra story av en enda stor röra i huvudet är inte alltid så lätt. Jag tror inte jag fått med mer än en bråkdel men jag skall i alla fall ge det en chans.

Under denna period av mitt liv ryms självklart mängder av olika fantastiska minnen. Både underbara, bra och dåliga till tragiska och mängder av Johnsonmänniskor har passerat revy och vissa blev vänner för livet. Tyvärr har många också lämnat jordelivet.

En befälhavare sade en gång;

***"Det är inte sanningshalten i historien, som är det viktigaste. Det är underhållsvärdet!...och underhållsvärdet skall vara högt..!"***

Men, alla mina minnen och berättelser är sanna och mycket lite saltade, så sanningshalten är hög! Underhållsvärdet? Tja, det är en helt annan historia och inget jag kan garantera.

Hursomhelst, min minneskavalkad är i 20 kapitel och skulle nog ha kunnat vara minst dubbelt så många men jag måste tänka på utrymmesskäl så att det inte växer till för många sidor.



# Johnson Line AB

Stockholm







Nyfikna och imponerade män i San Francisco vid Seattles jungfruresa 1947 och förväntansfulla pojkar om att gå till sjöss när de beundrar Panama på 50-talet.

Collage S-E. Nyberg

## 2

### När drömmen startade.

För min del startade allt vid 10–12-års ålders och det startade på bogserbåtarna i Göteborg. Det var där och då som min sjömandröm började och som realiserades några år senare. Mycket ofta, så ofta jag fick möjlighet ville jag, och fick jag, åka med min morbror ut på olika bogserbåtuppdrag i Göteborgs hamn. Redan efter ett par år kunde jag nog alla Johnsonlinjens fartyg vid namn och till och med några kapteners namn! Allt sånt satt som en smäck i huvudet och mycket finns även kvar.

Min morbror, Olle Brelén (f1915) var skeppare på Johnsonlinjens bogserbåtar i Göteborg och hade så varit sedan 1945, först på Herkules sedan på nya Hermes från 1963 fram till sin pension 1978. Innan dess hade han en lång sjökarriär från kockjungman i småskutor, fartygselev på olika fartyg samt sedan styrman och skeppare.

Så med facit i hand var det inte så konstigt att jag sökte mitt första sjöjobb på Johnson Line där några av mina andra släktingar även jobbade. Johnsons skulle också bli en mycket bra arbetsgivare för mig och jag stortrivdes under alla år jag var där.

Bogserbåtsverksamheten var Johnsonägda C.L. Hanssons stuveri AB sedan 1934 och som 1975 bytte namn till C. L. Hanssons Bogsering AB. Anropssignalen hade under alla år varit "Hansontug" vilket jag aldrig glömmer. På 40 och 50-talet hade bolaget 4 bogserbåtar och från 1963 fem



i samband med att Hermes levererades från ÅSI-verken i Åmål. Senare med åren kom det flera nybyggen av moderna bogserbåtar och bolaget bytte namn och gick samman med Röda Bolaget och bytte namn och organiserades om för att senare säljas 1980. Johnson hade då haft bogserbåtsverksamhet i Göteborg i olika former och namn under 80 år.

Fortfarande när jag ser bilder från rederiets bogserbåtar får jag mycket starka nostalgiska känslor och jag minns fortfarande alla de som jobbade på båtarna då jag var där mycket, mycket ofta under 6-7 år och spenderade mycket av min ungdom där.



Bilden visar båtarna f.v. Hermes, Victor Camp, Brio, Fuerza och Herkules. Herkules är fortfarande still going strong i Göteborg som turistbål. Hon byggdes 1939!



### 3

#### Kockar och speciella matminnen.

En av mina allra första människor jag mötte inom Johnsonlinjen, förutom Stig Westergren, var dåvarande intendenturinspektören Arne Berni som jag mötte på landgången på **Montevideo** vid Färjenäs sommaren 1964. Jag såg nog ganska bortkommen ut eftersom han frågade mig om jag skall mönstra ombord och jag svarade Ja, som kockelev. Bra, sa han, jag är Arne Bernvi, Inspektör. Kom med mig så skall du få träffa Stuerter!

Stuerter var två, den avgående Henry Lundell och den pågående John Carlsson. Senare fick jag veta att han var kallad för "Vackre John" vilket jag aldrig då förstod men det är inte så mycket man begriper när man bara är 17 år gammal.

Strax därpå skulle jag träffa förstekocken Kurt Andersson, den legendariske "Kurre Kock"... en av de första sakerna han sa var; ***"Har du träffat hökardjävulen ännu? Bra, men ge fan i han, han är för snäll, jag är din chef och läromästare"!!!***

Sedan kallade han mig "Sleven" som alla andra elever fick jag reda på.

Kurre var en tuff stenhård jäkel med en "satans disciplin", men han var en av de bästa kockar jag någonsin mött och vi kom att bli mycket goda vänner trots den stora ålderskillnaden. Jag var ju bara 17 och han var 35. Tyvärr hade han en svaghet som många andra kockar inom rederiet då hade, han drack lite för mycket men han jobbade alltid. Festandet var bara kvällar och klockan 11 på kvällen kunde karln ligga utslaget men klockan 7 på morgonen var han i byssan och jobbade och skrek. Det var han som var chefen utan någon som helst tvekan!

Han om någon kunde verkligen laga en riktigt god Ris och Curry och det var av Kurre jag lärde mig göra en riktigt het smakrik currysås. Allt från grunden och försökte man "ta genvägar" och fuska blev han topp tunnor rasande och kunde hur lätt som helst panga en kastrull i skallen på en, bara för att "lära". Vid ett tillfälle gav han andrekokken en rak höger för att han fuskat med tillagning och noggrannhet.

Jodå det var tuffa tider ibland men en av de bästa av "livets skolor" man kan få! Kurre-Kock var utan tvekan en av de bästa lärarna man kan ha som ung pojke till sjöss i livets hårda skola och livsstil. På något vis var det bättre



än "lumpen". Framförallt vansinnigt mycket roligare yrkesmässigt och erfarenhetsmässigt.

Jag hade tur, jag fick ingen gryta i skallen eller någon rak höger... däremot världens bästa "tillkännagivande" då han ville ha med mig på **Golden Gate** resan efteråt eftersom han var planerad dit omdedelbart efter kustresan, men det blev ju **Buenos Aires** istället för min del...

### **Jag lagar fortfarande den klassiska smakrika currysåsen på Kurre-Kocks sätt och här kommer receptet:**

*Oftast gjorde jag currysåsen dagen innan vi skulle servera den. Den blev mycket bättre då med fylligare och aromatiskare smak. Du kan därför med fördel göra dubbelt så mycket currysås som du har användning för och frysa resten. Med currysåsen klar kan du lätt och enkelt göra en god currygryta på andra köttrester och grönsaker du har över.*

*Currysåsen och nedanstående currypasta är skälva basen och skälen i en god och lyckad curryanrättning. Att göra en god currysås är det viktigaste av hela curryanrättningen oavsett vilken form a anrättning eller taffel du än väljer. Underskatta därför aldrig vikten av att vara noggrann när du gör din sås.*

*Basen till all god currysås är som alla andra såser, en god och smakrik buljong. Till currysås skall du alltid använda en ljus buljong i form av hönsbuljong, grönsaksbuljong eller kalvbuljong från kokt kalv. Steksky bör du vara försiktig med då den oftast skapar en alltför mörk färg och den karaktäristiska curryfärgen försvinner. En riktigt gjord currysås måste alltid göras från grunden och kokas i 20 minuter. Koka aldrig en currysås för länge då den har en tendens att då bli lite besk. 20 minuter är en idealtid för såsen, varken mer eller mindre.*

*Numera när jag gör currysås tillsätter jag alltid grädde och lite Creme fraiche men som jag fick lära mig av Kurre använde vi alltid osötad kondenserad mjölk på den tiden. Milk som vi då kallade det och som vi använde istället för grädde.*

*Alla kockar har nog sitt eget recept på currysås och kan givetvis variera. Jag fräser alltid exempelvis lite fänkål, chilisås, basilika och rostad röd paprika när jag gör min currysås för att få en härlig karaktär i smaken. Nedanstående tips är min egen väg till en god currysås vad jag en gång lärde mig som 17-åring men du måste själv smak dig fram till rätt styrka. Ta i rejält med currypulver och var inte feg i din matlagning när du gör currysås.*

### **Dessa basingredienser måste du alltid ha framme när du skall laga en currysås;**

- Gul lök
- Purjolök
- Syrligt äpple



- Currypulver, Midas är bäst!
- Smör och olivolja
- Vetemjöl
- Grädde eller osötad kondenserad mjölk.
- Passande ljus buljong
- Tropisk fruktjuice eller ananasjuice
- Accacia-honung, flytande.
- (Fänkål)
- (Basilikastjälkar)
- (Chilisås)
- (Rostad röd paprika)
- Svartpeppar eller rosépeppar och salt samt eventuellt lite sötsur chilisås, stark.

*De ingredienser inom parantes behöver man inte men jag brukar använda dessa för att ge currysåsen mera karaktär.*

*Fräs ALLTID lök, purjolök, äpplebitar, rostad paprika, basilikastjälkar och fänkål i smör och olivolja. Tillsätt currypulvret och fräs tillsammans i några minuter tillsammans med brun farin eller lite Accacia-honung för att få den balanserade sötman i såsen. Jag brukar även fräsa i lite chilisås och tomaters för att få den lätt brända tomatsmaken... Fänkålen ger den lite karaktäristiska lakritssmaken långt i bakgrunden som ingen vet vad det är men som ger den spännande tonen i såsen och som ingen vill vara utan.*

*Fräs till sist tillsammans med vetemjöl. (Mått är alltid beroende på mängd, jag har alltid i rejält med currypulver för att få hettan i såsen... skäms inte... visa lite vild passion och hetta i din matlagning... kanske cirka 1½-2 matsked curry till en liter buljong plus grädde) Tillsätt sedan buljongen lite i taget tills en bra konsistens och tillsätt även rejält med äkta grädde för att få upp den gula färgen och dess krämighet. Jag brukar även ha i lite tropisk nektar för själva sötman och den lite tropiska karaktärens skull. Låt såsen koka i 20 minuter. Sila av alla grönsaker och låt såsen koka upp igen och smaka av med salt om så behövs... buljongen är oftast salt nog. Men... var alltid lite försiktig med salt mat generellt till curryrätter! Salt och curry gifter sin inte.*





### **Currypasta;**

*Jag brukar själv göra min egen variant av röd currypasta istället för att köpa den färdig på affären. Det är mycket enkelt och du kan sedan bland annat använda den till kalla såser och sallader.*

### **Ingredienser:**

- Santa Maria **extra stark** curry eller Madras Midas curry.
- Lite Olivolja
- Lite chili- och vitlöksolja (Zeta)
- Lite chilisås
- Lite Thai chilisås sötstark
- Lite Accacia-honung
- Lite Santa Maria örtagårdskrydda
- Lite lökpulver
- Lite äpplemos

*Fräs currypulvret försiktigt i olivolja och lite chili- och vitlöksolja (utsökt men dyr) och rör ner de andra ingredienserna samt lite citronolja. Tänk på att denna pasta skall vara riktigt stingande stark. Pastan är mycket lättgjord och tar bara ett par minuter att göra.*

*Använd sedan pastan när du skall göra kalla currysåser. Du kan även servera currypastan som ett tillbehör till Curry Taffel ifall någon vill spetsa sin currysås ytterligare för att få en riktigt het sås. Passar bra om du serverar en mild currysås till Taffeln.*

### **Som ni förstår är det lång hållbarhet i denna currypasta.**

Kurre-Kock var troligen en av de absolut bästa kockar jag seglat tillsammans med till sjöss. Det var inte på grund av min ringa ålder och starka minnen från hans personlighet utan framförallt av hans fantastiska yrkeskunskap. En yrkeskunskap jag senare fick bekräftad och verifierad då jag tittade på hans stamkort och meritförteckning från hans tid inom Johnsonlinjen då jag jobbade på sjöpersonalavdelningen. Han hade bara toppbetyg och de bästa rekommendationer från de fartyg han var i. Vad jag kan minnas var han i rederiet i cirka 10-12 år fram till mitten/slutet av 1960-talet då han slutade.

Jag fick även ta del av hans fantastiskt goda ”**Chimmi-Churry**” och **kryddröra** som kommer här nedan.

*Här följer min ”**uppoppade**” och moderniserade version på Kures recept då vi sedan dess har fått mängder av nya råvaror, oljor och kryddor.*



Återigen, du får själv bedöma smak och mängd då det är omöjligt att ange exakta mått och termer, det är ändå du själv som "kock" måste skapa din egen smak och karaktär. Här följer bara en vägledning och de ingredienser du bör använda dig av.

- *Olivolja, rikligt med olja.*
- *Chili- och Vitlöksolja, lite p.g.a. dess styrka och hetta.*
- *Worchestersauce, Lite, några stänk.*
- *Thai söt stark chilisauce efter smak. Börja med lite. Rejält enligt mig.*
- *Balsamicovinäger, bara några stänk.*
- *Accacia, flytande honung för lite sötmas skull.*
- *Chilisås eller ketchup, går även med lite tomatpuré.*
- *Hackade tomater, skall vara skalade.*
- *Hackad rödlök.*
- *Hackad röd och grön paprika.*
- *Hackad purjolök eller helst färsk vårlök, alla dessa lika delar.*
- *Pressad vitlök, rejält med vitlök eller efter smak.*
- *Finhackad röd chili efter smak och beroende på vilken chilifrukt du har köpt.*
- *Sambal Oelek.*
- *Hackad Basilika.*
- *Finhackad persilja.*
- *Örtagårdskrydda.*
- *Svartpeppar, nymald. Rejält.*
- *Lite salt. Ta det lugnt med saltet då det inte får vara salt!*

*Ja, många ingredienser men alla måste vara där för att bidra med den totala smakupplevelsen. Det viktigaste är att röran skall vara ganska tjock med rikligt av tomater, lök, paprika och vitlök Starkt eller svagt? Frågar du mig skall denna vara riktigt stark men ändå mycket smakrik.*

*Kurres original är som det var på den tiden... vi hade ju inte alla råvarorna ombord i fartygen då, men här kommer hans originalrecept och det som jag en gång tog fasta på och förfinade med följande:*

*Matolja, Worchestersauce, röd vinäger, honung, ketchup/chilisås, hackade tomater, hackad röd paprika, rödlök, purjolök, vitlök, mycket röd chili, sambal oelek, persilja, svartpeppar, örtekryddor och salt.*

***Han visade mig, jag lärde mig. Nästa gång sa han; blanda ihop "skiten och skicka upp". ".. skriker någon om att det är starkt så fråga om de skriker när de dricker brännvin också...HaHaHa!" Med skicka upp menade han att servera i mässarna!***

*Ja, Kurre-Kock var verkligen en mycket färgstark personlighet.*

Denna starka kryddröra är alldeles utmärkt till grillad kyckling, Bar-Be-Q rätter, grillad biff eller liknande. Serverar du ett vin till bör det vara ett



kraftigt kryddigt rött vin från exempelvis Chile eller Argentina då smakerna verkligen gifter sig!

När jag skulle mönstra i **Buenos Aires** råkade jag komma till Frihamnen 107 i Göteborg samtidigt som fartyget förtöjde och den första personen jag såg var min klasskamrat från Ellös, Jan Isacson som körde ner landgången med det karaktäristiska tjutande och knarrande ljudet från lufttrycksmotorn som jag kan höra än idag. Det visade sig att Janne var jungman ombord och han skulle stanna ytterligare en resa. Vi hade många trevliga kvällar sedan.

Kort därefter träffade jag Sturten Carl-Gösta Andreasson och mitt första intryck av honom var *"Oj, han verkar vara en snäll farbror!"* Senare tog han väl hand om mig och visade mig till köket där jag träffade Egon Karlsson för första gången. Egon kallades för "Snövit" då hans kockkläder alltid var smutsiga och otvättade. Dock inte vid detta möte, då var han ren, vi var ju i Göteborg med allt vad detta innebar. Han var alltid rent klädd i Göteborg!

"Snövit" var definitivt inte som Kurre-Kock skulle det visa sig. De hade inte så mycket gemensamt mer än att de båda var mönstrade som förstekockar. Snövit var en mycket speciell person, han gjorde inte så mycket väsen av sig inte ens när han var på fyllan och det var han ofta. Då kunde han stå och hålla sig i köksdörren och småvingla och sa; *"Det är bra pojkar"*... när Andreasson kom och såg honom sa han till honom att gå och lägga sig och det hände ofta, då bara muttrade han och gick. Som tur var för oss alla hade vi en fantastiskt skicklig andrekok, en tysk som jag tyvärr har tappat namnet på men resan efteråt blev han förflyttad till ett annat Johnsonfartyg som förstekock.

När jag kom till Sjöpersonalavdelningen 1976 var Egon kock i **Margaret Johnson** inom avlösningssystemet under många år men hans sista fartyg var **Axel Johnson** som även var fartygets sista resa 1986. Egon gick efter detta i pension. Han hade då varit inom rederiet i många år men jag hörde att han de senaste åren hade han blivit mycket skötsam om både sin skötsel och kläder.

När jag första gången talade med Egon i telefon sedan jag började iland på sjöpersonalavdelningen 1976 kom han först inte ihåg att vi hade seglat tillsammans i **Buenos Aires** men senare när jag träffade honom i köket på **Margaret Johnson**, innan vi skakat hand och hälsat sa han spontant: *"Där är ju Du, det var länge sen... vad gör du här, skall du mönstra?"* Ja, så kan det vara. Efter denna händelse hade vi en bra kontakt. Egon fick guldklockan för lång och trogen tjänst i början av 1980-talet.





## Mina minnen av de bästa kockarna inom Johnsonlinjen.

Jag har haft förmånen av att segla med många fantastiska kockar inom rederiet både som kockelev, andrekock och som hökare. Kanske jag har seglat med ett 25-tal eller mer och jag kan med glädje sticka ut hakan och säga att följande är de skickligaste jag har seglat med:

1. **Lennart Fornfelt. Johnson Chemsun**, har jag tidigare nämnt och han var definitivt den bästa av alla. Se personbiografi.
2. **Peter Phante, Annie Johnson**. Vi var kollegor och fantastiskt team när **Annie Johnson** var nybygge. Jisses, vilken fantastiskt kock Peter var! Även som människa och kompis.
3. **Kurt Andersson, Kurre-Kock, Montevideo**. Som jag precis har berättat om. Kurre är oerhört stark minne för mig både som människa och som yrkesmänniska!
4. **Thomas Lydell, Johnson Chemsun**. Vi seglade flera resor i fartyget och Thomas var en fantastiskt duktig kock. Hav är son till den tyvärr tidigt bortgångne hökaren Sonny Lydell.
5. **Karl Mörtl**, kom från Österrike och var ansedd som rederiets bästa kock under många år. Var även privat kock hos familjen von Platen och Bo Johnson. Dog 2014 i hemmet på Ingarö 84 år gammal.
6. **Joachim Weigel**, var en fantastiskt duktig kock och var givetvis mest i de passagerarförande fartygen. Jag hade själv förmånen av att segla med honom på en kustresa på **Montevideo**.
7. **Sonny Lindström**, var en av de unga kockarna som etablerade sig inom rederiet de sista åren. Jag hade själv förmånen av att ha Sonny som kock på min Avestaresa 1979. Sonny blev sedan både kocksteward och vikarie hökare.

Dessa fyra var mina topp 4 bästa genom alla år, till dessa kommer flera fantastiskt duktiga kockar och yrkesmänniskor som jag har haft förmånen av att arbeta tillsammans med genom åren.

Naturligtvis har jag genom åren träffat på ett antal riktiga skitstövlar också, kockar som inte borde kalla sig kockar och som absolut inte borde ha fått mönstra i fartygen. Jag har förträngt deras namn och jag vill heller inte bli påmind om deras usla yrkeskunskap och brist på självkänsla och respekt! Några av dom gjorde livet riktigt surt för mig som både kockelev och andrekock.

Under min tid på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm mellan 1976 till 1982 lärde jag känna alla kockar och hökare och jag har ganska tydliga minnen från ett hundratal av kockarna. Många stannade och var i



rederiet under många år men under dessa år passerade många även revy då somliga bara gjorde en resa och lämnade rederiet både frivilligt och ofrivilligt.

#### 4.

### Städerskor inom Johnson Line och när "Kalle" och städerskan blev Mässman.

Kvinnor i Johnson Line har alltid varit mycket ovanligt och det har alltid varit bara en städerska ombord, inga kvinnliga mässkallar eller kvinnliga befäl över huvud taget. Vad jag vet och hört var det rederiledningen, med bl.a. gamle Generalkonsulen som satte stopp för detta.

Städerskan var från början mönstrad för att städa passagerarhytterna samt befälhavarens hytt och från början enbart första-klass passagerarna. Allt eftersom åren gick var alltid städerskans roll att städa och hålla snyggt i passdagerarhytterna samt att förbereda bädd och hytt för natten. Jag vill minnas att det kallades för att "natta" passagerarhytterna.

Städerskornas eget liv var ganska ensamt och hon rörde sig endast uppe i sina arbetsdomäner runt om salongerna. Hon hade också sin egen hytt utanför salongerna. Hytterna var också mycket små och minimala. Mera likt en garderob utan dusch. En gammal städerska sade en gång: ***"Jag har bott i en garderob utan dusch i över halva mitt liv"***.

Även städerskans hytt i de nya **Axel Johnson** och **Annie Johnson** var synnerligen små garderobslänkande hytter längst akterut på salongsdäck. I de tre följande containerfartygen var de däremot mycket större liksom i alla de nybyggda fartygen efter dessa.

Städerskan kallades alltid för städerska ända fram till början/mitten av 1970-talet då hon i samband med LAS och rederianställningar samt med ett nytt modernt tänkande fick den officiella befattningen "Mässman".

I samband med detta försvann även de klassiska befattningarna inom intendenturavdelningen såsom "Mässkalle", "Skanskalle", Befälskalle, "Hyttoskar", "Gångjohan". Ekonomibiträde samt "hökarhalva" även om detta var ett tidigare uttryck för förrådsman. Alla i princip försvann och alla blev helt plötsligt Mässman över en natt. Även den "gamla" städerskan blev mässman.



Den gamla städerskan Thordis Stokke sa till mig 1974: *"Jag vill inte bli kallad Mässman, jag är Stewardess ingen mässman och absolut ingen man! Jag förstår inte hur rederiet tänker!"*

Hon fick leva med detta faktum ända fram tills hon pensionerades 1982.

Dåvarande sjöpersonalchef Sten Bexell var den som började förändra inställningen och att anställa och mönstra kvinnor i rederiets fartyg i början/mitten av 1970-talet. Tore Hansson och Sten Bexell var också de som anställde de första kvinnliga telegrafisterna vid denna tidpunkt, Astrid Wård och Birgitta Pettersson. Efter dessa två kom ett flertal andra kvinnliga telegrafister i mitten av 1970-talet.

När jag började på sjöpersonalavdelningen 1976 började jag att anställa flera kvinnliga mässmän än män och antalet kvinnliga mässmän ökade drastiskt. Även kvinnliga kockar började jag anställa. På något sätt blev rederiet mera "jämfäst" från mitten av 1970-talet även om det skulle dröja många år innan den första kvinnliga styrmannen kom. Jag vill minnas att den första kvinnliga matrosen och motormannen kom i slutet av 1970-talet, kanske början av 1980.

Här följer ett urval av kända gamla legendariska och klassiska s.k. Johnsonstäderskor och trotjänare fram till 80-talet. Dessa är enbart från mina egna minnen utom Emma Karlsson vars info är hämtad från G-O. Eriksson och Båtologen.

Jag borde komma ihåg lika många namn men det gör jag tyvärr inte. Senare nyanställda kvinnliga mässmän är ej upptagna här nedan.

Många av de gamla Johnsonstäderskorna försökte att hålla sig kvar så länge som möjligt även efter sin pension då deras enda liv var Johnsonlinjen.

**Anna Dickman**, en av de mesta och mest legendariska städerskorna inom rederiet... pension 1973/1974 efter över 40 år, de sista åren i San Francisco innan hon gick i pension 1974. Anna var en förtjusande person och jag hade förmånen att segla med henne på en av hennes sista resor innan pensionen.

**Anna Stenström**, flera år inom rederiet och hon bodde i Long Beach de sista åren. Pension mitten av 70-talet. Jag hade själv förmånen att segla med henne i **San Francisco**.



**Emma Karlsson**, 40 resor 1929-42 i gamla **Annie Johnson**, bodde i en garderob utan dusch i över 13 år och hon var inte ensam om detta!

**Margaretha Olsson**, inom rederiet många år och de sista åren i **Axel Johnson**.

**Kerstin Bergendahl** många år inom rederiet.

**Birgit Pettersson**... född 1924, mamma till telegrafist Birgitta Pettersson, inom rederiet under många år och de sista åren i containerfartygen.

**Thordis Stokke** ,f.1917, norskan som blev ett unikum inom rederiet och som aldrig slutade tala norska. Hon pensionerades 1982 från **Annie Johnson** hon hade då varit i Johnson Line i över 40 år och de sista 13 åren i **Annie Johnson**, då detta var hennes hem!

Jag seglade själv med Stokke både som kock och hökare i **Annie Johnson**. Hon var mycket bekymrad när jag återkom som hökare till **Annie Johnson** 1974, jag var ju så ung som hon sade. När jag sedan kom till sjöpersonalavdelningen 1976 och avlöste Stig Westergren var hon om än mera bekymrad... "**Oj, hur skall detta gå nu**" *oj, oj, oj* sade hon.

Varje gång det kom en avlösare till henne var hon lika bekymrad. Hon ville helst inte gå på semester, hon ville helst vara kvar ombord hela tiden för att som hon sade; "**Då vet jag att allting är fint, rent och i ordning**". Det var inte alltid som hon gillade sina avlösare då hon alltid hade något att klaga över. ! Men säga vad man vill, hon var en fantastiskt duktig städerska om än något udda och mycket speciell.



**Thordis Stokke i Annie Johnson 1974.**



**Asta McFie**

**Inga-Lill Kenell** avslutade sin JL på **Margaret Johnson** innan båten såldes.

**Hillevi Wising** i **Annie Johnson** innan hon så gtragiskt dog i slutet av 70-talet.

**Mary Söderberg**

**Lilly Richer** bl.a. 21 resor i gamla **Margaret Johnson**.

**Anna Sjöberg**, likaså flera år i **Margaret Johnson**.

**Karin Malmberg**. Var gift med hökaren Oskar Malmberg. Hon pensionerades i början av 1980-telet från **Antonia Johnson** i Hon hade då varit i fartyget sedan det byggdes 1972. Jag hade själv förmånen av att segla med Karin i fartyget och hon var en mycket förtjusande människa. Även Karin gillade heller inte det lite missvisande namnen mässman som hon sade.

**Jeanette Aya** arbetade även stundtals på mässen vid kontoret på Ringön.

**Viola Palmgren**,

**Ruth Stenbacka**

**Beryl Dahlström**, var flera år i containerfartygen och bl.a. i avlösningssystemet i **Axel Johnson** och **Annie Johnson**.

**Borghild Olsén**

**Gulli Svennberg**...legendarisk städerska som tröttnade på långfart och gick över till småtankers som mässman

**Ingrid Berg**... även hon tröttnade som städerska, gick kockskolan och gick sedan ut som andrekock. Hon gifte sig sedan med timmermannen Friberg och bytte namn.

**Mary Hallin** avslutade sin JL på **Antonia Johnson** innan båten såldes.

**Barbro Berlips** var många år i kylfartygen och i containerfartygen.

**Inga-Maja Bengtsson**

**Kerstin Johansson**

**Ann-Marie Olsson**... pension från **Axel Johnson**

**Ulla-Britt Södergren**

**Karin Lindberg**

**Alva Blom**

**Margit Carlsson, f1912**

**May Karlsson**



## 5

### Mina minnen av befälhavare inom Johnsonlinjen.

Mina minnen från alla mina befälhavare jag seglat med och de befälhavare jag inte seglat tillsammans med men däremot träffat och har mestadels positiva minnen av uppgår till 41 befälhavare. 26 av dessa seglade jag med och de andra lärde jag känna av andra anledningar men framförallt från min tid på Sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm.

Utav dessa 26 kaptener var den övervägande delen mycket fina och fantastiska personligheter. Vissa mindre bra, inte fantastiska på något sätt jag kunde se. En del udda och lite konstiga på sitt sätt.

Min minneskavalkad på de befälhavare jag seglat tillsammans med följer här nedan och är inte på något sätt rangordnade men de flesta har jag lagt till en lång eller kort kommentar och en del med en längre Personbiografi som finns i min samling om 80+ Personbiografier. E-bok nr. 8

**Dag Hultén.** Befälhavare i alla de fem nybyggda containerfartygen och jag var kock i tre av dessa nybyggen. Vi seglade tillsammans i totalt 6 resor och Hultén var för mig en fantastisk kapten och människa som jag verkligen såg upp till. När jag fick nytt landjobb 1976 var han den kapten tillsammans med Erik Edgren som kom upp på kontoret i Göteborg och önskade lycka till med orden; "Jasså, det är här min favoritkock sitter numera". Jag fick alltid Rekommenderas på det bästa av honom i mitt betyg efter varje fartyg, plus rekommendationer till nästa nybygge kan jag förmoda. Läs hans fantastiska Personbiografi.

**Erik Edgren,** var en mycket omtyckt och fantastisk befälhavare tyvärr seglade vi bara tillsammans i tre resor i San Francisco och Annie Johnson. Någon mera positiv kapten fanns nog inte att finna men så tillhörde han ju



”Lönnbergs pojkar”. Alltså de befälhavare som blev skolade under Kapten Helge Lönnbergs befäl. Jag fick alltid Rekommenderas på det bästa av honom i mitt betyg. Den absolut bästa befälhavaren jag seglat med. Läs hans fantastiska Personbiografi.



**Sven Vifors**, Johnson Chemsun. Vifors var den kaptenen jag seglade längst tid tillsammans med cirka 3 år i nämnda fartyg. Vifors var en fantastisk befälhavare som verkligen hanterade sin personal på allra bästa sätt och han var befälhavare då jag mottog min uppsägning från rederiet efter 23 år och om detta har jag ett mycket speciellt minne; Det sista året tog Sven mycket hårt, och illa vid sig eftersom det gick så dåligt för rederiet han älskade. Som befälhavare var han ju bland annat tvungen att delge många personer och gamla trotjänare om deras uppsägning från rederiet. Något han tog hårt då han var en stark känslomänniska. Jag vet, eftersom jag var en av dessa personer.

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

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

Han nämnde även att han fått meddelandet från rederiet redan under fredagen men han ville inte förstöra min helg, eftersom vi alla alltid hade det så trevligt och avspänt på helgerna till sjöss, så han ville vänta med det tråkiga meddelandet tills



på måndag. Det om något säger väl vilken känslig och underbar människa Sven verkligen var och vilken fingertoppskänsla han hade.

Se personbiografi.

**Birger Robertsson**, Johnson Chemsun. Vi seglade tillsammans i fartyget under flera perioder och Robertsson var samma fantastiska befälhavare som Vifors speciellt om kunskapen att hantera sin besättning. Birger var även han en av Helge Lönnbergs pojkar och det märktes tydligt!  
Se Personbiografi.

**Göran Ringberg**, Annie Johnson. Göran och jag seglade tillsammans i fartyget under två resor. Ringberg var en fantastisk "passagerarfartygskapten" med stor kunnighet och erfarenhet kring representation. Lite strikt som befälhavare.  
Se Personbiografi.

**John Blomberg**, Annie Johnson. Blomberg delade fartyget med Ringberg och vi seglade tillsammans där i två resor. Blomberg var för mig ingen bra befälhavare och ingen favorit. Mycket p.g.a. att han hade svårt att stå för sina beslut och var inte rakryggad, snarare feg.  
Se Personbiografi.

**Bo Grönwall**, seglade jag tillsammans med i Pacific och Antonia Johnson. Jag upplevde honom som en bra befälhavare och alltid mycket omtyckt av hela besättningen. Grönwall hade Pacific och Suecia som nybygge men var många år före sin pension i Margaret Johnson.  
Se Personbiografi.

**Martin Nyblom**, Vi seglade tillsammans när jag var kock i Pacific. En för mig fantastisk befälhavare som alltid var närvarande och tillgänglig. Kanske den gamla skolans kapten, strikt, rak och rättvis. Ett karaktärsdrag, han hade alltid en monokel som läsglasögon. Jag fick Rekommenderas av det bästa i mitt betyg av honom när jag var kock. Jag gillade honom skarpt.

**Karl-Eli Sjöblom**, även kallad "Charlie Seaflower". Jag gjorde en world-wide-resa med honom på Avesta. En mycket bra befälhavare samt mycket omtyckt av hela besättningen.

**Stig Sandenäs**, vi seglade två resor/perioder tillsammans i Suecia. En mycket butter och tråkig kapten som inte gjorde så mycket väsen av sig. Dock, vi kom bra överens och hade ett gott samarbete. Man såg honom aldrig utan pipa i munnen, hälsade sällan, bar nickade.





**Birger Lundin**, vi seglade två perioder tillsammans på Johnson Chemsun. Lundin är inte precis den kaptenen som lättar upp stämningen ombord. En slätstruken och tråkig kapten. Dock hade vi ett gott samarbete.

**Luther Andersson**. Vi seglade tillsammans i Oceanus i två resor, fyra månader. Luther är ingen glädjespridare utan lite tråkig med korrekt. Han satt ofta i hytten och spelade klassisk musik.

**Göte Gärdsmän**, Vi seglade en resa, två månader tillsammans i Oceanus och jag har inga speciella minnen av honom.

**Perry Persson**. Vi seglade ihop på Portland 1968/1969. Sedan lärde jag känna Perry som en riktigt trevlig befälhavare under de år jag jobbade på sjöpersonalavdelningen.

**Ingvar Axelsson** bara en kort tid tillsammans på Avesta men Ingvar var en mycket trevlig och sympatisk kapten.

**Donald Sjölander** två resor på Annie Johnson och en resa på Los Angeles. När vi sågs i Annie Johnson efter 5 år sade han; Jaha, så ses vi igen då. Hans hobby var att sitta i hytten och knyta Ryamattor som han sedan sålde hemma. Gjorde inget större väsen av sig för någon.

**Lars-Erik Björklund**, bara en kustresa tillsammans på Portland.

**Bror Carlsson**, bara en kortare kustresa i någon av containerfartygen.

**Ragnvald Eriksson**, bara en kustresa i San Francisco. Inget speciellt minne. Han kallades allmänt för "Principen". Han var från Åland. Han var den första "Johnsonskepparen" som blev befälhavare i Silja Line tillsammans med Sören Fogelström.

**Albin Svensson**, bara en månad tillsammans på Aconcagua Valley men Svensson var en mycket speciell befälhavare. Han kallades "Svarta Malin".

**Carl Warfwinge**, bara en kustresa i Montevideo men eftersom jag var kockelev minns jag honom knappast.

**Gustaf Heinze**, bara en kustresa tillsammans i Montevideo då som hökare.



**Sven Klefbäck** en resa i Thai men jag har inga direkta minnen av honom.

**Nils Tengberg**, flera resor tillsammans i Thai men eftersom jag var 2e kock har jag inga minnen av honom då han aldrig gick några inspektionsrundor. Men, ett speciellt minne glömmer jag aldrig; Vid ett tillfälle vi låg i Montevideo hade jag varit iland mellan 1 och 3 och hälsat på "min tjej" ... Klockan 3 på eftermiddagen när jag gick hem mötte jag kapten Nils Tengberg, den respekterade befälhavare på **Thai** i dörren till Ancla Bar... med kommentaren "*så kocken är ute och förlustar sig*"... vilket i princip var den enda meningen han sade till mig under två-tre resor tillsammans... Hmm... jag var blyg och visste inte vart jag skulle ta vägen och pissa i byxorna var ju ingen option... Jisses, stackars liten blyg pojk.

**Folke Sundén**, var befälhavare den första långresan jag gjorde till sjöss på Buenos Aires. Jag tror inte jag såg honom på hela resan.

**Odd Jansson**, seglade två kustresor med honom på Lions Gate. Han var känd inom rederiet som "Kustskepparen" då han av hälsoskäl bara gjorde kustresor, mängder av kustresor i alla de äldre fartygen som gjorde kustresor.

**Här följer mina minnen från de befälhavare jag lärde känna i rederiet utan att vi seglade tillsammans, främst lärde jag känna många under min tid på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm.**

**Gunnar Dahlquist**, Den gamle flaggskeppare som jag aldrig träffade men såg och hörde honom mycket väl. Han kallades inte för inte för "Kalle Gapa" och här är mitt första minne av honom;

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

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

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



**Torsten Johansson.** Träffade jag sista gången på Avesta 1979 då han var med på kustresan som rederipassagerare eftersom han son Anders var överstyrman ombord.

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

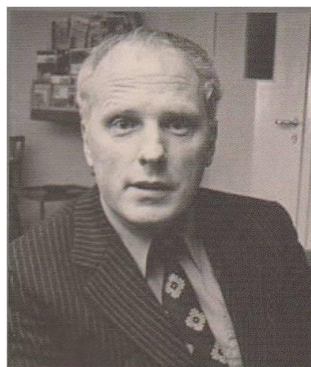
Johansson och min morbror kände varandra mycket väl sedan tidigare och följande citat är direkt hämtat just från den in bogseringen; (Jag glömmer det aldrig)

***"Brelén, för helvete, visa att du har lite kuk i den där jävla båten och tryck till så vi kommer in nån jävla gång!"***

Ja, Johansson hade ett mycket "mustigt" språkbruk, något som de allra flesta gamla kaptener hade på den tiden så Johansson var inget undantag. Han var i vanliga fall en mycket lågmäld person. Se Personbiografi.

**Sten Bexell**, var min chef under tre år på Sjöpersonalavdelningen och den bästa chef jag haft. Sten hade förmågan att få alla medarbetarna viktiga och behöva och bli sedda och hörda. En fantastisk person!

Sten återgick i sjötjänst som befälhavare 1979. Läs hans fantastiska Personbiografi om nästa 50 år i sjöfartens tjänst.



**Gösta Bodin**, Sjöpersonalavdelningens förste chef som åter gick till sjöss 1971 som befälhavare i San Francisco. Han besökte alltid oss på sjöpersonalavdelningen innan varje resa. Gösta var en fantastisk personlighet. Se Personbiografi



**Tore Eriksson**, lärde jag känna på sjöpersonalavdelningen på Ringön där han var chefsinspektör. Han gick iland för landtjänst 1971 efter att ha varit befälhavare i flera år. Med tiden kom vi att bli goda vänner då han hade sommarstuga ganska nära Ellös på Orust. Min uppväxtort. Se Personbiografi

**Rolf Gräsman**, Kapten Rolf Gräsman lärde jag känna som en mycket trevlig person då han jobbade i ett år på sjöpersonalavdelningen i Göteborg. Tyvärr fick han alkoholproblem de sista åren av sin fina befälhavarkarriär inom rederiet.

**Stig Berthelius**, blev landplacerad på sjöpersonalavdelningen i Stockholm efter många år som befälhavare. En svår person som jag aldrig lärde känna trots att vi jobbade tillsammans och jag fick aldrig heller någon riktig koll på vad han egentligen sysslade med eller hans arbetsuppgifter.

**Roland Henriksson** lärde jag känna först i Åbo Wärtsilävarvet där han var måleriinspektör för de sista två containerfartygen samt Pacific och Suecia. Efter detta vid många andra tillfällen på sjöpersonalavdelningen. Roland var en mycket trevlig och sympatisk person som tyvärr dog efter en trafikolycka i Liverpool 1985.  
Se Personbiografi.

**Sven Strömberg** var en av de befälhavare som alltid kom upp på sjöpersonalavdelningen i Göteborg och hälsade på, ville prata och informera sig om kommande resas personal. Vi kom på att våra rötter var från samma plats, Bohus-Malmön i Bohuslän och detta ville han alltid prata länge om! Sven var en sympatisk person men vad jag hörde strikt som befälhavare och han ville alltid vara på de äldre fartygen. Han nekade alla nya fartyg som exempelvis containerfartygen.

**Karl-Erik Häggblad** lärde jag känna väl via Sten Bexell och via sjöpersonalavdelningen. Vid ett par tillfällen var jag hembjuden till honom i Boasten. På sin ålderdom flyttade han till Skärhamn på Tjörn och skaffade hund. I samhället blev han kallad "Mannen med hunden". Som befälhavare lär han ha varit mycket strikt. Se Personbiografi.

**Sören Fogelström** lärde jag känna från sjöpersonalavdelningen i Stockholm även om jag tidigare kommit i kontakt med honom. Sören kom till Svea Corona hösten 1982 som vaktstyrman/Överstyrman för att bli befälhavare redan två år senare 1984. Sören gjorde en fantastisk karriär inom Johnson Line, och blev styrman redan vid 18 års ålder och överstyrman vid 26. 1985



blev han nybyggnadskapten och leveransövervakare på Silja Lines nybygge Svea. Sören och jag fick återigen en mycket fin kontakt då jag skrev hans Personbiografi 2013 och han gav mig många intressanta kompletterande uppgifter. Sören var en av Helge Lönnbergs pojkar. Läs hans fantastiska Personbiografi.



Sören strax innan sin pension 2010.

**Lars Carlsson** var förste befälhavare på Svea Corona och "Sveaskeppare". Vi fick en mycket fin kontakt och han var mycket hjälpsam och samarbetsvillig eftersom jag var den första "Johnsontjänstemannen" som kom till Svea.

**Bo Lewenhagen** Andre befälhavare på Svea Corona som inte alltid var så samarbetsvillig och var lite svår att handskas med för samtliga personer ombord. Inte alltid så poppis. Kom efter Svea Corona även till andra passagerarfartyg även de nya fartygen. Han ville se sig själv som lite mer och bättre än alla andra skeppare och personer. Flera år senare dränkte han sig utanför Ekenäs där han bodde.

**Bo Lundberg** var tredje skeppare på Svea Corona och den mest sympatiska av alla Sveas befälhavare. Fick dock spritproblem och avslutade sin sjökarriär efter många år i Rederi Svea.

**Christer Bergquist** var vikarieskeppare på Svea Corona som blev ordinarie befälhavare efter fartygets ombyggnad till kryssningsfartyg. Christer var en mycket sympatisk person och omtyckt som befälhavare. Efter den tragiska olyckan med Sun Dancer på Victoria Island blev han något år senare befälhavare på tankfart bl.a. i Johnsons Zenit Diana.



## 6

### Minnen från min enda Teambuilding till sjöss!

Angående "Teambuilding" och gruppdynamik förr och nu är det stor skillnad. Fram till 80-talet var det aldrig någonsin snack om dessa aktiviteter ombord. Inte från någon på grund av att ingen visste värdet eller ingen brydde sig om gruppsamarbete. Snarare tvärtom. Jag har själv erfarenhet av detta. Vid ett tillfälle gjorde jag rätt men ändå blev det fel i vissa befäls ögon... Idag hade det varit det naturligaste av allt.

När jag var hökare i **Avesta** en resa 1979 samlade jag "mitt intendenturgäng" för en trevlig Lördagskväll i en av mässarna och bjöd på drinkar för att just vi skulle ha det trevligt tillsammans och ha en form av "Teambuilding"... dela erfarenheter och åsikter och vädra synpunkter i största allmänhet, men att framförallt lära känna varandra och ha lite kul då det var i början av resan.

Till saken hör att detta bara hände vid ett tillfälle. Vi fick inte göra om detta igen, "Vi" satt tillsammans i ungefär 1½-2 timmar, innan fartygets överstyrman kom in och "störde oss" och frågade vad vi gjorde och "höll på med" varför vi "isolerade oss"... isolerade oss var det sista vi gjorde, vi gjorde detta för att besättningen skulle få det bättre under resan... att "trimma oss"... jisses vilket jäkla pådrag det blev.

Dagen efteråt blev jag som "chef" och hökare uppkallad till befälhavaren, helt vänskapligt, men ändå med en underton av gravallvarlig "tillsägelse" att "så här gör man inte" trots att intendenturgänget och jag själv gjorde det fantastiskt bra för besättningen med riktigt, riktigt bra mat och service hela resan. Det var helt klart att några samt överstyrman och befälhavaren "störde sig" på vårt "gruppsamarbete" hela resan ända tills avmönstring i Rotterdam. Jag gjorde bara en resa i **Avesta** eftersom jag normalt vid denna tidpunkt jobbade vid sjöpersonalavdelningen i Göteborg.

Personligen tog jag lite illa vid mig p.g.a. detta och lite vaga kunskap och synsätt om att "trimma" en grupp med en kvälls Teambuilding. Jag har alltid som hökare ätit alla måltider i befälsmässen eller som i **Avesta** och **Johnson Chemsun** vid befälets bord i den gemensamma mässen. Detta gjorde jag inte efter detta i **Avesta** av naturliga skäl. Istället åt jag mina måltider tillsammans med vakten och intendenturen 11,30 och 16,30.



Detta var min sista Teambuilding till sjöss.

Överstyrmannen och jag hade seglat tillsammans tidigare och vi gillade varandra, men det står helt klart att efter den kvällen i **Avesta** var "tonen" en helt annan från hans sida. Även befälhavarens förvånansvärt nog. Till sist, ingen annan ombord hade någonsin något ont av vår "Teambuilding". Snarare tvärtom då det på sikt gagnade hela fartyget!

Apropå Teambuilding... vid ett flertal tillfällen när jag jobbade på Sjöpersonalavdelningen i Göteborg och Stockholm hade vi en del "täta" Teambuilding-träffar" under ledning av vår chef... både i Göteborg och Stockholm men även tillsammans... med gott resultat... det var naturligt och en del av vår utveckling av god samverkan och samarbete. Vi hade det jättetrevligt och vårt sätt att arbeta och samarbeta blev bara bättre. Det var i alla fall inga "befäl" som kom och påstod att vi förstörde "sammanhållningen" i företaget bara för att vi stärkte gruppen... precis som vi gjorde i **Avesta**.

Med många års distans och med facit i handen kan jag bara säga...Hmm! Detta får också sätta punkt för ledarskapet i fartygen men det finns ju mycket mer att läsa om detta i kapitel 10 om ledarskap och arbetsledning.





## 7

### Sydamerika 1960-tal.

#### Karnevalen i Rio de Janeiro 1966.

För alla som har varit i Sydamerika kan det vara enkelt att förstå vad som händer med en 18-årig pojk från Bohuslän när man kommer till Sydamerika för första gången och framförallt till den världsberömda karnevalen i Rio de Janeiro.

Första gången jag kom till Sydamerika var sommaren 1965 med **Thai** men till karnevalen var det i februari 1966. För besättningens del var det ett himmelrike men för rederiet antar jag en mardröm eftersom vi blev liggande i Rio i över en vecka mitt i karnevalen och inga hamnarbetare jobbade. Karnevalen var ju på något sätt helig för alla Rio-bor- Cariocas-.

Vi låg i centrala Rio strax nedanför Praça Maua och där Avenida Rio Branco startar. Nästan bara krypavstånd till barerna ovanför Praça Maua och där många karnevalståg startar. Under karnevalen var det ett sjujäkla drag kring denna stadsdel av Rio och ända upp till stadsdelen Botafogo och Copacabana samt utmed Av. President Vargas bort mot Maracanastadion. Avenida Rio Branco var vid detta tillfälle även huvudgatan för själva karnevalens huvudkortege. Mycket beroende på att den gick ner till hamnen eller från hamnen ända till Ipanema.

Florida Bar vid Praça Maua var nästan alltid första baren efter landgång. Där startades det alltid med Cuba Libre eller Caipirina. Vissa sjömän kom aldrig längre än till Florida Bar men de hade å andra sidan allt vad en sjöman efterfrågade. Billiga drinkar, skum belysning, sambamusik 24 timmar om dygnet samt villiga, vackra och trevliga unga Brasilianskor.

Jag läste i ett sjöfartsforum för ett par-tre år sedan om just Florida Bar i Rio om hur slitet stället hade blivit och att det nu var mest ett tillhåll för unga Cariocas. Nja, det har det nog alltid varit och alltid unga, det är nog snarare så att det är vår generation som blivit äldre.

Ovanför samma kvarter i Rio låg de andra s.k. sjömansbarerna som Oslo bar och Gröna hissen. Det sistnämnda var ett av mina egna favoritställen alltid trevligt och glammigt med snygga och villiga brudar. Det var alltid här som natten avslutades efter att ha varit ute på en hel del karnevalsuptåg under kvällen och natten. De Brasilianska flickorna svärmade verkligen för oss yngre blonda pojkar och ville visa oss så mycket som möjligt av den levande sambastaden Rio de Janeiro.





Det var i princip samma rutiner varje dag och natt. Man kom inte ombord förrän på morginkvisten vid fyra-tiden. Bara ett par timmars sömn och tillbaka till byssan för frukost och förbereda för dagens lunch och middag. De flesta eftermiddagar mellan ett och tre sov jag min sköna siesta. Det blev ju ändå för lite sömn dessa dygn vi låg i Rio.

Det är ju preskriberat nu men vid ett tillfälle blev jag bjuden på ett "uppiggningspill" från en av de stora pojkarna och nog var det ett "uppiggningspill" alltid. Ingen sömn behövdes på eftermiddagen, det kändes som man svävade och att håret stod rakt upp som på en piassavakvast. Men tröttheten kom efteråt och då ännu svårare så inga mera uppiggningspill blev det för mig. Däremot siesta varje dag mellan ett och tre. Sedan var det full fart iland klockan sex på kvällen efter det att middagen var avklarad. Full fart iland till ett syndigt leverne och nya starka rysningar och upplevelser i den unga kroppen.

Det enda problemet under denna långa liggetid var att få pengarna att räckta till. Därför blev det en hel del "chingsa" för de flesta av sjömännen på Sydamerikakusterna förr. Att "chingsa" för att få mer pengar till nöjen, flickor och mera Cuba Libre.

Det var ju inte bara Rio som normalt var första hamnen på traden. Sedan ett dygn efter kom ju några dagar i Santos på sydgående, sedan ner till Montevideo och lång liggetid i Buenos Aires. Alla hamnarna även på norrgående på den tiden. En normal La Plata-resa på den tiden tog normalt 3½ månad inkl. svensk kustresa. Den totala liggetiden i de sydamerikanska hamnarna på sydgående och nordgående kunde vara över en månad mest liggetid i Buenos Aires gamla Darcena-dockor mitt i stan.

Även om jag var mycket ung på den tiden glömmer jag aldrig de fantastiska Argentinska grill- och Asado restaurangerna i Buenos Aires. De stora stekarna, chorizos och de grillade kycklingarna var helt fantastiska. Köttkvalitén i Argentina och Uruguay var outstanding och inte alls vad vi var vana vid från Sverige på den tiden.

### **Ancla Bar i Montevideo.**

Första gången jag kom till Montevideo, huvudstaden i Uruguay var sommaren 1965 och jag hysteriskt förälskad i både staden och landet. Uruguay var på denna tiden ett fantastiskt land även om det så smått började gå utför i mitten av 60-talet och fattigdomen ökade. Landet hade tidigare kallats för Sydamerikas Schweiz med sina fina sociala reformer.



På Ancla Bar i Montevideo hade jag min första allvarliga förälskelse, bara 18 år gammal - en oförstående liten pojke från Bohuslän och 2e kock som nyss blivit utsläppt i livet, men med erfarenhet från både Santos och Rio under ett par kvällar på nerresan.

Där träffade jag en liten raffig och sexig tjej från Uruguay, bara 19 år gammal (hon visade mig sitt pass) och vi träffades varje gång vi var i Montevideo.

På den tiden låg vi med **Thai** i Montevideo både på sydgående och nordgående, varje gång två-tre dagar, som mest fem dagar vid ett tillfälle... fyra resor där då... blir ju några gånger på Ancla Bar... och varje gång tillsammans med samma tjej och jag var kär som en "klockarkatt"... vi brevväxlade... jisses då...nåja, vad vet man om kärlek vid 18 års ålder... hmm, underlivet var i alla fall kärt... och hon gillade självklart mina pesos samt saker jag köpt åt henne i Sverige som då inte var så vanligt i Sydamerika. Tyvärr förstod jag inte då hur länge hon stod ut med det livet... ofattbart idag... alltså seriöst sett, slitsamt "skådespelaryrke"... och en ung liten flicka som kanske inte hade några större val här i livet.

"Ancla Bar" då, 1965/1966 låg mitt emot "Oslo Bar" i Montevideos välkända sjömanskvarter och skrikeri. På Ancla var det mest befäl som häckade och intog några "Pink-Gin"(Angostura, Gin, vatten o Lime) eller Cuba Libre innan de "rumlade" vidare för andra äventyr... för att komma tillbaka på nattkröken och ragga. På Oslo Bar var det mest manskap som gick... Oslo var lite mera "ruffigare" och skitigare, som en genuin gammal sjömansbar skall vara men herregud så kul man hade.

Jag var 2'e kock då men jag "häckade" på Ancla Bar vid varje ledigt tillfälle, ibland till och med mellan "1 och 3" på dagen... bara för att klämma en iskall och klämma lite på "min tjej"... gud vad löjligt det låter nu... jag var pigg då... och naiv... men alltid tillbaka till jobbet i byssan på **Thai**... ( i min ansvarskänsla var jag mognare än alla andra tillsammans)... och för att "ställa upp" för en ibland stupfull 1'e kock som låg avsvimmad i hytten och stank rom lång väg, samt en hökare som först vaknade till liv efter Rio på nordgående... och då skällde han! Fy fan vilken liten löjlig figur kan man tänka nu. Nu kan man också undra hur de kunde få vara kvar och lyfta lön bara för att vara där.

Vid ett tillfälle på eftermiddagen mötte jag kapten Nils Tengberg, som då var en respektfull befälhavare på **Thai** i dörren till Ancla Bar... med kommentaren "*så kocken är ute och förlustar sig*"... vilket i princip var den enda meningen han sade till mig under två resor tillsammans... Hmm... jag



var blyg och visste inte vart jag skulle ta vägen och pissa i byxorna var ju ingen option... Jisses, stackars liten blyg pojk.

Tyvärr gjorde jag bara 4 rundresor på La plata-traden 1965-1966. Jag gjorde en resa på Sydpacific och i Callao träffade jag en person från Ellös vars släkt jag kände. Han hette Ivan Svensson och han ägde då Sweden bar i Callaos sjömanskvarter. Ivan var synnerligen gästvänlig mot mig och han visade mig Callao och en dag åkte vi även upp till Lima. Till detta bjöd hamn mig både på Cuba Libre och flickor på sin bar i Callao. Det var sista gången jag träffade Ivan. Han kom aldrig hem till Sverige efter det heller.

Trots att det bara blev fem Sydamerikaresor har jag alltid längtat tillbaka till dit men det blev aldrig av då jag mest kom att segla på Nordpacific-traden samt i utegående fart World Wide.

### **”Chingsa” och sälja för ett syndigt liv i Sydamerika.**

Jisses ja, som rubriken antyder är det väl inget man i vuxen ålder är speciellt stolt över men eftersom det nu är mer än 46 år sedan borde äventyren i Sydamerika vara preskriberade vid denna tidpunkt så det är väl ingen fara att ”lätta på locket” och berätta några små berättelser som kommer upp i mitt minne.

Alla Sydamerikaseglare – och alla andra sjömän för den delen – har väl någon gång i sitt liv chingsat eller sålt ”privata saker” för att få ihop lite pengar till ett syndigt och roligt liv iland när lönen var slut och dragsedlarna stoppats. En stereo-transistor kunde ge många helkvällar i Santos bara för att ta ett exempel av alla.

När vi låg med **Thai** i Rio under karnevalen 1966 fanns det nog inte en enda ombord som inte chingsade nåt, vissa var värre än andra, en del hade bara kallingarna kvar när vi lämnade Rio på nordgående, men alla var inblandade på något vis. I dagens läge skulle man kunna säga att vi alla ombord hade ett väl etablerat nätverk av köpare i alla hamnar! Allt gick att sälja, mer eller mindre. Sprillans nya jeans som var inköpta hos en jude i Göteborg fick man mer än en helnatt för i Rio. En stereo skall vi bara inte tala om! Och porrtidningar likaså. Filmer fanns ju knappt då. Konstigt, i Sydamerika var porr förbudet men inte prostitution, i Sverige var det tvärtom!



Gick man iland och förlustade sig med massvis av lättillgängliga nöjen varje dag kan vem som helst räkna ut att lönen inte skulle räcka så länge och en form av tillägg till lönen var för många ett måste.

Med lång liggetid i Rio med dubbla liggetider i Montevideo och Santos för att inte tala om 10 dagars liggetid i Buenos Aires krävdes det någon form av privat business och den var för de mesta mycket flitig och mycket påhittig med tonvis av god fantasi. "Affärsverksamheten" som pågick var på sätt och vis mycket oskyldig och alla såg mer eller mindre genom fingrarna.

Den mest lönsamma verksamheten var att sälja porrtidningar. Flera köpte ganska stora partier porrtidningar i Göteborg till en ganska billig penning och sålde sedan vidare ganska dyrt. Även på Nordpacific-traden var försäljning av porrtidningar en mycket lukrativ business som gav extra klirr i kassan av dollarsedlar.



Bild från köket på San Joaquin Valley med ovenatorn i mitten.

## 8

### Ovenatorn... kökets Pielstick i containerbåtarna.

Det har väl knappast förbigått någon som seglat inom Johnsonlinjen att huvudmaskineriet och dieseln från Pielstick var ett stort återkommande problem och maskinhaveri i många av fartygen från 1960-talet. Jag är ingen tekniker och skall inte uppehålla mig längre i ämnet.

I köket hade vi en ny Pielstick-historia i form av en ny ovenator som sattes in i de nya containerfartygen. Ovenatorn var en helt ny form av ugn och en ny form av ång-ugn. Den såg ut som en lång cylinder med en tvättmaskinsliknande lucka utan glas.

En innovativ maskin som en kombinerad stek-ugn med oerhörd hetta med ångkraft... med spakar, rattar och knappar som väste och pös och varnade, den hade även en lite miniskorsten rakt upp för ångan som såg mycket komisk ut. Det tog lång tid att lära sig om någonsin... jag glömmer aldrig när vi "brände kalkoner" och som dessutom exploderade där inne... bara i 185 grader... ofattbart men samt... barnsjukdomar... Vi fick lita på tekniken eftersom den inte hade någon glasruta att titta in i och kolla hur det stod still.

Efter det la skiten av (som tur var) och vi fick använda den traditionella ugnen resten av resan eftersom ingen maskinist eller reparatör kunde laga den. De bara skakade på huvudet och gick därifrån.



Thomas Pettersson var vid detta tillfälle 2´e maskinist ombord – sedermera maskinchef Thomas Hjeltvik – som kommenterade saken på sin Norrländska; *”Vad är detta för någonting? Va? en ugn?... Hördu, lagar ni mat där inne...eller??”* Thomas hade en underbar humor! Olle Borgede som var hökare bara ruskade på huvudet och gick... *”Jävla helvetesmaskin!”*

I Göteborg kom ett gäng och bytte ut den! De sa att den var skrot! Hm. Detta var på **Annie Johnsons** jungfruresa.

Många av mina kock-kollegor kom att hata ovenatorn och använde den gamla traditionella ugnen som satt under spisen som vanligt. Den nya ugnen var kanske en genial historia men den hade så många barnsjukdomar att hälften kunde vara nog.

Det fordrades att man lärde sig skötsel och hantering av ugnen men inte alltid detta hjälpte. Jag blev själv ganska god vän med ovenatorn i **Annie Johnson** från resa 2 då jag lärde mig att använda den på rätt sätt men ibland hände det att den kunde explodera på ett konstigt sätt inuti. Fråga mig inte hur men konstigt var det. På **San Francisco** från resa 1 fungerade ovenatorn mycket bättre och vi ”talade” med varandra ganska bra.

**Axel Johnson** var det första fartyget som fick ovenatorn. Sedan kom den bara att installeras i de tre följande fartygen **Annie Johnson**, **Margaret Johnson** och **San Francisco**. Men, jag vill minnas att den även installerades i de två sista Kylfartygen **San Joaquin Valley** och **Aconcagua Valley** men att den sedan byttes ut mot nyare ugnar. De sista Åbobyggda fartygen **Pacific**, **Suecia** och **Antonia Johnson** fick från början en mycket modern, bra och effektiv varmluftsugn installerad. Jag tror att den gamla ovenatorn senare byttes ut i alla fartygen. Ovenatorn var då bara ett minne blott.

Det var inspektör Börjesson som låg bakom köpet och installationen av ovenatorn. Han själv tyckte att det var en fantastisk maskin men han hade säkert blivit lite hjärntvättad om hur fantastisk kombi-ugn det var av tillverkaren av ovenatorn. Tyvärr kommer jag inte ihåg vem som tillverkade detta missfoster men jag tror att den var svensktillverkad. Kanske Electrolux som även tillverkade de nya varmluftsugnarna.

Kanon, då fick vi detta klart för oss.... Om ovenatorn och problemmaskineriet Pielstick. Jag som har tummen mitt i handen... hahaha... men jag vet vem som uppfann skiftnyckeln.



## 9

### Jul och glögg på en Johnsonbåt.

Att vara kock, mässman eller hökare på en Johnsonbåt under Jul- och nyårshelgerna skilde sig nog inte så mycket ifrån rederi till rederi. Antagligen samma traditioner skulle jag tro.

Svenska ombordtraditioner.  
Oftast ett lätt överdåd av mat.

<u>Sillanrättningar:</u>	<u>Kalla köttanrättningar:</u>
Inlagd sill garni	Griljerade julskinkor garni
Senapssill a'la Bohus	Kall gelead fläskcarré garni
Paprikasill garni	Kall gelead rostbiff garni
Stekt inlagd strömming	Kall gelead anka garni
Matjesill på isblock	Kall gelead kyckling garni
Inlagd kryddsill garni	Grisfötter i gelé med rödbetor
Ürt-senapssill garni	Kalla revbensspjäll
Rökt lax med såso äggröra	Geléad leverpastej garni o gurka
Gravad lax garni	Hönsaladåb garni
Gravad rökt torskfilé	Fläskrullad
Gravad makrill	Rökt kory hängande
Inkokt makrill	Saltrulle garni
Stekt inlagd makrill	
Inkokt lax a'la Russe	
	<u>Småvarmt:</u>
<u>Div. sallader:</u>	Dopp i grytan med hemmagjort vörtbröd
Blandad västkustsallad	Janssons frestelse
Sillsallad	Små delikatessköttbullar
Mimosasallad	Prinskorv
Musselsallad garni	Kokt julkorv
Ägghalvor garni	Rödkål
	Brunkål
<u>Övrigt:</u>	Varma revbensspjäll
Hofmästaresauce	Strömmingslåda indienne
Remouladsauce	Sillpotatis
Rödbetor	
Gurka	<u>Bakverk/Kaffebröd:</u>
Olika senapssorter	Saffransbullar
Julost och kex	Russinkakor
Frukbricka	Chokladkakor
Nötter, dadlar och fikor	Mjuk pepparkaka
	Pepparkakor
	Sockerkaka

Julbordsrätter i Johnson Chemsun 1983 med ett 50-tal rätter.

Jag har så här i efterhand försökt få kontroll på hur många jular jag firade på ett fartyg i fjärrtrafik ombord i Johnsonbåtar och jag har kommit fram till att det blev 3 gånger som kock och 5 gånger som hökare, 8 jular totalt ombord alltså, varav 1 gång i hamn i London/Tilbury 1974 med en hel del



anhöriga ombord i **Annie Johnson**. Inklusive min egen flickvän Renate på den tiden.

Vi hade då vid denna tidpunkt bara 3 passagerare ombord plus befälets anhöriga som "fripassagerare" och som i sig var ännu mer "krävande" med "service" än vad passagerare och besättning var tillsammans.

Inklusive min egen flickvän som då krävde mycket service i hytten och i framförallt i kojén. Ja, detta var en av de jobbigaste jular jag upplevt ombord. Kapten var Erik Edgren och Överstyrman var Bengt-Oscar Nilsson, Maskinchef Olof Bergström. 1Ma var Ulf Hansen och telegrafist Arne Jönsson. Vissa minns man med glädje!

En sak kan jag lova, det skiljde sig väldigt mycket att vara 2kk under julen i **Thai** 1965/1966 till att vara hökare i ett passagerarförande fartyg som **San Francisco** 1972 och att vara hökare i **Johnson Chemsun** 1983.

Som kock gällde det att vara på "tårna" ungefär en vecka innan julen och planera och förbereda för julbordet, ett julbord som på den tiden innehöll cirka ett femtiotal olika julrätter och sillinläggningar. Inget var av halvfabrikat utan allt gjordes från grunden ombord. Allt från att filéa saltad sill och lägga i blöt fram till en god inläggning av olika sorter, kanske cirka 6-7 sorters inläggningar. För att inte tala om alla aladåber, sallader och julsinka samt köttbullar och andra kötträtter.

I en högares rutiner ingick även att göra en god glögg som traditionsenligt skulle serveras klockan 1500 på julafton. Detta var tradition. Kaptenen önskade sin besättning och passagerare god jul.

Jag gjorde många "glöggar" som hökare, jag hade ju "lärt" mig av tidigare hökare hur man skulle göra och inte göra, en sak gjorde jag aldrig, jag brände aldrig av spriten i glöggen, jisses, då försvann ju "ruset", nej, det fick vara kvar. Att bränna av glöggen var överkurs och en dålig effekt som jag aldrig lärde mig att förstå. Mina "glöggar" blev riktigt goda och smakade mer... lätt rusande då de alla var en stark starkvinsglögg. Förutom den första jag gjorde eller kastade... (eller blev lite "stilbildande") och den första julen som hökare, 1972 i **San Francisco** med Erik Edgren som kapten.

På **San Francisco** började jag "meka" med glöggen redan klockan 1300 för att göra en speciellt god glögg... den bästa någonsin inbillade jag mig... det gick åt helvete rejält eftersom jag av misstag tagit salt istället för socker utav någon oförklarlig anledning jag än idag inte kan förklara. Kanske av naiv nervositet inte vet jag... men snabbt som attan hällde jag ut all rödvin





och sprit i vasken och började om med knapp tid så att ingen såg mig och mitt minspel när jag smakade av den "salta" glöggen.

Fy fan rent ut sagt. Jag var ju "jungfru-hökare" och hade nycklarna till spritförråd och ölkyl. Snabbt började jag om och gjorde en snabb "fusksvariant" av bland annat rödvin, madeiaravin, Martini, socker, farin, kryddor, svart vinbärsbrännvin, vodka och cognac allt smaksatt med kärlek och snabb inspiration.

Facit: Glöggen blev den bästa någonsin och har fortfarande sin bas i den glögg jag fortfarande gör några liter av varje år numera. Så även i år. Fast lite förfinad.

### **Starkvinsglögg, cirka 17 %.**

*(Ger lite drygt cirka 3½ liter färdig glögg eller 5 flaskor, perfekt som julklapp i rätt papper!)*

#### **Drycker till glöggen:**

*3 flaskor 0,75 cl.rödvin av bra kvalitet, cirka 60-70:-/flaska.*

*(Ju bättre kvalitet på rödvinet desto bättre glögg)*

*0,35 cl. Svart vinbärsbrännvin.*

*0,50 cl. Portvin, förslagsvis Red Port.(Alternativt Madeira red)*

*0,25 cl cognac, ex. Grönstedts.*

#### **Glöggkryddor:**

*Alla mått är cirkamått. Sockerhalten är cirkamått, smaka av väl lite då och då under tillagningen. Ta ej i för mycket socker från början. Glögg måste ha en balanserad lagom sötma!*

**Var noga med din smaksättning!**

*Se följande recept som en vägledning och inspiration.*

#### **Följande behövs till 3 flaskor rödvin:**

*4-5 dl. socker. (ungefär 1½ dl socker per 0,75 cl flaska, minimum)*

*2 dl. råsocker eller farin.*

*2 dl. russin.*

*2 dl. grovhackade torkade fikon.*

*2 dl. grovhackade torkade aprikoser.*

*3 stycken kanelstänger.*

*1 msk. Hela kryddnejlikor.*

*½ msk hel kryddpeppar*

*½ grovhackad muskotnöt*

*½ msk. Hel kardemumma .*

*1 msk stjärnanis.*

*4 stycken pomeransskal, delade.*

*1 riven apelsin, bara apelsinskal, ta ej med det vita då det lätt blir beskt.*



*(Köp ej de färdiga glöggkryddorna, de ger ingen smak.)*

**Gör så här:**

*Blanda sockret och rödvin. Smaka av. Tillsätt sedan alla kryddorna och råsockret. Låt det sjuda i cirka 70-80 grader i några minuter. Smaka av och känn av sötman. Tillsätt sedan svartvinbärs brännvinet, cognac och portvinet.*

*Låt sedan glöggen stå och småsjuda i cirka 70-80 grader under cirka 30 minuter. Stäng av värmen och lägg på ett lock och låt glöggen dra cirka 1-2 timmar. Rör om lite då och då samt smaka av till en lagom sötma om det behövs.*

*Sila glöggen och tappa upp på flaskor, fullt upp i flaskan utan luft.*

***Låt sedan stå i cirka 7-8 dagar och " mogna".***

Samma glögg jag senare serverade i **Annie Johnson, Suecia** och till sist i **Johnson Chemsun** 1983 och 1984. Jisses, tänk vad ett misstag med salt kan få för effekter igenom hela livet.

Den sista julen ombord i en Johnsonbåt var tillsammans med kocken Lennart Fornfelt och tillsammans gjorde vi cirka ett 50-tal olika rätter med udda julbordsrätter som lime-marinerad hälleflundra, apelsin- och citrongravad vildlax och ingefärsstekta revbensspjäll, kanske inget märkvärdigt i dagens gastronomiska värld men det var det då i mitten av 80-talet. Lite att sticka ut hakan alltså. Det var då ett nytt grepp på ett "Johnsonjulbord" men klockan 1500 serverade vi i alla fall den goda glöggen som fick sitt ursprung i **San Francisco** 1972. På **Johnson Chemsun** blev den ännu bättre efter några års förfinade och alla älskade både glöggen och julbordet.

Till sist vill jag gärna tillägga att Johnson Line hade alla år en ganska generös förplägnad vad det gäller Jul- och nyårsdricka. Visserligen var det mycket upp till hökare, kock och med befälhavarens generösa förplägnad hur det skulle se ut och vara men på **Johnson Chemsun** 1984 hade vi "**allt on-the house**", glögg, drink-före-maten, snaps, Öl vin, avec och groggar efter maten, alla var supernöjda, ingen hade "dåligt ölsinne", inget spårade ur och jag upplevde min bästa jul någonsin ombord i ett Johnsonfartyg och jag var sannerligen inte ensam om att tycka detta. Befälhavare var Sven Vifors och tillsammans attesterade vi D8-notorna för både jul och nyår med glädje.

Skall man numera uppleva lika fina och generösa jular som vi då hade i fartyg generellt sett förr i tiden måste vi nog gräva ganska djupt i våra plånböcker samt inte minst ha god kunskap i både det ena och det andra när det gäller god och vällagad julmat.



## 10

### Grillparty på en Johnsonbåt.

Det har alltid varit lite av en tradition inom Johnsonlinjen att minst ett grillparty ute på däck varje resa. Både för passagerare och defal/manskap.

I de äldre fartygen var detta mycket enklare att planera och arrangera då däcksytorna var mycket större än i containerfartygen. På bilbåten Avesta var det ju ett jättestort däck med mycket plats.

På tankfartygen var grillparty uteslutet p.g.a. brand- och explosionsrisken. Men i dessa fartyg arrangerade vi andra former av ett lättsammare party som ett avbräck till vanliga traditionella middagar.

Naturligtvis var det alltid upp till hökare och kock hur grillpartyt skulle arrangeras och vilken meny och mat som skulle användas. Mest vanligt var dock en saftig biff, grillad chorizo och grillad kyckling, sallad och någon form av potatis. Som brukligt var fanns det alltid en kryddstark Chimmi-Churry som tillbehör.

Gick fartyget på Sydamerika alltid stora gallon-flaskor med gott Argentinskt eller Chilenskt vin istället för rederiets husvin Le Cardinal.

Det var inte alltid självklart att det var kock eller hökare som skötte grillningen då det fanns ganska många villiga att sköta grillen.

Nedanstående foto visar grillmästaren "Don Pedro Pettersson" en legendarisk telegrafist inom rederiet som bodde i Argentina i många år och som sedan köpte en egen ranch i Uruguay utanför Montevideo.

Pedro var en legendarisk telegrafist inom rederiet och han var mera som en Argentinsk gaucho än svensk och han försvarade det Argentinska och Uruguayanska köttet och ansåg det vara det bästa i världen och jag är beredd att hålla med honom.



Pedro som grillmästare ombord på **Canada** i mitten av 70-talet. I de äldre fartygen fanns det gott om plats för grillpartyn.  
Foto från Hasse Sjöberg.

Grillarna som användes i fartygen var oftast "hemmagjorda" gamla oljefat men man kunde för en ganska billig penning köpa professionella asado-grillar i Argentina och i Uruguay. Bilden visar dessa grillar. I Argentina köpte man bl.a. det hårda träslaget Quebrashco - eller vad det nu hette – för grillning. Det varade mycket längre och var i Argentina mycket vanligare än grillkål.

Ombord på containerfartygen var det ganska trångt för grillpartyn men för passagerarna hade vi grillparty midskepps akter om salongen och för befäl och manskap i de andra fartygen oftast på livgåtsdäck. På däck var det omöjligt eftersom det alltid var containers på luckorna vid alla överfarer.

Grillpartyt var oftast på Lördag kväll då vi var på värmen aldrig i Europa. Det var alltid ett omtyckt evenemang då vi alltid serverade någon form av stark bål som fördrink och alltid vin till grillningen. Även för intendenturen var det ett trevligt avbräck till de traditionella middagarna i mässen. Normalt hjälptes alla åt vid ett grillparty och ett grillparty var till för allas trivsel och gemenskap.



## 11

### Världens vackraste inseglingar.

De allra flesta av oss som seglat i fjärrfart har säkert vid ett flertal tillfällen tänkt tillbaka och minns alla vackra inseglingsplatser och hamnar vi varit med om runt om i världen. På två av Nordstjernans linjer, Nordpacific och La Plata-linjen finns kanske de allra vackraste inseglingsplatserna i världen och jag tänker då på Rio de Janeiro och San Francisco.

Men, om de sedan är de vackraste lär väl de lärde tvista om hur länge som helst. Det är ju samma som med smaken, delad. Vad som är vackert är mångt och mycket byggt på egna erfarenheter, upplevelser och vilka upplevelser man upplevt i de olika hamnarna. Anser man att en skyline är vackrare än en stark naturupplevelse från vattnet sett, ja, det överlåter jag till andra att bedöma. Det är helt upp till betraktarens ögon och sinne att bedöma.

Här följer min egen subjektiva topp 5 lista på de absolut vackraste inseglingarna jag själv upplevt från mitt eget perspektiv och betraktelse utan att hänsyn tagits till alla emotionella känslor. Skulle jag gå efter de emotionella känslorna skulle listan se helt annorlunda ut.

**San Francisco Bay.**  
**Rio de Janeiro**  
**Kitimat British Columbia**  
**Columbia River, Insegling Portland Oregon**  
**Nattliga skylines, Singapore.**

Mer info och bilder följer här nedan.  
Samtliga bilder är hämtade från Google bilder.



## 1. San Francisco Bay.

Att segla in under Golden Gate och in i San Francisco Bay med alla världsberömda landmärken som Alcatraz, Oakland Bay bridge och se den fantastiska San Francisco skyline breda ut sig på styrbordsidan är en mäktig och oförglömlig upplevelse. Detta är något som i princip bara sjöfolk och kryssningsresenärer får uppleva. Denna upplevelse kan man heller inte uppleva på någon av alla de sightseeingbåtar som finns i hamnen då de inte går så långt ut som under Golden Gate Bridge. Vancouver BC är också en stark kandidat vad gäller en vacker insegling under Lions Gate Bridge och vidare in i bukten med sin underbart vackra natur i bakgrunden.





## 2. Rio de Janeiro.

Föga överraskande! Rio de Janeiro är kanske en av de mest mytomspunna och vackraste hamnar att ankomma till från sjösidan. Här finns en mängd starka landmärken som exempelvis Sockertoppen, Corcovado, (Kristusstatyn) Copacabana, Ipanema och Leblon med sina välkända beaches och skylines i bakgrunden. Rio är ju dessutom en mycket charmfull, lockande och eldig stad med ett romantiskt skimmer där man även har lyckats romantisera alla de favelor som finns i staden. Rio har alltid för mig varit en av mina favoriter av alla inseglingar och har egentligen ingen konkurrent oavsett var i världens hamnar du än kommer till.

Personligen upplever jag Rio vackrare från sjösidan från ett fartyg än alla de otaliga flygfotografier som finns.





### 3. Kitimat BC. Canada.

Inseglingen till denna lilla plats i norra British Columbia har kanske den mest fascinerande naturupplevelse jag har upplevt från ett fartyg. Resan uppför floden Douglas-Channel till Kitimat väcker oerhört starka känslor och naturupplevelser med dess höga snöklädda fjäll och berg som går rätt ner i floden och där man även kan se brunbjörnar traska vid vissa delar av flodkanterna. Detta är ett starkt minne för livet och det är egentligen bara inseglingen till Anchorage, Alaska som egentligen kan mäta sig med någon starkare naturupplevelse från ett fartygs perspektiv.

Vid tre tillfällen har jag varit i Kitimat, en gång på sommaren och två gånger under vintern men vinterlandskapet vid sidan av Douglas-Channel var rent magisk. Man kunde stå länge och bara njuta titta på hur vackert landskapet var.



**Douglas Channel BC.**





4. **Portland, Oregon/Columbia River,** Inseglingen från Astoria pilot och den cirka 6-7 timmar långa resan upp till Portland är en av de mest vackra naturupplevelser man kan fånga med sitt öga från ett fartyg. Den långa resan utefter Columbia River är som ett långt och utdraget vykort. Mångfacetterad natur, skog och berg samt mindre samhällen inklämda mellan den ringlande floden och bergen. Här passerar man bland annat Longview och Hood River och under Hood River Bridge halvvägs upp till Portland. På Google finns det fantastiska bilder av denna del av floden. Det är bara BC och Alaska som kan mäta sig med något mera vackert i naturväg. Många tycker att Stockholms skärgård är vacker men kan inte på långa vägar mäta sig med dessa naturupplevelser som Columbia River erbjuder.





5. **Nattliga skylines och inseglingar.** Visst kan världsmetropolers nattliga skylines vara mycket speciella och iögonfallande med allt sitt glitter, sin charm, och sin färgsprakande orgasm av olika färger och neonljus och ljus från alla skyskrapor och belysta landmärken. I dessa fall tänker jag främst på fyra städer; **New York, Singapore, New Orleans och Seattle.** Ingen sightseeingbåt i världen kan fånga alla dessa intryck vad en världsmetropol nattetid kan visa upp från havet. Dessa fyra är mycket speciella nattetid. Dessa är också mycket speciella hamnar att anlöpa och avsegla även under dagtid då de har flera välkända landmärken. Ibland kan även en symfoni av skyskrapor och dess design vara mycket speciell. I detta fall finns många andra städer att välja på, jag har ju heller inte nämnt vare sig Manila, Miami Beach, Hongkong eller Cape Town, ej heller Montevideo, Honolulu och Kobe för att nämna bara en handfull speciella nattliga skylines från sjösidan. Till dessa är ju återigen San Francisco som visar upp en fantastisk nattfasad ut mot bukten och som lätt platsar bland världens 5 mest raffinerade nattskylines. Nattliga skylines är ju en stark kontrast till de tidigare starka naturupplevelser jag nämnt och sett runt om i världen.



Singapore skyline. Bild från Google.

Ja, givetvis kan listan göras mycket lång från betraktarens ögon. Jag har ju inte heller tagit med passage av Panamakanalen eller Bosporen/Istanbul eller infart/utfart till de norska fjordarna Sognefjorden och Geirangerfjorden. Bara för att nämna några platser och hamnar som jag själv upplevt och till dessa kommer ju alla de platser och hamnar jag själv inte har upplevt eller har varit i. Ännu, då några kryssningar återstår att uppleva innan man slår igen de blå.



## 12

### Flaggspelet vid fartygets inklareringar!

Vid inklareringar och när man tar emot myndigheter ombord har flaggorna en alldeles speciell innebörd och alltid måste respekteras oavsett vilken land vi klarerar in fartyget i. Agenter och olika myndighetspersoner är mycket observanta och noggranna och det första de tittar på är flaggorna och hur de står placerade och sedan hur de blir bemötta och respekterade.

Jag har fått lära mig mycket av detta genom årens lopp, sådant som genererar erfarenhet. När fartyget inklareras i en hamn skall tre bordsflaggor alltid placeras efter ett visst mönster i loungen och på bordet där inklareringen med myndigheter sker. (pappersbyte, mutor och stämplarna, hahaha) I mitten skall alltid stå det gästande landets flagga. Alltid. Till höger och vänster står Sveriges flagga (om fartyget är svenskflaggad) och rederiflaggan, Johnsonlinjens flagga. I de flesta Arabländerna är detta speciellt viktigt!

Som ny hökare gjorde jag givetvis fel och misstag... "Shit happens" som det heter. Vissa flaggor är även lätta att vända upp och ner som den Holländska, som jag lyckades med i Rotterdam vid ett tillfälle. Fick då bara en tillsägelse av agenten. Sedan dess var jag mycket observant på flaggorna och dess symbolvärde.

Detta var dock inte den enda gången, när **Johnson Chemsun** var omflaggad till Panamaflagga lyckades jag med misstaget att byta fartygets nationsflagga... av gammal vana... till en Svensk flagga istället för den Panamaflagga det borde varit. Sven Vifors var då befälhavare och han bara skrattade så magen hoppade... Även här observerades misstaget av agenten i Houston vid fartygets inklarering.

Vid transitering/transitklarering Panamakanalen fanns alltså två Panamaflaggor och en Johnsonflagga. Vi hade en extra Panamaflagga, som tur var, och flera svenska av någon anledning. Vi passerade ju Panamakanalen ganska många gånger med **Johnson Chemsun**.

I loungen, där inklareringen skedde, förvarade vi de flesta länders nationsflaggor märkta i kuvert men det hände emellanåt att vi fick rekvirera länders flaggor i länder vi inte tidigare hade varit. Det hände då och då. Agenten som vanligtvis var först hade då med sig en nationsflagga och visade hur den skulle sitta.



Under årens lopp var jag med att inkarera ett fartyg i cirka 38 länder. Jag borde kanske räkna dem en dag medan minnet är gott. Vi får se. Men det är ju lite värdelöst vetande igen.

Normal vid en inkarering kommer det 3-4 personer. Alltid rederiets agent som kommer ombord först av alla. Sedan följer några olika myndighetspersoner som tull, immigration, hamnmyndigheter etc. I de flesta av Arabländerna som exempelvis Suezkanalen tillkommer även ett flertal andra vitklädda herrar som läkare med assistent och andra konstiga myndigheter de de är ute efter mutor. Mutor är mycket vanligt i dessa länder som även i flertalet länder i Fjärran Östern. Alla kräver att få minst en limpa cigaretter per person och vissa även en flaska whisky.

I USA kommer även ett par personer från U.S. Immigration och utfärdar ett s.k. amerikanskt landgångspass till samtliga ombord. I USA kommer även U.S. Agriculture för att inspektera fartygets förråd, kylar och frysar. Ibland händer det att dessa även förseglas om man har ett ej godkänt kött ombord. Tullen förseglar alltid spritförrådet i alla länder samt även ölförrådet i de flesta Arabländer.

De enklaste länder som svenskt fartyg att klarera in i var Sverige. Då kom enbart agent och tull ombord. Jag noterade även att vissa inkareringar var lite mera komplicerade med ett Panamaflaggat fartyg samt att samtliga i besättningen skulle inneha ett s.k. "Panamapass". Lagg märke till dåtidens stora glasögon mode!

	Apellido (s) Last Name (s)		Nombre Name		
	NYBERG SVEN ERIC OLOF				
	Nacionalidad Nationality		N° de Pasaporte Passport N°		
	SUECO		34-391693		
	Fecha de Nacimiento Date of Birth		País de Nacimiento Country of Birth		
20-04-47		SUECIA			
Firma del Titular Signature of Holder					
<i>Sven Erik Nyberg</i>					
Ocupación Occupation		Fecha de Expedición Date of Issue		Fecha de Expiración Valid Until	
STEWARD		08 - 04 - 1986		07 - 04 - 1988	
N° 241261					
Lugar de Expedición Place of Issue		Nombre y firma de quien Expide Name and signature of Issuing Officer			
Estocolmo SUECIA		<i>Ulla S. de Martinez</i> Ulla S. de Martinez			

Mitt eget Panamapass.



**Johnsonlinjens bordsflagga**



**Flaggspel på Avesta, den Holländska flaggan  
samt Sveriges och rederiflaggan.**



## 13

### Göteborgssyndromet

Även om alla svenskflaggade Johnsonfartyg formellt hade hemmahamn Stockholm då Rederi AB Nordstjernans huvudkontor låg vid Stureplan även om Johnson Line AB i augusti 1982 flyttade till Nybrogatan 11.

Även om hemmahamnen var Stockholm var det många fartyg som aldrig gick till Stockholm som exempelvis containerfartygen, bilfartygen och de stora tankfartygen och kemikalietankfartygen. Alla de äldre fartygen gick i princip till Stockholm varje kustresa och de låg nästan alltid i Frihamnen.



**San Francisco** med hemmahamn Stockholm. Fartyget besökte aldrig sin hemmahamn.

Det var istället Göteborg som fick ta över rollen som fysisk hemmahamn för i princip alla linjefartygen med allt vad detta innebar i praktiken. I Göteborg fanns den tekniska avdelningen och inspektionsavdelningen. Först ute vid Färjenäs sedan från början 1960-talet vid Ringön, mitt emot Frihamnen.

Göteborg blev en form av hatkärlek för alla Johnsonsjöfolk. Det var underbart att "komma hem" till Göteborg efter en långresa men alla



hatade verkligen all den stress och jäkt samt uppståndelse som alltid rådde vid ankomst Göteborg.

Samtliga ombord blev alltid lite smånervösa när alla inspektörerna kom ombord strax efter inklareringen. Inspektörerna kom till samtliga avdelningar ombord.

Mitt minne av Inspektör A.W. Börjesson (Intendenturinspektör mellan 1960-1982) var väldigt starkt och han var också en stark och respektfull människa som alltid var mycket noggrann och som allt som oftast hittade fel. Han var alltid mycket noggrann att det skulle vara rent och fint samt ordning och reda i alla förråd, kök och pentryn. Jag skulle nog vilja påstå att samtliga hökare och kockar var lite rädda för honom. Inspektör Arne Bernvi var däremot mycket snällare och mjukare i sin framtoning. Inspektör Olle Borgede som kom efter Arne Berni var mera lik Berni i sin framtoning. Du kan läsa mer om dessa i deras personbiografier i kapitel 13.

Befälhavaren och Överstyrman hade också många skarpa blickar på sig när fartygen kom till Göteborg. Allting ombord skulle vara snyggt och rent samt ordning och reda. Om möjligt skulle det alltid vara nymålat.

Det gick många historier om befälhavare som lät måla fartygen på utsidan på kajsidan när fartygen kom till Stockholm och Göteborg bara för att de skulle se fina ut för redericheferna, även utanpå ett tunt lager is på vintertid.

Allting skulle ske i Göteborg. Proviantering av sjöstocken samt alla andra förnödenheter. Påmönstringar och avmönstringar, skifte av besättningar skedde alltid här även om mycket skedde i Helsingborg som mot slutet blev första svenska hamn.

Vid mönstring i Göteborg fick man alltid åka upp till sjömanshuset vid Stigberget och Karl Johansgatan. Detta fick alla göra fram till cirka 1973 då mönstringen skedde ombord då det kom en mönstringsförrättare ombord från Sjömanshuset.

På sjömanshuset låg även sjömansförmedlingen som senare under 80-talet försvann och blev en part av Arbetsförmedlingen.

Under liggetid i Göteborg kom det alltid ombord massvis av olika försäljare och de mest kända var väl "klädjuden" från Berlins samt Bent Christiansen som sålde stereoapparater. Det fanns nog inte många Johnson-sjömän som inte köpt stereo av honom. Han var ju billigare p.g.a. "taxfree" utan moms.



Bent öppnade senare Bäst Radio och TV på Djurgårdsgatan en tvärgata till Karl Johansgatan i Göteborg.

Under liggetid i Göteborg kom det dessutom ombord många anhöriga till befälet och en del av manskapet och antal kostdagar ökade alltid i Göteborg. För att inte tala om allt annat löst folk som kom ombord och tiggde lite mat.

Frihamnen var alltid den mest frekventerade hamnen som Johnsonfartygen gick till och på den gamla goda tiden kunde det ligga både tre och fyra Johnsonbåtar samtidigt i Frihamnen. Den blågula skorstenen kunde man nästan se alla dagar i veckan då det alltid låg minst en "Johnsare" inne.

Alla tre tradernas linjefartyg gick ju alla till Göteborg. På 1970-talet började även Johnsonfartygen ligga vid Majnabbehamnen och även vid Lundbyhamnen.

När Rio-fartygen byggdes om till "Semi-containerfartyg" 1968 och 1969 lastades containrarna ut i Skandiahamnen och det vanliga styckegodset inne i någon av innerhamnarna.

När den nya containerfartygsserien kom 1969 gick alla containerfartygen till Skandiahamnen. Göteborg var förövrigt den enda hamnen i Skandinavien som dessa fartyg anlöpte.

Göteborgsstressen var än värre i containerfartygen än den var i de äldre fartygen. Mycket p.g.a. att liggetiden var knappt ett dygn och under denna tid skulle allting ske. Inspektioner, besättningsbyten, mönstringar, ombordtagning av proviant och förnödenheter samt av däcks- och maskinstores och reservdelar. Samt inte minst alla besök av anhöriga och alla försäljare som hade hittat ut till Skandiahamnen.

Göteborgsbesöken gick trots allt mycket bra då alla i besättningen var vana från dessa fartyg då de från början var i princip samma befäl och manskap som ingick i de s.k. personal-polerna för containerfartygen. Senare blev det ännu bättre i samband med att det s.k. 1-1 systemet infördes.

När sedan fartygen avgick från Göteborg var det som lugnet lade sig ombord och alla kunde andas ut efter Vingalotsen debarkerade fartyget.





## 14

### Fakta och minnen från Panamakanalen.



Panamakanalen Invigdes 1914 och en av de allra första fartyget att passera efter invigningen var det svenska dieselartyget **Pacific** tillhörande Johnson Line. Det var Amerikanska ingenjörstrupper som började bygga och färdigställa kanalzonen mellan 1904 till 1914, de övertog då en ganska misslyckad satsning av fransmännen och det var också därför kanalen var kontrollerad av USA fram till millenniumskiftet.

För att kunna passera kanalen idag kan inte fartyg överstiga "Panamax" d.v.s. max 294 meter långa, 32,3 meter breda och 12 meters djupgående. De nyaste stora containerfartygen exempelvis Maersk E-class kan inte passera kanalen då de är för stora, cirka 357 meter långa och 56 meter breda.

De nya stora mega kryssningsfartygen är alldeles för stora för kanalen då de största är över 60 meter breda och över 360 meter långa. Men Panama håller nu på att bygga ut kanalen så större fartyg kan passera och få ett nytt Panamax.

Under alla tider fram till den 31/12 1999 kontrollerades Canal zone av USA. Detta datum överlämnades kontrollen av kanalen till Panama och Panama Canal Authority. Allt sedan begynnelsen har det funnits amerikanska lotsar i kanalen, oftast med någon lotselev/praktikant. De senaste 20 åren



innan kanalen överlämnades till Panama kom det fler och fler lotsar från Panama och vad jag hört av goda vänner är det idag bara lotsar från Panama.

Johnson Line öppnade sina båda trader till Nordpacific och Sydpacific samma år som kanalen invigdes 1914 och rederiet trafikerade sin Nordpacific-trad ända fram till 1986 då det sista containerfartyget såldes och Johnson ScanStar började avvecklas. Rederiets Sydpacific-trad fortsatte fram till 1993 då **Bo Johnson** såldes och rederiet avvecklade sin linjesjöfart.



Den nya Centennial bridge över kanalen vid Culebra Cut.  
Bils från Google.

Jag har passerat genom kanalen vid 63 tillfällen, första gången 1964 och var då en upplevelse. Att passera nattetid är också en upplevelse i sig då ljusen, spotlights och alla andra fartygsljus, lanternor etc. tillsammans med det fuktiga ljumma nattklimatet är en riktig höjdare. Nattetid är nästan skönast att passera med tanke på det sköna klimatet.

Att passera dagtid kan bli mycket varmt om solen står cenit och då luftfuktigheten är mycket hög. Skulle det regna kan man normalt inte vara ute då regnet är riktiga skyfall som vi har svårt att föreställa oss.

Jag har aldrig rest igenom som passagerare på kryssningsfartyg, men de passagerare vi hade på Johnsonbåtarna hade "aldrig tid" att varken äta lunch eller middag när vi passerade och passerade vi nattetid var de uppe hela natten och sa "natti-natti" när vi gick från Balboa västerut Nordpacific eller Cristobal österut hem.



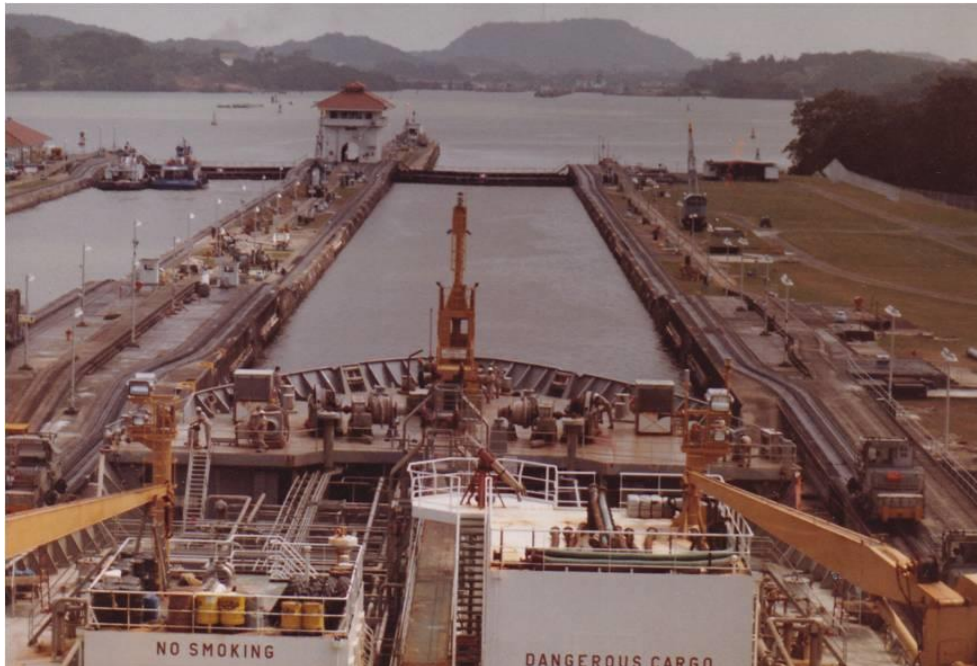
Bild från Google

Normalt tar det 8 timmar att transitera genom kanalen från den ena sidan till den andra. Lots finns alltid ombord vid hela transiteringen. Oftast tog transit längre tid men knappast kortare även om det kunde förekomma. Kanalen innehåller totalt 6 slussar, de tre Gatunslussarna på östra sidan till Cristobal vid Karibien och på den västra finns en sluss vid "Pedro Miguel" och två vid "Miraflores" strax innan Balboa och utfart västerut mot Pacific under den gamla Amerikan Bridge och PAN amerikan hwy.1. Den "vackraste" delen av kanalen och mest sevärda är från Gatunsjön västerut ner via Culebra Cut till slussen vid Pedro Miguel. Det är här som aporna skriker och amerikanerna tränade sina trupper.

Om man inte är sjöman finns det bara ett sätt att se Panamakanalen, som kryssningspassagerare. Men tyvärr tror jag att man som sådan inte kan uppleva kanalen nattetid vilket är synd. Jag kan bara starkt rekommendera en s.k. repositioneringskryss genom kanalen även om det är ganska dyrt kan jag förmoda.

Vid två tillfällen mönstrade jag även på i kanalzonen. Flygplats är Panama City i närheten av Balboa på den västra sidan, När jag mönstrade på i Cristobal blev jag hämtad av agenten och fick åka bil till Cristobal och den var en upplevelse det också.

Utöver mina 63 transiteringar gjorde jag även en bilresa från Panama city till Cristobal i samband med en påmönstring.



Passage med Johnson Chemsun  
Foton: S-E.Nyberg



De gamla klassiska loken som drar och stabiliserar fartygen genom slussarna.

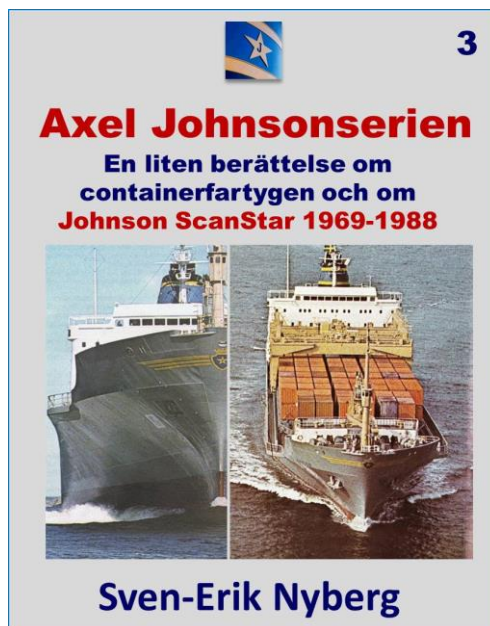


## 15

### Nordpacific hamnar

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

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



I min e-bok om Johnson ScanStar och containerfartygen kan du läsa mer om hamnarna på Nordpacifictraden. e-boken finns tillgänglig för fri nedladdning och är på 245 sidor och 12mb.



## Port of Los Angeles.

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

Long Beach var däremot mera sällsynt, likaså San Diego. Utav mina 26 resor på Nordpacific var jag bara i San Diego vid ett tillfälle och i själva Long Beach vid två tillfällen samt i Hawaii på tre öar och i tre hamnar men bara en gång. 1964. Tyvärr.

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

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

Du kan läsa mer om San Pedro i kapitel 17, strandhugg San Pedro.

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

De gamla fartygen låg alltid och lastade och lossade vid pirerna i San Francisco ganska nära Fisherman warf. Jag har själv bara legat vid dessa prier vid tre tillfällen, 1964 med **Buenos Aires** nordgående och sydgående vid pier 35 samt med **Los Angeles** vid ett tillfälle. Johnsonfartygen låg vid dessa pierer fram till 1965. Sedan flyttade de över bukten till Alameda i Oakland.

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



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

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

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

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

Du kan läsa mer om San Francisco i kapitel 18, strandhugg San Francisco.

### **Port of Seattle.**

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

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

Du kan läsa mer om Seattle i kapitel 18, strandhugg Seattle.

### **Port of Portland.**

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



### Port of Vancouver.

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

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



Vancouver BC och Lions Gate Bridge.  
Bild från Google.

### Centralamerika, Pacificsidan.

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

De äldre fartygen från den gamla Axel Johnsonserien fram till Rio-fartygen gick varje resa till en rad mindre hamnar som exempelvis **Corinto** i Nicaragua, **Puntarenas** i Costa Rica, **La Libertad** och **La union** i Salvador. Det var säkerligen ett antal flera små hamnar som vi låg på redde och lastade/lossade men dessa är vad jag kommer ihåg just nu.





## 16

### Minnen och strandhugg San Pedro, Port of Los Angeles.

Innan containerfartygen och den nya Axel Johnson-serien levererades låg alla Johnsonfartyg vid de gamla kajerna och dockorna nere i San Pedro. Vid något enstaka tillfälle låg vi i Long beach men det var inte speciellt ofta.

San Pedro var ett trevligt "vattenhål" både på nordgående och sydgående Nordpacifictraden. På den tiden, "60-talet" låg vi i San Pedro mellan 2-3 dagar både på nordgående och sydgående. San Pedro var den första och sista anhalten på Nordpacific i USA.

I San Pedro visste alla vad Johnson Line var och den blågula Johnsonskorstenen var nästan ett dagligt inslag i hamnbilden. Ibland kunde det till och med ligga flera Johnsonfartyg utmed kajerna i San Pedro. Jag kommer själv ihåg vid ett tillfälle då det låg tre Johnsare tillsammans.

Johnsonseglarna hade ett mycket gott rykte i stan på den tiden.

Allt i San Pedro låg i princip i promenadavstånd. Gångavstånd till "Ports of Call" med alla sina pittoreska butiker men även en riktigt trevlig Polynesisk restaurant där det serverades underbara sallader och stekar för att inte tala om alla de berömda "paraplydrinkarna" med allt från "Mai Tai" och allt vad de nu hette.

Lite längre ner utmed vattnet låg det berömda Stekhuset "Rum Runner" där man kunde proppa i sig de mest fantastiska T-benstekar och Sirloinstekar man någonsin kunde äta. T-bensteak till det då facila priset av cirka 8-10 dollar/1 lbs. (½kilo!) Ja, Rum Runner blev för många av oss ett trevligt stamställe att åka till även när vi senare låg ute på Terminal Island med containerfartygen.

Den Norska sjömanskyrkan låg även den på promenadavstånd från kajerna, den låg på Beacon Street. När man var yngre – innan man fick besöka barerna nedanför - gick man alltid upp hit mellan 1-3 för att bada i poolen samt att vi minderåriga spenderade många kvällar här. Det hade ju rätt mycket aktiviteter med utflykter etc. för Skandinaviskt sjöfolk.

Nedanför Sjömanskyrkan, där Beacon Street mötte 6th Street låg de gamla sjömanskvarteren med bland annat Irenes bar och Tommys bar samt några andra rätt skabbiga barer. Inte så mycket lättklädda flickor på dessa, nej de var mest för drinkar som GT och Seven-Seven samt isade öl som Bud,



Schlitz och Michelob. Det finns väl nästan ingen Johnsonseglare i myndig ålder som inte har besökt dessa barer på "sjätte gatan".

På hörnet 6th Street och Beacon Street låg i mitten av 60-talet ett mindre mycket skabbigt och skitigt hamburgershopp... men med världens godaste hamburgare, McDonald, släng dig i väggen säger jag bara. Jag har aldrig ätit så goda hamburgare varken före eller efter det. Litet högre upp på 6th Street låg en gammal kvarterskrog som hette "Olsens", en dansk som en gång i tiden startade krogen. Ja, nu finns väl inget kvar kan jag förstå.

Fortsatte man 6th Street upp kom man till Pacific Avenue där det låg många biografier och butiker. En kväll när jag och en kompis hade varit på bio gick vi ner 6th Street mot Sjömanskyrkan då vi blev rånade och nerslagna, som tur var hade vi nästa inga pengar på oss, så på oss blev de inte rika. Klockorna försvann men inga större förluster. Inget av värde.

Halvt krypande med massa blåmärken och bulor tog vi oss till sjömanskyrkan. Där fick vi veta att det skett många rån i dessa kvarter just de senaste veckorna. Nåja en erfarenhet rikare och enda gången som jag blivit rånad till sjöss. Inte ens i Sydamerika.

Nedanför 6th Street låg San Pedro Polishus. Där kunde man gå in på 60-talet och "köra upp" för ett Kaliforniskt körkort. Det var inte så märkvärdigt. I princip behövde vi bara att visa upp vårt svenska körkort och i mitt fall, landgångspasset. Inplastat sedan 1964. Uppkörningen bestod av att köra ett varv runt kvarteret i en "undercover polisbil" ... eller vad det nu var, en gammal Cheva var det i alla fall med en polis som luktade whisky faktiskt. Jag överdriver inte, så var det klart.

Körkortet kunde sedan hämtas efter ett par dagar mot en avgift runt 10 dollar i slutet av 60-talet. Ganska dyrt vid den tiden. (Detta var -68) Jag körde upp på nordgående och hämtade ut det på sydgående. När man senare skulle hyra bil i Kalifornien fick man bättre pris och billigare försäkring om man hade ett Kaliforniskt körkort.

Vi hyrde bil ofta i San Pedro. Det låg en mindre rätt billig biluthyrare upp på Pacific Avenue, en mindre firma som den Norske skeppshandlare Carl Teodorsen vid San Pedro Harbor Ship Supply hade rekommenderat. Det var jättebra och billigt.

1968 på Portland, med nytt Kaliforniskt körkort hyrde jag en Pontiac Firebird, bara 21 år gammal brände jag av en jäkla massa gummi på kajen för att i ungdomligt oförstånd skulle "spela lite Allan i en Firebird... idioti numera... sedan drog vi upp Harbor Freeway in på Anaheim Freeway till



Disneyland en Lördag eftermiddag. Jisses, den Lördagen och Söndagen körde vi många, många mil, bl. a. ut till "Marineland of the Pacific" samt en bit upp på den numera berömda Coast Hwy 101. Hög fart, inte så mycket trafik då och utan tillbud eller s.k. "tickets".

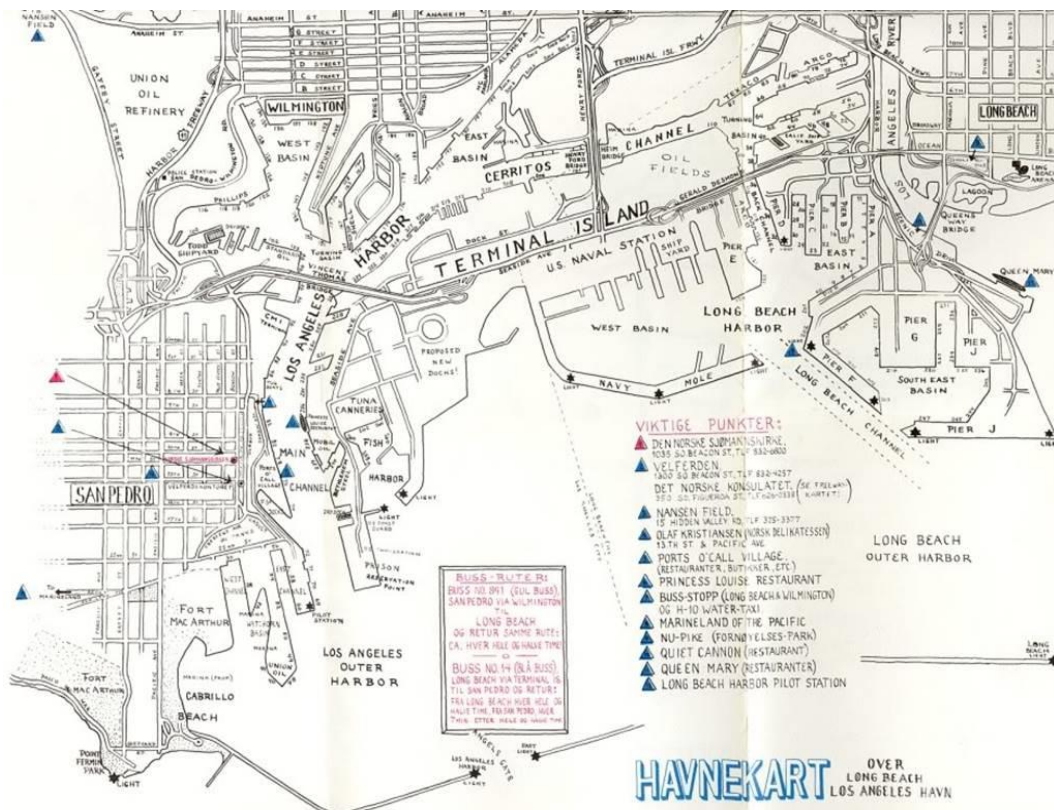
Man kunde även åka taxi ganska billigt från San Pedro till Long Beach där det bland annat låg en trevlig nöjespark... sedan givetvis ett besök på den berömda Queen Mary.

Jag är helt hundra på att alla NordPacificseglare inom och utanför Johnson Line har många sköna minnen från San Pedro.

När sedan containerfartygen levererades låg vi oftast på andra sidan bron, St. Vincent bridge där bron hade sitt norra fäste alldeles där Harbor freeway startar till Los Angeles.

När vi passerade på floden nedanför den Norska sjömanskyrkan spelades alltid den Svenska Nationalsången och de hälsade välkomna till San Pedro eller välkommen åter.

Här följer en gammal karta från San Pedro, Terminal Island samt de norra delarna av Long Beach.





## 17

### Minnen och strandhugg I San Francisco Bay area.

Första gången jag var I San Francisco var 1964 med **Buenos Aires**. Samma resa gick vi för övrigt till Hawaii och Nordpacificresan varade då i cirka 4 månader. Den resan låg vi mitt inne i San Francisco, jag tror det var vid pier 35 vid Grace Line terminal. Hur som helst hade vi promenadavstånd till Fishermans Warf utefter kajerna och Embarcadero str.

I kvarteren runt Fishermans warf vid Taylor Street och Beach Street låg dessutom en hel del trevliga barer och restauranger. Dessa upptäckte man dock några år senare när man hade åldern inne för att besöka barerna. I närheten låg även den jättestora skivaffären "Tower Records" där man köpte många skivor under årens lopp. De flesta har jag kvar. Det var ju i denna tidpunkt i mitten av 60-talet som Hippierörelsen och Flower Powerörelsen bildades i San Francisco. San Francisco var ju också musikens stad.

Vi låg vid pier 35 både på nordgående och sydgående (efter Hawaii , Vancouver BC gick vi inte till den resan) Jag var med om att ligga vid denna pier bara vid dessa två tillfällen. Resan efteråt med Los Angeles låg vi på andra sidan bukten vid Alameda och Oakland Harbor, väster om Oakland samt vid pier 13 i San Francisco.

Varje gång vi låg här (oavsett var inom Bay area) blev vi hämtade av den Norska sjömanskyrkan klockan 1800 och hemkörda igen klockan 2300. Vid just den tidpunkten var det en småtokig norsk sjömanspräst, han körde som en galning i stan och skröt hej vilt om San Francisco. De flesta Johnsonseglare från denna tid kommer säkert ihåg honom. Tyvärr har jag glömt hans namn men han var en mycket färgstark människa.

Sjömanskyrkan låg vid den tiden på en tvärgata till Market Street lite högre upp och väster om centrala SF. Jag tror att den lilla gatan hette passande nog Church str. Från Fishermans Warf kunde man även åka den berömda "cable car" utmed Taylor hela vägen upp till Market och Union Sqr.

På den tiden, som ung 17-åring, var det en upplevelse att vara i och se San Francisco. Jag kommer ihåg att det var mycket spännande. Genom Sjömanskyrkans utflykter fick man se mycket. När vi låg här på helger arrangerade de utflykter till bland annat Redwood-skogarna upp vid Mendocino county. På väg upp åkte vi över Golden Gate bridge och på nerresan via Napa Valley över de stora vinodlingsfälten som på den tiden var under uppbyggnad. Vi åkte även ner till det berömda State prison San Quentin via San Matteo bridge. (Jag tror att även detta är nerlagt nu liksom Alcatraz och flyttat upp till det nya California state prison vid San Rafael)



Med Rio-båtarna och Seattle-båtarna gick vi även upp till Stockton som ligger ganska långt österut från San Francisco sett. Resan upp dit tog 5-6 timmar om jag inte mins fel och det var en rätt vacker resa upp via San Pablo Bay och vidare österut i en ganska trång kanal vill jag minnas. Stockton var då i mitten av 60-talet en liten ruffig håla med hög kriminalitet och fåtal gick iland där.

När containerfartygen tog över trafiken tidigt 70-tal och de sista Riofartygen försvann låg vi alltid vid den nybyggda containerterminalen vid the end of 7th street i nordvästra Oakland och alldeles intill det östra brofästet på San Francisco Oakland Bay Bridge.

Denna terminal blev en form av "hemmahamn" och nav för Johnson ScanStar i Nordamerika. Här fanns vid start rederiets supercargo Henry Tegelberg och senare under 70-talet även Leif Gistrand. Leif blev för övrigt kvar i USA även efter det att Johnson Line lades ner. Tegelberg blev även han kvar i San Francisco och avled 2003. Se personbiografi.



**San Francisco och Bay Bridge fotograferat från Oaklandsidan.  
Fotografi hämtat från Johnson Scanstars reklambroschyr på 1970-talet.**

Under jungfruresan med **Annie Johnson** hade vi här stora representationspartyn både på nordgående och sydgående och på **Annie Johnsons** tre första resor hade vi 4 partyn här för "Vippare" och specialinbjudna gäster. San Francisco/Oakland var rederiets viktigaste hamn på Nordpacifictraden.

Johnson Line hade i princip även en egen lots inom SF Bay area som hette Sepp men efternamnet har jag glömt. Han hade samtliga Johnsonbåtar under alla år fram tills slutet av 70-talet. Han var för övrigt mycket god vän med den legendariska Johnsonkaptenen Helge Lönnberg som bodde i Sausalito på andra sidan Golden Gate. Där bodde även Sepp. Lönnberg var ju för övrigt en form av "Stilikon" för många överstyrmän och kaptener från 50-talet och framåt. Bland Lönnbergs "pojkar" märktes bland annat Hulthén, Edgren, Ringberg och sedermera James Lindahl med flera. Lönnberg kom alltid och åt lunch med Edgren när denna var kapten och de började alltid med en "halv-tolva" med PinkGin. Sedan en låååå lunch!



När jag själv blev äldre och började utforska San Francisco/Oakland i slutet av 60-talet och under 70-talet upplevde jag väldigt många trevliga "vattenhål" i San Francisco, speciellt i kvarteren runt Fishermans Wharf runt Taylor och Beach samt en del gamla barer längs ner på Bay str. När vi låg i Oakland och Alameda fanns det många trevliga barer och restauranger vid Oakland waterfront strax intill Jack London Square. Området var ofta frekventerat eftersom det låg så nära containerterminalen vid 7th Street och bara 8-10 minuter med taxi.

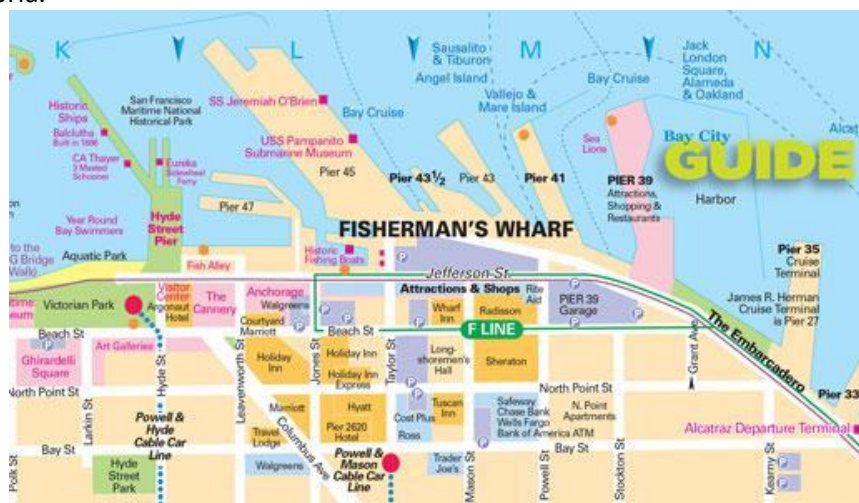
San Francisco Bay area är ett fantastiskt trevligt område att även turista i. Jag har varit i San Francisco även som turist och det var fantastiskt att uppleva gamla ställen och minnen från första gången jag var i SF 1964.

Naturligtvis har det byggs och infrastrukturen har förändrats men fortfarande samma underbara stad! Under min turistresa 1984 bilade jag från Orlando i Florida till New Orleans vidare till Los Angeles och till San Francisco-regionen via den fantastiska US Highway 101 i två veckor och syftet var bland annat att besöka så många vingårdar som möjligt.

Jag besökte då de mycket berömda vindistrikten i Sonoma Valley, Napa Valley och i California Central Valley söder om Sacramento. Jag besökte även ännu en gång de berömda Redwoodskogarna i Mendocino. Naturligtvis stannade jag även ett par nätter i San Francisco för att återigen få känna lite nostalgi från bl.a. Fishermans wharf och den kulliga staden. Detta var också den sista gången jag var i stan.

Sedan körde jag vidare till Oregons vinfält för att till sist köra till Seattle, min älskade stad. På den tiden kunde man lämna hyrbilen (Alamo) var man ville mot ett mindre tillägg. Efter närmare två månader flög jag sedan hem från Seattle via Köpenhamn.

Det var en upplevelse som slår det mesta, det kan jag lova! Efter det skrev jag ett 120 sidors vinkompendium om Kaliforniska viner men det är en helt annan historia.







## 18

### Minnen och strandhugg i Seattle, Washington state.

Seattle har alltid varit min favoritstad i USA ända sedan första gången jag var där 1964. Jag vet egentligen inte varför, allt bara kändes så rätt, jag bara hittade överallt och jag kan egentligen inte förklara, det var som jag hade bott där i hela mitt liv. Kanske jag har det också.

Min mors farbror bodde här i 60 år innan han dog samma år jag föddes. Konstigt. Denna lilla berättelse från staden i mitt hjärta är från mitt minne, jag har inte gjort någon research alls utan allt är bara hämtat från minnet. Det enda som hämtats är några bilder. Ibland kan minne slå fel och då får någon rätta mig om något mot förmodan skulle vara fel i platser eller adresser.

Man reser inte till Seattle för klimatets skull, nej, det är mer likt Göteborg, lite småblåsigt och regnigt. Det sägs att Washington state är den mest regniga staten i USA. Men Seattle har något som få andra städer har, "goa", sköna och avslappnade människor som får en sjöman eller turist att känna sig som hemma.



Bild hämtad från Google.





Stämningen och miljön i Seattle är underbar och man kan inte undgå att trivas! Seattle är en mycket trivsamt stad. Det finns också en stor koloni med svenskar och svenskamerikanare i Seattle och jag träffade några under mina år då jag var här på besök. En del av dessa när vi hade våra representationspartyn ombord på **Annie Johnson** då många hade förbindelser med sjöfarten i någon form.

Som sjöman är det perfekt att komma till Seattle då man i princip ligger mitt i centrum. Med Seattle och Riobåtarna låg vi nästan alltid vid pier 42-46 och promenadavstånd upp till Pine, Pike och Downtown. Dessutom bara 5 minuters promenad till Sears varuhus som låg på andra sidan Alaskan way. Det var i princip som en person sa ; *"vi låg vid Sears parkering"*. Alla gick upp till Sears och handlade. Det var då ganska billigt att handla på Sears och så hade de ju allt man kan tänka sig. Allt på ett ställe.

När containerbåtarna tog över trafiken låg vi de första åren uppe vid pier 48 innan de nya stora containerterminalerna byggdes nere vid pier 30-32 och senare även lite längre ner i Tacoma. När vi låg vid pier 46-48 hade vi promenadavstånd till alla de mysiga barerna och restaurangerna uppe vid piererna 52-57. En av mina favoritställen låg vid pier 52 och jag tror att baren/seafoodbaren dessutom hette pier 52.

Förutom alla goda drinkar och allt trevligt sällskap kunde man äta fantastiskt goda ostron, helt färska och nyfångade från norra Puget Sound. Vid kvarteren rund pier 55/56 låg en stor del av alla de fantastiska fiskrestaurangerna i Seattle. Riktigt godis för en skaldjursälskare.

På pier 52 lärde jag känna en jättetrevlig tjej vid namn Lynn, hon var bartender där och vi pratade en hel del och blev mycket goda vänner i många år. Vi träffades varje gång jag var i Seattle och vi brevväxlade även under årens lopp. Tyvärr så tappade vi kontakten när jag började jobba iland på sjöpersonalavdelningen 1976. Tyvärr fann jag henne inte under min bilsemester där 1984.

När man är i Seattle skall man heller inte glömma bort att besöka alla de otaliga marknaderna i stan. Mest känd och störst är utan tvekan Pike Place Market med bl.a. farmers Market och Pike Place Fish market i västra centrala Seattle, Pike ner mot Alaskan way,

Seattle är också känd för Microsoft huvudkontor och även huvudkontor och fabrik för flygplanstillverkaren Boeing.



På väg upp till Downtown stannade många av oss till vid gamla anrika Hotel Olympic uppe vid 4th avenue, bara 4-5 block upp från pier 55 vill jag minnas. Olympic hade en väldigt trevlig bar/bakficka och det var ibland svårt att komma vidare från detta trevliga vattenhål.



En berömd vy från Seattle, Space Needle och Mount Rainier i bakgrunden.  
Foto hämtat från Google.

Är man i Seattle får man inte missa att åka upp på Space Needle vid Seattle Center i norra delen. Detta karaktäristiska torn byggdes till världsutställningen i Seattle 1962. Högst upp i tornet finns både restaurang, bar och utkiksplats. Restaurangen och baren är fantastisk och den roterar ett varv runt på 1 timma så det spelar ingen roll var man sitter, man ser Seattle från ovan från alla väderstreck. Det är även en fascinerande syn att se Seattle by night, det går inte i ord att beskriva utan måste upplevas.

Tar man inte taxi ut till Seattle Space Needle kan man åka den enspåriga järnvägen "Seattle Monorail" från Pine Downtown, tror jag, utmed 5th avenue ut till Seattle center. Monorail invigdes även den till världsutställningen 1962 och det var ett s.k. ALWEG-tåg som konstruerades och byggdes av svensken Axel Wenner-Gren. Alweg fick sitt namn efter hans initialer för övrigt.

Mer svenskt, Johnsonlinjens m/s **Seattle** låg för övrigt i Seattle under världsutställningen 1962 som en del av Sveriges handels-representation och den legendariske Gunnar Dahlkvist var representations-befälhavare mer känd som "Kalle Gapa". Se personporträtt.

Sista gången jag besökte Seattle som sjöman var 1976 med **Annie Johnson** men jag har som tur är besökt staden vid ett par tillfällen efter det som turist och upplevt lite gammal sjömansnostalgi och gamla minnen. Staden har givetvis genomgått en hel del förändringar under årens lopp och infrastrukturen har förändrats och nya byggnader har tillkommit men den



genuina gästvänligheten och den goa stämningen är kvar. Nya kryssningsterminaler har byggts lite Västnordväst om Seattle Downtown. De flesta stora kryssningsaktörer anlöper Seattle året runt och är även hemma bas för några Alaskakryssningar under sommartid.

Washington State är mycket välkänt vinodlingsområde i USA och tillhör de topp tre vinodlings-staterna i landet. Man behöver inte köra så lång ut från Seattle om man vill träffa på vinyards.

När jag var här som turist 1984 körde jag ner via I90 East till Yakima Valley, som är den mest kända av alla vinodlingsområden i staten. Dalen ligger sydost om Seattle. Yakima Valley är bl.a. känd för sina utsökta Pinot Noir-viner.

Vid denna tidpunkt körde jag även runt en del i norra Oregon också i syfte att besöka vingårdar. Både Washington och Oregon har en ny vinkultur och producerar underbart goda kvalitetsviner.

Om det är någon stad i USA jag vill återkomma till innan jag slår igen de blå och blir albatross så är det verkligen Seattle. Alla de andra kan kvitta.

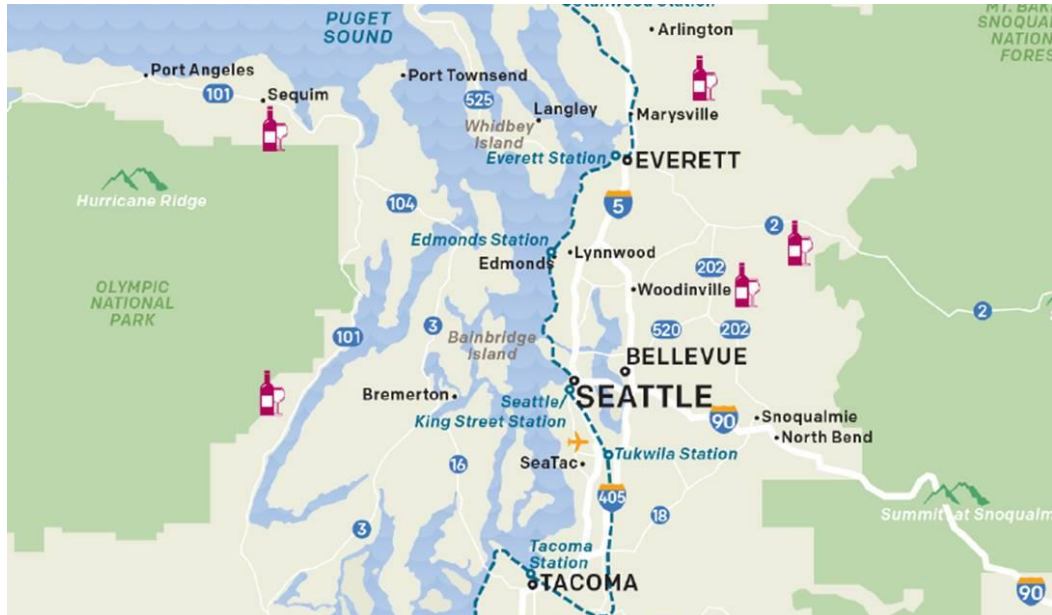


Bild hämtad från Google.



## 19

### Minnen och strandhugg New Orleans, Louisiana. NOLA.

Alla Johnsonseglare vet ju att New Orleans inte fanns med i Johnsonlinjens reguljära trader men jag har underbara minnesbilder från denna underbara stad i södern.

New Orleans, var däremot en av våra ordinarie hamnar i Gulfen med kemikalietankfartygen och **Johnson Chemsun**. New Orleans och Houston Texas var som två viktiga nav i regionen för denna trafik och som alltid besöktes varje resa i regionen.

Första gången jag själv var i New Orleans var inte förrän 1982 just med **Johnson Chemsun**. Sedan dess har jag varit i staden vid ett flertal tillfällen på besök. Utan överdrift kan jag säga att jag blev smått förälskad i staden redan första gången jag satte min fot där. Som sjöman på nämnda fartyg var jag där vid ett tiotal tillfällen.

Bland annat mönstrade jag på där vid ett tillfälle (1983) och fick då för första gången möjlighet att vara i staden mer än ett kort besök eftersom vi väntade på fartygets ankomst i fyra dagar. (Vi hade tur då) Vi blev inkvarterade på ett mycket bra Travelodge motell mitt i centrala delen av staden och en tvärgata till Canal Street som skär som en kniv nord/syd igenom hela Downtown och "mitt i smeten" och alldeles vid French quarter.

1984 reste jag dit på semester då jag gjorde en långresa genom USA som började i Orlando, Florida, körde I10 till New Orleans och var där i en vecka innan återigen I10 mot LA och vidare upp till San Francisco och besök på de olika vindistrikten i två veckor.

Två år senare i januari/februari 1986 under en långledighet från **Johnson Chemsun** och var jag återigen på besök i New Orleans under nästan två veckor under Mardi Gras-festivalen i januari. Denna gång flög jag direkt till Louis Armstrong International Airport i västra stadsdelen från Amsterdam. Det gick att göra sådana resor på den tiden då man var ledig cirka 4 månader från fartyget. Ganska bra betalt dessutom i dåtidens mått räknat inklusive traktamente/matpengar. I dagens läge skulle det bli ganska dyrbart.

New Orleans är en underbar turiststad, vänlig och med hjälpsamma människor överallt. Som sjöman ses man som turist och ingen sjöman. När vi låg där med **Johnson Chemsun** låg vi oftast utmed Mississippifloden väster om staden eller rättare sagt ovanför själva New Orleans Downtown och man passerade alltid staden vid ankomst/avgång då floden ringlar sig mer eller mindre genom staden och delar densamma i mitten där norra delen är själva city. Oftast låg vi vid PakTank och de andra tankterminalerna strax väster om staden. Ganska nära till French Quarter och inte alltför långa taxiresor på kvällen. Bara vid ett tillfälle gick



vi högre upp i floden och halvvägs till Baton Rouge som f.ö. är huvudstad i staten Louisiana.

Det mest kända med New Orleans är kanske musiken och då framförallt jazzen. Det påstås att New Orleans är jazzens vaggga. Den mest kände var kanske trumpetaren Louis Armstrong som var härifrån. Han fick även New Orleans nya internationella flygplats uppkallad efter sig.

Här finns oändligt många små (och stora) jazzklubbar i det s.k. French Quarter kring de berömda gatorna Bourbon Street, Bienville, Decadeour, Toulouse, St. Louis, St. Peter och alla de mindre gatorna mellan Jackson Square och upp till Bourbon och Canal Street. En av de mest kända klubbarna – och en av de större – är kanske Pat O'Briens som ligger på en tvärgatan till Bourbon Street.

I French Quarter kan man bara gå och insupa den härliga atmosfären och stämningen oavsett tid på dygnet. Var du än befinner dig i dessa kvarter kan du höra jazz och annan fantastisk musik. Du kan inte undvika att lyssna på jazz, blues eller vad det än är och ibland kan du höra arior av människor som bara sitter och sjunger den mest underbara sånger du kanske har hört.

Musiken är ett sående inslag i vardagsbilden och den dagliga gatubilden. Här kan man få många underbara minnesbilder av små jazz-caféer varje dag. Alla jazzälskare älskar verkligen New Orleans, man kan inte låta bli att fångas av den underbara atmosfären som råder här.

På dagtid kan jag varmt rekommendera en tur på Mississippi med någon av flodångarna som lägger till strax intill Jackson Square. Den största av dessa borde vara gamla Natches men där finns många andra liknande som kör turister utmed floden i gamla flodångare. Både långa och korta sträckor. Jag kommer tyvärr inte ihåg hur mycket det kostade men det vara ganska billigt för en tvåtimmarstur.

Restaurangerna och maten i New Orleans är också värt ett speciellt besök. Här finns originalen till alla Cajun- och Creoleköken. Mycket kryddiga anrättningar med mycket seafood som exempelvis flodkräftor och lokala fiskar från gulfen som raffinerats tillagats och halstrats med dess cajunblandningar.

Cajun har dessutom ganska mycket rökta delikatesser väl värda att prova. Cajunköket har mycket smakfulla och kryddstarka rätter dessutom nyttiga med mycket grönsaker. En av de mest kända cajunkockarna i världen är den mycket berömde "Chef Paul" (Paul Prudhomme) som f.ö. har en känd restaurang här i New Orleans där man också kan köpa hans världsberömda cajun kryddblandningar. Jag köpte alltid med mig hans kryddblandningar med mig hem och ombord och när jag var här på semester.

Norra delen av New Orleans Downtown och den södra stranden av Lake Ponchartrain är en mycket bortglömd del av New Orleans eftersom mycket fokuseras på själva French Quarter. Det var ju denna sjö som översvämmades



2005 i samband med att den tropiska orkanen Katrina lamslog hela området och tusentals människor evakuerades.

I detta område av staden finns bland annat Ponchartrain park, New Orleans Park och Breakwater Park och de stora marinorna i området. Här finns fantastiska strövområden i parkerna samt utmed sjökanten. Här finns underbara fiskrestauranger i marina miljöer. Jag kan starkt rekommendera ett heldagsbesök i området.

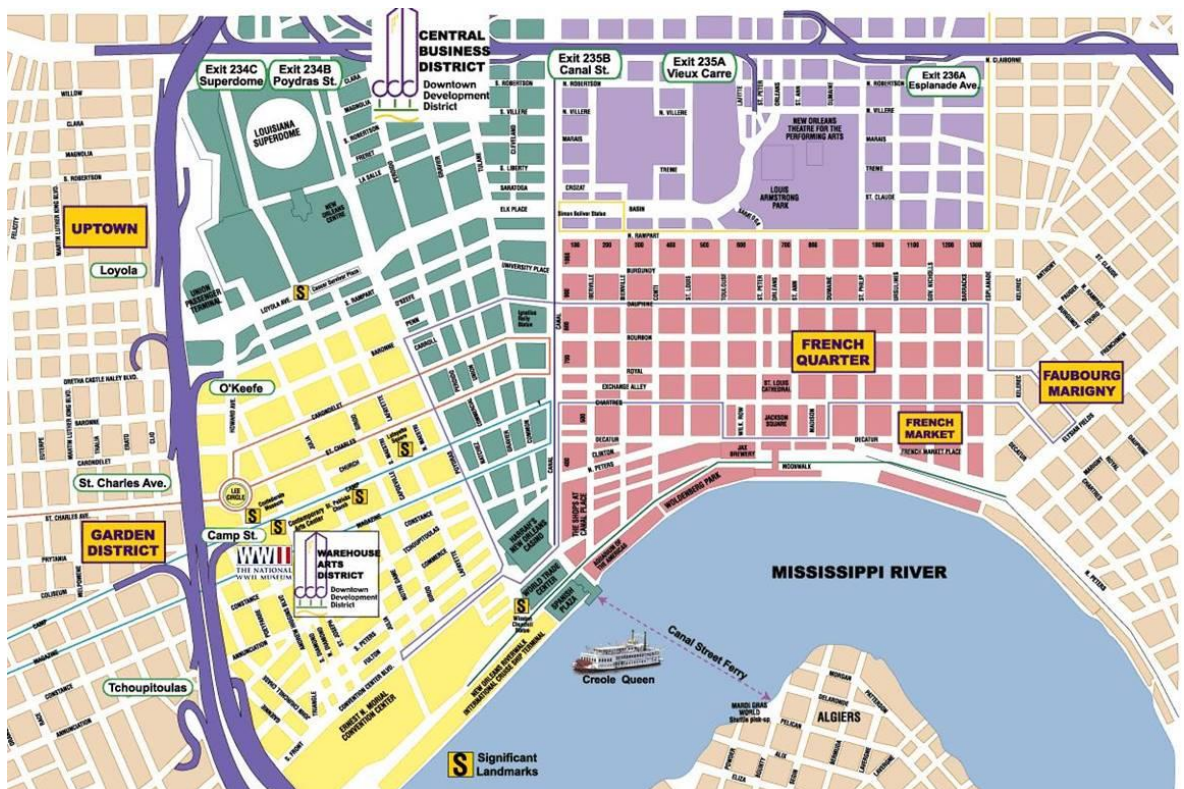
Att tillbringa någon vecka här under karnevalen och festivalen Mardi Gras är en upplevelse för livet. Nåja, inte som karnevalen i Rio men väl värd ett besök. Festivalen startar efter trettonhelgen och varar till Fettisdagen. Mardi Gras är franska och betyder för övrigt Fet tisdagen. Karnevalen kulminerar alltid vid fettisdagen och allt centraliseras kring Canal Street, Bourbon Street och French Quarter. Alla barer, jazzklubbar och restauranger har alltid mängder av karnevalserbjudanden, alltifrån mat och menyer till drinkar och karnevalsspecialiteter allt förknippas med Mardi Gras.

Naturligtvis mycket fylla under karnevalen men alltid glada och lyckliga människor och inte så mycket bråk som vi i Sverige är vana vid. Alla har roligt och är där för nöjes skull. Att vara turist i New Orleans är inte farligare där än någon annan stans i USA. Som turist kan man känna sig ganska säker under förutsättning att man inte betar sig alltför dumt åt och "tigger" om bråk. Personligen kände jag mig alltid bekväm och säker i stan.

I dagens läge kan det vara rätt smart att resa ut från New Orleans vid en Karibien kryssning då fler och fler kryssningsrederier numera använder sig av New Orleans som Hub och kryssningshamn för kryssningar i västra karibien. Att kombinera en veckas kryssning och en vecka i New Orleans är säkert en riktig upplevelse.

Tyvärr har jag inte varit i New Orleans efter Katarina slog till 2005 men vad jag har hört har allt numera återgått till normala och alla turister har återkommit. Det sägs att kryssningsrederierna har dragit till sig än mer turism till staden. Sista gången jag själv var i New Orleans var 1994 men då var jag bara där i fem dagar under Mardi Gras. Men, jag längtar alltid att få återse denna underbara stad då New Orleans är en fantastisk turiststad.





New Orleanskarta och bilder hämtade från Google bilder.



## 20. Mera mat, vin och minnen, Slutet gott allting gott.

God vällagad mat och ett gott vin har alltid varit ett av mina stora intressen i livet och jag instämmer med de gamla Romarna när de myntade citatet: ***”Mat och dryck i ljuv förening, ger en vink om livets mening”***

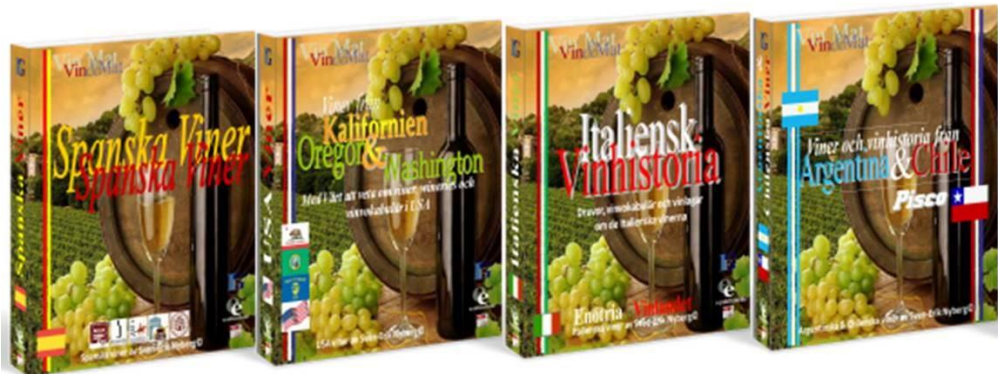
Detta är kanske lite ”off topic” Johnson Lines hökeri men likaväl finns det med i mitt manus och jag vill gärna dela med mig och berätta lite om mina matminnen och fantastiska restauranger under resans gång under alla dessa år.

Det är inte helt lätt att ranka sina måltidshöjdare runt om i världen då det bli helt subjektivt samt hur känslan var vid vissa tillfällen då det även är många år mellan mina minnen och bedömningar om vad jag tyckte och tänkte.

Jag vill gärna börja med att dela med mig av mina absolut 10 bästa matminnen runt om i världen, i absoluta världsklass-restauranger och speciella områden med klassiska restauranger och ”restaurang-barer”.

Då viner alltid har varit ett av mina stora intressen har jag alltid försökt att insupa så mycket information och kunskap som möjligt.

Efter mina bilsemestrar i både Europa och USA mellan 1983-2008 gjorde jag även en del research och besök på ett otal bodegor och ”wine-yards” och som senare kom att bli bland annat 4 stycken vinkompendium i e-boksformat. Dessa håller jag just nu på att uppdatera till ny version.



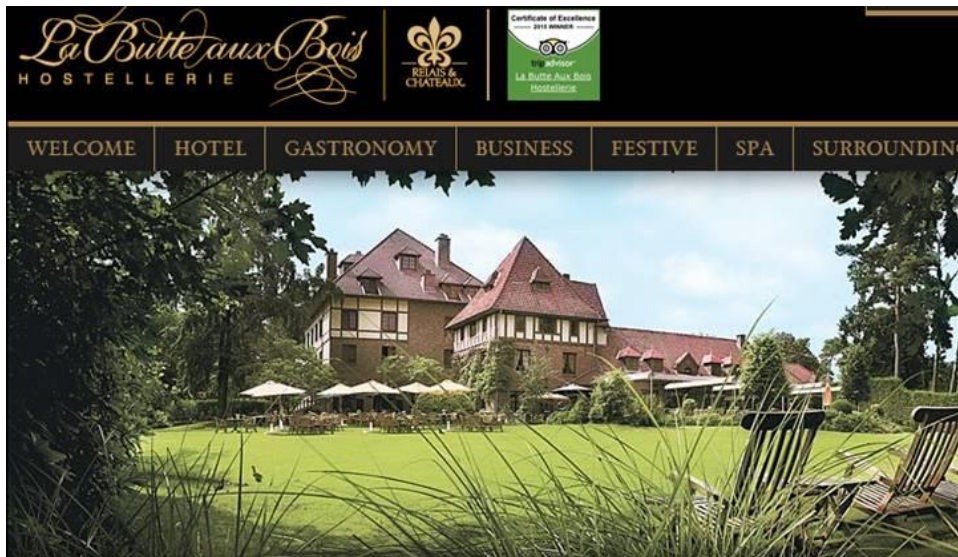




## Mina 10 i topp måltidshöjare världen runt:

### 1. La Butte aux Bois, "Slottet i skogen".

Lanaken i Belgien, nära Maastricht. En helt gudomlig slottsrestaurang som jag upptäckte redan 1983 och sedan dess har uppraderats ofta och jag har varit där vid sex olika tillfällen. Numera även ett 5-stjärnigt slotts-hotell. Restaurangen är fortfarande mycket prisvärd med helt utsökta 5 och 6-rätters avsmakningsmenyer och utsökta viner. Detta är en fascinerande matupplevelse utöver det vanliga. Nästa planerade resa hit är över en weekend i oktober eller november i år.



### 2. Raffels Hotell, Singapore;

Restaurangen på Raffels Hotel i Singapore är en av de absolut bästa i Singapore. Den har en fantastisk variation av internationella och asiatiska rätter. Sedan är den fantastiska miljön fortfarande som det vore den engelska kolonialstilen. Singapore är dessutom en helt fantastisk matstad med ett rikligt utbud av restauranger. På Raffels finns också den berömda "Long bar" där bartendern skapade den så berömda "Singapore Sling". Tyvärr blev det bara ett besök i själva restaurangen med flera besök vid "the long bar".



### 3. Skaldjur- Plateau skaldjursrestauranger vid Biscaya.

#### Bordeauxkusten, Frankrike;

Frankrike tillhör inte mina favoriter när det gäller restauranger. Våldigt många är för överrekommenderade bara för att de är Franska. Men, det finns undantag om man inte menar Michelins stjärnrestauranger i Frankrike. Vid Bordeaux-kusten vid Biscaya har jag upplevt några av de bästa fisk- och skaldjursrestaurangerna jag besökt. De flesta av de små enkla fisk- och skaldjursrestaurangerna serverar utsökta Skaldjurs-Plateauer med alla tänkbara utsökta färska råvaror och de är samtliga mycket prisvärda. Till rätterna serveras alltid utsökta franska viner från regionen.

### 4. Cajun-restaurangerna med bl.a. Chef Paul Prudhomme i New Orleans.

Varje gång jag varit i New Orleans har jag alltid besökt någon av de fantastiska Cajun-inspirerade restaurangerna i stan. Av de mest kända är Chef Paul Prudhomme K-Pauls Louisiana kitchen. Förutom fantastiska cajunrätter kan man även köpa hans underbara kryddblandningar och seasoning Blends för just till Cajunfood. New Orleans är också generellt en fantastisk mat-stad med en rad fantastiska matupplevelser men Cajun är inhemskt från Louisiana.



### 5. Restaurant Ramos, Marbella. Costa del Sol, Spanien.

Detta är en riktig klassrestaurang strax utanför Puerto Banus en bit upp i bergen inte så långt från Marbella. Ramos är en riktig smakupplevelse med en fantastisk service och ett urval av fantastiska spanska viner. Restaurang Ramos är den bästa restaurang jag varit på i Spanien och en av de bästa någonsin. Menyn är mer internationell än spansk och dessutom är hela menyn



mycket prisvärd och för kuvert-avgiften om 3€ får man en extra förrätt samt ett glas sherry, bröd, oliver samt en liten extra dessert till kaffet inkl. ett glas likör.

**6. Restaurang Johanna Göteborg slutet 1970-tal.**

Detta är den enda svenska restaurangen som platsar på min lista. Johanna var på 70-talet en av Sveriges bästa restauranger och som drevs av Christer Svantesson och Leif Mannerström. Johanna var då ett nytänk inom svensk restaurangnäring och menyerna var delvis inspirerade av det nya franska köket som på den tiden var en smakupplevelse för både öga och gom. Johanna hade dessutom ett stort utbud av bl.a. Franska kvalitetsviner. Men kostade det så smakade det. Restaurangen var dyr och ett besök kunde bli ganskakostsamt. Tyvärr är min mening att de svenska restaurangerna inte är prisvärda i en internationell jämförelse.

**7. Restaurant Hotel Mandarin. Manila, Filipinerna.**

Denna restaurang ligger på Hotell Mandarin i Manila och är en riktig smakupplevelse. De har en bred meny men även en 5-tätters internationell avsmakarmeny. När man bokade bord fick man en individuell linne- servett med sitt namn tryckt på servetten. (De frågade efter våra namn) Menyerna och vinerna är mycket prisvärda med en internationell jämförelse. Vinvagnen där man även kan köpa kvalitetsviner glasvis av en kunnig sommelier som berättar om vinerna. Dessertvagnen full med utsökta konditoriskapelser är helt fantastisk. Själva hotell var 2012 lite ner slitet man var då delvis under ombyggnad. Rumspriserna var mycket prisvärda och servicen utmärkt på detta femstjärniga hotell.

**8. Steakhouse Rum Runner i San Pedro, California, 1970-tal.**

Rum Runner låg alldeles vid flodkanten i södra San Pedro. Restaurangen var ansett som ett stekhus då menyerna var mycket stekhus-präglade. Köttkvalitén utsökt och tillbehören höll alla mycket hög klass. Detta är kanske det allra bästa stekhuset jag ätit på och den maritima miljön på inredningen mycket trivsamt. Restaurangen hade utsökta amerikanska viner, mest vanliga var de Kaliforniska vinerna. Även efter dåtidens mått var restaurangen mycket prisvärd och mycket omtyckt. Ägaren var densamma som hade den Polynesien-inspirerade restaurangen vid "ports of Call" också den i San Pedro.



9. **Curry Taffel vid curry-restaurangerna i Antwerpen, Belgien;**  
Jag har nog aldrig ätit så god och utsökt Rice Taffel som vid de små curryrestaurangerna mellan centrum och Antwerpens gamla kajer där även de fantastiska fisk- och skaldjursrestaurangerna låg. En Rice Taffel kunde då bestå av ett flertal olika currybaserade rätter med ett antal olika currysåser med olika styrkor samt med en hel flora av passande tillbehör. Anrättningarna var mycket prisvärda och serverades ofta med ett Belgiskt öl eftersom öl passar bättre till curryrätter än vin.
10. **Ett par lokala enkla men fantastiska restauranger I Valpolicella och Bardolino, Italien.**  
Under mitt besök i den berömda vinregionen Veneto och Valpolicella I Nordöstra Italien, öster om Gardasjön, norr om Verona och väster om Venedig, besökte jag ett antal mindre men ack så utsökta lokala restauranger. Landet är ju ett av världens bästa matländer men en fantastisk flora av råvaror, kryddor samt världens bästa vin från Amarone. Restaurangägarna är mycket gästvänliga och deras menyer mycket enkla men ack så smakrika och välkomponerade. När jag var där 1985 var priserna mycket prisvärda. Kanske annorlunda idag men garanterat att maten och restaurangerna håller samma höga kvalitet. Sedan vet vi att DOC Valpolicella regionen tillverkar några av världens bästa viner som Amarone men även de billigare "husvinerna" – "Vino de Tavola" samt det utsökta bordsvinerna från Bardolino är fantastiska viner för sin ringa penning.



Bild hämtad från Google.



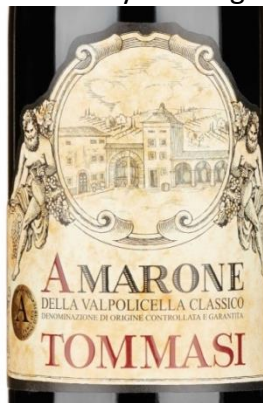
## Mina tio i topp vindistrikt, viner och druvor:

Egentligen kan jag nog bara rangordna mina topp 3 bästa vinupplevelser som jag upplever som världens bästa viner när vi talar om viner som gemene man har råd att dricka på restaurang och att köpa på butik eller Systembolaget. Här talar jag inte om världsberömda gamla franska viner som knappt går att köpa för pengar.

Många av alla världsberömda viner går nästan bara till lyxrestauranger sam vinkännare och samlare runt om i världen. Kinesiska samlare har ju dessutom börjat köpa upp hela årgångar från de mest fashionabla och berömda franska vinslotten och vinhusen.

### 1. **Amarone,**

Amaronevinerna kommer från DOC Valpolicella i vinregionen Veneto i nordöstra Italien nära Venedig. (Se kartan ovan)  
Amaronevinerna är bland många vinkännare ansedda som en av världens bästa viner och absolut det bästa vinet i Italien. Men smakar det så kostar det, men i jämförelse med de berömda franska vinerna är det fortfarande mycket prisvärt och det finns utsökta Amaroneviner för cirka 30€. Men, jag vill gärna flagga lite för de billigare "bordsvinerna" **Bardolino** från samma region. Här talar vi om husviner till en mycket hög kvalitet.



### 2. **Ribera del Duero,**

I Spanien råder det ingen som helst tvekan om att vinerna från Ribera del Duero är de finaste i Spanien. Rioja-vinerna rankas som nummer två. Denna vinregion har många fantastiska



kvalitetsbodegor men även bodegor som producerar fantastiska bordsviner och Crianza-viner. Vindistriktet ligger i regionen Castilla de Leon söder om Burgos i norra Spanien. Efter cirka ett och ett halvt år i Spanien har jag fastnat för **Protos** och det lite mindre kända **Senorio de Nava**. Ribera del Duero är min absoluta favoritregion. En av mina favoritbodegor är Alejandro Fernandes med det världsberömda vinet **Pesquera** Crianza och Reserva. Båda fortfarande mycket prisvärda viner.



3. **Chateauneuf du Pape,**  
Kommer från Rhonedalen i Bourgogne, Frankrike. Detta är min absoluta favorit bland franska viner men aningen dyr och inte alls så prisvärd som de andra vinerna från Italien och Spanien. På systembolaget kan man köpa en bra Chateauneuf de Pape för strax under 200:-. Druvan som dessa viner produceras av är oftast Shiraz.
4. **Chassagne-Montrachet,**  
är kanske en av världens bästa vita viner som fortfarande är mycket prisvärt. Det produceras i Chassagne och Puligny, Cote du Beaune Bourgogne. Dessa viner är fantastiskt "feta och smöriga", torra och kraftfulla vita viner av druvan Chardonnay men vinet måste lagras några år både på fat och flaska. Destörsta konkurrenterna dessa viner har är från Chablis, även de i Bourgogne. Det godaste vita vin jag druckit men tyvärr kommer jag inte ihåg producenten.

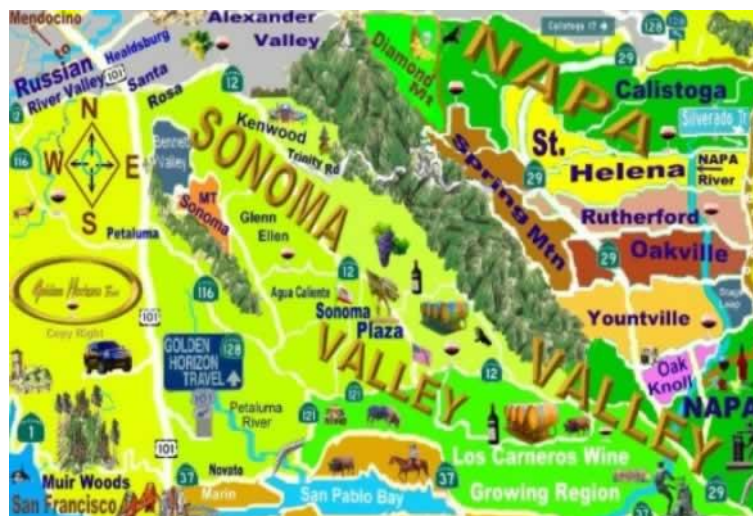


5. **Pinot Gris från Alsace,**

Frankrike, Jag lärde känna en del vinproducenter här när vi växelverkade i mitt jobb på Tanum Strand 1993 då jag var här en vecka. Min vita favoritvin här är det underbart friska och kryddiga Pinot Gris från druvan med samma namn. De torra varianterna är utsökta till fisk och skaldjur.

6. **Napa Valley och Sonoma Valley,**

Dessa två vindistrikt är de två mest välkända vinområdena i Kalifornien och USA. Både Napa Valley och Sonoma Valley är grannar och ligger någon timmes bilresa nordost om San Francisco på den amerikanska västkusten. Kalifornien har även andra goda vindistrikt men de kommer inte upp i samma kvalitet som dessa två. Båda regionerna producerar utsökta viner, både röda, vita och lite billigare roséviner. De röda vinerna håller en mycket hög kvalitet och de vita torra vinerna är mycket kraftfulla och smöriga. För några år sedan skrev jag även ett vinkompendium om de Amerikanska vinerna från Kalifornien, Oregon och Washington state.



7. **Chablis,**

Bourgogne, Frankrike. Chablis producenter tillverkar enbart vita kvalitetsviner och de flesta från Chardonnaydruvan. Vinerna håller en mycket hög kvalitet och passar utmärkt till fisk- och skaldjursrätter speciellt från Atlanten. Chablis är kanske det mest berömda vittvinet i världen och de konkurrerar starkt med de berömda vinerna från Chassagne Montrachet och Poligny. Många



lyxrestauranger och samlare köper varje år upp stora mängder Chablis både som en god investering och för lagring.

#### 8. Rioja,

I Spanien anses Rioja vara den näst bästa vinregionen i landet men vinregionen har en äldre och en starkare historia och tradition än det mest ansedda Ribera del Duero. I Rioja finns mängder av små och stora bodegor och producenter som producerar allt från utsökta kvalitétsviner till enklare men mycket goda bordsviner. Min absoluta favoritbodega i Rioja är Bodega **Federico Paternina** som producerar utsökta prisvärda kvalitétsviner. Bodegans bästa viner är det röda Reservavinet Banda Rojo, Banda Azul Crianza-vinerna samt det utsökta Monte Haro joven.



Min favoritbodega i Rioja, Federico Paternina.

#### 9. Tinta de Toro,

druvan som ger de fina röda Toro-vinerna i Spanien. **Toro** ligger i den västra delen av Castilla-Leon strax väster om regionstaden Valladolid. Tore anses som den kommande nya stjärnan inom de spanska. Personligen har jag blivit mycket förtjust i Torovinerna.







#### 10. Pinot Noir,

Den franska blå druvan som ger de fantastiska vinerna Pinot Noir i Bourgogne. Druvan är mycket svåroddlad enligt de franska vinexperterna men druvan odlas sedan många decennier med stor framgång i Oregon där den ger helt fantastiska röda viner. Personligen tycker jag bäst om Pinot Noir-vinerna från Oregon än de från Frankrike och Sydafrika. Pinot Noir är också en av de klassiska druvorna i Champagne och den spanska Cavan.

Naturligtvis har jag genom åren skaffat mig en ganska stor vinkunskap, besökt många bodegor och druckit mycket vin genom åren samt under alla mina resor. Att som jag har gjort nu, bara pekat ut 10 vinhöjdare i olika former räcker egentligen inte till men någonstans måste man dra gränsen i ett manus för att hålla nere både minne och antal sidor i en berättelse.



Pinot Noir druvan som ger de fantastiska vinerna.  
Bild från Google.



## Speciella reseminnen topp 5:

Här skulle jag säkert kunna lägga till en eller två nollor efter 5:an i rubriken men det kanske får bli en annan gång då det kan bli lite tråkigt för en läsare med alla privata reseminnen så därför håller jag mig till tre delar som alltid framkallat goda och trevliga minnen för mig och som kanske kan inspirera andra resesugna.

Jag har ju tidigare i berättelsen berättat om flera speciella och vackra platser man kan besöka. Kvar för mig att göra några kryssningar samt att besöka Australien, Nya Zeeland och Tongaöarna men det kanske kan bli svårt att hinna med allt innan man plötsligt förvandlas till en Albatross.

Jag bor ju dessutom mycket bra i Portugal och har inte längre samma behov av att resa eller åka söderut till varmare breddgrader då jag har dessa dagligen i Olhao.

### 1. **Karnevalen i Rio de Janeiro 1966.**

Karnevalen i Rio de Janeiro var till skillnad från de andra reseminnena ingen semesterresa utan mitt starkaste minne som ung sjöman inte ens 19 år fyllda i Februari 1966. Jag har tidigare berättat om mina minnen från Sydamerika och bl.a. Rio tidigare i denna berättelse.

### 2. **KLM flight Amsterdam-Tokyo 1983.**

Renatha var KLM flygvärdinna på denna flight. Hon var från Leiden söder om Amsterdam. Det var få passagerare ombord så det fanns tid och vi kom att talas vid en del då vi hade samma intressen och personkemi. Vi bytte adress och telefonnummer och senare hälsade jag på henne i Leiden, åt middag och hade en fin tid tillsammans. Vi kom att bli goda vänner under några år. Tyvärr tappade vi senare kontakten, synd för Renatha var en förtjusande människa och trots att jag flugit med KLM många gånger såg jag henne aldrig igen.

### 3. **Bilsemesterar i USA.**

Det har så här långt blivit fem långresor med bil genom den amerikanska kontinenten. Första semesterresan var från Orlando i Florida där jag hyrde bilen för att senare lämna den i Seattle vilket då var möjlig för ett mindre tillägg. Senare från Miami och Key West



upp till New York och tillbaka till Washington DC. De sista tre var inte fullt så långa bara till New Orleans samt från Baltimore ner till South Carolina och Georgia och tillbaka samt Florida och Georgia runt. Dessa resor var 1984, 1989/1990, 1993, 1994 och 1999. Jag kan inte säga vilken som var mest intressant, kanske den allra första 1984 men alla var en stark upplevelse och få förunnat i livet att genomföra.

#### 4. **Bilsemester i Europa,**

Under åren 1976, 1977, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1991, 1992, 1993, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2007 och 2008 körde jag kors och tvärs i Europa men oftast alltid till Österrike för att hälsa på goda vänner och de länder jag ville besöka vingårdar och vinodlingar samt uppleva starka matupplevelser som exempelvis Italien, Belgien, Holland, Spanien och Frankrike. 1976 och 1977 var kortare resor till England då jag inte hade så långa semesterar eftersom jag då jobbade på sjöpersonalavdelningen i Göteborg. Vid alla dessa bilresor körde jag alltid med min egen bil och alltid från 1984 med en SAAB då jag alltid körde SAAB i olika modeller fram till 2010.

#### 5. **Mardi Gras, New Orleans 1994.**

Mardi Gras är en form av karneval och musikfestival och den anses som den största efter karnevalen i Rio de Janeiro. Mardi Gras startar alltid efter trettondagen och fortsätter till Fettisdagen med karnevalen kulminerar alltid några dagar före fettisdagen. Paraderna och karnevalstågen är många och hela New Orleans är i en euforisk feststämning. Alla bär färgglada karnevalskläder och många har masker. Mardi Gras finns på många ställen i Louisiana men det är i New Orleans som den är som störst och mängder av turister söker sig hit varje år så det är bästa att boka hotellrum i tid. Jag har tyvärr bara varit här en gång men jag ser fram emot att få åka hit igen under Mardi Gras då staden New Orleans är ett av mina favoritställen.





## 21

### Avrundning och lite egen statistik.

Så är det dags att avsluta och runda av "Rapport från ett Hökeri" och mina minnen med lite statistik som sig bör. Jag har verkligen försökt att tänka till om alla långresor, passager, siffror, antal och allt annat och jag har nu kommit fram till att nedanstående statistik och siffror skall vara korrekta.

Att ta fram sin egen statistik har varit rätt intressant för min egen del då detta är ingenting man gör utan anledning. Nu hade jag en anledning och det blev rätt intressant.

Så låt mig börja med de långresor jag gjorde under mina sjö-aktiva år i rederiet;

**Nordpacifictraden:**

24 långresor med 9 fartyg

**Sydpacifictraden:**

1 långresa med ett fartyg.

**Brasil- La Platatraden:**

4 långresor med ett fartyg.

**World-wide trampfart:**

5 år med två fartyg. (**Oceanus** och **Johnson Chemsun.**)

**Passage av Panamakanalen:** (Cristobal-Balboa)

63 transiteringar med elva fartyg.

**Passage av Kielkanalen:** (Tyskland)

2 transiteringar med två fartyg.

**Passage av Suezkanalen:** (Suez-Port Said)

9 transiteringar med två fartyg.

**Passage av Hormussundet:** (Iran-Förenade Arabemiraten)

8 gånger med två fartyg.

**Passage av Sunda straight:** (Indonesian)



3 gånger med ett fartyg.

**Passage av Malacka straight.** (Indonesian/Malaysia/Singapore)

11 gånger med två fartyg.

**Passage av Bosporen:** (Europa-Asien)

4 gånger med ett fartyg.

**Passage av Godahoppsudden:** (Kapstaden, Sydafrika)

6 gånger med ett fartyg.

**Passage av Gulf of Alaska:**

4 gånger med ett fartyg.

**Passage av Douglas Channel BC:**

5 gånger med två fartyg.

**Passage av Ekvatorn, linjepassage:**

14 gånger med två fartyg.

**Transatlantic passage:** (nord- sydgående, öst-väst)

89 gånger med 12 fartyg.

**Transpacific passage- Datumgränsen:** (Bara öst-väst samt väst-öst)

9 gånger med två fartyg. (nord-syd, syd-nord totalt 27 ggr.)

**Passage av Indiska Oceanen, öst-väst, nord-syd, väst-öst samt syd-nord)**

15 gånger med tre fartyg.

**Besökta länder totalt:**

83 länder.

**Besökta stater inom USA totalt:**

27 stater.

**Inklarerade länder som hökare:**

39 länder, alla kontinenter utom Australien/Nya Zeeland.

**Inklarerade stater inom USA som hökare:**

14 stater.



**Påmönstringshamnar förutom Sverige:**

14 gånger, 11 platser i 9 länder;

Rotterdam 2 ggr, Antwerpen 2ggr, London Hamburg, Marseilles,  
Yokohama, New Orleans, Miami, Singapore, Panamakanalen 2ggr samt  
New York.

**Avmönstringshamnar förutom Sverige:**

11 gånger, 10 platser och 8 länder.

Rotterdam 2ggr, Marseilles, London, Brest, Antwerpen, Kitimat BC, Karachi,  
Houston Texas, Singapore och till sist I Baltimore Maryland .



**En av alla de udda platser vi besökte med Johnson Chemsun, på väg in till en liten  
Alaskahamn utanför Anchorage. Lika storslagen natur som vid inseglingen till Kitimat BC.**

Foto från Google.



# 16

## Research och Tack!.



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

Jag hoppas att min sammanställning och artikel har gett en bra bild och ett historiskt tidsdokument över en epok inom Johnson Line.

Tack för att jag själv fick vara med som en pytteliten del av verkligheten och utvecklingen på den tiden! Det är mycket få förunnat att ha upplevt detta. Tack alla ni som gjorde att jag trivdes så fantastiskt gott i Johnsonlinjen! Kanske detta var den absolut sista biten av den gamla "sjömansromantiken" som då fanns kvar en bit in på 80-talet.

Tack alla gamla goda vänner, seglarkompisar och kollegor inom Johnsonlinjen under årens lopp... Tack alla ni som frågade om personer, uppgifter och händelser, tack vare Er fick jag motivation, inspiration och mod att skriva ner minna minnen i " **Rapport från ett hökeri!**"



Tack för alla brevsvar och telefonsamtal och personliga träffar, Tack för all vilja att hjälpa och för allt tillmötesgående mottagande och minnen, det har varit Guld värt i mitt minne att sammanställa materialet för denna berättelse om Johnsonlinjens hökeri, utan er hjälp och support, tacksamhet och goda vänskap hade det aldrig blivit någon artikel även om jag fortfarande har en stor dos av gott minne samt alla verktygen kvar i lådan.

**Ett speciellt tack till** Siv Höök på Nordstjernans centralarkiv i Ängelsberg för all hjälp och support och som fått utstå allt mitt "tjat" med att samla information, besättningslistor och personalhistorik och fotografier från människor inom rederiet. Utan din fantastiska hjälp hade detta inte varit möjligt! **Tack för allt ditt tålamod Siv! Du är underbar!**

**Tack till** speciellt Ulf Börjessons och hans unika kunskaper och detaljkännedom om rederiets äldre fartyg. Jisses Ulf, Du är grym!

**Tack till** högarkollegorna Hasse Sjöberg och Svenne Ekstrand samt Olle Borgede för värdefull information. Tack även till mässmän Stephan Genser och kock Lennart Fornfelt för att ni alla bidragit med stor hjälp med att lämna information och fakta samt minnen till efterlevande.

**Tack till** Hasse Nerén för mängder av bilder och reportage samt Maritimbild.com och Lennart Ramsvik för fotografier och bildsamlingar. Till sist, inga fakta har googlats fram utan är byggd på fakta och verklighet av människor som var del av utvecklingen i dessa fartyg samt fakta givetvis från Nordstjernans arkiv i Ängelsberg.

Information om detta och med nedladdningslänkar kommer att finnas tillgänglig hos Johnson Line nostalgia på landgången.se samt Facebook. Berättelsen kommer inte att finnas i bokform enbart i denna nedladdningsbara pdf. Berättelsen får givetvis länkas vidare men källa måste anges.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) eller [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)

**Fakta** inhämtat från Nordstjernans arkiv i Engelsberg, T. Rinmans bok Rederiet, Fakta om fartyg, Gert-Owe Eriksson, Arnold Idestrand, Douglas Björkman, Sten Bexell, Göteborgs-Posten samt av ovanstående personer och samt inte minst, alla mina egna minnen och erfarenheter inom Johnsonlinjens fartyg och landtjänst under mina 23 år inom rederiet.

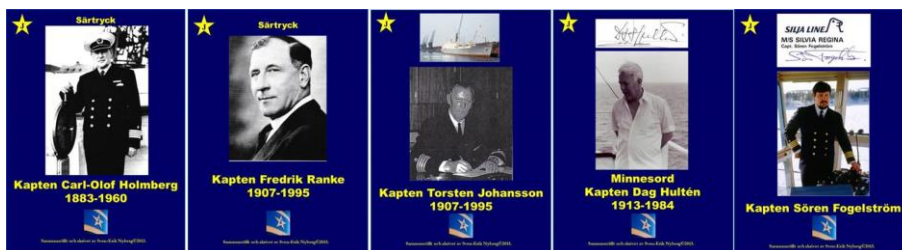
**Tack!**





# 17

## Särtryck och information



Alla personbiografier i denna berättelse finns att beställa hos mig helt gratis. Snyggt förpackade i Pdf. Ett särtryck är om en önskad berättelse eller om en person. Har du ett önskemål bara låt mig veta så fixar jag det.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)



Ovan ett exempel på särtryck av Seattlefartygen men alla fartyg jag gjort berättelser om finns i ett särtryck. Bara att beställa så kan du skriva ut och skicka till någon du vet vill ha det.



Alla personbiografier i denna berättelse finns att beställa hos mig helt gratis. Snyggt förpackade i Pdf. Ett särtryck är om en önskad berättelse eller om en person. Har du ett önskemål bara låt mig veta så fixar jag det.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)



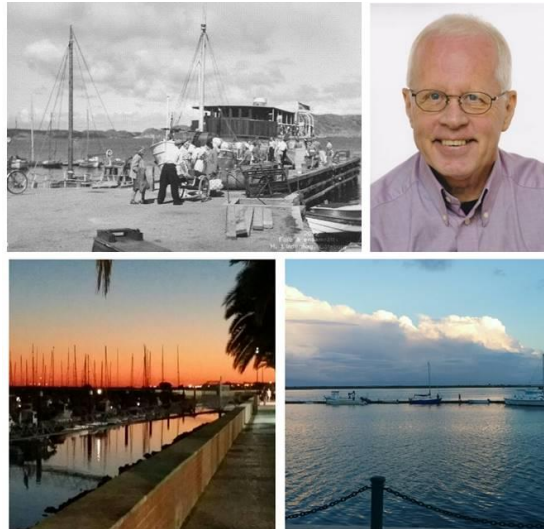
seo nyberg  
digital  
publications

Sven-Erik Nyberg ©



# 18

## Om mig själv.



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

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.				1 NP				
S	Los Angeles	Kel.				1 NP				
G	Thai		2kk.			5 SP/LP				
A	Uruguay		2kk.						1	
S	Portland		2kk.			1 NP				
A	Guayana			1kk.					1	
C	Annie Johnson			1kk.	Ch.Stw.	9 NP				J
C	San Francisco			1kk.	Ch.Stw.	5 NP				J
K	Aconcagua Valley			1kk.				1	1	
S	Lions Gate			1kk.				2	1	
B	Pacific			1kk.		2 NP				J
C	Antonia Johnson			1kk.		2 NP				J
S	Golden Gate			1kk.					1	
T	Oceanus				Ch.Stw.	3 ww				
B	Suecia				Ch.Stw.	2 NP				
B	Avesta				Ch.Stw.	1 ww				
T	Johnson Chemsun				Ch.Stw.	17 ww				

Johnson Line Siöpersonalavdelning i Göteborg och Stockholm 1976-1982.



Mitt första fartyg, **Montevideo** i Göteborg 1964 bild från samma veva 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 Johnsons tiden har jag åter börjat få kontakt med flera av de människor jag då seglade med och träffade då.

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

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

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

Mitt intresse om människor kan också vara en anledning till att jag alltid hade en rätt så stor personkänedom om människor och om människorna på min arbetsplats och inom Johnsonlinjen och alla de människor som





verkligen gjorde rederiet till det trivsamma rederi det verkligen var en gång i tiden. Johnsonandan!

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

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

De allra flesta av "Johnsonfolket" hade alla dessa egenskaper. De som inte hade dessa egenskaper gick oftast vidare i livet i fast tro att gräset alltid är 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 bokstavigt talat rakt in i den osynliga väggen i



cirka 120 knyck. Troligen sov jag bort de närmaste 3-4 månaderna, men jag vaknade till liv så småningom...

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

Samma år blev jag rekryterad till Ericsson Mobile Communication i Linköping som resursledare inom HR. Företaget tillverkade mobiltelefoner. Jag sade redan i samband med min första anställningsintervju att detta är inget för mig då jag inte är någon tekniker. Jag fick då till svar; *"Vi vet det... men vi vill ha dig här för dina duktiga ledaregenskaper och dina duktiga HR-kunskaper"*. Tiden på Johnsonlinjens personalavdelning hade alltså inte varit så bortkastad och inte bara varit en parentes i mitt liv. Oj, tänkte jag, jisses, detta låter ju väldigt intressant och jag nappade givetvis på denna fantastiska möjlighet som jag då fick.

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

Mer eller mindre över en natt förvandlades en fantastisk arbetsatmosfär till en mycket sorglig historia med mängder av knäckta människor med svåra samtal och stöttning från oss chefers sida. Det var svåra uppdrag eftersom vi själva var i samma situation. Samtliga blev ju uppsagda. Det jag då lärde mig av att krishantera människor som ser sitt liv fullkomligt gå upp i rök är en fantastisk erfarenhet som jag egentligen inte skulle vilja ha 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. Allt i princip utom själva systemprogrammeringen. System som vi också var ganska ensamma om på den skandinaviska marknaden.

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

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

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

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

Vi läser nu 2019 och jag bodde i Hunnebostrand fram till augusti 2015 fram till min mamma dog i april. Hunnebostrand ligger cirka en mil norr om Smögen i en liten kommun som vintertid bara har 9000 fast boende invånare men som under sommaren har cirka det tiobubbla med en turistnäring som tar emot normalt 2-3 miljoner besökare varje sommar där Smögen är själva magneten och Kungshamn är navet för alla.

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



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

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

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

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

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



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



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

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

Jag är idag oerhört tacksam att jag lever då jag fick cancer i tunntarmen hösten 2017 och opererades månaden efteråt. Tyvärr uppdagades ny cancer våren 2018 och efter två operationer sommaren 2018 har läkarna i Faro sagt att den är nu borta helt. Kanske är det så kanske inte men nu när vi läser 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



Olhao 2019. Foto och collage: S-E.Nyberg



seo nyberg  
digital  
publications

Sven-Erik Nyberg ©



  
**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 © 2017, uppdaterad 2018	 Sven-Erik Nyberg © 2017, uppdaterad 2018	 Sven-Erik Nyberg © 2017, uppdaterad 2018

**Särtryck i blå e-bok**



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