

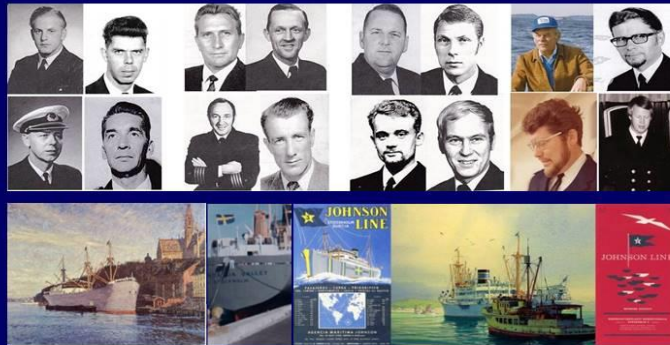


Särtryck

8

# Person- biografier

80+ Personbiografier och minnesord  
Inom Rederi AB Nordstjernen



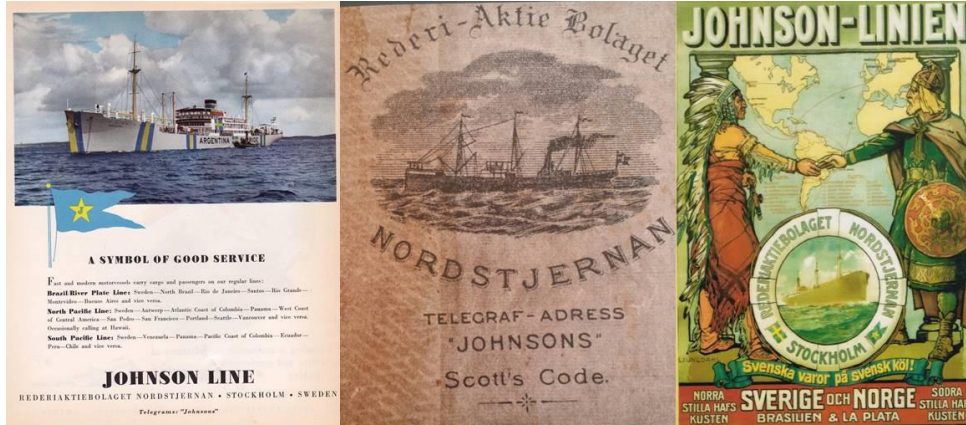
Sven-Erik Nyberg © 2017,  
Uppdaterad 2019,

Version 2, 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



Gamla pr-broschyror, collage: S-E. Nyberg 2019.

## Ur innehållet i "Personbiografier"

- |   |          |
|---|----------|
| 1. Ett litet förord om berättelsen          | Sida 3   |
| 2. Om Befälhavare och rollen, Flaggskeppare | Sida 5   |
| 3. Mina personliga 41 befälhavare minnen    | Sida 28  |
| 4. Biografier befälhavare                   | Sida 37  |
| 5. Biografier, Maskinchefer & tekniker      | Sida 180 |
| 6. Biografier Telegrafister                 | Sida 206 |
| 7. Om Chief stewards och rollen             | Sida 236 |
| 8. Biografier, Chief Stewards               | Sida 258 |
| 9. Särtryck att beställa gratis             | Sida 316 |
| 10. Källor, research och tack.              | Sida 317 |
| 11. Om personen bakom sammanställningen     | Sida 319 |



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



# 1

## Förord om vad sammanställningen handlar om

Denna berättelse och sammanställning av personligheter inom Rederi AB Nordstjernen handlar mest om befälhavare, telegrafister, maskinchefer samt Chief Stewards. Bara ett fåtal manskapsbefattningar finns med i sammanställningen av den enkla orsaken att det är svårt att finna kompletta uppgifter om de flesta manskap. Inom rederiets arkiv är alla numera registrerade i födelseordning och då gäller det att ta reda på när människor är födda. Exempelvis via gamla besättningslistor eller ett gott sifferminne.

Det har under rederiets dryga hundra åriga historia funnits cirka 4000 fartygsbefäl och telegrafister varav cirka 350 befälhavare. Av sammanlagt maskinbefäl och tekniker ungefär samma antal varav cirka knappt 400 maskinchefer. Till detta befäl tillkommer cirka 400 Chief stewards. Alltså ungefär +8000 befäls personer alla kategorier. Av totalt antal manskap räknar vi in cirka 50,000 personer inom alla kategorier.

Det är ett välkänt faktum att människorna som arbetade inom Johnson Line var mycket rederitrogna under alla år. Om så inte hade varit fallet hade siffran för antalet befäl och manskap varit mycket högre än den var.

Eftersom de flesta personberättelser, personbiografier och minnesord har funnits med i några av mina tidigare berättelser om rederiet får denna sammanställning ses som ett speciellt särtryck av alla de samlade personbiografierna jag skrivit och sammanställt om tidigare men det har också tillkommit några nya biografier. Detta är version två av sammanställningen men kommer även i framtiden att uppdateras när nya personer tillkommit i samlingen.



I kapitlet om befälhavare finns även berättelsen om rederiets flaggskeppare och stora befälhavare inom rederiet då allt hänger samman om befälhavarna inom rederiet, dess roll och vad en ordinarie befälhavare innebar. Här finns även en sammanställning på mina egna personliga minnen på de 41 befälhavare jag seglade med eller lärde känna av olika anledningar. Detta är mina högst personliga kommentarer och inte alltid så snälla.

I kapitlet om Chief Stewards finns det även en del mindre sammanställningar och jag tar även upp en kortare historik över de Chief Stewards som jag själv minns och har hört talas om. Totalt fanns det cirka 400 hökare anställda inom rederiet under årens lopp varav jag försökt redogöra för 100-tal av dessa i modern tid.

De flesta av dessa var goda och duktiga personer men alla mindre bra och duktiga, snåla och bedrövliga på många sätt vill jag gärna förtränga. Man kan givetvis också förtränga många mindre bra befälhavaren och befäl men i samma andetag vill jag gärna påpeka att det fanns några fantastiska befälhavare som jag tyvärr aldrig fick möjlighet och äran att få segla tillsammans med. Tyvärr.

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



Sven-Erik Nyberg juli 2019.



## 2

### Om befälhavare och dess roll. Flaggskeppare och nybyggnadskaptener.

Under de 110 åren som Johnson Line var verksamt fanns det cirka 350 ordinarie utsedda befälhavare inom rederiet plus ett antal vikarierande befälhavare. En befälhavare blev utsedd till ordinarie befälhavare först efter att han vikarierat i rollen och som oftast i fler än ett fartyg. De allra flesta ordinarie befälhavare var överstyrmän i flera år och flera fartyg innan de fick möjlighet att vikariera befälhavare.

Utav de ordinarie befälhavarna var det ett mycket litet antal under generationerna som blev utsedda till det prestigefyllda uppdraget att bli nybyggnadskaptener och leveransövervakare i ett nybyggt fartyg. Oftast var detta befälhavare som hade många års tjänst och som hade ett mycket väl inarbetat förtroende hos rederiets ledning och som dessutom var duktiga och populära chefer med ett gott ledarskap som gick hem hos alla grupper utan fjäsk men med en stor portion sunt förnuft.

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

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



Normal tid på varvet kunde vara allt från en månad upp till 3-5 månader innan fartyget övertogs vid leveransen och flaggskifte sker. I samband med leverans var han rederiets inspektör tillsammans med maskinchefen så att allt fungerade på provturerna innan leveransen.

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

I samband med att resan officiellt avslutades var det brukligt att han skulle skriva en fullständig rapport till rederiledningen om alla sina iakttagelser under resans gång. Inom rederiet avslutades normalt en rundresa i Göteborg på ankomstdagen där resa två startade dagen efter i Göteborg. Detta var brukligt från 1950-talets början, dess innan avslutades och påbörjades resan i hemmahamnen Stockholm för alla linjefartygen.

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

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

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

Även det ett stort och viktigt jobb som kräver lite "mera" kunskap och erfarenhet och där givetvis erfarenhet från liknande uppdrag är viktigt. Under fartygets jungfruresa är Chief stewardens roll viktig i samband med



all representation som normalt förekom i fartygen. Arbetet tillsammans med kockar och extrainhyrd serveringspersonal var viktigt då rederiet såg representationen som mycket viktig inte bara för rederiet utan även för Svensk handel och svensk export.

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

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

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

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

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

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

Nåja, först lite generellt om kompetens om vad det innebär... Lite förenklat kan man säga att kompetens är **"Kunskapen att använda ett verktyg"**.



Att helt enkelt ha kunskap att använda sin verktygslåda på rätt och mest effektiva sätt. Ett verktyg kan i princip vara vad som helst, allt från en dator eller hammare till kunskapen att hantera relationer eller att förmågan att motivera och få med sig sina medarbetare till stordåd. Tro inte ett ögonblick på att ditt företag inte använder sig av dessa "nycklar"!

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



### **Flaggskeppare och de första befälhavarna inom rederiet och de stora personligheterna:**

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

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

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

Nästa stora fartygsserie som kom att byggas för rederiets räkning var Suecia-serien som kom 1912 och som kom att omfatta 11 fartyg och de första motordrivna fartygen i rederiet och världen. Av dessa 11 fartyg såldes två fartyg redan under upprustningen och vid leveransen. Återstod 9 fartyg avsedda för rederiets då nya La Plata-trad. Parallellt med Suecia-serien byggdes Balboa-serien om 3 fartyg. Det sista fartyget i dessa två serier levererades 1924. Det var Santos (1). Det äldsta av dessa fartyg blev kvar till 1962 som var Pedro Christophersen byggd 1913.

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

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

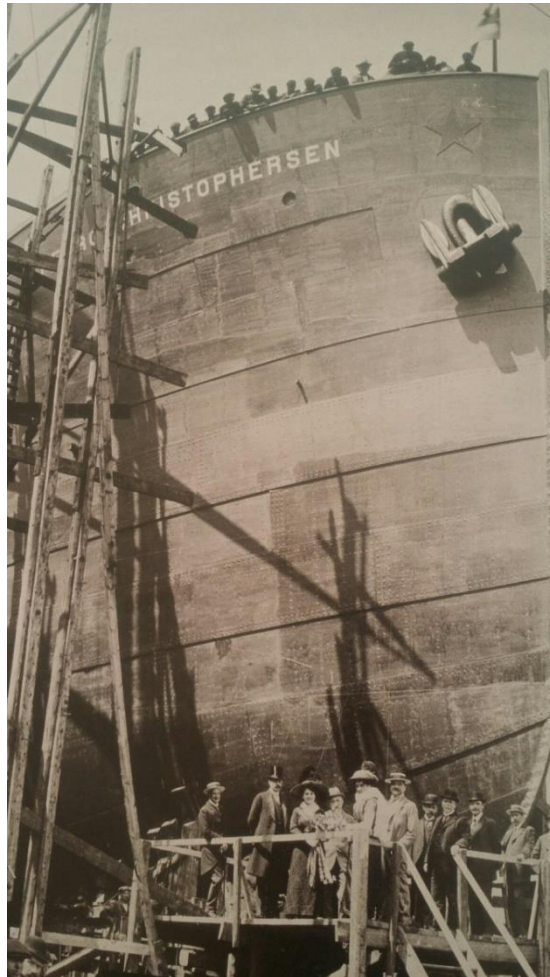
Det var Generalkonsul Axel Ax:son Johnson som mer eller mindre ensam utsåg befälhavarna till alla dessa nybyggen, samt även den nya Suecia-serien från 1910, eftersom hans far Axel Johnson avled 1910.



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

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

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



Byggnationen av Pedro Christophersen i Köpenhamn 1913.  
Befälhavare var Kapten Viktor Camp.



### **Kapten Victor Camp.**

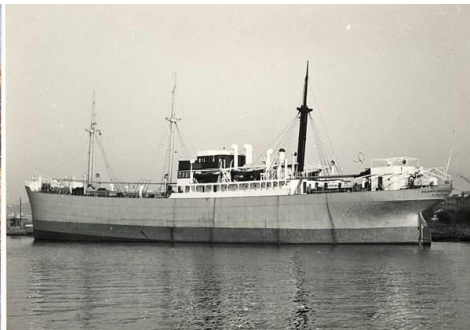
I detta sammanhang kan man naturligtvis inte undgå att nämna Kapten Viktor Camp som var bland de första anställda befälhavarna inom Rederi AB Nordstjernen. Det var också Kapten Camp som förde befälet på S/S Oscar Fredrik då fartyget avgick Sverige i november 1904 för rederiets jungfruresa till La Plata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

Det var också vid detta tillfälle som Nordstjernen blev Johnson Line internationellt eftersom det ansågs att Nordstjernen var lite krångligt internationellt, både att skriva och uttala. Kapten Camp hade senare nybygget Axel Johnson(2) och det andra moytorfartyget Pedro Christophersen som nybygge.

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

### **Kapten Axel Nordahl.**

Nordahl var Nordstjernans förste nybyggnadsbefälhavare i den första Axel Johnson(1). När sedan de båda nybyggda fartygen ångfartygen Axel Johnson(2) och Annie Johnson(1) levererades från Lindholmens varv 1910 resp. 1911 var det Kapten Axel Nordahl som var leveransövervakare på Annie Johnson och Kapten Victor Camp som Axel Johnson(2) förste befälhavare. Båda befälhavarna i en epokgörande fartygsserie om än bara för två fartyg. Kapten Nordahl får ses som rederiets förste flaggskeppare och Kapten Camp som den andre flaggskepparen.



Suecia som oljemålning och Pedro Christophersen. Rederifoto.  
Befälhavare Johan Ekström och Victor Camp.



### **Johan Ekström.**

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

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

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

### **Kapten David Liljequist (1873-1940)**

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

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



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

### **Pehr Åhsberger**

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

### **Carl-Olof Holmberg**

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



Kapten Holmberg på Bolivias brygga.  
Foto från JLAB.

### **Fredrik Ranke**

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



Kapten Fredrik Ranke vid sitt skrivbord i Lions Gate 1950.





### Oscar Gedda

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

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

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

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



Kapten Gedda på Paraguay 1947 och vid förlisningen av Ecuador 1955



### Yngve Grönwall



Kapten Grönwall hade först Suecia 1944 sedan blev han utsedd till leveransövervakare på Los Angeles i Seattle-serien 1947. Det fanns säkert en anledning till detta val från Generalkonsulns sida då Grönwall var den första befälhavaren inom rederiet som hade KaMeWa-systemet då Suecia fick detta systemet på prov 1944 och det är inte svårt att anta att Generalkonsul Ax:son Johnson förordade Grönwall som han ansåg hade bäst kunskap i hanterande av KaMeWa-spakarna.

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

Som framgår av kommande Personbiografi förde Grönwall befälet på Colombia mellan 1939 till 1944 mitt under ett brinnande 2a världskrig utanför den berömda spärren.

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

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



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

### **Axel Holmström**

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

### **Gunnar Ahlman**

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

### **Gustaf Salomonsson**

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



### Flaggskeppare och Befälhavare i de moderna fartygsserierna, Generationsväxling.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

I samband med att Bergsingenjören valde att utse samma nybyggnadskaptener i hela fartygsserien från Rio de Janeiro-fartygen 1957 myntades även uttrycket "Flaggskeppare" men det var som sagt ingen formell titel för dessa befälhavare men alla visste vad det innebar.



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

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

### De fyra befälhavarna var som följer:

#### **Gunnar Dahlquist,**

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

#### **Torsten Johansson,**

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

#### **Dag Hultén,**

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

#### **Bo Grönwall,**

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



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

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

Valleyfartygen kom att omfatta 6 fartyg om 3 serier om två fartyg i varje. De byggdes mellan 1963 till 1968 på tre olika varv. De fyra första fartygen



såldes 1970 resp. 1971 och de två sista fartygen såldes efter mycket problem 1981 till Johnsons i Singapore.

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

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

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

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

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

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

Det absolut sista Johnsonfartyget som byggdes för Johnson Line var passagerarfärjan Svea som levererades i Maj 1985 med nybyggnadskapten Sören Fogelström som då kom att bli rederiets siste nybyggnadskapten och leveransövervakare. (Se Personbiografi) Fartyget fick svensk flagg, Johnsonbefäl samt Johnsonskorsten.



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

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

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

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

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

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

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





## Sammanställning epokgörande fartygsserier och dess legendariska befälhavare.

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

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

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

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

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

#### **Götaverkens varv Göteborg:**

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

#### **Lindholmens varv Göteborg:**

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



### **Kockums varv Malmö:**

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

### **Wärtsilävarvet i Åbo:**

Tre fartygsserier byggda, San Joaquin Valley-serien om 2 fartyg, Den tredje Axel Johnson-serien om 5 fartyg samt de båda bilfartygen i Pacific-serien. Totalt 9 seriefartyg plus färjan Svea. Totalt 10 fartyg.

### **Burmeister & Wain, Köpenhamn:**

Suecia-serien om 11 fartyg totalt.

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

## **Första leveransövervakaren/befälhavaren i serien:**

**Axel Johnson- serien 1;** Byggdes 1910 resp. 1911. 2 fartyg i serien.

Axel Johnson (2), **befälhavare Victor Camp.**

Annie Johnson (1), **befälhavare Axel Nordahl.**

**Suecia-serien,** byggd 1912-1924. 11 fartyg i serien.

Suecia: **befälhavare Johan Ekström.**

**Balboa-serien,** byggd 1919-1921. 3 fartyg i serien.

Balboa: **Befälhavare Johan Ekström.**

**Axel Johnson-serien 2,** byggd 1925-1928. 3 fartyg i serien.

Axel Johnson (3): **Befälhavare David Liljequist.**

**Argentina-serien,** byggd 1935-1948. 17 fartyg i serien.

Argentina (1): **befälhavare David Liljequist.**

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

La Plata: **Befälhavare Pehr Åhsberger.**

**Seattle-serien,** byggd 1947-1953. 8 fartyg i serien varav 2 i Kiel.

Seattle: **Befälhavare Carl-Olof Holmberg (Övervakare) Oscar Gedda (Jungfruresan).** Effekten av när befälhavaren sjuk avmönstras.



**Rio de Janeiro-serien**, byggd 1957-1964. 7 fartyg i serien.

Rio de Janeiro: **Befälhavare Gunnar Dahlquist, 5 fartyg. / Axel Holmström 1 fartyg, Buenos Aires. /Gustaf Hartzell 1 fartyg, Bahia Blanca.**

**Yakima Valley-serien**, byggd 1963-1964. 2 fartyg i serien.

Yakima Valley: **Befälhavare Torsten Johansson.** (båda fartygen)

**Hood River Valley-serien**, byggd 1965-1966. 2 fartyg i serien.

Hood River Valley: **Befälhavare Torsten Johansson.** (båda fartygen)

**San Joaquin Valley-serien**, byggd 1968-1968. 2 fartyg i serien.

Hood River Valley: **Befälhavare Torsten Johansson.** (båda fartygen)

**Axel Johnson-serien 3**, byggd 1969-1971. 5 fartyg i serien.

Axel Johnson (4),: **Befälhavare Dag Hultén.** (alla fem fartygen)

**Pacific-serien**, byggd 1971-1971. 2 fartyg i serien.

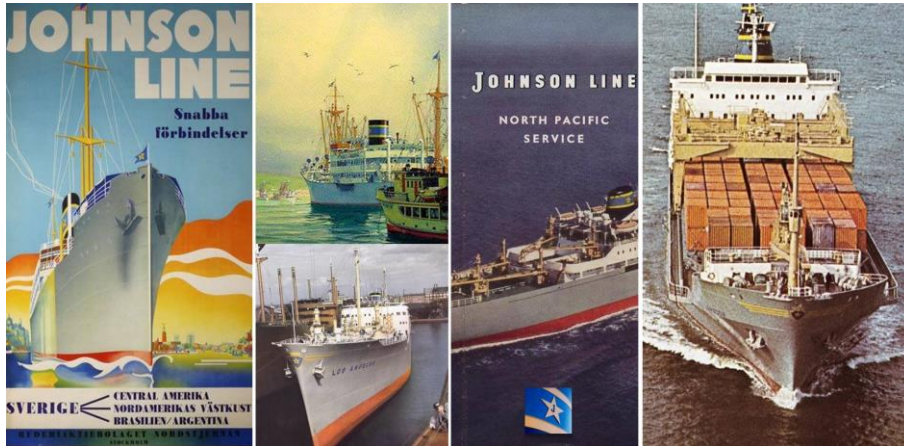
Pacific (2): **Befälhavare Bo Grönwall.** (Båda fartygen)

**Johnson Chemstar-serien**, byggd 1980-1980. 2 fartyg i serien.

Johnson Chemstar: **Befälhavare Birger Lundin. Sven Vifors, Johnson Chemsun**



Fotocollage: S-E.Nyberg 2019



### 3

#### 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 ventilera och många världsproblem blev smidigt lösta. Vi var mitt ute i Pacific så vi kunde lugnt ta både en och två whisky tillsammans som vi gjort så många gånger tidigare. Vi hade ju kommit att stå varandra mycket nära under dessa år.

Jag glömmer aldrig denna speciella måndag i hela mitt liv. Sven gjorde smärtsamt sin plikt men han gjorde det så oerhört känslamt 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 Gärdsman**, 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 utbogsering 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 kuriosita; 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.

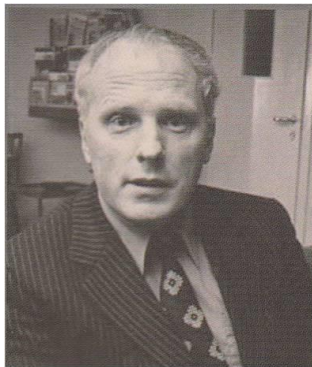


Johansson och min morbror kände varandra mycket väl sedan tidigare och följande citat är direkt hämtat just från den inbogseringen; (Jag glömmer det aldrig)

***"Brelén, för helvete, visa att du har lite kuk i den där jävla båten och tryck till så vi kommer in nå 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 behövda 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 nybyggnadskaptan 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.



# 4

## Biografier, Befälhavare

1. Kapten Yngve Grönwall
2. Kapten Karl Olof Holmberg
3. Kapten Fredrik Ranke
4. Kapten Gunnar Ahlman
5. Kapten Gunnar Dahlqvist
6. Kapten Torsten Johansson
7. Kapten Dag Hultén
8. Kapten Bo Grönwall
9. Kapten Sven Vifors
10. Kapten Erik Edgren
11. Kapten Birger Robertson
12. Kapten Sten Bexell
13. Kapten Gösta Bodin
14. Kapten Göran Ringberg
15. Kapten Karl-Axel Häggblad
16. Kapten Donald Sjölander
17. Kapten Perry Persson
18. Kapten Gustav Heinze
19. Kapten John Blomberg
20. Kapten Ragnwald Eriksson
21. Kapten Bror Carlsson
22. Kapten Tore Nyström
23. Kapten Roland Henriksson
24. Kapten Tore Eriksson
25. Kapten Sören Fogelström
26. Kapten Ulf Malmberg
27. Kapten Åke Olausson
28. Kapten Bengt Oskar Nilsson
29. Kapten Henry Tegelberg
30. Kapten Patrick Jansson
31. Kapten Einar Andersson, Carnera.



## Personbiografi Kapten Yngve Grönwall 1886-1948.



Kapten Yngve Grönwall, rederifoto

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

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

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



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

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

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



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

Tyvärr kom Los Angeles att bli Grönwalls allra sista fartyg då han så tragiskt avled i hjärtattack i Seattle/Tacoma som en svit av den svåra



branden ombord i fartyget under dess liggetid i Tacoma. Han lär av vittnen ha tagit mycket illa vid sig av denna händelse på just jungfruresan

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

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



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

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





## Personbiografi Kapten Carl-Olof Holmberg 1883-1960.



Kapten Holmberg på Bolivia brygga 1946, rederifoto

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

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

Holmberg blev kvar i fartyget tills 1917 då han kom till Jönköping2 som befälhavare och var i fartyget tills det sänktes i december1918. Sedan vikarierande befälhavare i Avesta (1) från 1919 till1920 och Prinsessan Margareta till 1921. Sedan åter San Francisco som överstyrman fram till 1923, åter igen befälhavarvikariat i systerfartyget Valparaiso till 1924, åter som överstyrman i San Francisco ett halvår 1924.

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



Santos (1) för att sedan återkomma till Annie Johnson (2) mellan 1929 till 1935.

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

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

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

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



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



## Personbiografi Kapten Fredrik Ranke 1890-1963.



**Kapten Fredrik Ranke. Rederikort.**

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

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

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

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

Sedan fick Ranke nybygget Axel Johnson (3) 1925 som överstyrman under befäl av den legendariske befälhavaren David Liljequist. Ranke fick sitt



första befälhavarvikariat under en resa i Kronprinsessan Margaretha 1926, åter till Axel Johnson som överstyrman till 1927. Sedan vik befälhavare i Lima och senare under hösten samma åter till Axel Johnson men nu som vik befälhavare.

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

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

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

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

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

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

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



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



Kapten Ranke vid sitt skrivbord på befälhavarkontoret på Lions Gate.



## Personbiografi Kapten Gunnar Ahlman 1895-1988.

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

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

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

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

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

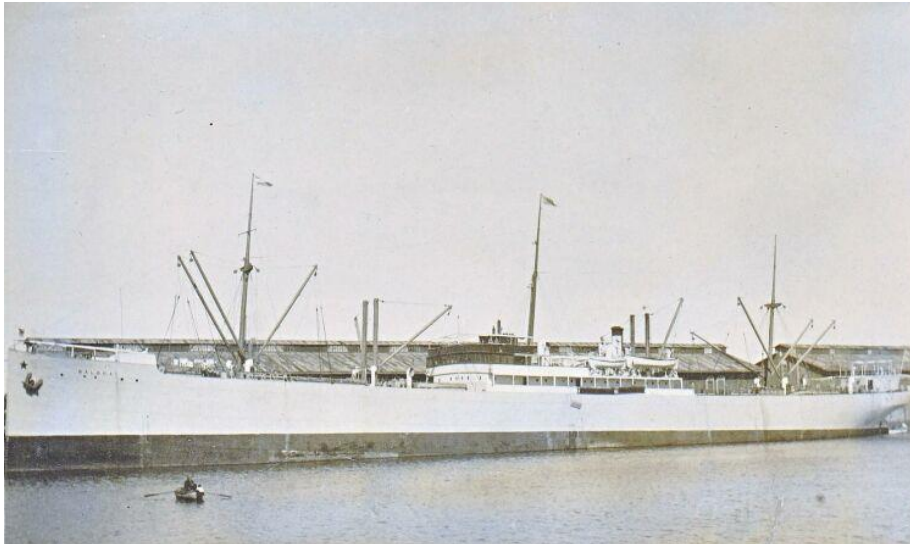
Sedan följde andra världskriget och Ahlman var befälhavare i Balboa i princip under hela kriget från november 1939 till oktober 1944. Ahlman gjorde det tydligen bra och utsågs till leveransövervakare och fartygets förste befälhavare i nya Venezuela(2) som levererades sommaren 1945. Han var sedan kvar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

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

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



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



Ahlmans första fartyg, Balboa 1919. Foto från Lars Grundberg



Silver Gate var Kapten Ahlmans sista fartyg 1958.  
Foto: Lennart Ramsvik [maritimbild.com](http://maritimbild.com)



## Personbiografi och minnen av Kapten Gunnar Dahlqvist 1898 – 1983.



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

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

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





Nordstjernen var en av Dahlquist första fartyg som befälhavare 1942.

Foto Lennart Ramsvik Maritimbild.com

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

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

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

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

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

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



**Canada 1953, Kockums varv.**

**Rio de Janeiro 1957, Lindholmens varv.**

**Montevideo 1958, Lindholmens varv.**

**Santos 1959, Lindholmens varv.**

**Rosario 1960, Lindholmens varv.**

**Brasilia 1960, Lindholmens varv**

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

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

### **Lite personliga reflektioner.**

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

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

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

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

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



**m/s Canada 1953**  
Foto från Maritimbild

**m/s Canada.**

Fartyget var Kapten Dahlqvists första fartyg som nybygge 1953.

Foto Lennart Ramsvik



**m/s Brasilia**  
Foto från H. Nerens samling

**Brasilia**, Gunnar Dahlqvist sista nybygge 1960.

Kapten Dahlqvist gick sedan i pension 1963, 65 år gammal.



## Personbiografi Kapten Torsten Johansson 1907-1995.



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

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

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

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

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



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

### **Branden i Brest resa 22, 1954.**



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

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

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



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

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

Följande telegram ankom från Stockholm den 11 december 1954:

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Torsten Johansson avled i Mölnlycke den 4 april 1995.

### **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 inbogsering 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 inbogseringen; (Jag glömmer det aldrig)

*"Brelén, för helvete, visa att du har lite kuk i den där jävla båten och tryck till så vi kommer in nån jävla gång!"*

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



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



## Personbiografi Kapten Dag Hultén 1913-1984.



Dag Hultén i Margaret Johnson, Rederikort

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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



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

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



**Antonia Johnson** var Dag Hulténs sista fartyg innan sin pension i juni 1977.

Han hade då fört befälet ombord i 20 resor.

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

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

Dag Hultén var en mycket omtyckt kapten av sin besättning, aldrig heller några disciplinproblem då han hanterade alla personalärenden mycket bra. Hultén var också en mycket skicklig nautiker och navigatör. Han var även en lättsam och humoristiskt person och följande citat är hämtat från Sten



## Personbiografier

Bexells bok "Sjöfartsbok 1" vid första mötet som Sten hade med Hultén i Seattle 1955 när Sten kom dit som tredjestyrman; "Hej, jag heter Dag, både natt och dag!"

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

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



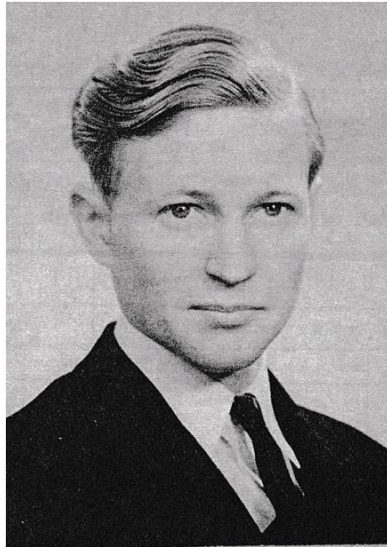
Huvudrollsinnnehavaren själv på **Antonia Johnson** i juni 1972,  
Foto: Sven-Erik Nyberg



Rederikort



## Personbiografi Kapten Bo Grönwall



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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





*Margaret Johnson den 8 september 1970*

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

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



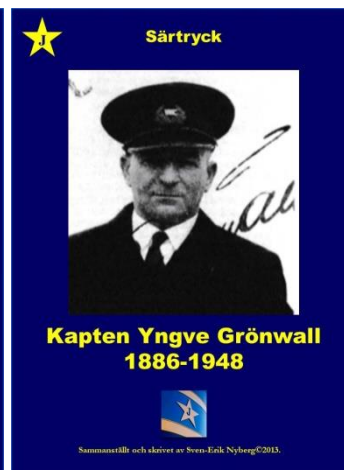
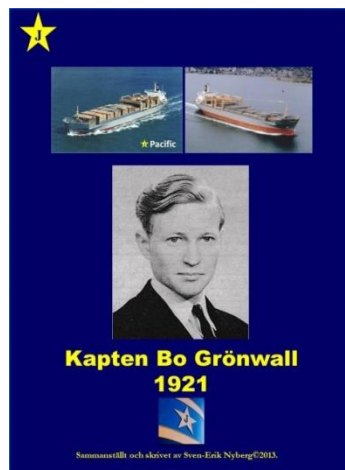
De nya m/s **Suecia** och **Pacific** var Bo Grönwalls båda nybygge från Wärtsilä 1971, hanlämnade Suecia 1972

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

**Pacific 1971 Wärtsilä Åbo.**

**Suecia 1971 Wärtsilä Åbo**

Särtryck av Far och son Grönwall





## Minnesord och Personbiografi över Kapten Sven Vifors, 1926 - 2008.



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

1970 fick Sven sitt första vikariat som befälhavare då i m/s **Portland** på en kustresa för att omedelbart efter det gå över till m/s **Panama** på hans första långresa som befälhavare. Senare gjorde även Sven ett par resor på **Axel Johnson** som överstyrman innan han blev ordinarie befälhavare.



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

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



**m/s Star Procyon Bangkoks redd 1979**

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

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



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

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

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

Jag kommer mycket väl ihåg när han en måndag förmiddag hade "samlat mod till sig" och bad mig komma in på hans kontor och stängde dörren. Jag såg i hans ledsnå 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 ventilera och många världsproblem blev smidigt lösta. Vi var mitt ute i Pacific så vi kunde lugnt ta både en och två whisky tillsammans som vi gjort så många gånger tidigare. Vi hade ju kommit att stå varandra mycket nära under dessa år.

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

Han nämnde även att han fått meddelandet från rederiet redan under fredagen men han ville inte förstöra min helg, eftersom vi alla alltid hade



det så trevligt och avspänt på helgerna till sjöss, så han ville vänta med det tråkiga meddelandet tills på måndag. Det om något säger väl vilken känslig och underbar människa Sven verkligen var och vilken fingertoppskänsla han hade.

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

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

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

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

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

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

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



**Sven Vifors**  
som pigg 80-åring 2006



**Sven Vifors**  
med AMVER-flaggen 1983





## Minnesporträtt av Befälhavaren, Kapten Erik Edgren 1918 – 2008.



Foto från Jonson Line Ängelsbergs arkivet.

Jag vill gärna skriva ett litet minnesord om en av de allra bästa befälhavarna inom Rederi AB Nordstjernen, om inte den bäste av alla, Kapten Erik Edgren.

Jag hade själv den stora förmånen att segla tillsammans med honom i två fartyg under 70-talet, **San Francisco** och **Annie Johnson**. Kapten Edgren var en av de två befälhavare inom rederiet som kom att betyda allra mest för mig i min egen karriär inom rederiet. Den andre var Dag Hultén.

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



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

Samma år efter värnplikten började Erik som fartygsbefälselev i Rederi AB Nordstjernans **Uruguay**. Erik tog styrmansexamen 1940 och sjökaptensexamen 1941. Under andra världskriget genomgick även Erik reservofficersutbildning inom Flottan. Efter krigets slut mönstrade Erik som tredje styrman i Johnsonlinjens **Canada**. Han blev 2e styrman i **La Plata** 1947.

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

Sitt första fartyg som vikarierande befälhavare var **Venezuela** sommaren 1958 och senare samma år i Peru. 1962 blev Erik ordinarie befälhavare och det första fartyget blev då **Guayana** och lite senare samma år **Brasilia** som vikarie åt Kapten Dahlquist. Erik kom sedan under åren att föra befälet över ett flertal fartyg inom rederiet. Bland annat i **Argentina** där han var under två perioder från 1963 till 1969.



Gamla **Annie Johnson** var Eriks första fartyg som Överstyrman 1952. 20 år senare var han befälhavare i nya **Annie Johnson**.



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

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

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

Erik hade inte för inte gått i Kapten Helge Lönnbergs skola och han kallades också av många som en av Lönnbergs kronprinsar eller en av "Lönnbergs pojkar". Det var då naturligt att Kapten Helge Lönnberg alltid utan undantag hälsade på Erik vid varje tillfälle vi låg i San Franciscoområdet. Kapten Lönnberg bodde då sedan många år i Sausalito strax norr om Golden Gate i San Francisco. Lönnberg åt alltid en "Fransk lunch" med Erik då vi låg där. Lönnberg var en synnerligen trevlig människa och man kunde tydligt både se och höra att de två var mycket goda vänner sedan många år.



**Seattle** var ett av fartygen som Erik var överstyrman på 1958 och under den resa som gamle Prins Wilhelm var passagerare ombord.



**Antonia Johnson** var Eriks älsklingsfartyg som han var befälhavare i mellan 1973-1980. Han gjorde totalt 26 Nordpacific resor som befälhavare i denna fartygsserie.

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

Jag själv upplevde detta vid många tillfällen då vi seglade tillsammans. Erik var mycket road av att bjuda in gäster i de olika hamnarna och visa sitt stolta fartyg. Både som middagsbjudningar och lunchbjudningar men eftersom jag själv var chief steward då vi seglade tillsammans respekterade



han alltid servicepersonalen och frågade alltid när och hur det passar med gäster. Det säger en hel del om Eriks ödmjukhet till sin besättning. Hans goda omdöme och värdighet gjorde honom mycket populär bland alla inblandade. Man kan säga att han var en mycket demokratisk befälhavare och det var mycket ovanligt inom rederiet på den tiden.

Som kuriosa kan nämnas att Erik var barndomsvän med sångaren Lasse Dahlquist som även han växte upp på Lidingö och likt Erik flyttade till Göteborg och blev riktig Göteborgare. Erik nämnde detta själv då han ofta i sin hytt spelade band av Lasse Dahlquist och hans musik. Erik var sedan många år tillbaka bosatt i Angered norr om Göteborg.

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

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

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

Det var med stor sorg i hjärtat som jag fick veta att Erik lämnat oss för gott. Tyvärr fick jag inte veta detta förrän i januari i år då jag fick informationen av Sten Bexell men det är med sann glädje jag skriver detta minnesporträtt över Erik från en av hans besättningsmedlemmar och ge honom de hedersbetygelser han så väl förtjänat.

Erik, 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.



**Antonia Johnson, bild från LP-skivan Wings of Sweden.**



the  
  
Befälhavare  
Master



Research S-E. Nyberg© 2013

Tack till sonsonen Axel Edgren, Ångelsbergs arkivet, Sten Bexell och G-O. Erikssoon.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)



### Kapten Birger Robertsson 1927-1998.



Foto från Johnson Line, Ängelsbergs arkivet.

Kapten **Erik Georg Birger Robertsson** föddes i Ingatorp, Småland den 12 februari 1927.

Birger Robertsson tog sin sjökaptensexamen 1954 i Stockholm. Dessförinnan var han fostrad i Flottan där han också tog sin styrmansexamen.

Birger Robertsson anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **California** den 12 mars till den 5 juli 1954, sedan **Nordstjernen** den 5 juli 1954 för ett kustvikariat under juli/augusti för att omedelbart därefter göra ett nytt kustvikariat i **Seattle** under tre veckor och i **Amazonas** under tre veckor fram till den 7 september 1954.

Efter dessa kustvikariat följde **Lions Gate** från 9 september 1954 till juli 1955 och **La Plata** från september till januari 1956. Efter detta följde ett vikariat i **Oceanus** under våren 1956.

Den 18 juni 1956 befordrades Robertsson till 2e styrman i **Silver Gate** under en kustresa. Sedan följde **Oceanus**, **Venezuela** och **Buenos Aires** som 2e styrman fram till april 1960. I **Buenos Aires** var Robertsson i 2 år från 1958 till 1960.



**California** var Robertssons första fartyg som 3e styrman inom rederiet 1954.  
Foto Lennart Ramsvik,maritimbild.com



**Nordstjernen** var Robertssons andra fartyg som 3e styrman inom rederiet 1954.  
Foto Lennart Ramsvik,maritimbild.com

Den 27 april 1960 blev Robertsson överstyrman i **Buenos Aires** och han var sedan överstyrman i följande fartyg fram till juni 1969;





**Orinoco**, från augusti till november 1960.  
**Panama**, december 1960 till oktober 1961.  
**Amazonas**, mars 1962 till oktober 1962.  
**Venezuela**, november 1962 till juli 1963.  
**Chile**, augusti 1963 till september 1963, kustresa.  
**Panama**, november 1963 till oktober 1965.  
**Golden Gate** från mars 1966 till ? 1969.  
**Montevideo**, mars 1969 till juni 1969.  
(**Margaret Johnson** en resa från mars till maj 1973.)

Robertsson befordrades till befälhavare den 23 juni 1969 **Lions Gate** under en långresa till september 1969. Därefter var han befälhavare under resten av sin karriär inom Johnsonlinjen. Hans andra fartyg som befälhavare var **Thai** från mars 1970 till augusti 1971.

Efter detta följde två Fjärran Östernfartyg, **Star Antares** och **Star Bellatrix** mellan mars 1972 till januari 1974 inkl en resa vikariat i **Margaret Johnson** som överstyrman våren 1973. Sedan följde **Nynäs** och **Engelsberg** från april 1974 till september 1974. Efter detta var Robertsson ordinarie befälhavare i **Framnäs** från oktober 1974 till november 1976 inom 1-1 systemet ombord. Sedan följde följande fartyg:

**Star Altair**, januari 1977 till juni 1977.  
**Star Alcyone**, juli 1977 till augusti 1978.  
Totalt tjänstgjorde Robertsson över tre år i fem av Fjärran Östernfartygen.  
**Santos**, december 1978 till augusti 1979 inkl. en resa ledighet.  
**Rio de Janeiro**, oktober 1979 till juli 1980 inkl. en resa ledighet.  
**Engelsberg** i oktober 1980.

Efter detta blev Robertsson befälhavare i Chemtankfartygen och i **Johnson Chemsun** från april 1981 till augusti 1983 efter att ha vikarierat i **Johnson Chemstar** under mars 1981.

Från november 1983 till mars 1984 var Robertsson befälhavare i **Annie Johnson** i samband med att fartyget var utchartrad mellan USA och Australien/Sydostasien. Sedan följde **San Francisco** under augusti till oktober 1984. Från 1985 till 1988 var Robertsson befälhavare i Chemtankfartygen och bl.a. åter i **Johnson Chemsun** avlösningssystem med Sven Visfort tills fartyget såldes 1988.



**Lions Gate** var Robertssons första fartyg som befälhavare 1969.  
Foto från Hans Neréssamling.

Robertsson gick i pension vid 61 års ålder 1988 från Chemtankfartygen.

Jag själv hade förmånen och glädjen att få segla tillsammans med Robertsson vid tre tillfällen i **Johnson Chemsun** under 1980-talet.

Birger var en fantastisk fin befälhavare, mycket ödmjuk och han var älskad och respekterad av hela sin besättning. Det var helt och hållet tack vare Birgers förmåga och trivsamt tillsammans med sin kollega Sven Vifors som fartyget hade en så fin anda och trivsel. Birger hade aldrig några besättningsproblem eller disciplinära problem i de fartyg han var befälhavare i.

Det var med stor sorg jag fick reda på att Birger avlidit den 16 juni 1998.

Birger, 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.

Birger Robertsson var bosatt i Skogås, Huddinge sedan flera år tillbaka.



Kapten Birger Robertsson i **Johnson Chemsun** kaptenskontor under 1980-talet.

Foto; S-E.Nyberg

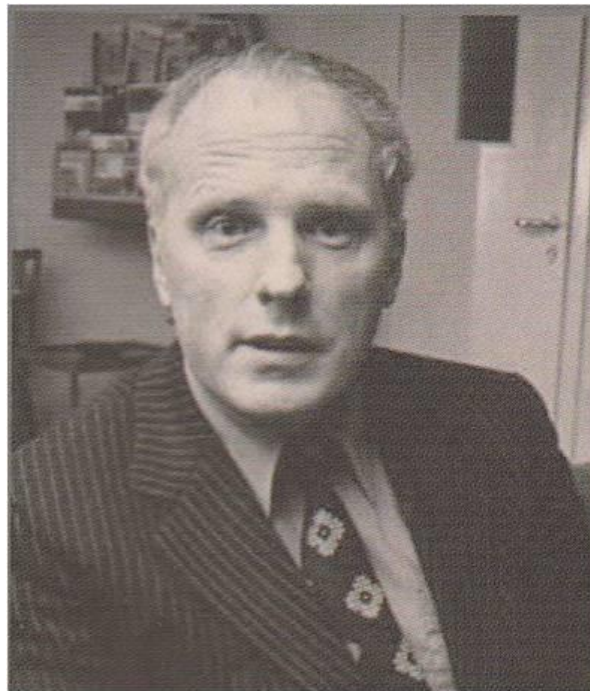


Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2016.  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Personporträtt av Kapten Sten Bexell.

Född i Tranemo 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 styckegodsartygen **Silver Gate**, **Chile**, **Paraguay** och **Argentina**. Sten var 2e styrman i cirka 4 år.

Den 5 maj 1962 befordrades Sten till Överstyrman i m/s **Argentina** efter det att han tidigare varit 2e styrman i fartyget. Han var sedan överstyrman till 28 december 1965. Han hade då varit överstyrman i bland annat **Orinoco**, **Los Angeles**, **Silver Gate** och **Montevideo** innan han fick sin första landanställning vid kontoret vid **Färjenäs** i Göteborg och arbeta tillsammans med den legendariske chefsinspektören Kapten Kurt Nissen. Sten innehade landtjänst i cirka två år inom rederiets operativa avdelning men även inom sjöpersonalavdelningen i Stockholm 1967. Sten gjorde sin sista resa 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.



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

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

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

Att vara en bra ledare däremot, är knappast något man lär sig på en sjöbefälsskola varken förr eller nu. Här handlar det om erfarenhet, kunskap och att kunna hantera människor och personal oavsett om detta är på ett fartyg eller på en arbetsplats i land. 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 lättöläst 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!



Sten Bexell som ung man i början av 1960-talet.  
Foto från Nordstjernans arkiv i Ängelsberg.

**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*

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.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 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 polen ville han veta så mycket som möjligt om. Han var synnerligen påläst och kunnig om personalfrågor men så hade han ju varit sjöpersonalchef i närmare tre år också.

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

Bodin var en av rederiets mest respekterade befälhavare.

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



### Kapten Göran Ringberg 1921-2001.



Foto från Johnson Line

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

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

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

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

Ringberg blev ordinarie överstyrman från den 20 maj 1954 till en början i **California** och sedan följde **Ecuador, Paraguay, Brasil, Guayana, Star Alcyone** och **Los Angeles** fram till den 29 april 1957.

Från 3 maj till 8 augusti 1957 vikarierade han som befälhavare i **Bio-Bio** i en resa.



Göran Ringbergs första fartyg inom Johnsonlinjen, m/s **Brasil**.  
Ringberg var då 3e styrman i fartyget 1946.  
Foto L.Ramsvik, maritimbild.com.

Ringberg blev dagen efter avmönstring **Bio-Bio** den 9 augusti leveransövervakare i **Buenos Aires** vid byggnationen på Lindholmen i Göteborg 1957 och då fartyget levererades i december. Ringberg blev sedan fartygets förste överstyrman och var sedan kvar som överstyrman i fartyget till den 26 april 1960 med ett avbrott som vikarierande befälhavare i **Silver Gate** 1959 samt att han även vikarierade befälhavare i **Buenos Aires** från den 27 april 1960, dagen efter han avmönstrat som överstyrman, till den 12 oktober 1960.

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

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

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

Göran Ringberg kom till containerfartygen den 28 juli 1970 i **Annie Johnson** för en resa. Sedan följde ett tre månaders vikariat i **San Joaquin Valley** och





kom åter till containerfartygen och i **Margaret Johnson** den 3 februari 1971 där han gjorde två resor.

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



**Annie Johnson**, Göran Ringbergs sista fartyg som befälhavare 1983 då han gick i pension. Ringberg var i fartyget under 36 resor.

Foto: Marc Piche från Hans Neréns fotosamling.

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

Göran Ringberg avled den 24 juni 2001, 80 år gammal. Han var bosatt i Alingsås.



## Personbiografier



Göran Ringberg i **Annie Johnsons** salong.



Göran Ringberg i **Annie Johnsons** salong.



### Kapten Karl-Eric Häggblad 1923-2013.



Foto från Johnson Line

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

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

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

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



Gamla **Annie Johnson** byggd 1925 var Karl-Eric Häggblads första Johnsonfartyg som 3:e styrman 1947.

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

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

Den 5 februari 1963 blev han utsedd till ordinarie befälhavare i Fjärran Östernfartygen **Star Alcyone** där han var kvar i två år till januari 1965. Efter Österntiden följde långresor i **Santos** och **Lions Gate** för att den 5 februari 1966 mönstra i **Paraguay** där han sedan var till 23 december 1968 inkl. två långresor ledighet.

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

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

Totalt gjorde Häggblad 49 resor i containerfartygen varav 46 resor i **Axel Johnson**. Ingen befälhavare gjorde så många resor i containerfartygen som Häggblad. Han var även den person som hade gjort näst flest resor av alla i fartygsserien. Bara hans telegrafist i fartyget, Ulf Mathisso hade gjort flera, 56 resor.



**Axel Johnson** byggd 1969.

Fartyget som Häggblad var befälhavare på i 16 år och 46 Nordpacific resor mellan 1970-1986.

Häggblad var den befälhavare inom rederiet som förde befålet under längst tid i denna fartygsserie.

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

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

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

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

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

Häggblad var vid sin pension rederiets nestor inom befälhavarkåren.

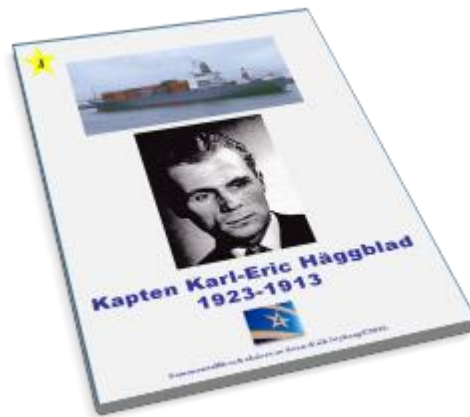
Carl-Erik Häggblad avled den 13 augusti 2013 och han begravdes i Öxabäck och minnesgudstjänsten utfördes av sjömanspräst Lundin.



## Personbiografier



Karl-Eric Häggblad i Axel Johnson.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2016.  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, Sten Bexell samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Kapten Bo Grönwall 1921.



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

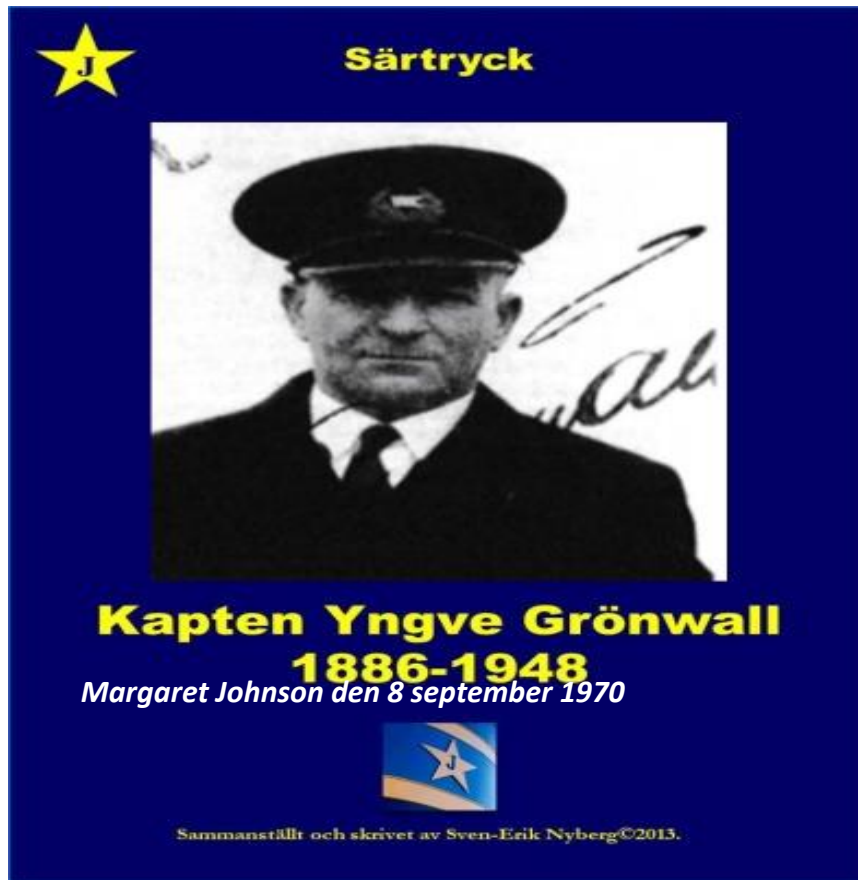
Den 30 mars 1972 löste han av Dag Hultén i nya m/s **Antonia Johnson** och han var sedan i detta fartyg inom 1-1 systemet under fem resor till september 1973.

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

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

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





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

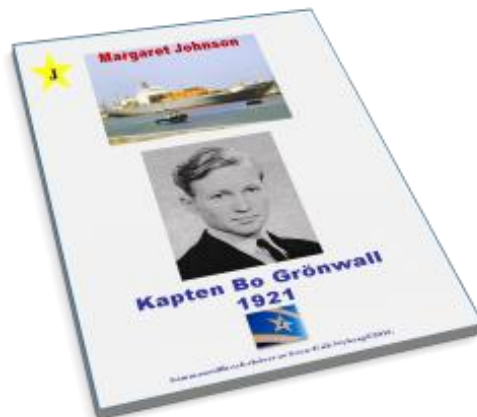
Följande fartyg och år var Kapten Bo Grönwall leveransövervakare och fartygets förste befälhavare:

Pacific 1971 Wärtsilä Åbo.

Suecia 1971 Wärtsilä Åbo.



m/s *Suecia* var Bo Grönwalls sista nybygge från Wärtsilä 1971-1972.  
Efter jungfruresa återgick Grönwall till containerfartygen och **Antonia Johnson** 1972.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2016.  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, Christer Rydström samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Personbiografi Kapten Donald Sjölander 1916 – 1983.



Foto från Johnson Line

Donald Sjölander föddes den 18 april 1916 i Annedal församling i Göteborg . Sjölander tog styrmansexamen i Göteborg 1939 och sjökaptensexamen 1940. Han genomgick värnplikten i flottan från juli 1941 till mars 1944.

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

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

Kapten Sjölander blev ordinarie befälhavare i gamla **Annie Johnson** i maj 1959 där han var kvar tills juli 1962. Han var då en av de sista befälhavarna i gamla **Annie Johnson**. Sedan följde **Orinoco**, **California** och **Buenos Aires** för att 1963 bli ordinarie befälhavare i **Los Angeles** efter Kapten Torsten Johansson. Sjölander var sedan i fartyget från november 1963 tills maj 1969, totalt 15 resor som befälhavare och 6 resor som överstyrman, Sjölander var den av alla befälhavaren efter Kapten Johansson som var flest resor i fartyget. sedan följde en resa i **Brasilien** innan han i februari 1970 tog över nya **Annie Johnson** från resa två efter Dag Hultén.



Sjölander var sedan i **Annie Johnson** under 6 resor fram tills oktober 1971 ink. semester. Efter detta återgick han till Riofartygen där han först var i **Santos** från april 1972 till februari 1975 med tre resors semester totalt. Från juli 1975 kom han till **Rosario** där han sedan blev kvar tills den 8 maj 1978.

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



Sjölander gjorde totalt 21 resor i Los Angeles, 15 som befälhavare och 6 som överstyrman

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

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

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

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)



### Kapten Perry Persson 1922-2003.



Foto från Johnson Line.

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

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

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

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

Total effektiv tid som andre styrman 6 år.



**Chile**, Perry Perssons första fartyg som överstyrman 1956.  
Foto: Lennart Ramsvik, maritimboild.com.

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

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

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

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

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

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



**Margaret Johnson**, Perssons första containerfartyg 1970

Sveriges första fartyg med satellitnavigering samma år.

Persson var den andra befälhavaren i den svenska handelsflottan som fick förmånen av att arbeta med detta nya navigationssystem 1970.

Foto från Lars Grundberg.

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

Persson var en mycket omtyckt och förtjusande människa. Han var en mycket omtyckt och populär befälhavare av både rederi, besättning och passagerare och jag hade förmånen att segla med honom, tyvärr bara en resa.

Persson gick i pension 1986, då 64 år gammal.

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

Perry Persson avled den 20 juli 2003.

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)



## Kapten Gustaf Heinze 1914 - 2005.

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

Heinze började i Rederi AB Nordstjernen som vikarie 3e styrman i **Chile** 11 maj 1938 för att efter en kustresa mönstra **Brasil** där han sedan blev kvar i två år som 3e styrman innan han uppmönstrade till 2e styrman i samma fartyg där han sedan var kvar till mars 1942. Efter det var han 2e styrman till maj månad 1945 ibland annat **Argentina, Uruguay, La Plata, Orinoco, Margaret Johnson och Annie Johnson.**

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

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

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

Heinze befordrades till ordinarie befälhavare den 1 oktober 1954 och han blev då befälhavare i **Thai** under två och ett halvt år på fjärran östern. Därefter följde ytterligare tre år på **Star Bellatrix** också det på rederiets fjärran östernlinje.

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

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





Heinze tog sedan över som befälhavare i nya containerfartyget **Axel Johnson** från den 11 oktober 1969 och gjorde sedan 7 resor ombord i fartyget inkl. semester och han lämnade **Axel Johnson** den 29 mars 1971.

Efter **Axel Johnson** återgick han till Rio-fartygen då han själv ville återvända till Riofartygen och var sedan i bl.a. **Rio de Janeiro** och **Buenos Aires** innan han blev kvar i **Brasilia** fram till februari 1977.

Kapten Heinze avslutade sin sjömanskarriär inom Rederi AB Nordstjernen på Fjärran Östern strax innan denna linje lades ner. Han var då i **Star Aldebaran** och **Star Altair** mellan juni 1977 fram till december 1978.

Heinze hade då varit ute på fjärran östern under total sju år plus drygt ett års landtjänst i Yokohama.

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

Kapten Heinze bodde i Göteborg och han avled 2005.



### Kapten John Blomberg 1927 - 2001.



Foto från Johnson Line

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

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

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

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

Blomberg mönstrade av **Uruguay** efter två år den 2 maj 1959 och tre dagar senare den 5 maj mönstrade han på gamla **Annie Johnson** som ordinarie överstyrman och han var sedan kvar i fartyget till den 1 februari 1961.

Sedan följde 7 fartyg som överstyrman på kustresor och långresor och detta var i **Peru**, **Bio-Bio**, gamla **Margaret Johnson**, **Nordstjernen** där han



även vikarierade befälhavare för första gången på en kustresa, **Venezuela, Seattle** och **Brasilia** fram till den 3 februari 1965. Under denna period hade han även vikarierat befälhavare på **Uruguay** en långresa hösten 1964.

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

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

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

Efter **Annie Johnson** kom Blomberg till **Bo Johnson** och var kvar där till sin pension. Tyvärr saknar jag uppgifter när han gick i pension men det var troligen tidigt 1992. Bo Johnson såldes 1993.

Blomberg hade då varit i rederiets tjänst i 40 år. Blomberg var bosatt i Helsingborg och han avled den 14 november 2001, 74 år gammal.

Jag hade själv förmånen att segla tillsammans med Blomberg i **Annie Johnson** i tre resor under 1975-1976. Blomberg var en mycket omtyckt befälhavare.



**Bo Johnson** som illustration av Arnold Idestrand som f.ö. var teknisk chefsinspektör när fartyget byggdes i Yokohama 1984. Ingvar Axelsson var fartygets förste befälhavare och Björn Örnerstig fartygets förste maskinchef.



John Blomberg i **Bo Johnson** tidigt 1990-tal o  
ch strax innan han gick i pension.

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017.  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Kapten Ragnvald Eriksson 1926.



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

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

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

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

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

Från den 24 januari 1956 var han överstyrman i 9 fartyg fram till den 21 april 1965. Under denna tid var han även laststyrman och Supercargo under stora delar av 1962. Den sista tiden mellan 22 oktober 1963 till den 21 april



1965 var han i **Montevideo** och under denna tid vikarierade han även en resa som befälhavare 1964.



**Montevideo** var Erikssons första fartyg som befälhavare 1964.  
Foto I. Lovie.

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

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

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

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

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



**San Francisco** var Eriksson sista utegående Johnsonfartyg 1985 innan han flyttades över till Silja Line. Han var även fartygets sista befälhavare när fartyget såldes 1985. Foto från H. Neréns samling.



**Silvia Regina** kom Eriksson till 1986 och han blev sedan kvar inom Silja till sin pension i början av 1990-talet. Foto från Silja Line.

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

Ragnvald Eriksson hade då varit i rederiets tjänst i cirka 40 år. Eriksson var bosatt på Åland under hela sitt liv bortsett då han gick på navigationsskolan i Stockholm.

Enligt Rune Eriksson på Åland lever Ragnvald Eriksson fortfarande och han lever ett stillsamt liv på sitt älskade Kedholm utanför Mariehamn.



### Kapten Bror Carlsson 1922-1997



Foto från Johnson Line

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

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

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

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

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

Från den 6 juni 1964 till den 3 maj 1973 vikarierade Carlsson som befälhavare i 21 fartyg inkl de nya bilfartygen **Pacific** och **Suecia** 1972 till 1973. Under denna period var Carlsson på två av Fjärran Österfartygen i





sammanlagt drygt två år i **Star Alcyone** och **Star Procyon**. Tyvärr har jag inga noteringar om när Carlsson blev befordrad till ordinarie befälhavare.

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

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

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

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

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

Bror Carlsson avled den 26 april 1997.



## Kapten Tore Nyström 1926-1991.



Foto från Johnson Line

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Nyström dog den 12 april 1991.



### Kapten Roland Henriksson 1928 - 1985.

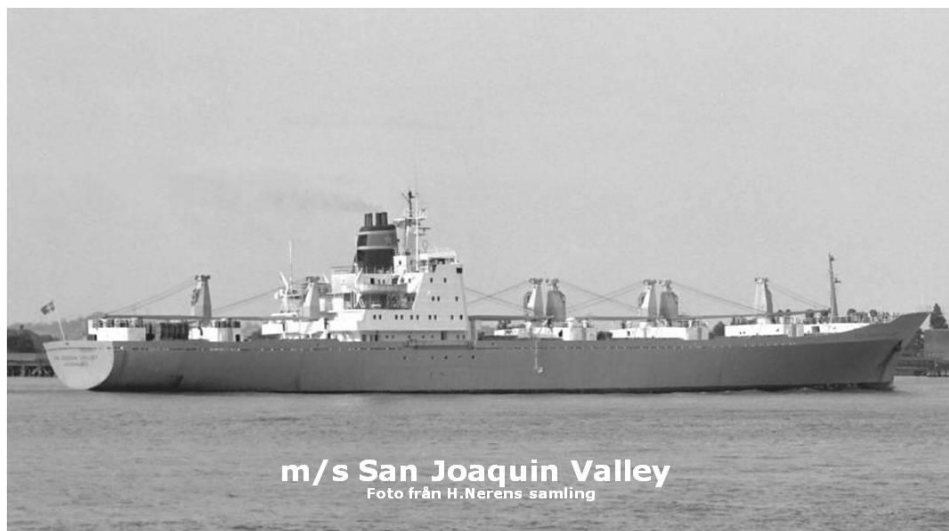
Roland Henriksson föddes i Askums församling i Sotenäs kommun, västra Bohuslän den 2 april 1928. Henriksson var Bohusläning från börden.

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

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

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

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



**San Joaquin Valley** var Henrikssons första fartyg som ordinarie befälhare.



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

Mellan 1972 fram till 1981 var Henriksson befälhavare i ett flertal av rederiets fartyg och även i två år på fartygen på fjärran östernlinjen, bland annat i **Star Aldebaran** och **Star Alcione**. Hösten 1980 kom Henriksson som befälhavare till **Axel Johnson** och han kom sedan att vara i containerfartygen fram till **Antonia Johnson** 1983 med undantag av tre månader i **Aconcagua Valleys** sista resa våren 1981. Henriksson var då den sista befälhavaren i **Aconcagua Valley** under svensk flagg innan hon flaggades om till Singaporeflagg. Han var sedan i **San Francisco** i 1½ år.

I oktober 1983 gick han över till det inchartrade fartyget **Woollahra** från Rederi AB Transatlantic och var där till i januari 1984. Han gjorde även efter detta en resa i **San Francisco** 1984.

Henrikssons sista fartyg var **Bo Johnson** 1985.

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

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

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

**Henriksson var en riktig Bohuslänning men bodde sedan ungdomen i Göteborg.**

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

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, Sten Bexell och egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Inspektör Tore Eriksson 1928 - 2014.



Kapten Tore Eriksson är född den 8 november 1928.

Eriksson började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman den 14 juni 1954 i **Canada** där han var till den 26 oktober 1954 och dagen efteråt mönstrade han i **Argentina** och var sedan i fartyget till den 22 augusti 1955.

Dessförinnan hade Eriksson varit i gamla **Annie Johnson** mellan oktober 1950 till juni 1952 som matros. Efter detta började Eriksson på sjöbefälsskolan i Göteborg. Eriksson tog sin sjökaptensexamen i Göteborg juni 1956.

Eriksson kom till **Paraguay** som 2:e styrman den 18 juni 1956 och var kvar till den 16 april 1958. Efter detta följde **Lions Gate** mellan september 1958 till april 1959.

Eriksson blev Överstyrman i **Uruguay** från maj 1959 till maj 1960. Efter detta följde följande fartyg som överstyrman;

**Chile**, från juli 1960 till maj 1961.

**Bolivia**, maj till juli 1961.

**Panama**, från oktober 1961 till september 1962.

**Thai**, från september 1962 till januari 1963.

**Montevideo**, från april 1963 till maj 1963 på ett kustvikariat.

**Bio-Bio** maj till juni 1963 på ett kustvikariat.

**Rosario**, juni till juli 1963 på ett kustvikariat.



Tore Erikssons första Johnsonfartyg som styrman,  
**Canada**, dit han kom 1954 som 3:e styrman.  
Foto Lennart Ramsvik, maritimbild.com.

Den 8 juli 1963 kom Eriksson som leveransövervakare på det nya kylfartyget **Yakima Valley** på Lindholmen i Göteborg med Kapten Torsten Johansson. Eriksson blev sedan fartygets förste överstyrman och han var kvar i fartyget till den 27 maj 1964.

Sedan följde **Seattle** från augusti 1964 till oktober 1965. Under denna period var han även vik. befälhavare i fartyget under två kustresor. **Nordstjernen** som befälhavare från december 1965 till mars 1966. Efter detta tjänstgjorde Eriksson som vik. inspektör vid rederiets inspektionsavdelning Färjenäs i Göteborg under tre månader. Sedan följde en tjänst vid rederiets huvudkontor under Kapten Arvidsson fram till januari 1967.

**Efter dessa vikarie landtjänster följde följande fartyg som befälhavare:**

**Santos**, januari till september 1967.

**Hood River Valley**, från december 1967 till februari 1968.

**Montevideo**, som vik. överstyrman från februari 1968 till juni 1968.

Inspektionsavdelningen i Göteborg från juni till december 1968.

**Star Betelguese**, kort vik december 1968 till januari 1969.

Åter till Inspektionsavdelningen i Göteborg från januari 1969 till april 1969.

**Silver Gate** som befälhavare från februari 1970 till november 1970.

**Rio de Janeiro**, december 1970 till mars 1971.

**San Francisco**, från april 1971 till juni 1971.

**Brasil**, befälhavare under en kustresa i augusti 1971.

**Seattle**, från september till oktober 1971. Kustresa.

Från december 1971 till november 1972 tjänstgjorde Eriksson vid kontoret i San Francisco.

Från den 9 november 1972 började Tore Eriksson som ordinarie chefsinspektör vid rederiets inspektionsavdelning på Ringön i Göteborg efter att den legendariska Kapten Nissen gått i pension. Tore Eriksson var sedan kvar på Ringön tills inspektionsavdelningen lades ner 1985.

I samband med detta bildades Johnson Ship Management (JSS) där Tore Eriksson blev nautisk chef och chefsinspektör med placering vid rederiets huvudkontor på Nybrogatan i Stockholm. JSM lades ner och ombildades till Silja Ship Management 1990.



Tore Eriksson i mitten längst bak tillsammans med sina arbetskollegor vid **Johnson Ship Management** 1985.

Teknisk direktör var Arnold Idestrand näst längst till höger längst fram på fotografiet. Fotografiet från Arnold Idestrand.

I samband med detta gick Tore Eriksson i pension, 62 år gammal.

Eriksson var en fantastisk person och människa och mycket omtyckt av hela sin organisation. Jag hade förmånen av att arbeta tillsammans med Eriksson vid Ringön då jag vikarierade inspektör vid tre tillfällen 1975 och 1976 och 1989 hälsade han på mig i mitt hem i Ellös och pratade gamla Johnsonminnen. Han berättade då att han snart avsåg att gå i pension. Eriksson var en fantastisk ödmjuk och bra chef. Alltid trevlig, snäll och mycket hjälpsam!





När Eriksson avslutade sin fantastiska karriär inom rederiet hade han varit i rederiets tjänst i närmare 40 år.

Tore Eriksson avled den 20 Maj 2014. Han är begravd på västra kyrkogården i Göteborg. Han blev 86 år gammal.

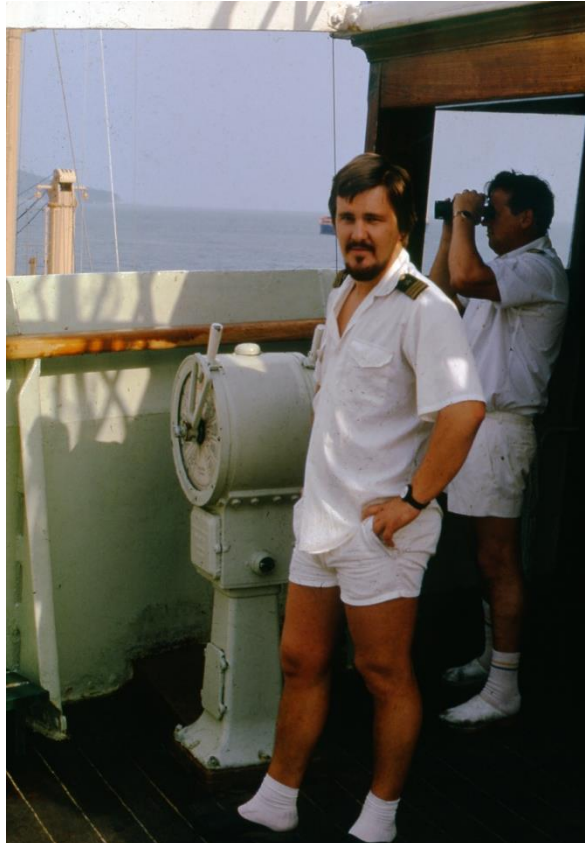


**Seattle** var Tore Erikssons sista fartyg som befälhavare 1971 innan han blev nautisk chefsinspektör på Ringön i Göteborg 1972.  
Foto: L. Ramsvik,maritimbild.com.

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, Arnold Idestrand och egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Kapten Sören Fogelström 1948.



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

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

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

Från augusti 1966 läste han styrman vid sjöbefälsskolan i Stockholm och han tog sin styrmansexamen i juni 1967 i Stockholm. Därefter praktiserade han som vik. 2:e styrman J. i tre kustresor i **Paraguay**, **Chile** och **Thai** under tiden 8 juni till den 12 augusti 1967. Sören var bara 18 år gammal då han fick sitt första styrmansjobb i **Paraguay** alltså vilket var rekordtidigt.



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

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

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



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

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

Från den 2 mars 1978 till den 14 december 1981 var Fogelström överstyrman i **Axel Johnson**, **Antonia Johnson** och **San Francisco**. Däremellan gjorde han även ett inlägg under två månader i **Aconcagua**



**Valley** mellan juli till september 1981 innan hon bytte från Svensk flagg till Singaporeflagg.

Fogelström gjorde 7 resor i de tre containerfartygen.



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

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

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

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

Den 7 januari 1987 blev han befälhavare i **Silvia Regina** i samband med att fartyget fick svensk flagg samma dag. Han var sedan ordinarie befälhavare och delade fartyget med Ragnvald Eriksson (Även han från Johnson Line) till den 31 december 1989.



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

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

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

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

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



Befälhavare Sören Fogelström i **Svea**.

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

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

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

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



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

**SILJA LINE**

**M/S SILVIA REGINA**  
Capt. Sören Fogelström



## Personbiografier



Huvudrollsinnhavaren själv,  
Befälhavare Sören Fogelström strax för sin pension..



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

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





## Kapten Ulf Malmberg 1941.

**Kapten Ulf Malmberg** föddes i Västerås den 2 juli 1941.

Ulf Malmberg anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Golden Gate** den 20 augusti 1964. Han var kvar i fartyget till den 12 mars 1965. Sedan följde följande fartyg som 3:e styrman och 2:e styrman Jr.

**Elfnäs**, från maj 1965 till november 1965.

**Nordstjernen**, kustvikariat under juni 1966

**Suecia**, kustvikariat under juli 1966.

**Brasil**, från juni 1967 till augusti 1967.

**Rio de Janeiro**, från juni 1968 till september 1968.

**Rio de Janeiro**, från januari 1969 till juni 1969.

Under avbrotten läste Malmberg på sjöbefälsskolan och han tog troligen sin sjökaptensexamen i juni 1968.



**Golden Gate** var Malmbergs första Johnsonfartyg som 3e styrman 1964.

Foto från maritimbild.com

Malmberg blev 2:e styrman i Peru under ett kustvikariat i augusti 1966.

**Efter detta följde följande fartyg som 2:e styrman:**

**Rio de Janeiro**, från juni 1969 till december 1969.

**Rio Negro Valley**, vikariat under februari 1970.

**Axel Johnson**, från mars 1970 till juli 1970.

**Margaret Johnson**, vikariat under kusten september 1970.

**San Francisco**, från oktober till augusti 1972 inkl. En resa ledigt.



**Canada** kustvikariat under oktober till november 1971.

**Antonia Johnson**, från november 1971 till juli 1972, varav en resa ledigt samt den sista resa från maj till juli som överstyrman i fartyget.

**Antonia Johnson**, från december 1972 till februari 1973,

Sedan följde korta vikariat under våren 1973 i **Buenos Aires, Annie Johnson, Margaret Johnson** och **Suecia**.

Under sommaren 1973 följde ytterligare en resa som vik. överstyrman i **Antonia Johnson** där han sedan var kvar som 2:e styrman från oktober till december 1973 samt från mars till maj 1974.

**Sedan följde följande fartyg som överstyrman;**

**Antonia Johnson** , från juli till september 1974.

**Santos**, från februari 1975 till augusti 1977 inom avlösningssystemet 1-1.

**Annie Johnson**, från oktober till december 1977.

**Rosario**, maj 1978 till augusti 1978.

**Avesta**, från september 1978 till november 1980 inom fartygets avlösningssystem 1-1.

**Brasilia**, från april 1981 till juli 1981.

**Nordic Stream**, från februari 1982 till maj 1983 inom avlösningssystemet. I samband med detta avslutar också Malmberg sin karriär inom Johnson Line efter det att han erbjudits ny tjänst inom Walleniusrederierna.



**Antonia Johnson** 1972, var Malmbergs första nybygge.

Malmberg var i fartyget både som 2st och Överstyrman vid flera olika tillfällen.

Foto från H.Nerens samling.



Malmberg blir befälhavare inom OW och efter cirka ett års sjötjänst på biltransportfartygen i bland annat **Figaro** blev han erbjuden en landtjänst inom rederiet som lasthanteringschef för skandinavien med placering i Göteborg.

1991 blev Malmberg lasthanteringschef World-Wide inom OW koncernen med placering på huvudkontoret i Stockholm. När Wallenius och Wilhelmsen gick samman 1999 (WWL) blev Malmberg operativ chef för WWL hela verksamhet i Europa.

Från 2001 blev Malmberg invald i Wallenius styrelse och sedan 2003 sitter han i styrelsen för Wallenius Marine AB där han fortfarande är styrelsemedlem. Malmberg gjorde en fantastisk karriär inom OW och WWL och det är nog inte så överraskande då Ulf Malmberg är en fantastisk fin person och en skicklig och erfaren shippingman. Under sin tid inom Johnson Line var han en mycket positiv, trevlig och omtyckt överstyrman i de fartyg han var i.

Jag har själv ett starkt och fantastiskt minne av Ulf i samband med min olycka i **Antonia Johnson** 1972. Ulf är en fantastisk person och underbar människa.

Malmberg är sedan många år tillbaka bosatt i Ängelholm tillsammans med sin hustru Karin.



Ulf Malmberg till höger som ÖST i **Antonia Johnson** juni 1972.  
2ST Per Bergqvist till vänster i bild.  
Foto: S-E.Nyberg.



### Kapten Åke Olausson 1937.

Kapten **Åke Olausson** föddes på Öckerö i Göteborgs norra skärgård.

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

Åke Olausson anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som vikarie 3:e styrman i gamla **Axel Johnson** den 7 februari 1958 för en kustresa. Dagen efter det han mönstrade av den 28 februari mönstrade han på Amazonas och var där till den 16 juni 1958. Sedan gjorde han även korta vikariat i **Los Angeles, Venezuela** och **Bio-Bio**.

Han vikarierade som 2:e styrman i gamla **Oceanus** under sommaren 1961 och återkom till rederiet efter avslutad sjökaptensexamen i juni 1962. Den 26 juni 1962 mönstrade han på **Rio de Janeiro** och var kvar i fartyget till den 2 november 1964. Under denna tid vikarierade han även som överstyrman i fartyget under två kustresor 1964.

18 mars 1965 kom han som överstyrman till **Hood River Valley** under tre månader. Efter detta blev han överstyrman i 6 fartyg fram till den 31 mars 1969.

Den 24 april blev han leveransövervakare i nybygget **Axel Johnson** i Åbo. Han blev sedan fartygets förste överstyrman under jungfruresan. Han lämnade fartygen efter en resa den 21 augusti för att bli leveransövervakare i systerfartyget **Annie Johnson** den 1 september samma år. Olausson var sedan fartygets förste överstyrman efter leveransen den 4 december och under dess jungfruresa till den 5 februari 1970. Olausson blev sedan leveransövervakare i nya **Margaret Johnson** och var med fartyget som extra överstyrman från varvet i Åbo till Göteborg i mars 1970. Detta var också Olaussons sista överstyrmanstjänst.

Han blev vikarierande befälhavare en kustresa i **Bahia Blanca** i maj 1970. Sedan följer ett avbrott på ett år då han kommer till **San Francisco** på ett befälhavarvikariat mellan den 4 juni till den 28 augusti 1971 under hamnarbetarstrejken i USA. Men jag vill minnas att Olausson tjänstgjorde



för JSS i Skandiahamnen i Göteborg under 1970 till 1972 som "shore-captain".

I augusti 1972 tillträdde Olausson som chef för Johnson Lines kontor i Buenos Aires, Argentina där han sedan var chef fram till april 1977. Efter denna tjänst började Olausson en landtjänst inom rederiet på TMS. Tyvärr kommer jag inte ihåg vad TMS stod för.

Åke Olausson slutade inom rederiet i september 1982. Strax efter detta blev han hamnkapten och VD för Uddevalla hamn i Uddevalla. Där slutar också mina spår om Olausson men jag vill minnas att han senare efter flera år i Uddevalla fick en ny hög cheftjänst inom Göteborgs hamn.

Avslutningsvis kan man konstatera att Olausson gjorde en snabb och stor karriär inom shipping sedan han tog sjökaptensexamen 1962.

Jag hade själv förmånen av att segla en resa med honom och han var en fantastisk person och en mycket trevlig människa. Lättsam och med en ödmjuk inställning som de flesta högre befälen som var inom containerfartygen och även inom JSS organisation.



## Överstyrman Bengt Oscar Nilsson 1937



Foto från Johnson Line

Överstyrman **Bengt Oscar Nilsson** föddes den 26 februari 1937.

Bengt Oscar Nilsson började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman under en kustresa i **Portland** i juni och juli 1958 sedan följde ytterligare en kustresa som 3:e styrman i **Silver Gate** under juli 1958. Sedan blev han 2:e styrman under ett kustvikariat i **Framnäs** under augusti 1958.

Därefter följde ett uppehåll på 7 år innan han kom tillbaka till rederiet. Troligen tog han sina examina och sjökaptensexamen under denna period.

Nilsson kom till **Nordstjernen** som 2:e styrman i november 1965 och var kvar i fartyget till den 9 juni 1966. Efter detta blev Nilsson överstyrman i följande fartyg:

**Lao**, från juni 1966 till januari 1967.

**Star Altair**, från mars 1967 till april 1968.

**Rio de Janeiro**, från juni 1968 till september 1968.

**Panama**, från oktober 1968 till mars 1969.

**Montevideo**, från juni 1969 till december 1969.

Efter detta kom Nilsson till containerfartygen i januari 1970 och var sedan kvar i dessa fartyg till den 19 maj 1981 bortsett från ett vikariat i **Rosario**. Följande fartyg var han ordinarie överstyrman på:



## Personbiografier

**Axel Johnson**, från januari till maj 1970.

**San Francisco**, från augusti till december 1970.

**Annie Johnson**, från mars 1971 till oktober 1977, inom fartygets avlösningssystem 1-1.

**Rosario**, från februari 1978 till maj 1978.

**Axel Johnson**, från maj 1979 till juli 1979.

**San Francisco**, från oktober 1979 till augusti 1981.

**San Joaquin Valley**, från augusti 1981 till november 1981 då fartyget flaggades om till Singaporeflagg.

Nilsson gjorde totalt 29 resor i containerfartygen.

Jag seglade själv med Bengt under yre resor i containerfartygen och det var en glad prick, där vilade inga ledsamheter. Tyvärr fick han tidigt det mindre smickrande öknamnet "Oscar organet"!

Efter detta slutar också mina spår av Överstyrman Bengt Oscar Nilsson.



### Henry Tegelberg, JSS, 1926-2003.



Foto från Johnson Line arkiv.

Kapten **Henrik Sigmar Tegelberg** föddes i Rikull i Estland den 22 december 1926. Tyvärr känner jag inte till historien när och hur Tegelberg kom till Sverige. Estland på den tiden tillhörde ju det forna Sovjetunionen där ingen fick utresetillstånd utom mycket speciella omständigheter. Jag förmodar att han vid något tillfälle rymde till Sverige. Jag känner inte heller till när han började kalla sig för Henry istället för Henrik.

Tegelberg tog styrmansexamen i Göteborg 1952 och sjökaptensexamen i Göteborg 1953.

Henry Tegelberg anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som 3:styrman i **Chile** den 29 juni 1953 direkt efter avslutat sjökaptensexamen. Han var sedan kvar i detta fartyg till den 29 mars 1956. Det sista året som 2:e styrman i fartyget.

Den 2 juni 1956 kom han till **Los Angeles** som 2:e styrman och var i fartyget till den 26 februari 1959. Under denna period vikarierade han som överstyrman vid två kustresor 1957 och den sista resan ombord som överstyrman. Sedan följde tre fartyg som överstyrman mellan den 2 april 1959 till den 29 augusti 1963 bland annat i **Golden Gate** där han var i 2 år.

Den 18 september 1963 till den 14 oktober 1965 var han överstyrman i **Lions Gate**. Under denna period vikarierade han som befälhavare en resa i fartyget 1964. Sedan följde **Montevideo** och hans sista fartyg som överstyrman mars 1966 till maj 1967.





Tegelberg var sedan anställd vid rederiets huvudkontor i Stockholm och Operations från sommaren 1967 till september 1968 då han gjorde ett befälhavarvikariat på **Lions Gate** till den 11 november 1968.

Henry Tegelberg anställdes vid rederiets San Franciscokontor den 12 december 1968 som "Shore-captain" och lastplanerare för Nordpacificinjen. Tegelberg blev sedan kvar vid San Franciscokontoret under hela **Johnson ScanStar** tiden och blev efter detta även kvar i USA.



Foto hämtat från JSS broschyr.

Efter JSS tiden 1988 fick han anställning i ett amerikanskt shipping företag och var kvar där till sin pensionering. Tyvärr vet jag inte när han pensionerades men med tanke på hans ålder borde detta ha varit i början av 1990-talet.

Tegelberg bodde tillsammans med sin amerikanska hustru som han hade varit gift med sedan den 4 juni 1972 i Piedmont, California.

Henry Tegelberg avled i USA 2003.

Jag hade själv förmånen att få träffa Henry Tegelberg vid ett flertal tillfällen i San Francisco och Oakland genom årens lopp. Han var en mycket trevlig och hjälpsam man och ställde alltid upp med support i samband med att vi hade våra representationer i San Franciscoområdet.

Lite kurios; När man än träffade honom ombord eller iland gick han alltid och puffade på sin pipa och när han knackade loss gammal tobak gjorde han det alltid på fartygsrelingen vid landgången!



### Kapten Patrik Jansson, JSS, 1926-1988



Bild från Johnson Line

Kapten **Carl Yngve Patrik Jansson** föddes i Göteborg den 30 september 1926.

Jansson tog styrmansexamen i Göteborg 1952 och sjökaptensexamen i Göteborg 1953.

Patrik Jansson började i Rederi AB Nordstjernen som 3:e styrman i **Amazonas** den 6 juli 1953 direkt efter sin sjökaptensexamen. Han var kvar i fartyget till den 1 juni 1954. Under denna period vikarierade han även som 2:e styrman i fartyget en resa 1954.

Från juli 1954 var han sedan 3:e styrman i **Venezuela** och **Nordstjernen** fram till 20 juni 1955. Från den 8 juli var han sedan 2:e styrman i **Nordstjernen** fram till den 2 juli 1957 inkluderat ett kustvikariat som överstyrman 1956. Sedan var han 2:e styrman i **Portland** fram till den 28 februari 1958.

Efter detta var han överstyrman i **Guayana**, **Amazonas** och **Bolivia** under tiden 1 augusti 1958 till den 20 maj 1961. Från den 25 juli 1961 till den 1 juni 1964 var han överstyrman i **Guayana**. Han var sedan i **Silver Gate** och **Golden Gate** från juni 1964 till mars månad 1965.

Från den 29 mars 1965 till den 9 januari 1967 var han överstyrman i **Santos**. Sedan en kustresa i **Silver Gate** och åter till **Santos** som överstyrman från september 1967 till juni 1968.



Han vikarierade befälhavare i **Santos** en kustresa under maj 1965 samt juni till juli 1968. Detta var Patrick Janssons sista fartyg och sista tjänsten som befälhavare.

Jansson började på rederiets huvudkontor i Stockholm på Operations i augusti 1968 och var sedan kvar iland på kontoret till 1988. Han kom över till Johnson ScanStar som lastplanerare då han hade haft samma roll inom containerfartygen sedan de kom 1969. På Johnson ScanStar blev han chef för lastplaneringen i hela Europa 1972.

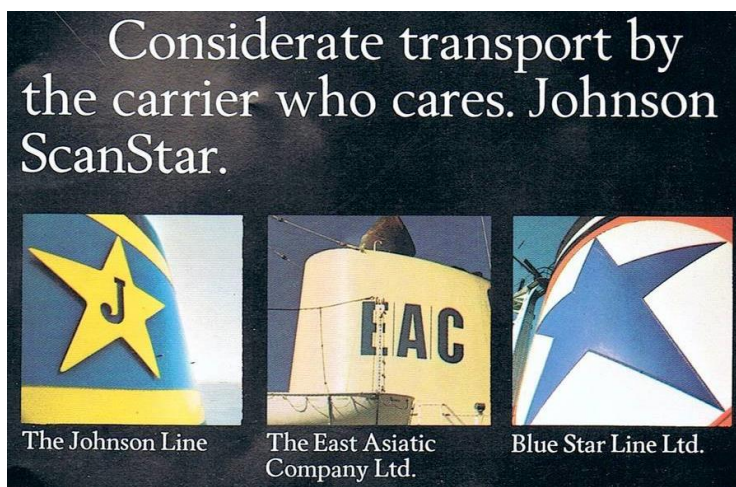


Foto från JSS broschyr.

Denna tjänst innehade han sedan till JSS lades ner 1988.

Patrik Jansson var en mycket välkänd person på huvudkontoret i Stockholm. En mycket vänlig och hjälpsam man som hela tiden gick och småpuffade på sin pipa. Även när han inte rökte hade han pipan i munnen.

Trots att han hade oerhört mycket på sin agenda varje dag tog han sig alltid tid för att stanna upp en stund och prata.

Jansson var en mycket skicklig lastplanerare, kanske en av de mest kompetenta inom sitt område någonsin inom rederiet.

Precis i samband med sin pension 1988 avled Patrik Jansson den 30 december 1988. Han hade då varit inom rederiet i 35 år varav landtjänst i 20 år.

Han var då bosatt i Västra Frölunda i Göteborg.



## Personbiografi Kapten Einar Andersson "Carnera"



Kapten Einar "Carnera" Andersson Rederikort.

Einar Andersson föddes i Brunby, Höganäs den 25 oktober 1910. Andersson gick till sjöss i tidig ålder som 17-åring men han kom inte till Rederi AB Nordstjernen förrän 1939.

Han tog sin styrmansexamen i Kalmar 1932 men sjökaptensexamen avlade han i Härnösand sjöbefälsskola 1936 Sedan följde en del andra mindre fartyg som styrman fram till 1939.

Kaptен Andersson blev snabbt inom rederiet mera känd som "Carnera" och det fick han heta ända fram till sin pensionering i rederiet 1973 alltså under 34 år.

I september 1939 anställdes Andersson som styrman i Colombia och blev sedan kvar i detta fartyg under Kaptен Grönwalls befäl fram till 1942 då han förflyttades till Margaret Johnson liggandes i Buenos Aires. Fram till krigsslutet 1945 seglade han även styrman i Uranus, Brasil och Oceanus.



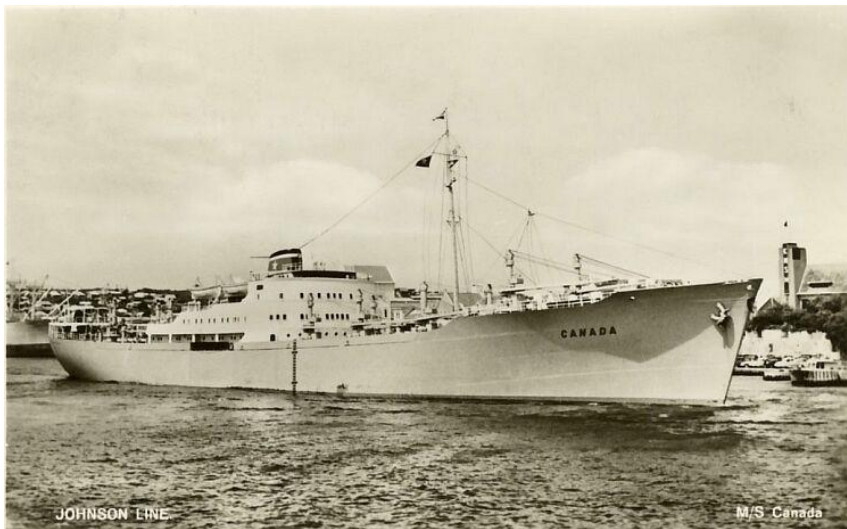
I november 1945 kom han till Axel Johnson som överstyrman och där blev han kvar till december 1946 för att flyttas till nybyggda Seattle.

Andersson vikarierade befälhavare i Bolivia under 1949 och 1951. Efter 1951 vikarierade han befälhavare i Nynäs, Brasil och Chile. Han återkom till Bolivia och stannade sedan i fartyget fram till 1953.

Fem rederifartyg fram till 1957 då han återkom till Seattle som befälhavare för en resa sedan följde Lions Gate för att sedan vara kvar i Amazonas i två år. Sedan följde Guayana, Orinoco och Montevideo till 1962.

Kapten Andersson kom till Canada 1962 och han trivdes tydligen bra i detta då han var kvar där tills 1973 med kortare vikarier i Brasilia och några resor i systerfartyget California.

Andersson pensionerades i september 1973 då han lämnade Canada för gott.



Canada var Andersson sistafartyg där han gjorde hela 25 resor.



## 5

### Biografier Maskinchefer och tekniker

1. Martin "Mas-Eric" Eriksson
2. Sven Strandberg
3. Sven Klang
4. Rune Norrås
5. Karl Örnerstig Sr.
6. Curt Bergström
7. Torsten Johansson
8. Gösta Mattsson
9. Frans Allan Mattsson
10. Olof Bergström
11. Svante Lennart Nilsson
12. Björn Örnerstig Jr.
13. Kjell Hellquist
14. Thomas Hjeltvik
15. Jan Clausén
16. Ulf Bergstedt
17. Endre Mark
18. Leo Ingvarlsen
19. Gustav "Banna-Johan" Johansson
20. Bröderna Simonsson



## Personbiografi

### Maskinchef Martin Ericsson 1893-1975.

#### "Mas-Eric"

Martin Ericsson föddes strax utanför Avesta den 29 juli 1893. Ericsson gick till sjöss som 20-ring och seglade i olika fartyg under några år i maskin och han tog 1919 maskinistexamen i Stockholm. Sedan åter till sjöss som maskinist varefter han 1922 avlade sin maskinchefsexamen motsvarighet till dagens sjöingenjörsexamen i Göteborg.

1925 kom Eriksson till Suecia som 3:e maskinist och han kom sedan att vara kvar inom Rederi AB Nordstjernen ända fram till 1958 då han gick i pension från Canada.

Från april 1926 till april 1928 var Ericsson 2e maskinist i Valparaiso. På hösten 1928 blev Ericsson maskinist i nybygget Margaret Johnson och han var sedan kvar i detta fartyg fram till 1934.

Det var under sin maskinisttid som Ericsson fick det välkända öknamnet "Mas-Eric" beroende på att han var från Avesta i Dalarna. Ett öknamn han sedan fick behålla under hela sin Johnsonkarriär under 33 år till 1958.

Ericsson blev maskinchef i Pacific 1934 till 1937, Balboa 1937 till 1939. Sedan följde hans första nybygge som chief i Ecuador 1940. Han blev sedan kvar i Ecuador fram till 1947 då han fick det stora prestigeuppdraget att bli maskinchef på Seattle som nybygge 1947.

Ericsson blev sedan kvar i Seattle under drygt två år då han sjukavmönstrades i Seattle hösten 1949. Året efteråt fick han det nyinköpta fartyget Thai. Senare blev han maskinchef i La Plata från 1950 till 1955. Ericsson återkom till Seattle sommaren 1955 för att sedan vara i ytterliga fyra Seattlefartyg fram till sin pension i september 1957.

"Mas-Eric" var en legendarisk maskinchef inom Johnson Line, han hade två nybyggen, Ecuador och Seattle, båda tillfällena tillsammans med fartygets befälhavare Oscar Gedda.

"Mas-Eric" avled 1975 strax innan han fyllde 82 år.



## Personbiografi Maskinchef Sven Strandberg 1901-1972.



Maskinchef Sven Strandberg i Golden Gate 1948

Sven Strandberg föddes i Hammar, Askersund den 24 oktober 1901. Strandberg gick till sjöss i tidig ålder och han tog sin maskinistexamen som det då hette i Göteborg 1929 och sin sjöingenjörsexamen vid Göteborgs sjöbefälsskola 1931.

Han anställdes inom Rederi AB Nordstjernan redan 1931 men han seglade i rederiet under sina lov från skolan och från 1931 var han 3e maskinist i Balboa fram till 1934. Sedan följde Valparaiso i ett år och efter det övermaskinist eller 1e maskinist i Margaret Johnson fram till 1938.

Sedan i Buenos Aires från januari 1939 tills fartyget sänktes i Liverpool i januari 1941. Efter detta som 1e maskinist i Uruguay 1941-1943, Peru 1943-1947 de sista fartygen som maskinchef.

Efter detta blev Strandberg satt att leveransövervaka Golden Gate på Kockums samt de första fyra resorna och efter det samma procedur i nybygget Lions Gate 1950 där han gjorde de två första resorna innan han avlöstes av Karl Örnerstig.

Strandberg blev sedan satt att vara rederiets tekniske chef och leveransövervakare på Howaldswerke i Kiel under byggandet av Silver Gate och Portland. Efter detta blev han leveransövervakare och maskinchef i nybygget Canada på Kockums varv 1953 där han sedan var kvar under





tretton år och 34 resor till 1966 då han gick i pension vid 65 år och efter 36 år inom Johnsonlinjen.

Totalt hade Strandberg fem fartyg som leveransövervakare i Seattleserien, alltså fem av de åtta fartygen. Det var han ensam om i fartygen.

Sven Strandberg avled i Göteborg den 16 september 1972.



Canada blev Strandbergs sista fartyg 1966 efter tretton år i fartyget.  
Bild från H. Neréns samling.



## Personbiografi Maskinchef Sven Klang 1909-1997

Sven Klang föddes i Västerås den 30 juli 1909.

Klang gick till sjöss 1928 som bl.a. maskinlärning och han tog sin maskinistexamen i Stockholm 1936 och sin maskinchefsexamen tre år senare 1939. Detta var examina som idag motsvaras av sjöingenjörsexamen.

Klang kom till Johnson Line sommaren 1936 som nytexaminerad maskinist i det då ganska nybyggda fartyget Uruguay som byggdes 1935. 1939 kom han till Argentina som 2e maskinist. Sedan följde Brasil 1940-1942 sedan blev han 1e maskinist i Annie Johnson fram till 1945.

Redan 1945 blev han maskinchef i San Francisco 1945-1946, Annie Johnson 1946-1948. Sedan följde fyra år i Paraguay från december 1948 till sommaren 1952. Bara en månad senare blev Klang leveransövervakare och fartygets förste maskinchef i Portland 1952 som byggdes i Kiel. Klang blev sedan kvar i Portland till december 1957.

Från våren 1958 blev Klang återigen leveransövervakare och fartygets förste maskinchef i Montevideo som byggdes i Göteborg 1958. Klang blev sedan Montevideo trogen i 10 år fram till augusti 1968.

Klang fick sedan ytterligare ett nybygge att bevaka, Oceanus som byggdes i Göteborg 1969 till vilket han kom till i december 1968. Han blev sedan kvar i fartyget till november 1972.

Klangs sista fartyg i sin 36 åriga Johnsonkarriär blev en resa på Rio de Janeiro sommaren/hösten 1973. Klang gick sedan i pension 64 år gammal. Sven Klang avled i Göteborg den 6 juni 1997 månaden innan han skulle fylla 88 år.



Montevideo i Göteborg innan förlängningen



## Personbiografi Maskinchef Rune Norrås, 1912-1971

Rune Nilsson/ sedermera Norrås/ föddes i Göteborg den 3 maj 1912. Nilsson gick till sjöss 1931 som bl.a. maskinlärning och han tog sin maskinistexamen i Göteborg 1934 och sin maskinchefsexamen tre år senare 1937. Detta var examina som idag motsvaras av sjöingenjörsexamen.

Nilsson bytte namn till Norrås 1937 i samma veva han kom till Johnson Line sommaren 1937 som nyutexaminerad maskinist i det fartyget Buenos Aires. 1938 kom han till Suecia som 2e maskinist under tre år fram till december 1941. Sedan följde Annie Johnson i ett år och Ecuador under ett halvår år. Sedan gick Norrås upp till maskinchef.

1945 blev han maskinchef för att sedan stanna i denna befattning fram till sin förtidspension 1971. Hans första fartyg som maskinchef var Pacific 1945, sedan följde ett antal fartyg fram till 1949 då han kom till Star Arcturus på Fjärran Östernlinjen fram till 1951.

Norrås fick sitt första nybygge, Silver Gate 1952 där han sedan kom att stanna tills hösten 1959. Efter detta fick Norrås sitt andra nybygge, Rosario som levererades under våren 1960 från Lindholmen i Göteborg. Norrås kom sedan att bli Rosario trogen ända fram till sin förtidspension 1971.

Rosario kom alltid att förknippas med Rune Norrås då han var i fartyget under 12 år. Norrås var verksam inom Johnson Line under 33 år varav maskinchef som 26 år.

Rune Norrås avled i december 1971 bara 6 månader efter sin pension.



Rosario i Göteborg innan förlängningen.



### Maskinchef Kalle Örnerstig 1910-1982.



Foto från Johnson Lines arkiv.

Maskinchef **Karl Oskar J-son Örnerstig** föddes i Kalmar den 1 september 1910. Karl träffade sin blivande hustru Margit Lizzie och de båda gifte sig den 7 maj 1938 och deras son Björn föddes den 29 april 1940. Örnerstig fick även två yngre systrar. Karl, Margit och barnen tog sig namnet Örnerstig 1944 efter att ha hetat Johansson tidigare. Samma år flyttade också familjen till Göteborg.

Karl Örnerstig tog sin maskinistexamen i Göteborg 1943 och sjöingenjörsexamen eller liknande 1945.

Örnerstig anställdes inom Rederi AB Nordstjernen den 1 oktober 1939 som elektriker och motorman i **Brasil**. Han var kvar i fartyget till den 15 juli 1942. Fartyget var under denna tid aldrig hemma i Sverige då de gick i trafik utanför spärren då andra världskriget rasade för fullt i Europa. Han hade ingen möjlighet att träffa sin familj förrän efter drygt 2 år.

Örnerstig mönstrade **Peru** i juni 1943 som 2:e maskinst fram till oktober samma år. Därefter följde **Amazonas** och **La Plata** som 2:e maskinist till den 9 februari 1944. Dagen efter mönstrade han **Peru** som kylmaskinist fram till den 8 juli 1944.



Kalle Örnerstigs första fartyg inom Johnsonlinjen, m/s **Brasil**.  
Foto L.Ramsvik, maritimbild.com.

Efter avslutade studier återkom Örnerstig till **Amazonas** den 20 juni 1945 som 1:e maskinist fram till den 1 september 1947. Sedan följde hans första vikariat som maskinchef i **Argentina** under en kustresa september till oktober 1947.

Sedan följde nybygget **Seattle** som 1:e maskinist från den 11 november 1947 till den 10 juni 1948. Detta var **Seattles** jungfruresa och resa 2 1948.

Efter **Seattle** blev Örnerstig befördrad till maskinchef och hans första fartyg var **La Plata** efter att ha varit 4 extra dagar på **Amazonas**. Han var på **La Plata** under tiden 27 juli 1948 till den 30 november 1950.

Den 1 mars 1951 blev Örnerstig ordinarie maskinchef i **Lions Gate**. Fartyget skulle då gå ut på sin tredje resa. Fartyget var det fjärde fartyget i "Seattleserien". Örnerstig kom sedan att vara kvar i **Lions Gate** i princip under hela fartygets livslängd fram till november 1972 med bara ett års uppehåll från fartyget under 1970. Under denna period hade han vikarierat en kustresa i **Montevideo** och en kustresa i **California** 1965.

Under uppehållet från **Lions Gate** från oktober 1969 till januari 1971 var han i följande fartyg;

**Hood River Valley**, från november till december 1969.

**San Joaquin Valley**, från maj till augusti 1970.

**Aconcagua Valley** under november 1970.

Han återkom till **Lions Gate** den 1 februari 1971 till den 21 mars 1972 då för sista gången då fartyget lades upp i Göteborg under sommaren 1972.



Örnerstig var sedan sommaren 1972 bevakare av både **Golden Gate** och **Lions Gate** när dessa fartyg låg upplagda till försäljning i Göteborg. Han var sedan kvar i **Lions Gate** som bevakare till den 30 november 1972. **Lions Gate** såldes sedan i mars 1973.



**Lions Gate** utanför San Francisco.

Fartyget där Kalle Örnerstig var under cirka 20 år och under 56 resor av sin 35 års långa karriär inom Johnsonlinjen.

Foto från H.Neréns samling.

Den 1 december 1972 mönstrade Örnerstig på systerfartyget **Silver Gate** och var sedan i fartyget till den 31 maj 1974. Detta fartyg lades upp året efteråt i Helsingborg och var till försäljning. Han gjorde sex resor i detta fartyg.

Örnerstig mönstrade på **Bahia Blanca** den 1 juli 1974 och var kvar till 31 oktober 1974. Detta blev också Kalle Örnerstigs sista fartyg och sista resa. Han gick efter detta i ålderspension efter 35 år i Johnsonlinjen och 64 år gammal. Resan i **Bahia Blanca** på La Platatraden var för övrigt Örnerstigs enda långresa på ett Riofartyg. Hans tidigare erfarenheter från denna fartygsserie var ju enbart under en kustresa med **Montevideo** 1965.

Kalle Örnerstig var inom rederiet synonymt med **Lions Gate**, han var i fartyget i över 20 år och gjorde 56 rundresor i fartyget. Han var den person alla kategorier som varit i fartyget längs tid. Han var även en av de personer som var längst tid i hela "Seattleseriens" fartyg och historia då han varit i denna fartygsserie i 64 resor.



m/s **Bahia Blanca**, Kalle Örnertigs sista fartyg 1974.  
Foto Bo Einarsson, från Fakta om fartyg.

**Lions Gate** och Kalle Örnertig förknippas också med idrottsfartyget **Lions Gate**. Kalle var en fantastisk ledare inom fotboll och **Lions Gate** tog hem flera mästerskapsmedaljer inom världshandelsflottans fotbollsserie för fartyg under 1950- och 1960 talet.

Det gick många historier från förr, på den tiden när alla nya sjömansjobb ropades upp på sjömansförmedlingarna och när motormansjobb ropades till **Lions Gate** kunde det låta så här: "Maskinkunniga fotbollsspelare söks till **Lions Gate** för påmönstring i Frihamnen. Kalle Örnertig blev en riktig legend inom den svenska handelsflottan.

Jag hade själv den stora förmånen och glädjen att få segla tillsammans med Kalle på just **Lions Gate**. Jag var förste kock i fartyget och Kalle älskade verkligen god mat och han kom ofta ner i köket och pratade allrahelst sedan jag också var mycket intresserad av fotboll.

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 tacksam och efter detta blev vi mycket goda vänner. Men så spelade jag ju fotboll också. Ganska bra dessutom då jag lirade med Morlanda Goif som ung och jag hade god näsa och syn för målburen. Detta var egenskaper som Kalle gillade skarpt. Vi hade ett fantastiskt fotbollslag ombord och vi vann alla de matcher jag var med och spelade. Kalle stod vid sidan av och skrek, hurrade och grät av lycka! Allrahelst sedan vi bankat skiten ur och nollat elevbåten **Paraguay!**

Kalle Örnerstig var en förtjusande människa, han var en person som när man väl träffat honom så glömde man honom aldrig. Jag har under många, många gånger i mitt liv tänkt tillbaka på de trevliga samtal och stunder vi hade på **Lions Gate**. Som sagt, vissa saker glömmes man aldrig här i livet! Tack vare Kalle blev alltid **Lions Gate** ett av mina favoritfartyg.

Kalle Örnerstig avled den 23 maj 1982. Tyvärr alltför tidigt bara 72 år gammal och 8 år efter sin pension.

Han var bosatt i Alingsås tillsammans med sin hustru Margit Örnerstig.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2015.

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, sonen Björn samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)





### Sjöingenjör Curt Bengtsson 1920-1971.



Foto från Johnson Line.

Maskinchef **Curt Algot Bengtsson** föddes på Rågårdsvik på Skaftö den 14 februari 1920.

Curt Bengtsson började i Rederi AB Nordstjernen som motorman i **Margaret Johnson** den 21 augusti 1939 fram till den 14 april 1941. Efter denna period gick Bengtsson in och läste sjöingenjörsexamen.

Han återkom till Johnsonlinjen i **Colombia** den 17 juli 1944 som kylmaskinist fram till den 29 maj 1946. Efter detta följde ett avbrott på 13 månader.

Bengtsson kom tillbaka till rederiet den 12 juni 1947 i **Argentina** som 1:e maskinist och var sedan kvar i fartyget till maj 1949. Under denna period vikarierade han även som maskinchef vid två kustresor 1958 och 1949.

**Efter detta följde följande fartyg som 1:e maskinist och vikarierande maskinchef;**

**Venezuela**, från maj 1949 till juni 1950, 1:e maskinist.

**Peru**, från juli till oktober 1950, Maskinchef.

**Venezuela**, från oktober 1950 till maj 1951, 1:e maskinist.

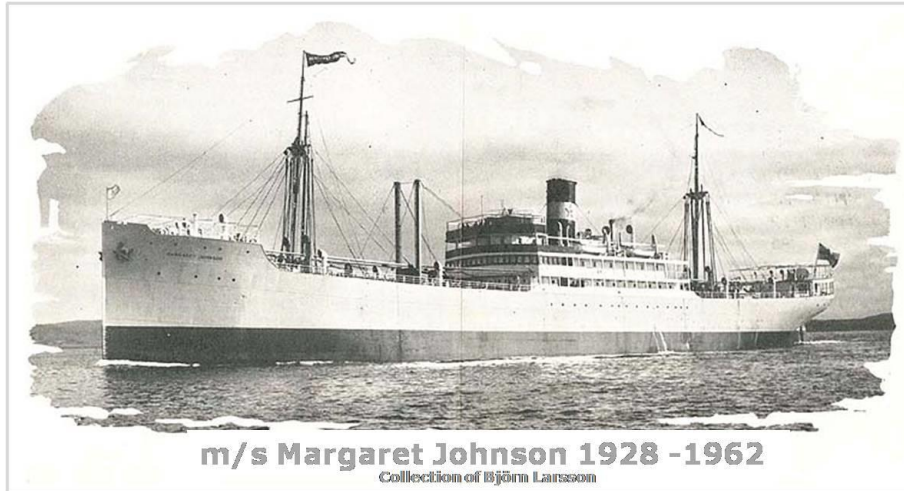
**Los Angeles**, från maj 1951 till september 1951, 1:e maskinist.

**Argentina**, från september 1951 till januari 1952, Maskinchef.

**Annie Johnson**, från februari 1952 till november 1952, Övermaskinist.

**Annie Johnson**, från december 1952 till juni 1953, Maskinchef.

**Seattle**, från juli 1953 till september 1953, maskinchef.



Gamla **Margaret Johnson** var Bengtssons första Johnsonfartyg 1939.

Den 1 november 1953 blev Bengtsson ordinarie maskinchef i **Uruguay** och var sedan kvar i fartyget till den 28 december 1955.

I mars 1957 blev Bengtsson utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nybygge 1037, nya **Rio de Janeiro**. Bengtsson blev sedan fartygets förste maskinchef vid leveransen i september 1957. Han var sedan kvar i fartyget till den 29 mars 1960. Han var endast ledig två långresor under dessa tre år i fartyget.



**Rio de Janeiro** byggd 1957 var Bengtsson första nybygge som maskinchef. Fartyget var då ansett som svenska handelsflottans vackraste fartyg.



Den 1 juni 1960 kom Bengtsson till **Guayana** och var sedan kvar i detta fartyg som maskinchef till den 31 maj 1969. Under dessa 9 år i fartyget var han ledig i totalt 5 långresor.

Efter detta följde två vikariat i väntan på nybygge nr. 1172 i Åbo som han hade blivit utsedd att övervaka. (**San Francisco**)

**Santos**, augusti till november 1969.

**Axel Johnson**, december 1969 till mars 1970.

Bengtsson var sedan leveransövervakare och maskinchef i nya **San Francisco** från mars 1970 och fartygets förste maskinchef vid leveransen i augusti 1970. Han var sedan kvar i fartyget till den 18 november 1971 då han så tragiskt avled i Seattle, USA.

Tyvärr hann han bara göra 5 resor i fartygets avlösningssystem innan han dog. Det var tragiskt eftersom han verkligen älskade sitt nya fartyg. Lite skämtsamt sa han till mig redan från början att han skulle stanna kvar i detta fartyg fram till sin pension och med facit i hand om han hade fått leva vidare skulle han ha gått i pension samma år som fartyget såldes 1985!



**San Francisco** var Bengtssons andra nybygge som maskinchef 1970.

Detta var också hans sista fartyg då han så tragiskt avled i fartyget i Seattle 1971

Foto från. R. Sahlstens samling.

Jag har personligen mycket starka och positiva minne av Curt Bengtsson. Han var en mycket trevlig och vänlig människa. Vi kom att bli mycket goda vänner, trots rang och stor åldersskillnad, i de tre resor vi seglade tillsammans då fartyget var nytt. (Resor 1, 2 och 4)



## Personbiografier

Han kom in till mig många gånger i köket när vi seglade tillsammans och ville prata och det hade säkert sin förklaring till att vi i princip var från samma plats i Bohuslän, då jag själv var från Ellös, granngårds med Rågårdsvik på södra Skaftö, bara vattnet och några hundra meter emellan så vi kom på att vi kände väl igen våra födelseplatser, människor, släkt och historia samt att vi hade mycket gemensamma nämnare här i livet.

Curt Bengtsson avled mycket tragiskt av en hjärtattack på däck på **San Francisco** i Seattle den 18 november 1971, bara 51 år gammal.

Han var bosatt i Göteborg sedan många år tillbaka.



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)



### Sjöingenjör Torsten Johansson 1910-2007.



Foto från Johnson Line

Maskinchef **Torsten Georg Johansson** föddes på Stenkyrka på Tjörn den 20 oktober 1910.

Torsten Johansson började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist i **Peru** den 12 april 1941 fram till 13 april 1942. Sedan följde ett uppehåll på tre år. Han återkom i **Annie Johnson** som kylmaskinist 4 juni 1945 och var kvar till 2 juli 1946. Åter ett avbrott för att återkomma till **Peru** som kylmaskinist den 30 juni 1947. Efter en månad mönstrade han 1:e maskinist i fartyget och var kvar till den 12 oktober 1948. Dagen efter befordrades han till maskinchef i fartyget och var kvar i fartyget till den 19 augusti 1949.



**Peru** var Johanssons första Johnsonfartyg 1941.  
Foto från maritimbild.com© Lennart Ramsvik.



Efter detta följde ett nytt avbrott för att den 25 augusti 1953 återkomma till rederiet som maskinchef i **Nordstjernen**. Han var sedan kvar i detta fartyg till juli 1959 med endast en långresa ledigt under sex år.

I februari 1960 blev Johansson utnämnd till leveransövervakare och maskinchef på nybygge 1057 på Lindholmens varv som senare blev döpt till **Brasilia**. Johansson var fartygets förste maskinchef vid leveransen i december 1960.

Torsten Johansson blev sedan kvar i **Brasilia** till juli 1969. Under dessa nio år hade han varit ledig totalt 7 långresor men även hunnit med att vikariera på **Chile** under tre månader 1964.



**Brasilia** var Johansson första nybygge som maskinchef 1960.

Han blev sedan kvar i fartyget i 9 år fram till 1969.

**Brasilia** var under hela 1960-talet förknippat med Torsten Johansson.

Foto från Hans Neréns samling.

Johansson blev i september 1969 utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nybygge 1171 vid Wärtsilävarvet i Åbo som fick namnet **Margaret Johnson**. Johansson blev fartygets förste maskinchef när hon levererades i mars 1970.



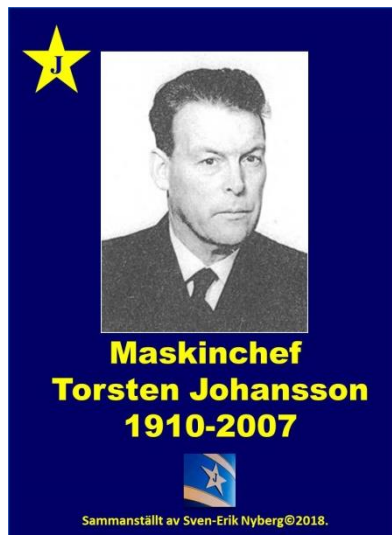
Johansson var sedan kvar i **Margaret Johnson** inom avlösningssystemet fram till 1974. Under sina 4½ år i fartyget sedan det levererats gjorde han 15 resor i fartyget.

Johansson avgick i ålderspension den 1 november 1974 vid 64 års ålder. Han hade då varit i rederiets tjänst i cirka 30 år.

Torsten Johansson avled den 13 januari 2007, han var då 96 år fyllda. Han var sedan alla år bosatt i sin födelsekommun på Tjörn och i Skärhamn.



**Margaret Johnson** var Johanssons sista fartyg när han gick i pension 1974.  
Foto från L. Grundberg



Research S-E. Nyberg© 2013  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg,  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Sjöingenjör Gösta A. Mattsson 1909-1995.



Foto Johnson Line

Maskinchef **Gösta Andreas Mattsson** föddes i Härnösand den 21 januari 1909.

Gösta Mattsson började i Rederi AB Nordstjernen som 4:e maskinsist i **Brasil** den 17 maj 1935 och var kvar till den 4 november 1935. Samma dag i Göteborg, förflyttades han till **Uruguay** som 3:e maskinist.

Mattsson var sedan kvar i **Uruguay** till den 18 juli 1940. Under dessa år var han först 3:e maskinist, sedan 2:e maskinist 1936, kylmaskinist 1939 och det sista året som 2:e maskinist.

Den 1 maj 1941 blev han vikarierande 1:e maskinist i **Nordstjernen** fram till den 9 juli samma år. Därefter följde ett kustvikariat i **Pedro Christophersen** under juli och han återkom till **Nordstjernen** den 17 juli och var kvar i fartyget till mars 1943. Därefter följde en kort militärtjänst i flottan till november 1943.

Den 10 november 1943 kom han till gamla **Canada** som övermaskinist och han var sedan kvar i fartyget till den 3 december 1947.

Från den 10 januari 1948 blev Mattsson maskinchef i **Brasil** och var kvar i fartyget till mars 1957 med endast tre långresor ledigt under dessa nio år.





**Brasil** var Mattssons första fartyg inom Johnsonlinjen 1948 men även det första fartyg som han var maskinchef till 1957.

Foto: L. Ramsvik, maritimbild.com



**Buenos Aires** från 1957 var Mattssons första nybygge som maskinchef när fartyget levererades från Lindholmen i Göteborg.

Foto från H. Nerens samlingar.



I juli månad 1957 blev Mattsson utsedd till leveransövervakare under byggnationen av nybygget **Buenos Aires** på Lindholmen i Göteborg. Han blev sedan fartygets förste maskinchef och han var sedan kvar i fartyget till den 30 juni 1968. Mattson var i fartyget under 11 år och under denna period var han bara ledig 7 långresor totalt inkl. kustresor.

Mattsson blev utsedd till leveransövervakare i nya **Axel Johnson** i januari 1969 och han blev sedan fartygets förste maskinchef vid leveransen i juni 1969.



**Axel Johnson** var Gösta Mattssons andra nybygge som leveransövervakare och maskinchef 1969.

Bild från H. Nerens samling.



Gösta Mattsson i baren på **Axel Johnson** 1970.

Foto: Dennis Schäfström



**Rio de Janeiro** 1974 var Mattssons sista fartyg innan han gick i pension.

Gösta Mattsson var sedan ordinarie maskinchef i **Axel Johnson** fram till den 30 april 1974. Han gjorde totalt 21 resor i fartyget under 5 år.

Från juni 1974 till september 1974 gjorde Mattsson sin sista resa innan sin pension i **Rio de Janeiro** enligt önskemål om att få avsluta sin tid i en Riobåt.

Gösta Mattson gick i pension den 1 oktober 1974 vid 65 års ålder. Han hade då varit inom rederiet i 40 år. Trots sina dryga 40 år inom rederiet hade han bara varit i 8 fartyg sammanlagt. Han var alltså mycket lång tid i varje fartyg.

Gösta Mattsson avled den 1 september 1995, 86 år gammal. Han var bosatt i Tuve, norr om Göteborg sedan många år tillbaka.

Research S-E. Nyberg© 2013  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg,  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Sjöingenjör Allan Mattsson 1922-2002.



Foto från Johnson Line

Maskinchef **Frans Allan Mattsson** föddes i Finland den 12 december 1922.

Allan Mattsson anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist i **Uruguay** den 14 augusti 1952 för ett kustvikariat till den 25 augusti för att omedelbart i Göteborg mönstra på **Argentina** som kylmaskinist. Han var sedan kvar i fartyget till den 10 oktober 1953. De sista tre månaderna som vik. 1:e maskinist i fartyget.

Efter ett år uppehåll återkom Mattsson till gamla **Oceanus** som 1:e maskinist i september 1954 till juli 1955. Efter detta följde följande fartyg som 1:e maskinist och vik. maskinchef:

**Silver Gate**, från augusti 1955 till april 1958, 1:e maskinist. Inkl. 1 långresa ledigt. Under denna period vikarierade Mattsson en långresa som maskinchef i fartyget 1957. Efter detta följde ett avbrott på 6 år.

Sedan följde **Portland** under en kustresa 1964. Nytt avbrott på tre år och sedan följde **Portland** igen under ett nytt kustvikariat i augusti 1967 sedan ett nytt avbrott på 1½ år.

Mattsson återkom till rederiet som maskinchef i **Guayana** under ett kustvikariat i maj 1970.

**Portland**, från maj 1970 till oktober 1970. Maskinchef.

**Santos**, från januari 1971 till juni 1973, inkl. 2 resors ledighet. Maskinchef.

Mattsson kom till containerfartygen den 23 augusti 1973 i ett två-veckors vikariat i **San Francisco** följt av ett tre-veckors vikariat i **Margaret Johnson**. Sedan följde **San Francisco** från november 1973 till januari 1974.



## Personbiografier

Från den 29 april 1974 blev Mattsson ordinarie maskinchef i **Axel Johnson** och han var sedan kvar i detta fartyg till och med den näst sista resan under våren 1986. Fartyget såldes i juni 1986.

Mattsson hade då gjort 29 resor i **Axel Johnson** och 1 resa i **San Francisco** i denna fartygsserie.

Mattsson gick i ålderspension i maj månad 1986. Han var då 63 år fyllda.

Allan Mattsson avled den 24 mars 2002, han var då 79 år fyllda. Han var bosatt i Norrtälje sedan många år tillbaka.

Research S-E. Nyberg© 2013  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg,  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Sjöingenjör Olof Bergström, 1925-1980



Foto från Johnson Line

Maskinchef **Olof Rafael Bergström** föddes i Finland den 11 december 1925

Olof Bergström anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som maskinassistent i **Los Angeles** den 1 juni 1951 och i december blev han uppmönstrad till 3:e maskinist i fartyget och var kvar till den 26 april 1952.

Den 1 maj 1953 efter avslutat sjöing. examen kom han till **Canada** som 3:e maskinist och han blev 1:e maskinist i fartyget redan efter tre veckor fram till september 1953 då han mönstrades till kylmaskinist. Han var sedan kvar till april 1954 då han blev sjukavmönstrad.

**Från juni 1954 var han 1:e maskinist i följande fartyg:**

**Margaret Johnson** extra i tre dagar.

**Peru**, från juli till november 1954.

Sedan följde ett uppehåll om totalt tre år.

**Brasil**, från maj 1956 till juli 1956.

**Venezuela**, från juni 1957 till oktober 1957.

**California**, från november 1957 till juni 1958.

Från den 15 juli 1958 blev Bergström vik. maskinchef i **California** fram till oktober 1958. Han blev kvar i fartyget som 1:e maskinist från november till januari 1959.

**Brasil**, januari 1959 till april 1959 som maskinchef.

**Santos**, från maj 1959 till december 1959 som 1:e maskinist.

**Santos** som maskinchef december 1959 till februari 1960, sedan 1:e maskinist i fartyget fram till juni 1969.



**Santos**, augusti 1960 till december 1960 som maskinchef.

**Oceanus**, från januari 1961 till mars 1961 som maskinchef.

Från den 1 juni 1961 blev Bergström ordinarie maskinchef i **Rio de Janeiro** och var sedan kvar i fartyget till den 2 oktober 1968. Sedan följde ett vikariat i **Aconcagua Valley** från mars 1969 till april 1969.

Bergström blev utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nya **Annie Johnson** från den 1 maj 1969 på Wärtsilävarvet i Åbo. Bergström var fartygets förste maskinchef vid leveransen i december 1969.

Bergström var sedan kvar i **Annie Johnsons** avlösningssystem fram till mars månad 1980 då han gick i pension.

Bergström hade då varit maskinchef i fartyget i 34 resor totalt.

Jag seglade själv med Bergström under 5 resor i **Annie Johnson** och jag upplevde honom som en lågmäld person som inte gjorde så stort väsen av sig.

Olof Bergström avled den 1 april 1980. Han var bosatt sedan många år i Malmö och kyrkobokförd i Limhamn.



## Sjöingenjör Svante Lennart Nilsson 1929-1990.



Foto från Lennart Nilsson

Maskinchef **Svante Lennart Nilsson** föddes i Bunkeflo i Malmö den 22 augusti 1929.

Lennart Nilsson anställdes i Rederi AB Nordstjernen som 1:e maskinist i **Brasil** den 16 november 1964 och var kvar i fartyget till den 11 november 1965 varav de fyra sista månaderna som vik. maskinchef. Sedan följde ytterligare ett kortvikariat som maskinchef i **Paraguay** under en kustresa i februari 1966.

Nilsson återkom till Brasil som ordinarie maskinchef den 25 februari 1966 och var kvar till den 9 september 1968.

**Efter detta följde följande fartyg som maskinchef;**

**Lao**, december 1966 till januari 1967.

**Brasil**, från februari 1967 till april 1968.

**Bahia Blanca**, från juli 1968 till maj 1969.

**San Joaquin Valley**, från augusti 1969 till maj 1970.

I juli 1970 kom Nilsson till containerfartygen som maskinchef i följande fartyg;

**Margaret Johnson**, från juli till september 1970.

**Annie Johnson**, från december 1970 till april 1971.

**Axel Johnson**, från augusti 1971 till december 1971 efter att ha vikarierat två veckor i fartyget under maj/juni samma år.

**Margaret Johnson**, från december 1971 till februari 1972.





Den 8 april 1972 kom Nilsson till **San Francisco** där han sedan kom att vara kvar till oktober 1985. Fartyget såldes i december 1985. Nilsson var totalt 42 resor i **San Francisco** samt ytterligare sex resor i andra containerfartyg. Han var den av maskincheferna som gjorde flest resor totalt i containerfartygen, 48 resor totalt.



**San Francisco** var Nilssons ordinarie fartyg och han gjorde hela 42 resor i henne.

Här slutar också mina spår av Lennart Nilsson. Dock vet jag att han senare kom till **Atlantic Stream** under ett par år.

Lennart Nilsson avled endast 61 år gammal den 12 oktober 1990. Han var sedan många år tillbaka bosatt i Sofielund i Malmö.



### Sjöingenjör Björn Örnerstig 1940-2016.



Foto från Johnson Line.

Maskinchef **Björn Örnerstig** föddes i Kalmar den 29 april 1940. Föräldrarna var **Karl Örnerstig** (1910-1982) och **Margit Örnerstig** (1913-1997). Björn har två yngre systrar. Familjen flyttade till Göteborg 1944.

Det sägs att äpplet inte faller så långt ifrån trädet och i detta fall är det definitivt så eftersom Björns far var inom Johnsonlinjen under 35 år varav 20 år som legendarisk maskinchef i bl.a. **Lions Gate** där han gjorde 56 rundresor!

Björn Örnerstig började i Rederi AB Nordstjernen som motorman och maskinbefälselev 1957 i **Bio-Bio**, 17 år gammal. Efter några resor följde sedan studier och sjöingenjörsexamen samt militärtjänst. Under sina ferier framöver var Björn till sjöss inom Johnsonlinjen bl.a. i **Elfnäs**. Björn återkom som vikarie 2:e maskinist i **Elfnäs** i december 1962 under ett lov. Sedan återkom Björn den 22 juni 1963 som 2:e maskinist i **Bio-Bio** och var i fartyget till den 30 september 1964.

Sedan följde **Silver Gate** och som 2:e maskinist på en kustresa i oktober 1964. **Seattle**, från november 1964 till juni 1965.

Björn blev 1:e maskinist i just **Seattle** från februari 1966 till augusti 1967 plus ett vikariat i Santos december 1967 till januari 1968.

**Sedan följde följande fartyg som 1:e maskinist:**

**Golden Gate**, från juni till augusti 1968. Sedan följde ett avbrott för studier. **Okanagan Valley**, från juni 1970 juli 1970.



**Montevideo**, från juni 1971 till oktober 1971.

Den 7 oktober 1971 blev Björn leveransövervakare och 1:e maskinist i nybygge 1173, **Antonia Johnson**. Han var sedan fartygets förste 1:e maskinist vid leveransen den 30 december 1971. Björn var sedan ordinarie 1:e maskinist i fartyget till den 8 maj 1974 inom avlösningssystemet. Han gjorde 9 resor som 1:e maskinist i fartyget.



**Antonia Johnson** som nytt fartyg 1972, fartyget som Björn var leveransövervakare på vid nybyggnationen 1971 som 1:e maskinist och senare som maskinchef.

Här gjorde Björn 20 resor. Man förknippar fartyget med Björn Örnerstig!

Foto: G. Lamuth, från H.Nerens samling.

Den 19 juni 1974 blev Björn maskinchef i **Aconcagua Valley** under tre månader fram till september 1974. Björn återkom sedan till containerfartygen och **Margaret Johnson** som maskinchef den 27 oktober 1974 till den 5 januari 1975.

**Efter detta var Björn maskinchef i följande fartyg inom den nya "Axel Johnsonserien";**

**Axel Johnson**, från januari 1975 till mars 1975.

**Annie Johnson**, från juni 1975 till augusti 1975.

**Axel Johnson**, från november 1975 till februari 1977, inom avlösningssystemet.

**Antonia Johnson**, från maj 1977 till november 1977.

**Annie Johnson**, från februari 1978 till April 1980, inom avlösningssystemet.

**Antonia Johnson**, juni 1980 till september 1982, inom avlösningssystemet.

**Margaret Johnson**, från januari 1983 till mars 1983.

**Antonia Johnson**, från april 1983 till oktober 1983. Detta var också det sista av containerfartygen har tjänstgjorde i. Både det första och det sista.



Under sin tid i denna fartygsserie var Björn i fyra av de fem fartygen, han gjorde totalt 34 resor i dessa fartyg varav 20 resor i **Antonia Johnson**, 7 resor i **Annie Johnson**, 5 resor i **Axel Johnson** och två resor i **Margaret Johnson**.

Från slutet av 1983 blev Björn utsedd till leveransövervakare och maskinchef i nya containerfartyget **Bo Johnson** som byggdes i Yokohama, Japan. Björn var fartygets förste maskinchef vid leveransen från varvet i mars 1984. Han kom sedan att vara ordinarie maskinchef i fartygets avlösningsystem till 1988 då han förflyttades till Silja Line.



**Bo Johnson**, Björns andra nybygge som leveransövervakare och maskinchef. Björn lämnade fartyget 1988 för Silja Line.

Foto L. Ramsvik, maritimbild.com.



**Silja Symphony**, Björns sista fartyg 2005. Foto Rolf Larsson 1995©



Björn kom till **Svea** och Silja Line 1988 och var i fartygets avlösningssystem i cirka 2 år. Björn blev sedan leveransövervakare och maskinchef i nybygget **Silja Symphony** tillsammans med kollegan Kjell Hellkvist när fartyget levererades från Åbovarvet i maj 1991.

Björn var sedan kvar i fartygets avlösningssystem som maskinchef till 2005 i samband med att han gick i pension vid 65 år fyllda. Han hade också varit leveransövervakare i tre fartyg.

När Björn gick i pension 2005 hade han varit i Johnsonlinjens tjänst i 48 år om man räknar in studietiderna, feriejobb och militärtjänstgöring. Även det är en form av rekord.

Jag hade själv den stora förmånen att få segla tillsammans med Björn de första resorna i **Antonia Johnson** då detta fartyg var nybyggt. Björn är en förtjusande människa, alltid trevlig, vänlig och tacksam. Han tillhörde de människor som nästan alltid stack in huvudet i köket och tackade för maten. Det säger en hel del om hans ödmjuka sätt. Jag hade ju också förmånen att få segla tillsammans med hans far, Kalle Örnerstig, och senior och junior var oerhört lika till både utseende och i sitt vinnande trevliga sätt mot alla, oavsett befattning ombord.

Tyvärr avled Björn i cancer den 4 september 2016, 76 år gammal. Jag träffade honom för sista gången i Lysekil 2014 över en mysig lång och välsmakande lunch tillsammans med hans hustru.

Det känns bra så här i efterhand att han fick läsa denna biografi som jag skrivit om honom samt den biografi jag även skrev om hans far Kalle Örnerstig. Han blev mycket rörd och det var inte långt till tårarna!

Björn var bosatt på Grundsund, Skaftö med sin familj sedan flera år tillbaka.

***Rest in Peace Björn!***



## Personbiografier



Björn som jultomte på **Bo Johnson** under en julafton mitten av 1980-talet.  
Foto S. Genser.

Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017.

Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg samt egna fantastiska minnen från Björn.,  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Sjöingenjör Kjell Hellkvist 1943-2016.



Foto från Johnson Line.

Maskinchef **Kjell Arne Hellkvist** föddes i Malmö den 14 juni 1943.

Kjell Hellkvist började i Rederi AB Nordstjernen som maskinbefälselev i **Rosario** i februari 1961. Redan här lades grunden till Kjells gedigna kunskap om Pielstickmotorerna. Efter elevresor med **Rosario** gick han in på sjöbefälsskolan och läste till sjöingenjör.

Kjell återkom till rederiet som 2:e maskinist Jr. i **Laos** den 6 mars 1963 till 29 juli 1963. Efter detta följde nya studier samt militärtjänstgöring.

Kjell återkom sedan ordinarie i **Yakima Valley** den 22 september 1966 som 2:e maskinist Jr. och var kvar tills den 21 augusti 1967. Under denna period hade han även vikarierat kylmaskinist för "Banan-Johan" under två månader 1967 samt även varit 2:e maskinist den sista månaden i fartyget.

Efter detta blev Kjell leveransövervakare och 2:e maskinist i det nybyggda kylfartyget **San Joaquin Valley** från januari 1968 till februari 1969 då han sjukavmönstrades. Under denna period hade han även vikarierat 1:e maskinist under tre månader i fartyget. Den 28 maj 1969 blev Kjell 1:e maskinist i **Yakima Valley** fram till februari 1970. Kjell hade då varit i de två kylfartygen under cirka 3½ år.



**Yakima Valley**, ett av kylfartygen som Kjell var på i cirka 1½ år.  
Fartyget var även hans första som ordinarie 1:e maskinist.  
Foto: C.G. Nyström

Kjell kom som leveransövervakare och 1:e maskinist i nybygget **San Francisco** den 13 april 1970. Han var sedan kvar som 1:e maskinist i fartygets avlösningssystem till september 1973.

Den 26 november 1973 blev Kjell maskinchef i **Annie Johnson** och han var sedan kvar till februari 1975 inkl. två resor ledighet och ett kustvikariat i **Buenos Aires** 1974. Kjell kom sedan att bli maskinchef under resten av sin aktiva karriär.

**Efter detta följde följande fartyg:**

**Margaret Johnson**, från maj till juli 1975.

**Antonia Johnson**, från augusti 1975 till mars 1977 inom fartygets 1-1 system samt även inkl. ett kustvikariat i **Silver Gate** 1975.

**Axel Johnson**, från april 1977 till december 1984 inom fartygets avlösningssystem. Under dessa år gjorde även Kjell en resa vik. på **Brasilia** 1981. Vid denna tid hade Kjell gjort totalt 44 resor i containerfartygen och han var den enda av alla maskinchefer som varit i alla de fem fartygen i serien. Han hade då varit i fartygen i cirka 15 år.





**San Francisco**, Kjells första containerfartyg där han var som leveransövervakare och som 1:e maskinist i drygt 3 år.

Foto från R. Sahlstens samling.

I januari 1985 blev Kjell leveransövervakare och maskinchef i nybygge 93 vid Nippon Kokan i Tsu, Japan och fartyget **Rosa Blanca**. Kjell blev fartygets förste maskinchef vid leveransen i mars 1985. Kjell var sedan kvar i fartyget under 1 år för att flytta till Silja Line och **Svea** och Silja Line under våren 1986.

Kjell blev sedan kvar inom Silja till 2003. 1988 blev han projektansvarig för all teknisk utrustning och maskineri i nybygge 1309 vid Kvaerner Masa varv i Åbo (gamla Wärtsilävarvet) och fartyget kom att döpas till **Silja Symphony** och som levererades i maj 1991 till Johnsonkoncernen. Kjell blev sedan fartygets förste maskinchef tillsammans med Björn Örnerstig och dessa två delade på fartyget inom avlösningssystemet fram till 2003.

Kjell Hellkvist gick i pension sommaren 2003 från Silja Line, 60 år fyllda. Han hade då varit i rederiets tjänst i cirka 40 år. Han hade då också varit leveransövervakare i fyra nybyggnationer inom rederiet.

Kjell är en fantastisk person och jag hade förmånen av att själv segla tillsammans med honom under fyra resor i samband med att **San Francisco** var nytt samt även i **Annie Johnson**. Kjell är en mycket sympatisk och lättäm person att umgås med och alltid nära till skratt. Alla trivs i hans närvaro.



Tyvärr avled Kjell i cancer den 6 juni 2016 i en ålder av 73 år. Kjell var bosatt i Kalmar sedan många år tillbaka tillsammans med sin hustru Marianne. Kjell var även den drivande kraften bakom föreningen Johnsonseglarna som även har sitt säte i Kalmar.

### Rest in Peace Kjell.



Rosa Blanca var Kjells tredje nybygge för Johnson Line.  
Foto Lennart Ramsvik, maritimbild.com





Leveransfoto av Rosa Blanca, fr. vänster Befälhavaren Ingvar Lindström, Teknisk chefsinspektör Arnold Idestrand från rederiet, Kjell Hellkvist, fartygets förste maskinchef. De båda japanska damerna är från varvet i Japan.  
Foto från A. Idestrands samling.



Kjells 4:e nybygge, passagerarfärjan **Silja Symphony** som byggdes i Åbo 1988-1990. Detta var också Kjells sista fartyg fram till sin pension 2003.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017.  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



### Sjöingenjör Thomas Hjeltvik 1943.



Foto Johnson Line

Maskinchef **Thomas Oscar Hjeltvik** föddes den 30 mars 1943. Thomas Hjeltvik hette från födseln **Thomas Pettersson**. Han tillsammans med sin hustru Birgitta och barnen bytte namn 1978 till Hjeltvik som kom efter hans fars födelseort Hjältviken som ligger mellan Piteå och Luleå i Norrbotten.

Thomas Hjeltvik började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist Jr. den 16 november 1965 i **Rio Negro Valley** och var kvar i fartyget till den 6 augusti 1966 varav de två sista månaderna som 2:e maskinist. Han gick sedan in på skolan för studier.

Thomas återkom till rederiet och **Seattle** för en kustresa i april/maj 1967 samt en långresa i **Montevideo** som 2:e maskinist mellan juni till augusti 1967. Sedan återgick han till studier och vad jag vet sjöingenjörsexamen.

Thomas kom tillbaka till rederiet ordinarie den 10 juni 1969 i **Engelsberg** där han var till 3 september 1969.

Den 14 september kom han som 2:e maskinist och leveransövervakare av nybygget **Annie Johnson**. Han blev sedan fartygets förste 2:e maskinist och han var kvar som 2:e maskinist till oktober 1970 då han befordrades till 1:e maskinist i fartyget.



Thomas första Johnsonfartyg, **Rio Negro Valley** 1965

Thomas var sedan ordinarie 1:e maskinist i **Annie Johnson** till december 1970, sedan följde en resa i **San Francisco** från februari till april 1971. Han återkom till **Annie Johnson** den 30 april 1971 och var sedan kvar i fartyget till den 21 december 1974.

Den 25 mars 1975 blev Thomas maskinchef i **Buenos Aires** fram till den 23 juni 1975. Efter detta var han maskinchef resten av sin karriär i följande fartyg:

**Margaret Johnson**, från jul 1975 till september 1975.

**Silver Gate**, från januari 1976 till mars 1976.

**Rio de Janeiro**, från mars 1976 till juli 1976.

**Montevideo**, från september till december 1976.

**Antonia Johnson**, från mars 1977 till september 1977 inkl. en resa ledigt.

**Montevideo**, från oktober 1977 till juli 1978, inkl. en resa ledigt.

**Margaret Johnson**, från augusti 1978 till mars 1979, inkl. en resa ledigt.

**Brasilia**, från juni 1979 till april 1980, inkl. en resa ledigt.

**Annie Johnson**, från april 1980 till februari 1981, inkl. två resor ledigt.

**Buenos Aires**, från mars 1981 till juni 1981.

**Annie Johnson**, från september 1981 till juli 1982 inkl. två resor ledigt.

Den 29 september 1982 kom Thomas till **Johnson Chemsun** som ordinarie maskinchef inom avlösningssystemet. Han var sedan kvar i fartyget till våren 1987.



Thomas var leveransövervakare på nybygge 1170 på Åbovarvet 1969, han var sedan **Annie Johnsons** förste 2:e maskinist vid leveransen december 1969.

Foto från H. Neren.



Thomas första "Siljafartyg" sedan han lämnat utefarten 1987, Silvia Regina.

Bild från fakta om fartyg.

Foto: L.H.Isdahl.

Efter **Johnson Chemsun** förflyttades Thomas till Silja Line och maskinchef i bland annat **Silvia Regina** under flera år. Han kom senare till **Sea Wind** där han kom att vara kvar till sin pension 2006. Thomas var då 63 år fyllda.



## Personbiografier

När Thomas gick i pension hade han varit i rederiet i cirka 40 år varav de senaste 30 åren som maskinchef. Han hade också varit 29 resor i fyra av de fem containerfartygen.

Thomas och jag kom att känna varandra ganska väl genom årens lopp då vi seglade tillsammans i **Annie Johnson** och **San Francisco** i 4 resor samt under 1982 till 1986 i **Johnson Chemsun**.

Thomas var en underbar person och människa och han var alltid en glädjespridare ombord med många rävar bakom öronen och full av "practical jokes". Thomas var en mycket trivsamt och lätttsamt människa att umgås med och det gjorde vi ofta.

Thomas Hjeltvik bor tillsammans med sin hustru Birgitta sedan många år tillbaka i Härnösand där de köpte en villa för många år sedan.



Huvudrollsinnehavaren själv, Thomas ombord i **Johnson Chemsun** 1985.  
Foto, S-E.Nyberg.



Thomas sista fartyg på "utefart" blev **Johnson Chemsun** där han var maskinchef i 5 år mellan 1982 till 1987.



Thomas sista fartyg 2003 innan han gick i pension,  
Det Silja Line ägda fartyget **Sea Wind** som trafikerade Stockholm-Åbo.  
FotoM. Asklander, Fakta om fartyg.

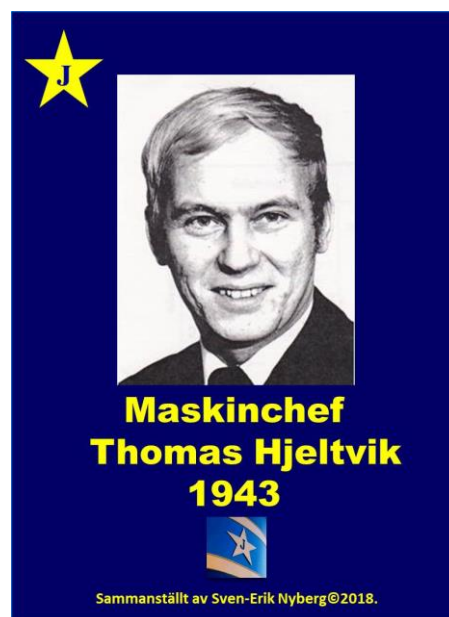




## Personbiografier

Jag känner det som en stor förmån av att ha seglat med Thomas Hjeltvik så länge som jag fick möjlighet till. Vi seglade tillsammans i cirka 4 år och det var en fantastisk kul tid tillsammans.

Det är därför en stor glädje att få skriva denna korta personbiografi över Thomas under hans samlade tid och år inom Johnsonkoncernen. Han var ju också en av koncernens mest meriterade maskinchefer med över 30 års erfarenhet som maskinchef.



Research S-E. Nyberg© 2013 uppdaterad 2017.  
Källa Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg samt egna minnen.  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Sjöingenjör Jan Clausén 1930- 1987.

Maskinchef **Fritz Jan Clausén** föddes i Piteå den 20 mars 1930.

Jan Clausén började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist i **Buenos Aires** under ett vikariat från 21 september 1958 till 30 oktober samma år.

Clausén återkom den 1 november 1959 som 1:e maskinist i just **Buenos Aires**. Han var 1:e maskinist till den 22 maj 1961 då han blev maskinchef i fartyget från den 23 maj till den 31 juli 1962.

**Efter detta följde följande fartyg som maskinchef;**

**Brasilia**, från augusti 1962 till december 1962.

**Montevideo**, kustvikariat i en månad fram till januari 1963.

**Buenos Aires**, från mars 1963 till juni 1963.

**Santos**, från juni 1963 till september 1963.

**Brasilia**, från november 1963 till juni 1964.

**Rio Negro Valley**, från juni 1964 till september 1964.

**Santos**, från juni 1964 till januari 1965.

**Rio Negro Valley**, februari till mars 1965.

**Brasilia**, från maj 1965 till september 1965.

**Rio Negro Valley**, från november 1965 till mars 1967.

Efter detta blev Clausén landanställd vid Huvudkontoret i Stockholm fram till september 1969 då han blev teknisk övervakare och inspektör för alla containerfartygen som byggdes på Wärtsilävarvet i Åbo.

Clausén blev sedan **Antonia Johnson** förste maskinchef när hon levererades den 30 december 1971. Han var sedan kvar i fartyget till juli 1974.

Clausén slutade sedan i rederiet i augusti 1974.

Därefter fick han en chefstjänst vid American Bureau of Shipping (ABS). I samband med detta fick han ett övervakningsjobb i Japan och strax därefter skadade han sig så svårt att han blev rullstolsbunden men han fortsatte trots detta att arbeta för ABS.

Jan Clausén avled den 7 maj 1987.

Han var bosatt i Stockholm sedan många år tillbaka.



### Sjöingenjör Ulf Bergstedt 1944.

Sjöingenjör Ulf Christer Bergstedt föddes den 17 januari 1944.

Ulf Bergstedt började i Rederi AB Nordstjernen som 2:e maskinist Jr. i **Lions Gate** den 28 januari 1966 fram till den 7 september 1966. Sedan följde studier. Han återkom i **Silver Gate** under sommaren juni/juli 1967 samt under sommaren 1968 i **Canada** som 2:e maskinist Jr. Bergstedt tog sjöingenjörsexamen i juni 1969.

Den 16 juni 1969 kom han till **Lions Gate** som 2:e maskinist Jr. och var kvar till i fartyget till den 6 april 1970. De sista fyra månaderna var han kylmaskinist i fartyget. Sedan följde ett vikariat som 2:e maskinist i nya **Margaret Johnson** under maj 1970.

Den 1 juni 1970 kom han till nya **San Francisco** som leveransövervakare och sedan som fartygets förste 2:e maskinist när fartyget levererades i augusti 1970. Bergstedt var sedan kvar i fartyget till den 12 oktober 1981.

Den 8 november 1973 blev Bergstedt ordinarie 1:e maskinist i fartyget. Den 15 mars 1982 kom Bergstedt till **Annie Johnson** och han var sedan kvar i fartyget till 1985.

Under sommaren 1985 vikarierade Bergstedt maskinchef i **San Francisco**. I samband med detta slutar också mina spår av Uffe Bergstedt. Men jag tror mig veta att han avslutade sin Johnsonkarriär i **Atlantic Stream** lite senare under 1980-talet.

Totalt gjorde Bergstedt 47 resor i containerfartygen varav 36 resor i **San Francisco** och 11 resor i **Annie Johnson**. Han var med detta den maskinist/maskinchef som gjort näst flest resor i denna fartygsserie. Bara Lennart Nilsson hade gjort en resa mera.

Källa; Engelsbergsarkivet samt egna minnen.

Skrivet av **Sven-Erik Nyberg 2013**.

[seonyberg@gmail.com](mailto:seonyberg@gmail.com)



## Elingenjör Endre Mark 1939.



Foto från Johnson Line

Elingenjör **Endre Istvan Mark** föddes i Budapest, Ungern den 28 december 1939. Mark kom till Sverige 1956.

Endre Mark började i Rederi AB Nordstjernen som Elmaskinist i **Yakima Valley** den 27 oktober 1969 och var i fartyget till den 4 juni 1970. Han kom till **Axel Johnson** den 27 juli 1970 till den 30 september 1970. Sedan följde ytterligare ett vikariat i kylfartyget **Hood River Valley** under tiden 27 oktober 1970 till den 16 december 1970.

Dagen efter, den 17 december 1970 kom Mark till containerfartygen och **San Francisco** fram till december 1971 inkl. en resa ledighet. Efter detta följde följande fartyg:

**Axel Johnson**, kustvikariat i mars 1972.

**San Francisco**, från april 1972 till augusti 1972.

**Axel Johnson**, från november 1972 till januari 1973.

**Antonia Johnson**, från februari 1973 till april 1973.

I september 1973 kom Mark Till **Annie Johnson** och han kom sedan att vara kvar i detta fartyg till våren 1986 då fartyget såldes i augusti 1986. Under denna period gjorde även Mark en resa i **Margaret Johnson**. Totalt gjorde Mark 48 resor i containerfartygen varav 37 resor i **Annie Johnson**. Han var då en av de elingenjörer som gjort flest resor och längst tid i containerfartygen. Han var också den enda av alla elmaskinister som tjänstgjorde i alla fem fartygen i serien.

Under 1986 förflyttades Mark till **Svea** inom Silja Line som elingenjör. Han var sedan kvar i **Svea** till 1995 då han tvingades till sjukpension efter en arbetsskada.

Han erhöll guldklockan från rederiet 1994 efter 25 års tjänst inom rederiet. Endre Mark är sedan många år bosatt i Göteborg.



### Elingenjör Leo Ingvarlsen 1937.

Elingenjör **Leo Ingvarlsen** föddes i Danmark den 21 november 1937.

Leo Ingvarlsen anställdes inom Rederi AB Nordstjernen den 19 april 1966 i **Bahia Blanca** som däcksmaskinist. Han var sedan kvar i fartyget till den 28 februari 1969 inkl. en resa ledighet.

Den 17 mars 1969 kom han som leveransövervakare och elmaskinist i nybygget **Axel Johnson**. Han var sedan kvar i fartyget till mars 1970 och efter 5 resor i fartyget.

Efter detta följde systerfartyget **Annie Johnson** från april 1970 till juli 1973. Han gjorde totalt 11 resor i fartyget.

Sedan kom Ingvarlsen till **Margaret Johnson** i augusti 1973 och kom sedan att vara kvar i fartyget till hösten 1983 inom fartygets avlösningssystem. Han var i fartyget 10 år och totalt 33 resor. Totalt gjorde Ingvarlsen 49 resor i containerfartygen. Ingvarlsen var en av de personer som varit längst tid och som gjort flest resor i fartygsserien.

1984 förflyttades Ingvarlsen till det nybyggda containerfartyget **Bo Johnson** och vad jag kan se var han sedan kvar i fartyget under många år. Jag vet inte med bestämdhet men troligtvis var han kvar på fartyget till det såldes och överlämnades i Guayaquil 1993.

Tyvärr vet jag inte vad som senare hände med Leo Ingvarlsen.



## Gustav Vilhelm Johansson 1906-1981, född i "Oppegårn" Vävra, Håлта socken.

Skrivet och sammanställt av Jan Jansson 2013.



***Här följer en kortfattad personbiografi över den legendariska Frysmaskinisten "Banan-Johan" som var i Rederi AB Nordstjernans tjänst i cirka 40 år från början av 1930-talet till 1971.***

Av min gode vän Janne Brandt, styrelseledamot i Klubb Maritim Lidköping, fick jag låna Ove Allanssons "Frysarns värme", med tack tillägnad Banan-Johan. Janne och jag for ihop under nästan två givande och trivsamma år på De la Ramafarten 1956-58 med M/S Bataan.

Vissa beskrivningar i inledningen av texten talade för att han kunde var hemmahörande i Håлта socken i södra Bohuslän, varför jag började nysta utifrån detta med hjälp av landsarkivet, pastorsexpeditionen och Håлта Hembygdsförening, och kom fram till att Vilhelm var son till Gustav Ludvig Johansson och Amanda Susanna Simonsdotter, Vävra Övergård.



Enligt boken skulle Vilhelm redan 1921 ha mönstrat eldare i S/S Hilda i någon Vänerhamn, dit han rymde hemifrån som 15-åring. (HILDRING var fartygets rätta namn enligt Ove). Förmodligen har han seglat i olika Vänerskutor fram till den 27/3 1926 som är den första noteringen i sjöttjänstutdraget, som motorelev i det oceangående fartyget M/S Dehli. Det mesta av nedanstående är utdrag från några av Ove Allanssons många böcker.

Vilhelm kom till Buenos Aires (BA) första gången i början av trettioalet som motorman i M/S **Lima**, Rederi AB Nordstjernen. Liggetiderna var i regel två, tre veckor och sjömans-prästen ledde kurser i spanska. En före detta svensk sjöofficer bosatt i BA gav också kurser i spanska. Studierna ledde till att Vilhelm började läsa spanskspråkiga böcker och fastnade för Gabriela Mistral, som fick nobelpriset 1945. Penklubben hade möte i BA 1936 och Hans Ruin och Karl August Bolander besökte Svenska sjömanskyrkan och sjömansprästen Nils Bhååte presenterade Vilhelm som en litteraturintresserad sjöman.

Då kriget bröt ut i september 1939 befann sig Vilhelm ombord i M/S "Uruguay" i BA. U-båtarnas torpeder sänkte även ett stort antal svenska fartyg och fartygen tvingades till avsevärda deviationer för att nå sina destinationer. Den riskfyllda hemresan stördes inte förrän drygt ett dygn innan angöringen av norska kusten då fartyget prejadades av en engelsk jagare och befälhavaren beordrades att gå till Orkneyöarna och Kirkwall för kontroll.

Det framgick helt öppet av skeppspapperen att en del av godset som lastats före krigsutbrottet var avsett för Tyskland. Efter tre veckor i Kirkwall fick M/S **Uruguay** order att gå till Dundee och sedan till Leith där krigskontrabandet skulle lossas. Efter lossningen fortsatte resan utan missöde till Göteborg. Det var då över åtta veckor sedan hon hade lämnat BA, en normal hemresa brukade ta två veckor. Vilhelm gjorde ytterligare några riskfyllda resor och mönstrade av den 10 augusti 1940, dels för att påbörja studier på Sjöbefälsskolan i Göteborg samt för att inställa sig till militärtjänstgöring.

Vilhelm hade intressen ombord som inte delades av många andra. I en svart anteckningsbok skrev han av favoritdikter av Hjalmar Gullberg, Gunnar Ekelöf och Karin Boye. I vissa av Karin Boyes dikter kände han undergångsstämningen och såg det som att hon hade förutsett kriget. Vilhelm förskansade sig i böckerna, såväl engelsk som spansk litteratur. Mellan juni 1943 och augusti 1944 gjorde Vilhelm två lejdresor, överenskommelse om fri lejd, med M/S **Peru**. Lejdresorna var självklart riskfyllda och respekterades inte alltid av flygplan och U-båtar och minsprängningar var vanligt förekommande.



Efter kriget levde Vilhelm ett rikt liv med böckerna ombord och läste allt mer obehindrat de stora latinamerikanska romanerna på originalspråket.

På allvar hade han också börjat intressera sig för latinamerikansk konst och väckte förvåning genom att i hytten hänga upp träsnitt, teckningar och reproduktioner köpta i Sydamerika eller i Mexiko.

Källa: Ove Allansson, "Sjöklart" 1989.

"Efter utgivningen av Utvandrarerna hade Moberg varit i USA och forskat inför arbetet med Invandrarna. Från **San Francisco** reste Moberg hem med Johnsonlinjens styckegodsartyg M/S **Guayana**, träffade där ombord och blev vän med kylmaskinisten, frysaren, Vilhelm Johansson mera känd som Banan-Johan. Denne blev senare Johnsonlinjens flaggfrysare och supercargo. Banan-Johan var synnerligen beläst och kunde lika gärna ha kallats Bok-Johan. Han läste latinamerikansk litteratur på originalspråken spanska och portugisiska. Ombord blev Moberg och Banan-Johan som sagt vänner och besättningen talade om kompisarna Ville & Ville.

Hemresan blev sex veckor lång beroende på en extra resa till bananhamnen Esmeralda och samtalen blev långa och många. Vilhelm hade hand om och beställde böcker till Sjömans-bibliotekets vandringslådor. Vilhelm Moberg tyckte att Banan-Johan gjort mycket för böcker och läsande ombord i fartygen och "som ett litet tack ska jag hädanefter sända dej ett signerat ex av varje ny bok jag kommer med". Vilhelm Moberg skulle komma att hålla löftet

Vilhelms sista styckegodsbat blev M/S **Brasilia**, som han mönstrade av i september 1962.

Nästa uppgift blev som leveransövervakare i nybygget M/S **Yakima Valley**. Fartyget levererades från Lindholmen i september 1963. Med avbrott för semestrar var han kvar i fartyget till 9 oktober 1970. "Rederiet har bett honom stanna och ännu inte pensionera sig. Trots automatiseringspsykosen behöver rederiet hans erfarenhet, hans lyssnande öra, hans sjätte sinne, hans händers skicklighet".

Källa: Ove Allansson, "Sydvard" 1995.

**San Joaquin Valley** blev Vilhelms sista båt före pensioneringen med avmönstring i Göteborg den 2 augusti 1971, dagen före sin 65-årsdag.

Via föreningen "Johnsonseglarna" har jag haft kontakt med sjöingenjör Kjell Hellkvist som seglade ihop med Vilhelm i M/S **Yakima Valley** 1966/67. Han intygar att Banan-Johan blev en legend i Johnsonlinjen.





**CITAT:** "Han var en stolt maskinist, och när det gällde fryseriet så var det ingen som slog honom på fingrarna." Alla i Johnsonlinjen, såväl till sjöss som iland, visste vem han var. En gång fick han ombord ett vykort från Japan. På kortet stod det: Banan-Johan, Johnson Line Sweden. Banan-Johan var politiskt till vänster och fackligt aktiv. När han kom tillbaka från en ledighet så hade vi satt upp en stor bild på Olof Palme (1 x 1,5 m) i dagrummet. Det var när Palme kandiderade till statsminister och Banan-Johan blev närmast rörd av bilden".

Vilhelm betraktades av Rederiet som nestorn bland sina kylmaskinister. Tack vare sitt stora kunnande inom kylaggringsområdet tjänstgjorde han som lärare under rederiets kurser i kylteknik för upplärning av yngre kylmaskinister.

Vilhelm var kusin med "kvartetten Simonsson" från Bäckevarv, Håлта socken, som alla seglade maskinister i Johnsonlinjen. Deras far Svante, som jag mycket väl kommer ihåg, var bror till Banan-Johans mor, uppvuxna i Torp, Solberga socken. Ossian Simonsson, i sjöfartskretsar kallad "Stygge-Simon", började som 2 e maskinist i M/S **Annie Johnson** 1944 och befordrades till maskinchef 1951. Ossian gick i pension 1976 och erhöll då Emmerymedaljen samtidigt som Banan-Johan fick sin medalj.



Kylfartyget Yakima Valley var Banan-Johans favoritfartyg och han var i fartyget under från nybygge till försäljningen 1963-1970.



## Bröderna Simonsson

Skrivet och sammanställt av Jan Jansson 2013.

**Bröderna Sigvard, Ossian, John och Arne Simonson växte upp i Bäckevarv, Box 47, VÄVRA i Håлта socken i södra Bohuslän.**

Bröderna var kusiner med Johnsonslinjens legendariske kylmaskinist Vilhelm Johansson, Vävra, mer känd som Banan-Johan.

Min pappa växte upp cirka 500 meter från Simonssons. Jag har träffat alla fyra bröderna.

Farsan var skolkamrat med Banan-Johan och morsan var skolkamrat med Banan-Johans syster. Som barn var jag imponerad när bröderna kom på besök i föräldrahemmet då de som regel kom i taxi från Göteborg alltså cirka 30 kilometer.

### **SIGVARD - "Tyeste Simon".**

I maj 1937 mönstrade Sigvard eldare ombord i S/S Pallas, Ångfartygs AB Göta Kanal.

Han var sedan mönstrad som eldare eller motorman i olika rederiers fartyg, i Nordsjö- eller Oceanfart fram till 12 juni 1942. I maj året efter avlade Sigvard 3 klass maskinistexamen på sjöbefälsskolan, belägen på Kvarnberget, i Göteborg.

Den 11 juni 1943, under brinnande världskrig, påbörjade Sigvard den långa karriären i Johnsonlinjen ombord i M/S Annie Johnson.

Efter paravanprov gavs tillstånd att tillsammans med Amerika-Mexicolinjens M/S Stegeholm påbörja resan den 24 juni inom ramen för Lejdtrafiken (benämning på den transoceaniska sjöfarten som under andra världskriget efter minutläggningen 1940, skagerakspärren, upprätthölls efter omfattande förhandlingar med de krigförande parterna). Efter verkställd tysk visitation i Kristiansand fortsatte fartyget till Thorshavn, Färöarna, för engelsk kontroll. Resan till Buenos Aires genomfördes utan anmärkning enligt befälhavarerapporten.



Hemresan försenades då fartyget råkade in i en tropisk virvelstorm på 20 graders nordlig latitud. Endast några smärre ombordsskador förorsakades men två livflottar förstördes. ”Vid ett tillfälle då fartyget under tjocka befann sig på N 54 grader och V 32 grader hördes häftig artillerield. Salvorna pejldes hela tiden i samma riktning och enär jag befarade att komma in i en anfallen konvoj lades fartyget stilla i en timmes tid till dess allt var tyst”. Efter engelsk kontroll i Thorshavn inträffade följande enligt telegram till huvudkontoret den 2 oktober. = **NÄR VID AVGÅNG THORSHAVN STYRBORDES ANKARE VAR UPPHIVAT TILL ANKARKLYSET SPRANG EN MALJA VARVID ANKARET ANKARSCHACKELN OCH TVÅ MALJOR GINGO FÖRLORADE = BRINK+.**

Nästa fartyg blev M/S Ecuador fram till höstterminsstarten 1946 för ytterligare studier på sjöbefälsskolan. Den 18 juni 1947 har Sigvard avancerat till 1:e maskinist i M/S Margaret Johnson. Från en befälhavarerapport ur Båtologen No 4 2011 framgår att fartyget hemgående var inblandat i ett katastroftillbud i samband med sjösättning av M/S Hermod vid Lindholmens varv den 5 oktober 1949. Svensk Sjöfartstidning skrev bla. ”12-13 minuter före den utsatta tiden för sjösättningen gled nybygget oförklarligt ned från bädden med champagneflaskan hängande vid stäven och kolliderade ute på älven med Margaret Johnson och bogserbåten Herbert som hade Margaret Johnson under bogsering. Dess bättre blev ingen människa skadad”.

Jag har via Landsarkivet i Göteborg fått sjötjänstutdrag om brödernas mönstringsperioder men även utdrag för kusinen Banan-Johan. Sigvard mönstrade av M/S Chile i Las Palmas 15/7 1954 och mönstrade ombord i M/S Guayana i Santos den 24 juli. Samtidigt tjänstgjorde då Banan-Johan som kylmaskinist i fartyget. Sigvard mönstrade av i Göteborg den 18 oktober.

Jag har kommit fram till att detta var den enda gången som kusinerna tjänstgjorde i samma fartyg och den troliga orsaken är att Sigvard fick göra en ”brandkårsutryckning” till Brasilien för att ersätta en befattningshavare av någon anledning. Bröderna har inte heller seglat tillsammans, så vitt jag kan se, förutom enstaka tillfällen på kustresor i Skandinavien.

Finns det någon i läsekretsen som har bättre kännedom tar jag gärna emot all information?!

Sigvard tog inte övermaskinistexamen, nuvarande sjöingenjörsexamen, men vikarierade ändå som maskinchef redan 1955 i M/S Peru.

***Den 28 december 1955 inledde Sigvard en unik karriär i M/S Canada. Han kvarstod i samma fartyg i drygt 21 år fram till pensioneringen den 31 mars 1977. De sista 9 åren i befattningen som 1:e maskinist eftersom***



*behörighetskraven skärptes 1968 och därmed inte fick förlängd dispens som maskinchef.*

### **OSSIAN – ”Stygge Simon”.**

Ossian tog maskinistexamen i Göteborg 1942 och övermaskinistexamen i Härnösand 1944.

Karriären i Johnsonlinjen började som 2:e maskinist i M/S Annie Johnson i september 1944.

Redan den 1 april 1951 utnämndes han till maskinchef i rederiet och tjänstgjorde i denna befattning fram till pensionen 1978. Längst tid var han i M/S Silver Gate, ca sex år. Det sista fartyget blev M/S Rio de Janeiro.

Ur Båtologen No 1 2008 har Gert-Owe Eriksson sammanställt en händelserik resa med

M/S Annie Johnson (resa n:r 62), som påbörjades i Norrköping 17 augusti **1949**.

”Denna resa figurerade fartyget, ehuru på vitt skilda sätt, i hela fem (5) haverier, av vilka en kollision i resans inledning var den mest omfattande och sannolikt ett av de mest komplicerade kollisionsmålen som vid denna tid bedömts av såväl kungl.kommerskollegium som sedemera av svensk domstol”.

Annie Johnson kolliderade den 22 augusti 1949 med Rederi AB Transatlantics motorfartyg BULLAREN vid Draghällans fyr. Båda fartygen fick omfattande och svåra skador som reparerades på Finnboda Varv.

”Efter ansökan om prövningstillstånd meddelade Högsta domstolen den 6 februari **1954**

att icke bevilja något dito, varför hovrättens dom, där 75 procent av skulden lades på Bullaren och 25 procent lades på Annie Johnson således fastställdes”.

Ossian erhöll Emmerymedaljen i december 1976 samtidigt med Banan-Johan.

### **JOHN- ”Snälle Simon”.**

John seglade som eldare i Marstrands Nya Ångfartygs AB mellan 1/6-47 – 19/6-51. Sista fartyget i rederiet var S/S Bohuslän. 1950 avlade John 3 klass maskinistexamen.



Den första befälstjänsten blev som 3:e maskinist i Johnsonlinjens M/S Ecuador den 31/5 1952.

John befordrades till 1:e maskinist i april 1957 i M/S Nordstjernen där han blev kvar till mars 1968. Johns sista båt blev M/S Montevideo från vilken han sjukavmönstrade 5 januari 1978.

### **ARNE- "Store Simon"**

Även Arne började som eldare i S/S Bohuslän och St.Erik där han seglade mellan juni 1946 och maj 1951 och han tog maskinistexamen samma år som John. Arne följde sina äldre bröder och började som motorman i Johnsonlinjens M/S La Plata i juni 1951. Första maskinistjobbet blev som 3:e maskinist i M/S Venezuela i juli 1954. **Den 24 augusti 1956 mönstrade Arne 1:e maskinist i M/S Bio Bio där han blev kvar till september 1969.** Den sista båten blev M/S Brasilia som han mönstrade av i Helsingborg den 7 november 1975.

Jag minns att bröderna valde att åka taxi (sjömansbuss) när de besökte föräldrarna i Bäckevarv. De var stort för en yngling som mig, som oftast fick cykla de 30 kilometrarna enkel resa till Göteborg.

Janne Jansson



## 6

### Biografier Telegrafister

1. Stig Westergren
2. Stig-Åke Wallin
3. Arne Jönsson
4. Birger Andersson
5. Hans Andersson
6. Ulf Mathisson
7. Tore Rudén



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

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 kuriosa, 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 Käringön 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 bli mycket goda vänner. Dessa episoder berättade jag senare för Stig och han bara skrattade men sade samtidigt; "Du var inte ensam"...

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



på detta och han hade "blicken och känslan" för allt detta! Få människor hade detta, men Stig hade det.

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

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

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

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

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

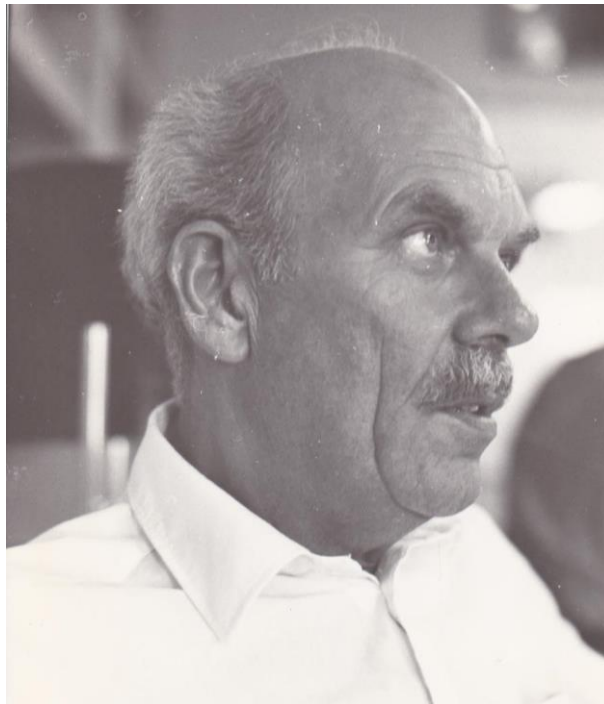
Tyvärr som det brukar bli i livet tappade vi kontakten i början av 1990-talet, det så stora och stolta rederiet Johnson Line lades ner 1993 då de sista spillrorna var kvar med bara ett enda fartyg de sista åren. Ja, Stig slutade nog i rätt tid!



## Personbiografier

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 glömmet dig aldrig!***



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



Stig på havet utanför sitt älskade Käringön 1972

## Rest in Peace Stig!

### Skrivet till minne av Stig Westergren

Skrivet av S-E. Nyberg© 2013. Uppdaterat 2018.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)

#### **Källor:**

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

*Stort tack även till Nordstjernans centralarkiv i Ängelsberg.*

*Båtologen och G-O. Ericsson.*

*Sven-Erik Nybergs egna minnen av vännen Stig.*



Minnesord för telegrafist och personalplanerare

## Stig-Åke Wallin 1933-2015.



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

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

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

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

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

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



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

Foto Lennart Ramsvik.

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

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

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

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

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

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





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

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

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

Stig-Åke sista resa som telegrafist gjorde han på 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 Fyrbodal och PRO. Han är en numera en mycket proffsig videoredigerare där han även skrivit texter och tal samt tillsatt musik i filmerna. Han har en egen studio hemma i sin villa. Han och hans sambo är dessutom mycket ute och reser med sin husbil.



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.**



## Telegrafist Arne Jönsson 1924 - 2001.



Foto från Johnson Line

Telegrafist **Arne Seved Jönsson** föddes i Hästveda, Skåne, den 29 september 1924.

Arne Jönsson började i Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 19 juli i två vikariat i **Paraguay** och **Colombia** till den 28 augusti 1947.

Sedan gjorde han ett avbrott och återkom till rederiet i **Paraguay** den 23 juli 1952 och var kvar till den 23 april 1954. Sedan följde ett nytt avbrott under 4½ år och han återkom i **Bolivia** den 7 december 1958 till den 21 april 1959.

Sedan ett nytt avbrott i 5 år och han återkom till rederiet i **Brasil** den 1 april 1964. Okänd avmönstringsdag. Den 1 september 1965 kom han till **Los Angeles** och var sedan kvar i fartyget till den 30 juni 1970 med tre resors ledighet. Under ledigheten vikarierade han i **Paraguay** under 30 dagar i januari 1967.



**Colombia**, Ett av Jönssons första fartyg 1947.  
Foto från maritimbild.com

Under augusti till oktober 1970 vikarierade han i **San Joaquin Valley** och **Montevideo**. Under tiden 1 december 1970 till den 8 februari 1971 var han i **Okanagan Valley**.

Den 9 februari 1971 kom han till **Annie Johnson** under två resor. Under augusti 1971 till oktober 1971 två kustvikariat i **Golden Gate** och **Seattle**.

Han återkom till **Annie Johnson** den 1 november 1971 och kom sedan att vara kvar i fartyget till och med den sista resan i augusti 1986 då fartyget såldes.

Arne Jönsson hade då varit i **Annie Johnson** i totalt 46 resor.

Efter denna tid kom Jönsson till **Nordic Stream**. Efter detta försvinner mina spår om honom men troligen gick han i pension efter detta 1988. 64 år gammal.

Arne Jönsson avled den 16 januari 2001. Han var bosatt sedan många år tillbaka i Helsingborg.

Jag hade själv förmånen av att segla tillsammans med Arne i **Annie Johnson** under tre resor i mitten av 1970-talet och han var en mycket trevlig, lugn och duktig telegrafist och alltid omtyckt av alla ombord.

Arne var den av alla telegrafister som tillsammans med Ulf Mathisson i systerfartyget **Axel Johnson** som hade tjänstgöring längst tid och flest resor i containerfartygen.



**Annie Johnson** tidigt 1970-tal.  
Fartyget där Arne Jönsson var i 15 år mellan 1971-1986 och 46 Nordpacificresor.  
Foto från maritimbild.com

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)





### Telegrafist Birger Andersson 1925.



Foto från Johnson Line

Telegrafist **Birger Lennart Andersson** föddes den 10 januari 1925.

Birger Andersson började i Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 25 juli 1947 i **Pacific**. Här var han till den 8 maj 1948.

Sedan hade han ett avbrott fram till januari 1952 då han återkom som telegrafist i ett kort vikariat i tankern **Lindesnäs** i en månad. Den 1 mars 1952 kom han till **Colombia** och var kvar i fartyget till den 31 december 1954. Sedan följde **Uruguay** från den 11 januari 1955 till den 5 mars 1957.

Efter detta hade han ett nytt avbrott och kom så tillbaka till rederiet den 9 oktober 1961 för en kustresa vikarie i **Panama**. Efter detta följde **Bio-Bio**, **Rio de Janeiro**, gamla **Annie Johnson**, **Seattle**, **Montevideo** och **Orinoco** under tiden 21 oktober 1961 till den 23 juli 1963.

Den 1 januari 1964 kom han till **Buenos Aires** och var i fartyget till 31 juli 1965 med en kustresa ledigt 1964. Efter detta fartyg följde från den 1 augusti 1965 **Brasilia**, **Seattle**, **Rosario** och **Chile** fram till den 8 november 1967



**Rosario** var en av 6 Rio-fartyg som Andersson var telegrafist på under slutet av 60-talet.  
Foto Lennart Ramsvik maritimbild.com

Den 1 december 1967 mönstrade han i **Rosario** och var sedan kvar i fartyget till den 31 mars 1970. Efter detta en månads vikariat i **Santos** under en kustresa.

Birger kom sedan till nybygget **San Francisco** på varvet i Åbo den 1 juli 1970. Han gjorde två resor i fartyget fram till december 1971.

Sedan kom Birger till **Margaret Johnson** i januari 1972 och där kom han sedan att vara kvar inom fartygets avlösningssystem till december 1985 och fartygets näst sista resa då det såldes i februari 1986. Birger gjorde sedan 1 resa i **Axel Johnson** under våren 1986 också detta fartygets näst sista resa.

Birger var i containerfartygen i totalt 49 resor varav 46 resor i **Margaret Johnson**, två resor i **San Francisco** och en resa i **Axel Johnson**. Birger var en av de telegrafister som tjänstgjorde längst tid i denna fartygsserie då han var där i 16 år.

Efter denna tid kom Birger till **Nordic Stream** men där slutar också mina spår om honom. Men troligen gick han i pension 1988, 63 år gammal.

I skrivande stund har jag ingen annan information än att Birger fortfarande lever, nu snart 89 år gammal.



**Margaret Johnson** var fartyget som Birger var telegrafist i under 13 år mellan 1972-1985 då fartyget såldes.  
Foto från Lars Grundberg



## Telegrafist Hans Andersson 1923-1984.

Telegrafist **Hans Axel Andersson** föddes i Gryt, Kristianstad den 12 september 1923.

Hasse Andersson anställdes inom Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 5 september 1950 i **Uruguay** där han var till den 13 april 1951.

Han var sedan i **Amazonas** under tiden 13 april 1951 (Han bytte fartyg i Frihamnen i Göteborg) till den 12 april 1956 då han dagen efter avmönstring mönstrade **Venezuela** fram till 6 juni 1956. Sedan följde återigen Amazonas och Argentina till den 1 december 1957.

Den 9 december 1957 mönstrade han **Buenos Aires** och var kvar i fartyget till den 30 juni 1961. Ett kustvikariat i **Amazonas** och sedan åter till **Buenos Aires** den 1 september 1961 till den 31 januari 1964 med en resa ledigt under perioden.

I februari 1964 blev Hasse Andersson landanställd vid rederiets sjöpersonalavdelning på Ringön i Göteborg som personalplanerare. Han var sedan kvar iland under 7 år fram till den 30 april 1971 då han avlöstes av Rune Antonsson.

Andersson återgick till sjötjänst som ordinarie telegrafist och den 25 maj 1971 då han kom till containerfartygen. **Margaret Johnson** resa 2 och två resor i **Axel Johnson** fram till december 1971.

Andersson kom till **San Francisco** den 22 december 1971 och var sedan kvar i fartyget till den 11 juli 1983. Han hade då gjort totalt 36 resor i dessa fartyg varav 33 resor i **San Francisco**.

Hasse Andersson avled den 14 januari 1984. Han var bosatt i Långedrag i Västra Frölunda, Göteborg sedan många år tillbaka.



### Telegrafist Ulf Mathisson 1925.



Foto från Johnson Line.

Telegrafist **Ulf Lennart Mathisson** föddes den 15 december 1925.

Ulf Mathisson började i Rederi AB Nordstjernen som telegrafist den 1 maj 1963 i **Portland** fram till den 18 september 1963.

Sedan följde en månads kustresa i **Guayana**, ett nytt vikariat i Rio de Janeiro fram till den 4 december 1963. Sedan följde **Rosario** från den 20 januari till den 4 juni 1964. Efter detta kom Mathisson till **Santos** den 5 juni 1964 och var sedan i fartyget till den 21 februari 1966.

Efter detta följde från den 3 oktober 1967 **Montevideo, Portland** och **Nordstjernen** samt åter i **Montevideo** fram till den 16 juni 1969. De sista två åren var han i **Montevideo**.

Dagen efter avmönstring **Montevideo** påmönstrade han **Axel Johnson** den 17 juni 1969 på dess jungfruresa. Mathisson var sedan kvar i fartygets avlösningssystem till juni 1986 då fartyget såldes. Under dessa år gjorde han även en resa i **Margaret Johnson** hösten 1972.

Mathisson gjorde totalt 56 resor i **Axel Johnson** och ingen annan har gjort lika många resor i dessa fartyg som Mathisson.

Tyvärr vet jag inte vad som senare hände Ulf, bara att han avslutade sin Johnsonkarriär i **Rosa Blanca**.

Han var gift och bosatt i Nederländerna under alla år.



## Personporträtt av Telegrafist Tore Rüdén



En ung Tore som mässpojke i England framför m/s Panama 1966  
/Foto från Tore Rüdén /

Tore Rüdén föddes i stadsdelen Lunden i Göteborg den 7 juni 1948. Efter 9-årig grundskola plus handelsskola ville Tore gå till sjöss och med målsmans intyg gick han till sjömanshuset och fick snart Svenska Amerikalinjens Odensholm som skanskalle i september 1965.

Efter en rundresa på USA:s ostkust mönstrade Tore av, firade jul och nyår hemma i Göteborg med familjen och hans första sjöäventyr var slut. Redan i början av februari 1966 mönstrade ut igen, nu på Tore på Johnsonlinjens Panama som mässkalle.



När Tore träffade Stig Westergren på rederiets sjöpersonalavdelning i Göteborg framkom det att Tores farbror, Harry Rüdén var känd gnist inom Johnson Line och kompis till Stig Westergren. Harry var mera känd under öknamnet "Armar och Ben" då han var så lång och smal.

Tore var på Panama i nästan 1½ år och han mönstrade av i Göteborg i juni 1967. Efter sommaren gick han återigen till sjöss, nu i rederiets Golden Gate där han var i 6 månader fram till slutet av februari 1968. Dit skickade Stig Westergren ansökningshandlingar till telegrafistkursen till honom.



Golden Gate i sin prakts dagar mitten av 1950–60-talet.

Foto av Torkjell Bang Pedersen.

Tores första möte med Golden Gate kom dock mycket tidigare. Redan i sjuårsåldern fick han följa med sin pappa ombord och hälsa på farbror Harry som var Gnist där. Där satt i Tore Gnisthytten och drack Coca-Cola. Inte kunde han då veta att drygt 10 år senare skulle han vara mässkalle ombord och efter ytterligare fem år telegrafist i samma båt. -

Två veckor senare i mars 1968 fick Tore resa till Åbo i Finland för att mönstra på det nybyggda kylfartyget San Joaquin Valley. Telegrafist på fartyget då var Lennart Lundqvist och man kan bara ana hur mycket tid Tore spenderade i radiohytten. Tore var i fartyget i två omgångar, totalt 12 månader och han mönstrade av i Göteborg i juli 1969 för att månaden senare påbörja sin telegrafistutbildning på Sjöbefälsskolan i Göteborg.



## Personbiografier

*Ryden, Tor Bertil 480607*      *Barnhögsgat. 10, Stig 87*

TJÄNSTGÖRING					SEMESTER 1940730							
FARTYG	PÅMONST.	AVMONST.	BEF.	ANM.	ÅR	FARTYG	F.O.M.	T.O.M.	KONTANT ERSÄTTN.	ANTAL DAG.	KOSTHALLS-ERSÄTTN.	REGLERAD T.O.M.
PANAMA	17/66	14/66	ENIG		19	mi Odensholm			74	24		ENIG AI
- 4 -	1/66	1/66	- 4 - AI		19							
GOLDEN GATE	17/67	27/68	- 4 - AI		19							
San Francisco	8/3/68	4/1/68	AI		19							
- 4 -	2/3/69	28/7/69	- 4 - AI		19							
					19	Ej arbetat ombord. Stark förkylning med feber enligt fadern, varför stannar hemma tills vidare.						
					19	E.H. SANT SUKINIA GÖBG - CYSTA						
					19	TEL - KHESEN STÖB, SKOLAN GÖTERBEG						
					19	1969 - 70.						
					19	Harry Rydén (Ex TEL Johnsons) är pojakens farbror						
					19	Har planer på att bli telegrafist. Sänd ut broschyrer så fort sådana kommer.						

Bild på det klassiska stamkortet av Stig Westergren.

Detta är Tores seglation inom intendenturavdelningen 1966 - 1969.

Tore var klar med sin utbildning i juni 1970 för att omedelbart därefter bli erbjuden Star Arcturus som telegrafist som ingick i rederiets linjeflotta av Fjärran Östernfartyg. Vid detta tillfälle opererade rederiet 9 "Star-fartyg". Samtliga hade Hongkongkineser som manskap, 6 av fartygen var "Panamaflaggade".

Med facit i hand var Tore i 6 av "Starbåtarna" under 4 år som telegrafist. Tore var i Star Arcturus från juni 1970 till juni 1971. Från augusti 1971 till juni 1972 gjorde Tore tre resor i "hemmafartygen" Golden Gate och Seattle.

I augusti 1972 mönstrade Tore på Thai i Yokohama. Efter en rundresa till Viken var man på väg från Kobe till Yokohama när man i hårt väder fick en läcka i maskinrummet med 'blackout' som följd. Tore fick inleda julafton 1972 med att sända ut SOS-signaler. Efter nästan 2 dygn lyckades man få fartyget under bogsering. Det blev Thais sista resa.





Thai, äntligen, till ankars utanför Kushimoto, juldagen 1972. Foto Tore Rüdén

Sedan följde en resa i Montevideo fram till sommaren 1973. Därefter mönstrade han i Star Antares och blev ombord i 14 månader fram till december 1974. Under VL-ledighet från januari till juli 1975 gjorde Tore ett kontrakt i Sanko Lines "Virginia Star" för att i september 1975 återkomma till Johnson Lines Star Altair till februari 1976.

Från maj 1976 till oktober 1977 var Tore två gånger i Star Bellatrix. I december var det dags för en ny törn i Sanko Line och tankern "Sanko Hope" till juli 1978. Efter avmönstring i New York flög han hem till sin Nana i Yokohama. Men det blev bara en veckas semester.

Han fick flyga till Karachi och Star Bellatrix men bara för tre veckor. Vid ankomst Hong Kong fick han åka direkt över till Star Alcyone som fått sin TEL sjukavmönstrad men för övrigt låg klar för avgång. Det var den 1 augusti och det skulle bli Tores sin sista "Starbåt" fram till avmönstring i Yokohama 4 november 1978.

I början av 1979 lades sedan rederiets Fjärran-Östertrafik ner för gott och sagan för Star-båtarna var all. Tore, som då bodde i Yokohama, fick brev från rederiet om läget och i februari flyttade han och Nana hem till Sverige.

Tore kom åter hem till linjefartygen i april 1979, först i Rio de Janeiro i på en kustresa, sedan i långresor i samma fartyg till april 1980. Efter detta följde resor i Montevideo, Santos och Framnäs från juni till september 1980.



Tore arbetade vid rederiets sjöpersonalavdelning, först vid Östra hamngatan i Göteborg, november 1980 till juni 1981 sedan vid huvudkontoret, Stureplan i Stockholm från juni 1981 till januari 1982.

När kapten i det nyinköpta fartyget Nordic Stream fick välja telegrafist frågade han om Tore var ledig och det var han. Trött på att veckopendla mellan hemmet i Mölndal och HK i Stockholm ville han gärna komma ut till sjöss igen. Det blev drygt 3 år, 11 resor, i Nordic Stream inom det ordinarie avlösningssystemet 1–1. Tore var i fartyget från februari 1982 till juli 1985.

I samband med att rederiet började avvecklas i mitten av 1980-talet återkom Tore till sjöpersonalavdelningen i Stockholm under en tvåårsperiod från augusti 1985 till september 1987. Där fick han bl. a. upprätta LAS-listor för sjöpersonalen och kunde snart se att han själv låg nästa sist på listan med telegrafister.

Tores sista sjötjänst för rederiet och tillika hans sista tjänst inom Johnson Line AB blev mellan oktober 1987 till april 1988 som telegrafist i Atlantic Stream strax innan rederiet sålde och avvecklade även detta fartyg. De båda systerfartygen Nordic Stream och Atlantic Stream seglade inom Laser Line tillhörande Johnson Line AB innan de avvecklades.

Tore kom att vara inom Johnson Line AB från 1966 till 1988, alltså totalt under 22 år.

Efter sin Johnstid läste Tore till redovisningskonsult och lite senare fick han arbete som administrativt ansvarig vid den Norska Sjömanskyrkan i Göteborg fram till 2011 då kyrkan avvecklades och Tore gick i pension.

Kuriosa, Tores längsta resp. kortaste sjöresa:

Kuwait - New York via Singapore och Sydafrika 35 dagar ca 13 000 sjömil

Kobe - Osaka 2 timmar 11 sjömil



Tores första fartyg som telegrafist, Star Arcturus, tidigare USS Arcturus som deltagit i många operationer i under 2:a världskriget.



Tore som pensionär 2017

*Källor huvudrollsinnehavaren själv*  
**Research S-E. Nyberg © 2019**  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)



## 7

### Om Chief Stewards och hökarrollen

#### 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 akademins 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.

### 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.

***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 90-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 åder. 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 ett Personbiografi finns i kapitlet 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 Nörbäk, 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 sextiotalet 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 andrekokk 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. **Brasilía** och **Bahía Blanca** var två en de sista fartygen och han fick sluta sin Johnson-tid 1986 **Johnson Chemspan**. Fortfarande samma gamla härliga människa, lika positiv och kommunikativ som då! CSS1975. (se personbio)

**Olof Borgede** (f.31) Bor numera i Skepplanda norr om Göteborg. Tyvärr tappade vi kontakten i samband med att jag flyttade till Portugal 2015. (se personbio) Borgede genomgick aldrig högskolan. (se personbio)

**Svenne Ekstrand** (f44) kursetta CSS1966. Bor numera i Gävle och vi har en bra kontakt och han har hälsa på mig här i Portugal. När Svenne slutade i Johnson Line efter 23 år 1983 gick han över med **Avesta** till Wallenius under ett par års tid. (se personbio)

**Kjell Aspman** (f45), började i tidig ålder inom Johnsonlinjen och blev högare 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 högskolan 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 högare inom rederiet i många år men efter det att högarna 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 högskolan 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 Johnsontiden. 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 Suonperä** (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-talishökare 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 ccsskolan.

**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.

**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 (f13)**

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 bådass 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 Johnsons-tid 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 kattjävlar 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. Frysen 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 kärringen 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 halvrukt cigarett eller fimp i ena mungipan, snacka om ett hökaroriginal inom Johnsonlinjen!**

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 glömmer 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.

**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**, f.1909 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**, (f.1925) 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.



**Bror Palmgren**, (f11)hökare och kock, var i många fartyg som "nybyggnadskock", sist i bl.a. **Axel Johnsons** jungfruresa. 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. 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 ha i Suecia 1956-1957. Han avled i V. Frölunda 1958.

**Karl Johan Karlsson** f1922. Bl.a. 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 dom 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 sista 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.**



## 8

# Biografier Chief Stewards/Hökare och intendenturinspektörer

### Intendenturinspektörer, Chief Stewards och intendenturparsonal

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)

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 Nordstjeran/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 ätrövärda 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



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 storbrotter 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 Liners 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 Dalarna, 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 Nordstjernan 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 BYLIS

**Rest in Peace Börjesson!**



## 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 semestrar och ledigheter.

1985 flyttade inspektionsavdelningen till Stockholm och även Olle flyttade och jobbade från Stockholm. Olle pensionerades 1991 efter 41 års trogen tjänst inom Johnsonlinjen. De sista åren var han inom Silja Line bland annat som personalpurser.



Olle och jag träffades för första gången på Wärtsilä varv i Åbo i december 1969 i samband med **Annie Johnsons** levereras. Vi kom sedan att segla tillsammans de första tre resorna i **Annie Johnson**. Detta kanske på ett sätt kom att bli den mest lärorika tiden för mig inom JL.

För första gången blev jag riktigt respekterad för den jag var och för det jag 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 tvivel.

Olle var redan på den tiden synnerligen öppen och utvecklande i sitt ledarskap att hantera sin personal trots att han var den äldre skolans "chief steward". Egentligen hade jag mycket tur i min egen framtida karriär som träffade Olle vid just detta tillfälle apropå att vara på rätt plats vid rätt tidpunkt i livet. Detta var absolut ett sådant.



**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 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!**



## 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 upppassare.

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 att 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 Kristiansson 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 "Kössö" 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 berömande 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 "lärlingar" 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!





### 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 Svennes 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 jungfruesa;  
**San Joaquin Valley** 1967 som kock.  
**Aconcagua Valley** 1968  
**San Francisco** 1970,  
**Pacific** 1971,  
**Antonia Johnson** 1971,  
**Avesta** 1978,  
**Johnson Chemsun** 1980.



Svenne I San Francisco **1970**.

Foto: S-E.Nyberg

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 jungfruesa som chief steward. Lite historia var där skriven alltså.

Jag träffade Svenne och lärde själv känna honom första gången i samband med nybyggnationen av **San Francisco** 1970 och segla med honom på fartygets jungfruesa 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 fantastisk 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 bäste 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 påklustrat 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.

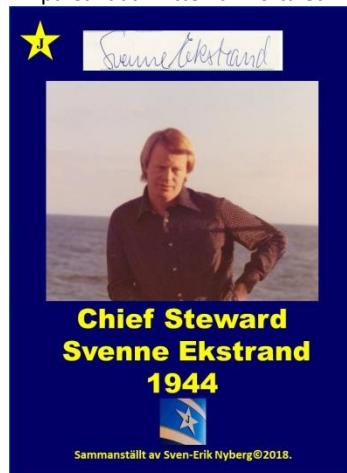
Svenne och jag är fortfarande mycket goda vänner och han hälsar på mig i Olhao, Algarve ofta.



## Personbiografier



Huvudrollsinnhavaren 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



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.

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.



**Johnson Chemsan** 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 anställda 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.

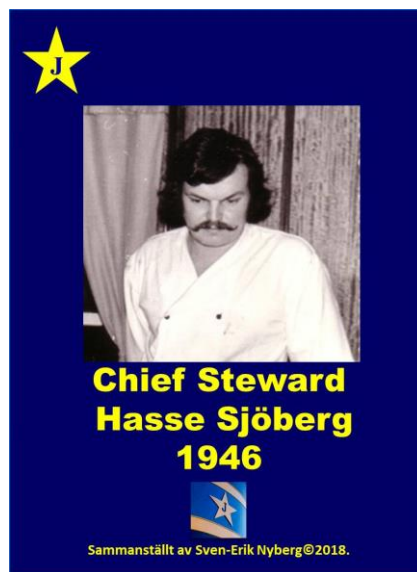
Hasse flyttade tillsammans med sin fru Ines till Spanien för cirka 30 år sedan och de bor sedan många år tillbaka i Burgos, norra Spanien.



## Personbiografier

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.



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 2e 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.



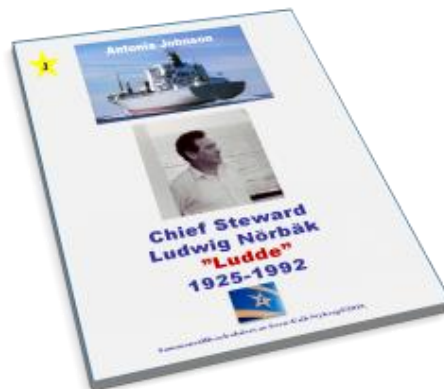


Han och familjen var bosatta i Härryda sedan flera år tillbaka.

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 turbotåg 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 blixtrisa 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 hökaren 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.

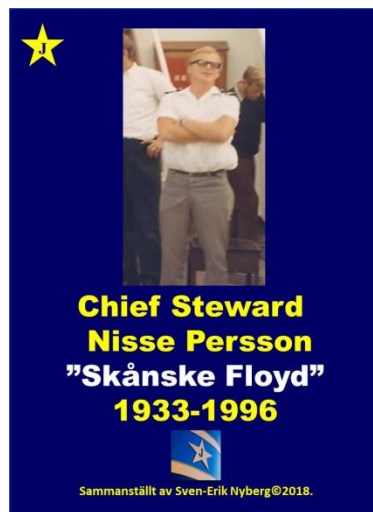
Nisse Persson avled den 1 december 1996.



## 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.



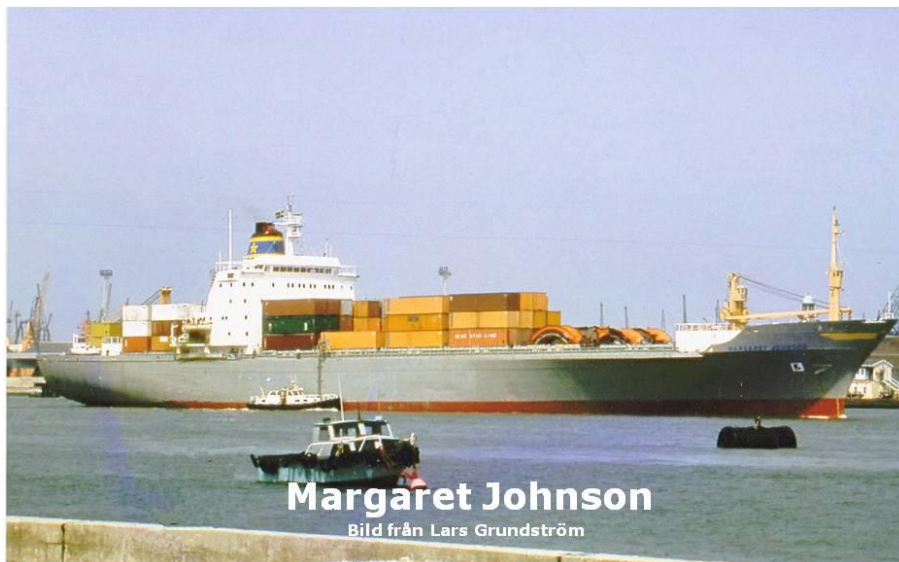
**Margaret Johnson**, november 1971 till november 1972. Ch. Steward. Tiden inkluderar en resa semester sommaren 1972.

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 drygt 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 Idestrand.

Den 1 juni 1973 blev Montesano vik. Ch. Steward i **San Francisco** till september 1973.

### **Efter detta följde följande fartyg;**

**Pacific**, från september 1973 till november 1973. Vik. Ch. Steward.

**Engelsberg**, från Januari 1974 till februari 1974. Vik. EKM.

**Montevideo**, från februari 1974 till april 1974. (1:e kock)

**Annie Johnson**, från juni 1974 till augusti 1974. (1:e kock)

**Axel Johnson**, från september 1974 till november 1974. Vik. Ch. Steward.

**Suecia**, från februari 1975 till februari 1976. Ch. Steward. Inkl. två resor ledigt.

Den 24 maj 1976 till den 27 juli kom Montesano till **Annie Johnson** som ordinarie Ch. Steward i fartygets avlösningssystem och han kom sedan att vara kvar i **Annie Johnson** till och med den sista resan i augusti 1986 då fartyget såldes.

Montesano 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 Ångelsberg, 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 guldlockan 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 umgått 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

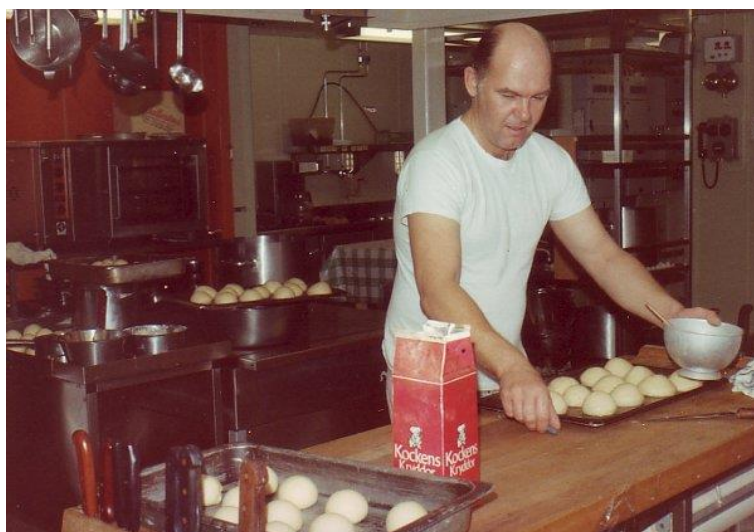
Källa; Engelsbergsarkivet, Stefan Genser själv samt egna minnen.  
**Skrivet av Sven-Erik Nyberg© 2013 uppdaterad 2017.**  
[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



## Personporträtt av kock och konditor

# Lennart Fornfelt

Född i Stockholm södra 1945.



Lennart Fornfeldt bakar morgonfrallor ombord på **Johnson Chemsun** 1982 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**.

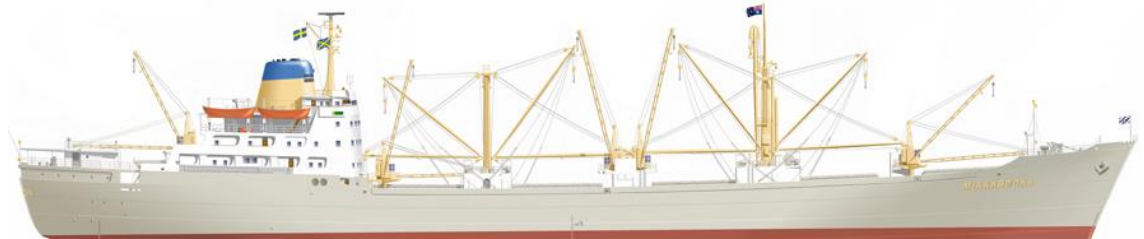


Illustration av, m/s **Mirrabooka** av Arnold Idestrand  
[arnold.idestrand@telia.com](mailto:arnold.idestrand@telia.com)

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 fantastisk 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.



## Personbiografier

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

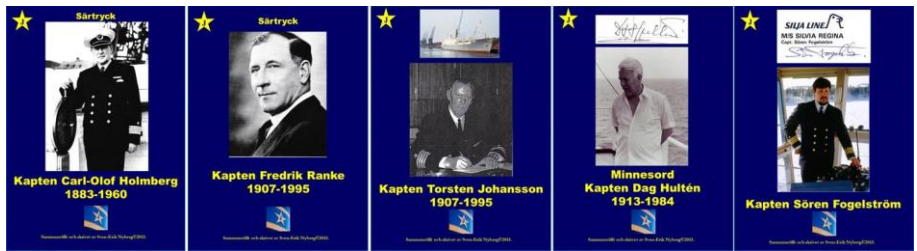
Källa Lennart själv, Johnson Line centralarkiv i Ängelsberg, samt egna minnen.

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com) [seonyberg@yahoo.com](mailto:seonyberg@yahoo.com)



# 9

Särtryck att beställa gratis.  
Personbiografier och fartyg.



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.



## 10

### Källor, research och tack.

Sammanställningen och historierna om starka personligheter inom Johnson Line har alltså en mycket intressant historia som verkligen fånglar och tilltalar alla sjöfartsintresserade oavsett "rederifärg".

Jag hoppas att min kortfattade resumé och berättelse har gett en bra inblick om några av alla personligheterna, om vem de var och vilka fartyg de hade i sina karriärer.

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

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

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

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



# Tack!



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

**Källor om e-boken Personbiografier:**

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

Skrivet och sammanställt i min serie om legendariska människor inom

**Rederi AB Nordstjernen – Johnson Line.**

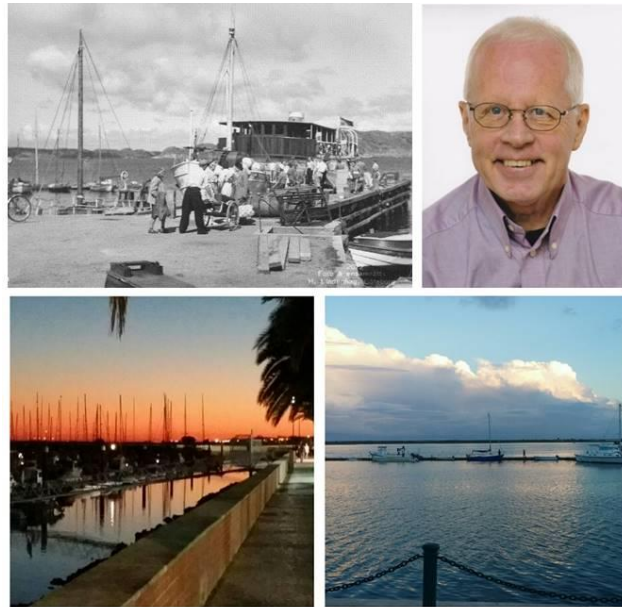
Av Sven-Erik Nyberg© 2019

[seonyberg47@gmail.com](mailto:seonyberg47@gmail.com)



# 11

## Om personen bakom berättelsen.



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 Sjöpersonalavdelning i Göteborg och Stockholm 1976-1982.



Mitt första fartyg, **Montevideo** i Göteborg 1964 bild från samma veva vid Färjenäs.  
Bogserbåtarna är **Hermes** och **Herkules** förut.

Nedanstående foto är **Buenos Aires**, mitt andra fartyg i sin glans dagar innan förlängningen.  
Fartygen väcker fortfarande starka känslor och många trevliga minnen hos mig när jag ser  
**Montevideo** och **Buenos Aires**.





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

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

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



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

Jag hade totalt sett en fantastisk tid inom Johnson Line. Jag lärde känna många underbara människor som jag har haft fortsatt kontakt med under alla år och nu så här många år efter Johnson-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 personkännedom om människor och om människorna på min arbetsplats och inom Johnsonlinjen och alla de människor som verkligen gjorde rederiet till det trivsamma rederi det verkligen var en gång i tiden. Johnsonandan!

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

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

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

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

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

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



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

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

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

*"Vi vet det... men vi vill ha dig här för dina duktiga ledaregenskaper och dina duktiga HR-kunskaper".* Tiden på Johnsonlinjens personalavdelning hade alltså inte varit så bortkastad och inte bara varit en 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 chefs sida. Det var svåra uppdrag eftersom vi själva var i samma situation. Samtliga blev ju uppsagda. Det jag då lärde mig av att krishantera människor som ser sitt liv fullkomligt gå upp i rök är en fantastisk erfarenhet som jag egentligen inte skulle vilja ha ogjort. Den har verkligen bidragit till min egen utveckling och ödmjukhet som människa.



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

I November 2015 träffade jag åter Maria Peitler, vi träffades för första gången i Ellös 1988. Maria är från Rennweg, Österrike men arbetar sedan mer än 25 år tillbaka som Hotel Head of Account i Spanien och Mexico varav de sista åren vid Atalaya Golf & Resort i Estepona, Costa del Sol och vid Aldiana Hotels i 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 förlovnings i Januari 2016. Foto: Selfie.

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

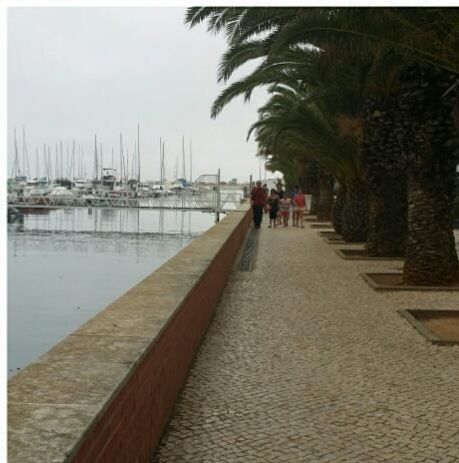
Att ge vänlighet, kärlek och omsorg borde alltid vara av största prioritet för alla. Till detta reser Maria och jag en del och förgyller den dagliga tillvaron så ofta vi kan.

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

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



Utanför min lägenhet vid Olhao Marina Village 2018







**seo nyberg digital publications**

**Mina utgivna berättelser;**

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

 <p>1 <b>Argentinaserien</b> Om de 21 fartygen i Argentinaserien från Johnson Line, byggda 1920-1948 Sven-Erik Nyberg</p>	 <p>2 <b>Seattleserien</b> Om de 20 fartygen i Seattle-serien från Johnson Line byggda 1947-1953 Sven-Erik Nyberg</p>	 <p>3 <b>Axel Johnsonserien</b> En liten berättelse om världens största och mest avancerade fartyg och om Johnsons Skarvlinje 1953-1988 Sven-Erik Nyberg</p>	 <p>4 <b>Valleyfartygen</b> En liten berättelse om Valleyfartygen från Johnsons Skarvlinje Sven-Erik Nyberg</p>	 <p>5 <b>Flaggskeppare</b> Om flaggskepparna i Johnsons Skarvlinje Sven-Erik Nyberg</p>
 <p>6 <b>Sjöpersonalavdelningen</b> Sjöpersonalen på fartygen och bakom kulisserna i sjöfartygsindustrin Sven-Erik Nyberg</p>	 <p>7 <b>Rapport från ett Hökeri</b> Minnen och fakta från Johnsons Skarvlinje Sven-Erik Nyberg</p>	 <p>8 <b>Personbiografier</b> 80+ Personbiografier och minnen om den största skarvlinjen Sven-Erik Nyberg © 2015, uppdaterad 2018</p>	 <p>9 <b>Mina minnen</b> 21 kapitel minnen, resor, platser, personer och skepp Sven-Erik Nyberg © 2015, uppdaterad 2018</p>	 <p>10 <b>Att segla ute</b> Rapport från ett hökeri i utöfret Sven-Erik Nyberg © 2015, uppdaterad 2018</p>

**Särtryck i blå e-bok**



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