Till Sjöss på Johnson

Av Jan Fritz / ifrån Elev till Motorman till Maskinist

2026-11-09

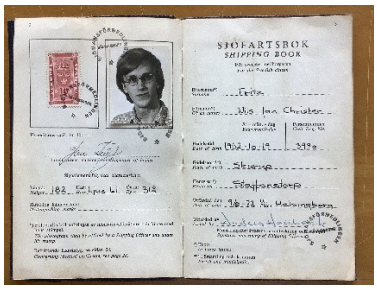
Hej,
Jag är en “ny” medlem i klubben, och jobbade Johnsonline från 1972 till 1979. Min syster hittade Johnsonseglarnas webb-site, och det visade sej att hennes makes morfar var Martin Hofgren, som varit steward på M/S Margaret Johnson, med 63 rundresor på raken. Familjens ryckte säger att hans fru var religiös och mycket, mycket sträng hemma, det kanske förklarar hans 63 resor. Men Martin tog ibland med sig sina barn på kusten mellan Helsingborg och Stockholm.



Nu till mej…
Jag tror att alla så går till sjöss har någon typ av anledning, i mitt fack var det två.
För det första; I lumpen var jag utvald till krypto-signalist, som jag trodde var ett tält inne i mörka Norrland. Inte så intressant för en skåning.

För det andra; Arbetsmarknadsläget för fackskoleingenjörer var inte bra i början av 70-talet. Johnsons pamflett “Rätt Kurs, Johnson, Johnsonlinjen" lät mycket bättre.

Så den 9 augusti 1972, 19 år gammal på Oceankajen i Helsingborg, gick jag upp på M/S Rio de Janeiros fallrepet och gick in i en annan värld.

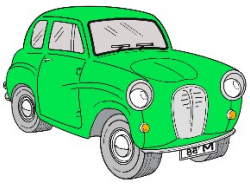

SJÖFARTSBOK
SHIPPING BOOK

Resan på Rio de Janeiro till Sydamerikas västkust var inte alls som i Johnsons pamflett, men jag har en del goda minnen liksom; En motorman Manuel ifrån Kap Verde (jag städade hans hytt) bjöd mej på middag i Lima, Peru. Min första riktiga stekmiddag, med en servitörer stående bakom oss hela tiden. Manuel rökte och varje gång han fimpade, bytte servitören askfatet.
Jag var mycket imponerad och glömmer det aldrig.



Sedan följde kustresor på Silver Gate och Brasilia, innan jag kom till M/S Annie Johnson där jag var 4 resor = ett år - från elev till motorman.
På Annie fanns det en 1:st maskinist som satte mej på att göra riktiga jobb för att jag skulle lära mig, precis som det skulle var under lärlingstiden. Det gav mej självförtroende och jag gjorde mitt bästa. 1:st maskinisten rekommenderade mej till sjöbefälsskolan och Johnson skickad mej till Härnösand.

Jag packade min renoverade Austin A35 1958 modell och körde upp till Härnösand, lång resa men bilen höll. Bilen imponerade där uppe i snön ned ”M” plåta på en gammal bil.



Efter skolan skickade Johnson mej till M/T Oceanus som extra 3:e maskinist. Jag tog ett flyg ifrån Köpenhamn till Amsterdam och vidare till Rotterdam där hon låg på varv. Full röra som det alltid är på varv, men jag fick min första hytt med egen toalett och dusch. Som ny fick jag hundvakten 00-04 / 12-16. Vi gick två resor på raken mellan Persiska viken och Rotterdam. Resorna varade i 6,5 månader utan att jag brutit vakten.

Det var en lång tid men jag hade det trivsamt. 3:e styrman, på samma vakt, var en pensionerad före detta navigatör från SAS som hade varit hos FN under
Kongo-krisen, i samma grupp som flygaren von Rosen. Han var runt 50~60 år. SAS pensionerade folk tidigt. Vi brukade dricka lite vin efter vakten på morgon och han berättade mycket... jag var djupt imponerad.

När Jag kom hem hade mor och far fixat en etta i Malmö. En lycklig ungkarl som kunde äta ute varje dag, och ta flygbåtarna till Köpenhamn gå på Tivoli när jag ville.



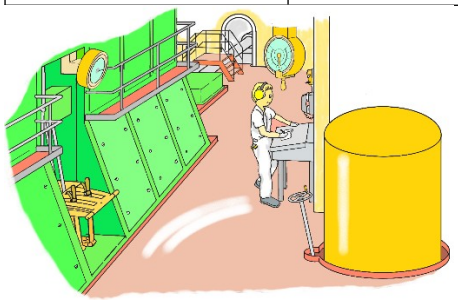


Jag var på Oceanus mellan 1974 och 1976. Bland annat nästan ett års trafik mellan Libyen och Trieste i Italien. Nästa resa gick till Baton Rouge i USA. Därefter gick vi till varv i Setubal, Portugal.
På något sätt tyckte jag om Oceanus och hennes 3 x Pielstick V18 maskiner och ett evigt letande av luftläckage på luftledningar som styrde maskinernas fart.

Sedan bad jag Stockholm om att få en Starbåt. Så i september 1976 mönstrade på M/S Star Aldebaran i Hong Kong under en tyfon - välkommen till fjärran östern!
Star Aldebaran, var bygd på Ekensbergs varv i Stockholm 1962 som M/S Kensington, och hade liksom andra Star-båtar, på den tiden, en 7-cylinder Burmeister Wain maskin. Aldebaran hade inget kontrollrum och vi ”körde” ifrån durken mot maskintelegrafen från bryggan.

Rutinen: exempel vid avgång;

Blåser maskin	Maskin slår ”Stand By” på telegrafen	Maskin...-vänta…
Bryggan slår order	Maskin svar med samma order	Maskin ställer rätt läge ”fram / back”, och håller rätt RPM



Två man på vakt i maskin, en maskinist och en kinesisk motorman som hade en egen rutin. Min rutin var rensning av oljeseparatorn och man kunde ställa klockan efter det.

Jag var på Aldebaran i 2 resor, Japan - Persiska viken. Efter en kort semester och en nödresa tillbaka på Oceanus, fick jag M/S Star Procyon.
Hon var bygd av Mitsui Zosen i Japan som M/S Aristeides 1975, d.v.s. en nästan ny båt med automatik, ingen vakt i maskin.
En bar var tillbyggd eftersom Johnson köpte henne - mycket viktigt för säkerhet och glädje. På mina resor var jag bartender. Jag skrev bongar och hade ansvar nycklarna till baren, m.m. På den tiden var underhållet musik av ABBA, Oliva Newton John, mfl. och filmer som Patton, Kelly Heros, mfl.
Maskin var en Mitsui Burmeister Wain 7- cylindermaskin och 3 x Daihatsu hjälpkärror.
På däck, Hägglunds kranar, max. 50 ton med två kranar i par.
Jag var på Star Procyon från 1977 till hennes sista Johnson-resa 1979.



Båten blev då chartrad, för en resa ifrån Japan österut till Panamakanalen, (när vi passerade kanalen österut, hade jag seglat jorden runt!!!), med lite last till en hamn in Colombia. Sedan gick resan vidare till Trinidad / Tobago och franska Guayana för att lasta bauxite till Spanien. Bauxite är känslig för fukt och det regnar mycket vid ekvatorn så lasting tog lång tid - över en månad.

Augusti 1979 i Barcelona, ”jag gick in land…”, full av minnen som kom att hjälpa mej mycket i nästa arbetsliv, 28 år gammal.

Alltid tacksam för att jag gick på “Rätt Kurs i Johnsonlinjen".
Nu tror jag att erfarenheterna också satte mej på rätt kurs i livet.

++

Lite om ”Johnson Line Far East Express Service” mellan Persisk Viken och Japan;
Allt väst om Malacca straight var ”ointressant” för mej i varje fall, men alla hamnar öster ut var mycket intressanta.

Hong Kong var en favorit med stop varje gång vi passerade även om det inte fanns någon last. Som jag tror, hade den Hong Kong- kinesiska besättning, i sina kontrakt att båten måste stanna 24 timmar vid varje passering av Hong Kong.
Avlösare i form av vänner eller släkt kom ombord. Bland andra som kom ombord var det en skräddare som sydde overaller. Jag köpte alltid 3-4 vita. På östern var vita overaller och stickade vita ”handskar” standard.
Andra köpte uniformer, skjortor, etc.





Lite om Hong Kongs hamn

Fartygen ”ankrade” vid boys väster om Kowloon. Lasten kom med större junks/pråmar och lastades med fartygets kranar/bommar.

Om man ville gå iland, kallade man på en ”Walla Walla” sjötaxi. Man kallade på dem med VHF eller signalerade med flaggan ”Nummer Zero”, gul-röd-gul. Sjötaxi till fartygen var små båtar med pappa och son som körde och mamma och son som tog betalt och sålde öl.

På Kowloon sidan kommer jag ihåg ställen so; Ned Kelly, Walzing Mathilda, Jimmys Kitchen, Red Lion, mfl.

Taiwan / Kaohsiung & Keelung ett par andra ”bra” ställen, speciellt Kaohsiung.

Japan / Vändpunkten och ”hemma hamnar” Kobe & Yokohama. Andra hamnar beroende på var man skulle lasta.

Kobe & Yokohama var också ”hemma hamnar” för Maersk och EAC så där var en stor del av barer och restauranger danska.