

Den nyutkomna boken **Johnsonlinjen och Latinamerika** av Nathan Shachar är en fin beskrivning av företagande och ett stycke svensk industrihistoria.



Ett kapitel ägnar författaren åt "Johnsonlinjens störste kapten", **Victor Camp.**



Hans liv skulle kunna ligga till grund för vilken roman eller äventyrsfilm som helst. Han föddes 1858 i Simrishamn och blev moderlös innan han fyllt två år.

Fadern var bagarmästare i staden, med en stor passion för musik. Victor hade musiköra och tvingades till dagliga övningar i piano, fiol och kornett. När han var tolv år skickades han till Katedralskolan i Lund. Under hembesöken purrades han i ottan och arbetade i bageriet. "Vid femton var jag fullärd bagare".

Fadern bestämde utan att fråga Victor att sonen skulle söka in till Musikaliska akademien, men våren 1873 slet han sig loss och gick till sjöss som kock på skonaren Adolf från Simrishamn utan att underrätta vare sig fadern eller skolan i Lund. Efter vinteruppläggningsen mönstrade han som jungman i skutor med laster till England, Portugal och Frankrike.

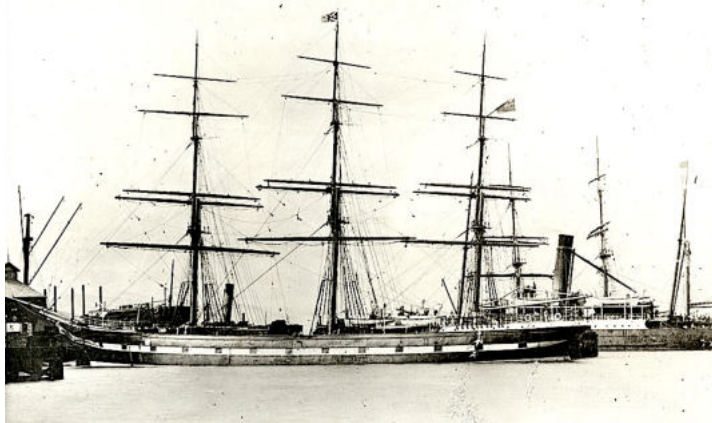
I Le Havre låg en ståtlig amerikansk fullriggare, **Lucy A. Nickels** klar att segla till Sydamerikas västkust för att lasta guano. Han rymde från sin norska skuta och mönstrade på som matros på fullriggaren. Det blev en hård skola, amerikanerna kunde uppfostra sjöfolk. Han var redan latinlärd, bagare och musiker. Nu blev engelskan ett andra modersmål för Camp. Kaptenen såg att han hade lätt för att lära och satte honom i lära hos segelmakaren.



**Lucy A Nickels**

Det tog sex månader att lasta 1800 ton guano vid Isa de Lobos och alla ville ut till sjöss igen. Efter lossning av lasten i Le Havre avmönstrades besättningen, men efter några dagar mönstrade Camp på barken **Kate Agnes** från Nova Scotia för resa till St. Thomas för order och därefter till St. John på Jungfruöarna, där besättningen avmönstrades. Där blev Camp "boarding house runner" för ett irländskt sjömanshem, men tröttnade snart och mönstrade som matros på den nybyggda fullriggaren **Cashier** från Nova Scotia. Han seglade därefter omväxlande med amerikanska och engelska skepp under flera år och på alla hav.

När Camp kom till Kapstaden med **Glenhuntly**, steg matroserna iland utan att ha en aning om att "Zulukriget" rasade. Efter en galej i hamn arresterades de, då de inte kunde visa upp en permissionssedel från fartygets kapten. De dömdes till tre månaders straffarbete, ett straff som efterskänktes om de anmälde sig som frivilliga i kriget. De sattes i hård exercis, men en dag föreslog en grek att de skulle rymma och ta sig över Taffelberget och ner till Kapstaden igen. Nu var de desertörer med pris på sina huvud så det gällde att komma ur landet så fort som möjligt.



De smög runt i hamnen och hittade en engelsk fullriggare **Hesperides**. De klättrade ombord och smög ner i kättingboxen. Nästa morgon då de var till sjöss smög de fram och presenterade sig. Då skutan var underbemannad, påmönstrades de omgående som matroser för en resa till Mauritius för att lasta socker.

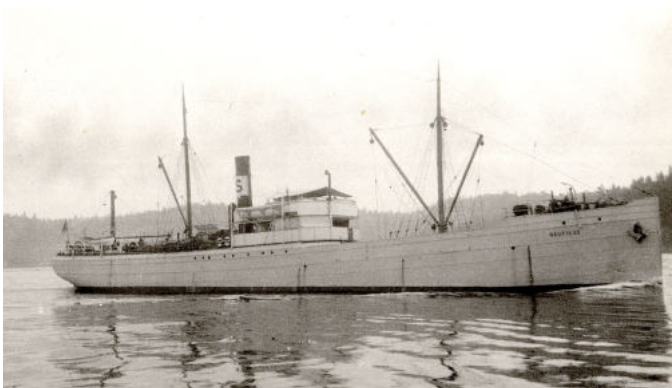
**Hesperides**

När sockret lossats i England och Camp hade en del slantar på fickan, funderade han på att åka hem och börja på navigationsskolan, men ändrade sig. Han mönstrade istället på den fymastade fullriggaren **Warrior** med en last av stenkol och styckegods till Antofagasta. I höjd med La Plata i Argentina fick hon en Pampero över sig, lasten försköts. Hon blev liggande med svår slagsida och besättningen surrade fast sig i riggen. Följande morgon kunde de klättra ner och påbörjade arbetet med att rädda fartyget. Överriggen kapades och delar av lasten lämpades överbord. Efter ett par veckors segling med nödrigg nådde de Rio de Janeiro, där de sökte nödhamn. Där blev de liggande i sex månader. Staden hade drabbats av en fruktansvärd farsot - Gula febern. Endast tre i besättningen överlevde, Camp, en grek och en finne.

När **Warrior** var reparerad och segelklar mönstrade man på en ny besättning och färden till Antofagasta runt Kap Horn gick väl. Efter lossning gick man till Iquique för att lasta salpeter. Innan **Warrior** var färdiglastad inträffade en jordbävning och flera skepp slet av sina ankarkättingar och drev iland. Nästa morgon beordrades alla handelsskepp att gå till sjöss. Efter avmönstring i London tog Camp ingen ny hyra, utan for hem.

Han började på Navigationsskolan i Malmö och 1880 fick han sin kaptensexamen. Hans första befäl var förste styrman på det norska skeppet **Stavanger** för en resa till Medelhavet. Åter hemma upptäckte någon att Camp hade svensk, inte norsk kaptensexamen och han fick mönstra av. Men hemma i Simrishamn låg på den tiden ett av landets största segelfartygsrederier, det "Björkgrenska".

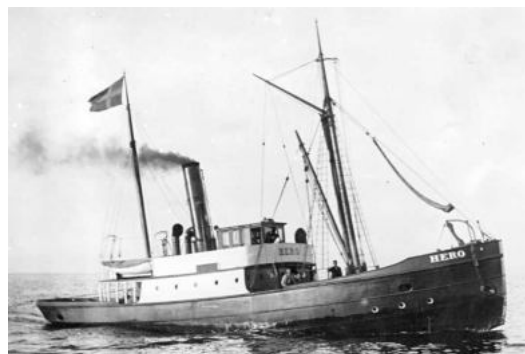
Med goda vitsord städslades han direkt och blev förste styrman i barken **Anna**. Vid ankomsten till Liverpool från Amerika strax före jul 1884, väntade ett bud på unge Camp. Han skulle skynda hem till Simrishamn för att ta befälet över ett nyinköpt större skepp. Väl hemma mötte han sitt öde och förlovade sig med en flicka. De diskuterade den gemensamma framtiden och "*hon föreslog att jag skulle sluta på sjön och börja på ångbåtar*"! (eller med Camps liknelse: "*En ångbåt skiljer sig från ett segelfartyg som en vagnmakar-änka från en väderkvarn*"). Den stora fördelen med ångtrafik var ju att bortavaron blev kortare och att avgångar och hemkomster lättare kunde fastställas.



Camp blev förste styrman på stockholmsångaren **S/S Nautilus**, som gick i reguljär trafik mellan London, Frankrike och svenska hamnar. Efter två år där "lärde jag mig att hantera en ångbåt"

**S/S Nautilus**

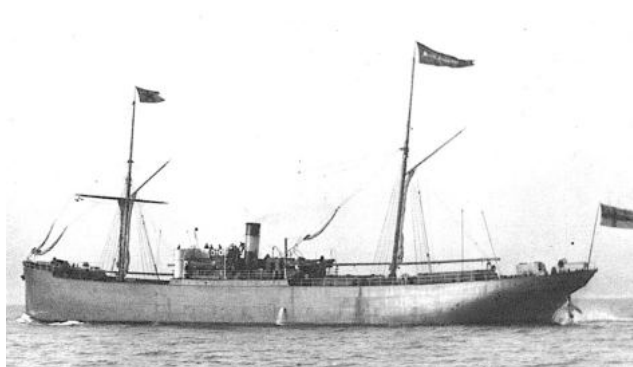
1887 bytte Camp karriär på nytt. Han anställdes i ett bärgningsbolag i Stockholm, nära hem och korta resor. Han fick skola in sig på pumpar, kranar, maskiner och dykapparater. Konkurrensen var hård. Bärgningsfartygen låg på den tiden alltid med ångan uppe och var beredda för omedelbar avgång vid haverier. Camp befordrades till kapten på bärgningsångaren **Hero**.



**Bärgningsångaren Hero**

Samtidigt planerades för bröllop och Camp fick tre dagars ledighet för att gifta sig. En tysk ångare strandade emellertid på Finngrundet och Camp fick order om att avgå omedelbart. Som Camp uttryckte det: "Det var bara att lyda, krigstjänst går före gudstjänst!" När bröllopet väl stått kommenderades Camp till Vasa i Finland, där han i brist på skeppsbrott umgicks i den finsk-ryska societeten.

Sommaren 1891 gick en norsk ångare på grund i Haparanda skärgård. Camp och hans män drog den flott och ångaren bogserades in till Nederkalix för tätning. Där träffade han kaptenen på en liten ångare, som berättade att generalkonsul Axel Johnson startat ett nytt rederi och att han skulle bli befälhavare på ett nybygge om 2500 ton. En tid därefter fick Camp ett erbjudande om att bli förste styrman i nybygget med utsikt till snar befordran och han tackade ja.



**S/S Axel Johnson**

Nybygget var **S/S Axel Johnson** och första resan gick med trävaror till England, fortsatte till Hamburg där man lastade styckegods för New York. Fartyget blev det första svenska ångaren som seglat runt Afrika. Johnson var belåten med Camp och gav honom allt viktigare frakter, framförallt de till Sydamerika.

Efter en olycka fick Camp sjukavmönstra, men stod kvar i bolaget med full lön. Ett år senare erbjöds han av Johnson befälet på ångaren **S/S Annie Therese**.



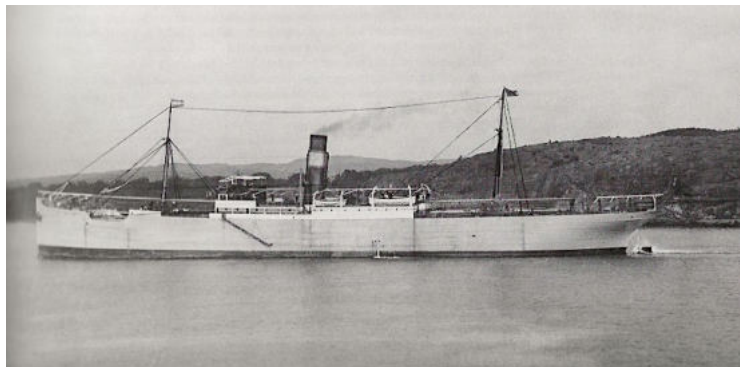
**Befäl och manskap på S/S Annie Therese**



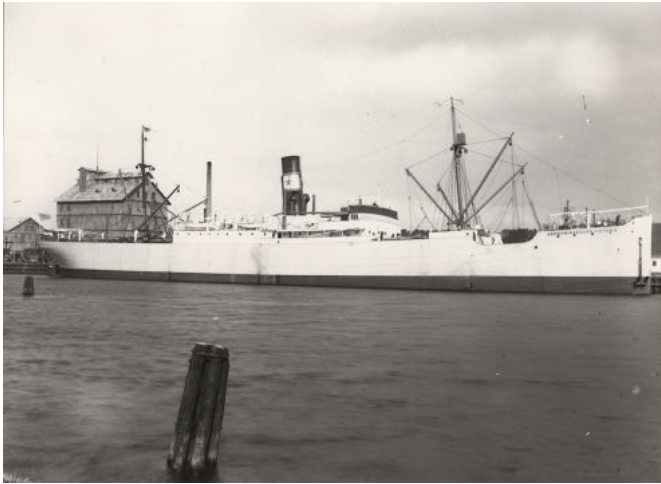
**S/S Annie Therese**

1899 blev Camp kapten på **S/S Axel Johnson** där han seglat styrman, men efter ett år såldes fartyget och Camp fick efter några månader befälet på nybyggda **S/S Oscar Fredrik**.

**S/S Oscar Fredrik**



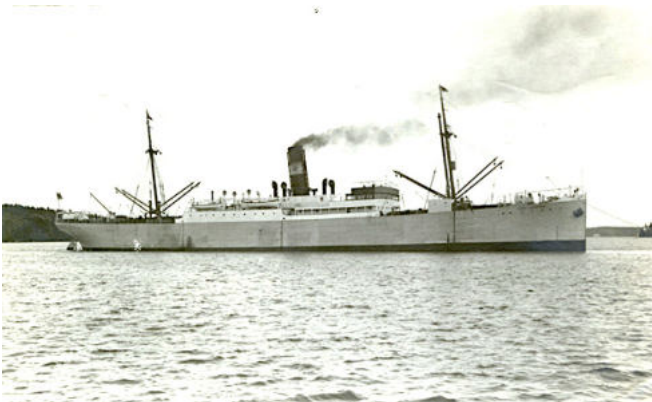
1904 fick Camp order om att gå till Göteborg för lastning av styckegods för Buenos Aires, Argentina. Camp och **S/S Oscar Fredrik** fick den stora äran att öppna Sveriges första reguljära, transoceaniska ångbåtslinje.



Med sina bedrifter i Buenos Aires steg Camps ställning i Johnson och han erbjöds befälet i **S/S Kronprinsessan Victoria**, som var under byggnad i Köpenhamn och han fick övervaka de avslutande arbetena. Fartyget sattes direkt in på Buenos Aires-linjen.

**S/S Kronprinsessan Victoria**

Åren fram till 1910 och Johnsons inträde i den brasilianska "kaffekonferensen" var slitsamma. Camp var en trogen allierad till Axel Johnson. Han fraktade passagerare, patagoniska får, hanterade propellerhaveri, släckte bränder i kollasten, men bestod alla prov. Den 13 maj 1910 fick han telegrambud om att Axel Johnson avlidit.



Två nya 7000-tonnare var beställda På Lindholmens verkstad i Göteborg och Camp blev befälhavare på den första **S/S Axel Johnson**. Nu hade rederiet fyra moderna fartyg på Sydamerikatraden.

**S/S Axel Johnson**

Den nye chefen Axel Ax:son Johnson fortsatte i faderns spår och beställde inte mindre än sex 6500-tonnare hos Burmeister & Wain i Köpenhamn. De var av en ny typ med dieselmaskiner. Därmed blev Johnson banbrytare i Sverige för oceangående motorfartyg.

Det andra fartyget i serien var uppkallat efter Johnsons ombud i Argentina **Pedro Christophersen** och Camp blev 1913 dess befälhavare. Rederiet hade nu ambitioner på att öppna trafik på Sydamerikas västkust. Efter jungfruresan till Buenos Aires gick man ner till Magellans sund och lossade i Punta Arenas. När världskriget bröt ut var fartyget på väg till Tocopilla i norra Chile där en last av salpeter togs in.



**M/S Pedro Christophersen**

Hemresan gick genom de nyöppnade Panamakanalen, men resan över Atlanten blev den svåraste under Camps långa sjömansbana. Det ena ovädet avlöste det andra och hela tiden måste man hålla utkik efter drivminor och ubåtsfällor. När de äntligen nådde Göteborg med oskadat fartyg och lasten intakt blev jublet stort! Resan hade dock satt sina spår hos Camp. Strapatserna hade varit hårda och han hade inte kunnat gå till kojs på tolv dygn och när han väl fick sova kunde han inte. Läkare kunde inget göra. Camp fick bita ihop och hålla ut. Man tog ny last och satte kurs mot Panamakanalen för lossning i Arica, Chile. Utmed Sydamerikas kust tog man full last för Sverige. På hemresan tvingade en engelsk örlogsman in dem till Kirkwall på Orkneyöarna för kontroll. Amiralen charmades av Camps goda engelska och sällskapstalanger. De fick ett sjökort med angiven korridor mellan Nordsjöns minfält, men de fastnade i en ubåtsfälla. Engelsmännen hade dock observerat dem och hunnit slå av strömmen i tid.

Camp var nu förbi i sömnlöshet och trasiga nerver och fick av läkare order att söka ro och stillhet i skogstrakter långt borta från hav och sjöfart. Efter månader i Norrbotten fick han sömnen tillbaka. Han återvände till Stockholm, där hans fartyg var på ingående för att ta befälet igen, men de nervösa besvären återkom. Generalkonsul Ax:son Johnson ville inte avstå från Camps tjänster. Han sattes att sköta den inre trafiken och sedan stationerades han i Göteborg i 17 år med ansvar för olje- och bogseringsavdelningarna.

Vi som seglade i Johnson Line under 1960- och 1970-talen minns att vi assisterades in till frihamnen av en bogserare, som fått det hedrande namnet Victor Camp!



Källor och bilder: Boken Johnsonlinjen och Latinamerika av Nathan Shachar, målning av CM Nickels, Collection SISA, Sjöhistoriska museet, Fakta om fartyg, Kommandobryggan, Tugboatatlas.

Henrik Sjöfararen augusti 2022