



GEVIS-fondens Salénare berättar

Uppvuxen med Rexbolaget

Bakgrund

Min pappa, Gösta Erikson, började sin anställning på Rederi AB Rex i maj 1925. Han hade då avslutat sin värnpliktstjänstgöring efter att ha tagit realexamen i Katarina Real och därefter också avlagt examen på Schartaus Handelsinstitut.

Det nya Rexbolaget (Rederi AB Rex) hade startats våren 1923 av Waldemar Beijer (Kol & Koks) och K. M. (Knut Malkolm) Källström. Herrarna hade lärt känna varandra i gamla Rexbolaget där Källström varit anställd. Källström utsågs till verkställande direktör. Gamla Rexbolaget hade köpts upp av Transatlantic 1917.

Gösta berättade följande om vad som hände efter lumpen:

"Efter militärtjänsten var jag arbetslös ett halvt till ett år. Det var ont om arbeten vid den här tiden. Genom arbetsförmedlingen på Schartau fick jag arbete på Rexbolaget i maj 1925. Ägaren, Knut M Källström, hade också gått på Schartau och dessutom i Katarina Real. Troligen var det anledningen till att han just anställde mig. Einar Johansson, som också hade gått på Schartau, hade anställts några månader tidigare. Han var drygt ett år äldre än jag och hade praktiserat utomlands, bland annat i Spanien på stipendium han fått, eftersom han hade så fina betyg."

Gösta blev således den tredje på bolagets kontor. Jag tror att bolagets kontor låg på Regeringsgatan. Som skorstensmärke hade Rex en kompassnål, övertaget från gamla Rex, och alla fartygen döptes efter öar i Stockholms skärgård. Undantag var tankern Lovö. Fartyg i dotterbolag kom också att få Mälaronamn. Korta namn skulle det vara på mindre fartyg och med tiden längre namn vartefter fartygen blev större. En annan princip var att aldrig återanvända ett fartygsnamn. Detta underlättar för nutida båtologer.

Rex hade våren 1925 tre fartyg. Aspö (2.200 dwt), byggd 1920 på Kockums, nybygget Ornö (2.200 dwt), byggd 1924 också på Kockums samt Elgö (3.150 dwt) byggd 1918 på Lindholmen.

Som en av tre på ett rederikontrakt får man säkert göra de flesta sysslorna utom vad som ankommer på en företagsledning. Således en gedigen rederiutbildning för en ung man.

Under de närmaste åren tillkom ytterligare två fartyg (Utö och Ingarö), medan Ornö förlorats genom haveri i Stockholms skärgård.

Utlandsresor

När Gösta hade arbetat några år på Rexbolaget så fick han förmånen att 1929 resa med rederiets fartyg S/S Utö till Hull i England. Troligen startade sjöresan i Västervik där det lastades props (trästöttor som användes för att stötta upp taket i gångarna i kolgruvorna i England). Props var länge en stor svensk exportvara till England. Kaptenen på Utö hette Schilling och förstestyrmannen hette Lindén. Den senare blev med tiden också en legendarisk Rexkapten.



GEVIS-fondens Salénare berättar



Förste styrman Lindén i färd med att ta reda på positionen med sextanten.



Lastning av props på S/S Utö för export till England.

Lossning av fartyget tog säkert flera dagar med hjälp av hamnarbetare och kranar. Propsen verkar på fotot inte ligga i buntar utan löst och måste kanske buntas innan lossningen. På hemvägen till Sverige skulle det lastas stenkol. Här var lastningen mer maskinell, men tog säkert ändå några dagar i anspråk.

Troligen var resan också, sett från bolagets horisont, en form av studie- och utbildningsresa. Kanske med inslag av att knyta personkontakter inte bara på fartyget utan även i England.

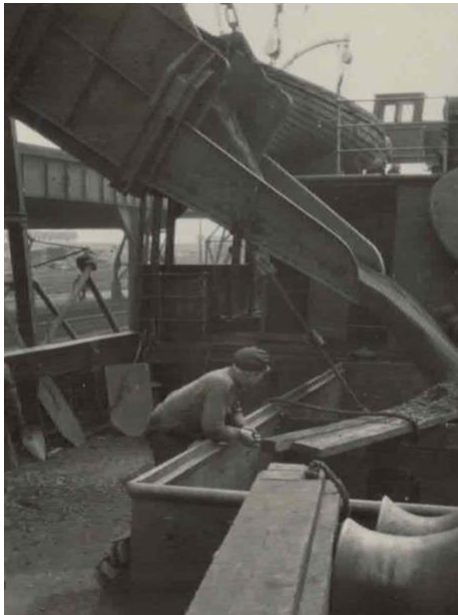
Under åren inköptes ett flertal fartyg från andra rederier. Man beställde inga egna nybyggen.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Bröllopsresa till England

Mina föräldrar gifte sig 1935 och då blev det bröllopsresa sommaren 1935 till England med Rexbolagets ångare S/S Värmdö under befäl av kapten Knut von Zweigbergh. De nygifta steg ombord på fartyget i Helsingborg. Troligen var första hamnen även denna gång Hull. Förmodligen besöktes även andra lossningshamnar eftersom de nygifta hade tid att besöka London under ett antal dagar.



Lastning av stenkol via ränna i England.



Kapten Knut von Zweigbergh på bryggan

Sista hamnen innan återfärden till Sverige var Newcastle on Tyne. Troligen hade S/S Värmdö där intagit en last av kol. Newcastle var en av de viktigaste utskenningshamnarna för kol. I Sverige användes kol både i gasverk (för tillverkning av stadsgas), för uppvärmning av hus och för tillverkning av koks för masugnsprocesser. Troligen gick fartyget till Gasverket i Värtan, en vanlig hamn för Rexbolagets fartyg.

När jag kom till världen 1937 hade således Gösta arbetat i Rex i över tio år och rederiet vuxit med ytterligare tonnage och i antalet anställda på kontoret. Kontoret hade också flyttat till Västra Trädgårdsgatan 4 vid Lantmäteribacken. Lantmäteristyrelsen hyrde också i huset. Från kontoret var det fin utsikt mot Kungsträdgården. Källström fick i efterhand veta att fastigheten sålts till Lantmäteriverket. Om han hade vetat att den var till salu hade han velat köpa den.

När jag föddes hade vi inte telefon, men Gösta fick ganska snart en telefon genom Rex, eftersom han hade telefonpassning för bolaget. Källström var också mån om sina anställda och när något barn föddes så fick vi en postsparbanksbok med 50 kronor. Om det gällde bara för de kontorsanställdas barn, eller kanske också fartygsbefälens, vet jag inte.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Andra världskriget bryter ut

Av naturliga skäl har jag inte några minnen från mina första år. Andra världskriget bröt ut den 1 september 1939 och Gösta blev inkallad till repetitionsövning senare på hösten liksom till ”beredskapen”, det vill säga till krigsberedskap. Gösta blev ganska snart, på grund av sitt arbete, frikallad från beredskapstjänsten. Rederinäringen var ju viktig för landets försörjning liksom för import av kol och export av malm och trävaror.

Torpeder och minor

Under andra världskriget förlorade Rex ett antal fartyg. Jag vet att pappa vid något tillfälle nämnde att den första frågan som Källström ställde när olycksbudet kom var hur det hade gått för besättningen. Torö minsprängdes redan i krigets inledning på vintern 1939, men besättningen räddades. Elgö liksom Dalarö torpederades 1940. På Elgö omkom en besättningsman och på Dalarö kaptenen. Värmdö torpederades 1942 varvid fem personer omkom, bland annat ovan nämnde kapten von Zweigbergh. Samma år minsprängdes både rederiets största fartyg Lidingö samt även Tynningö och Eknö, men vid alla dessa olyckor klarade sig hela besättningarna. År 1944 minsprängdes Nämndö, varvid fyra män omkom. Ett ytterligare fartyg förlorades under kriget, men inte på grund av krigshandlingar. I detta fall klarade sig också besättningen. Således uppgick människoförlusterna under kriget till tio personer.

Rex köpte till och med andra världskriget endast second hand-tonnage, med undantag för Ornö 1924. Detta betydde att besättningens hytter och bekvämligheter inte var av senaste snitt. Källström sade då att detta måste kompenseras med en mathållning av det bättre slaget, så att man ändå kunde få bra besättningar till fartygen.

Alla inköpta fartyg var ångfartyg och således svartmålade. Även några av nybyggena efter kriget var ångfartyg och därför svartmålade. Dock eldades de med tiden med olja och inte med kol. Anledningen ska ha varit att chefsinspektören Karl Ohlsson av någon anledning föredrog ångfartyg. Motorfartygenen började dock efter kriget tillföras flottan och målades då i grått. Först i raden var den lilla tankern M/S Lovö som byggdes på Ekensbergs varv. Vi åkte dit med vår motorbåt och såg sjösättningen. Lovö var också rederiets första och enda renodlade oljetanker. Som tanker fick hon namn efter en Mälarö. I framtiden blev det malmtankers.

25-årsjubileum

År 1948 firade Rexbolaget sitt 25-årsjubileum den 9 november med middag på Grand Hotel. Jag var naturligtvis inte inbjuden, men det var mina föräldrar. Sven Salén var en av de 81 gästerna, liksom tio av de högre tjänstemännen och deras fruar. Även Gustav Adolf Bratt och Erik Högberg, kollegor i rederibranschen deltog. En av de inbjudna var också Major W. Rayner Stowell, som var Rexbolagets huvudrepresentant i England och med kontor i Newcastle.



GEVIS-fondens Salénare berättar

K M Källström avlider

Källström hade varit sjuk i cancer under en längre tid, så det kom inte som en blixtnöjs från klar himmel att han skulle gå bort. Jag minns den dagen, 12 juli 1949. Pappa blev mycket sen hem från kontoret den kvällen och vi fick vänta länge med middagen. Följande står i Båtologen 1–1994:

”Den gode vännen Sven Salén skrev följande minnesord över Källström:

Budet om hans bortgång kom ej oväntat. Han hade länge kämpat mot en övermäktig sjukdom. Men ändock känns det så överklagt, att han för alltid lämnat vår krets.

Han hade ett milt och försynt framträdande, men då det gällde fakta, som han behärskade, sade han lugnt och bestämt sin mening och vek aldrig från den ståndpunkt han visste var den rätta.

Hans levnadsbana har präglats av intensivt arbete, målmedvetet och framgångsrikt. Han gav sig aldrig in i en sak, förrän han noga övervägt densamma och visste, att han kunde klara den. Därför har hans affärsbana visat en jämnt uppåtgående kurva.

Knut Källström var asketiskt lagd. Han var sparsam mot sig själv och försiktig mot de medel som han förvärvat. Men han kunde samtidigt utveckla ett storartat mecenatskap, då han fattat intresse för en sak han funnit den värd att hjälpas.

I kamraters lag var han kanske även reserverad, men hade man fått hans vänskap, så kunde man lita på att den var trofast och varaktig. Saknaden blir stor inom Redarföreningens styrelse, och särskilt bland medlemmarna i Östra kretsen, där han under en följd av år var en kunnig och avhållen ordförande.”

Ett liknande minnesord skrevs också av skeppsredaren Emmanuel Högberg i Sveabolaget.

Kanske en av dem som K. M. Källström som mecenat stödde var konstnären Harry Harryan. På sin 40-årsdag fick Gösta nämligen av Källström en tavla med blomstermotiv i impressionistisk stil. Ytterligare en liknande tavla fick Gösta som 50-årspresent 1953 från Rex via sonen och dåvarande VDn Ragnar Källström. (Harryan finns bland annat representerad på både Nationalmuseum och Moderna Muséet.)



40-årspresent från K M Källström/Rex



GEVIS-fondens Salénare berättar

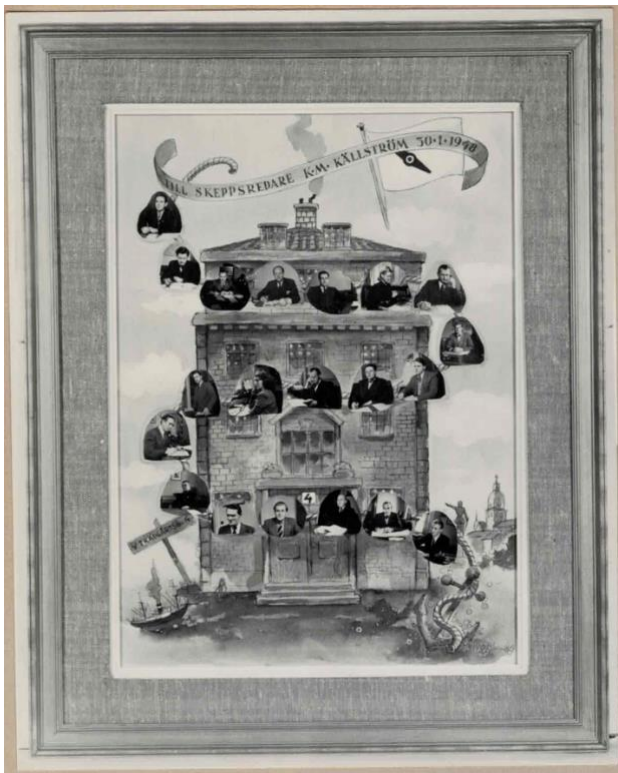
Barnen Källström

Sonen Ragnar Källström efterträdde sin far som VD. Även den yngre sonen Gunnar var aktiv i bolaget. Döttrarna Ingrid gift med Lennart Åberg och Birgit gift med Bengt Folke var dock inte aktiva i bolaget. Jag vet inte om det var i detta skede som Einar Johansson invaldes i styrelsen på döttrarnas mandat.



Ragnar och K M Källström (i mörka rockar) vid Harös sjösättning

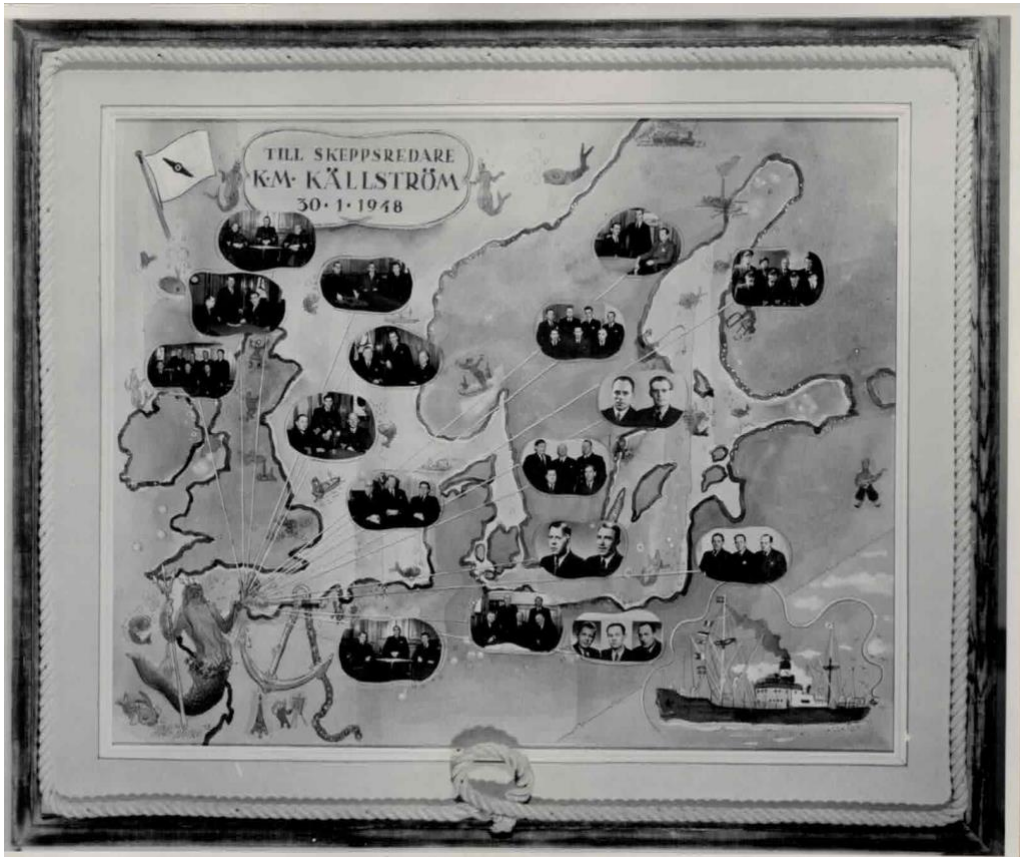
Året innan sin bortgång firade Källström sin 60-årsdag. Han uppvaktades då (30.1 1948) av de kontorsanställda, som nu blivit 20 stycken och fartygsbefälen på rederiets då 15 fartyg, med två collage med foton på de anställda. Jag hoppas att dessa trevliga konstverk finns kvar i familjens ägo. Collagen skapades av konstnären HAAVS-Johnsson.



Kontorsanställda 1948



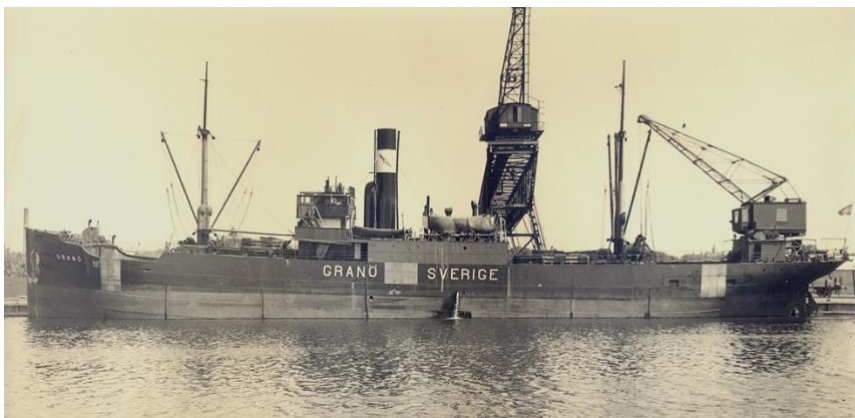
GEVIS-fondens Salénare berättar



Fartygsbefäl 1948

Mina egna minnen

Det tog naturligtvis ett antal år innan jag blev medveten om vad min pappa sysslade med. Redan i unga år besökte vi dock rederiets fartyg när de kom till Stockholm. Det var ju spännande för en liten grabb. Redan innan jag börjat skolan 1944 blev S/S Granö min favorit. Stuvade man om bokstäverna lite så bildade de ju mitt namn Göran. Annars var det inte ett speciellt vackert fartyg, byggt redan 1920.



Granö under kriget



GEVIS-fondens Salénare berättar

Allan Dahlberg

Det hände att min pappa ibland åkte in på kontoret på söndagar. I vilket ärende vet jag inte. Oftast var då Allan Dahlberg där och arbetade. Jag minns att kontoret hade bastanta ekdörrar och kändes lite gammaldags. Parkettgolven knarrade också. Någon gång då och då blev det också besök på vardagar. Min pappa, John Wennmalm och Allan Dahlberg satt i samma rum med fönster ut mot Kungsträdgården. Einar Johansson hade eget rum liksom, vill jag minnas, kassören Erik Hedman (senare Karlix). Privat umgicks vi frekvent med dessa herrars familjer (utom med Allan Dahlberg som var ogift). Dock allra närmast med familjen Johansson, kanske naturligt, eftersom Einar var Göstas äldsta arbetskamrat.

När jag kommit upp i skolåldern så besökte vi inte bara fartygen när de kommit in i hamnen utan vi kunde följa med Transportbolagets eller Groggbolagets bogserbåtar ut och möta fartygen på ingång. Min pappa var ansvarig för att beställa bogserbåtarna, som skulle ta fartygen in till kaj. Det fanns ju inte bogpropellrar och andra finesser på den här tiden, utan det behövdes hjälp av ett par bogserbåtar och hamnroddare. De senare såg till att förtöjningstrossarna, via små öppna motorbåtar, kom från fartyget till kajen. På bogserbåten medföljde också någon av pappas yngre medarbetare för att redan före ankomsten till hamnen påbörja klareringen.

Turretartyg

Ett fartyg som var lite extra knepigt att via lejdare ta sig upp på var Vindö som var ett så kallat turretdäckt fartyg. Fartyget var brett nertill och smalare upptill. En del fartyg byggdes så för att betala mindre vid passage av Suezkanalen. Vindö var Sveriges sista turretartyg. Det var naturligtvis spännande att i min låga ålder få åka bogserbåt, klättra ombord via lejdare och stå på bryggan och följa med in i hamn.

Avmagnetisering

En annan spännande upplevelse var att följa med när ett fartyg skulle avmagnetiseras. Fartyg med stålskrov blir nämligen magnetiska, eftersom de på sina resor passerade genom det jordmagnetiska fältet. Under andra världskriget användes därför magnetminor för att dessa kunde dras mot fartygsskrovet och där utlösa en explosion. För att minska risken för minsprängning skulle fartygen därför avmagnetiseras. Fartygen fick då gå ett antal gånger fram och tillbaka genom en avmagnetiseringsslinga. Denna fanns norr om Fjäderholmarna mot Lidingö. Avmagnetisering måste också ske efter krigsslutet även om fartygen gick i minsvepta leder. Magnetminorna kunde slita sig från sina förtöjningar och driva in dessa "säkra" leder. Det var vanligt att det i samband med sjövädret på radion meddelades att: "En drivande mina har observerats" Marinens minsvepare byggdes med träskrov för att inte dra till sig minor.

Jag tror att det var med Korsö, som pappa och jag åkte fram och tillbaka vid Fjäderholmarna under ett antal timmar.

Rexbolaget var något man levde med. När Einar Johansson med familj flyttat till Norr Mälarstrand hade en konstnär fått i uppdrag att måla Rexmotiv i deras hall. Om jag minns rätt så var ångaren Aspö, rederiets första fartyg, ett av motiven.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Englandsresa med lastfartyg

Sommaren 1950 var det dags för det stora äventyret. Vi skulle åka med S/S Harö till England. Vi tog oss till Gävle för att gå ombord på Harö som där lastade massabalar. Pappa och mamma fick disponera fartygets redarhytt. Jag skulle bo i sjukhytten tillsammans med "Buddy" Englund som var några år äldre än jag. Buddy var son till en skeppsmäklare i Gävle, som Rex samarbetade med.

Några besök i maskinrummet blev det också naturligtvis. Harö var då fortfarande koleldad så i maskinrummet var det varmt och smutsigt. Kaptenen hette Torsten Jonsson och andrestyrman var Westermarck, också han en trotjänare. Han var hemmahörande på Åland och kunde då inte vara kapten i ett svenskt fartyg. Han var alltid den, som med sin falkblick, först av alla observerade mötande fartyg. Namnen på förste- och tredjestyrmännen minns jag dessvärre inte. Jag vet att tredjestyrmannen med tiden blev kapten i Rex och jag tror att han kanske till och med blev seniorkapten. Torsten Jonsson var en försynt person som inte gjorde stort väsen av sig. Jag tror dock att andrestyrmannen Westermarck med tiden kunde bli skeppare i Rex.



Harös kapten och styrmän samt Harö lastande props i Oskarshamn

Första hamn på vägen, och där vi skulle lasta props, var Oskarshamn. Där låg ju också varvet där Harö var byggd. På varvet låg Rådmansö, ett av de större fartygen i flottan. Vi fick göra ett besök och blev bjudna på eftermiddagskaffe och läsk. Kaptenen, vars namn jag glömt,



GEVIS-fondens Salénare berättar

hade sin familj ombord. Familjen var från Skåne så jag hade svårt att begripa vad de sa. Buddy däremot hade haft en skånsk lärare så han var van vid språket kunde översätta åt mig.

Vi tillbringade det mesta av vår vakna tid på bryggan och spanade efter mötande fartyg, samt hos "gnisten" i hans kontor i anslutning till bryggan. När vi mötte ett av flottans fartyg skulle rorsmannen springa till aktern och hälsa med flaggan. Detsamma gällde då vi mötte ett annat Rexfartyg.



Hos "gnisten" samt den tillfällige rorsmannen och Buddy

Den fortsatta resan gick via Falsterbokanalen, Öresund och Kattegatt ut på Nordsjön. Till en början var det lugnt på havet, så då var allt frid och fröjd. Jag fick till och med stå vid ratten och styra fartyget. Lite krokigt blev det ju förstås för den tillfällige jungmannen.

När vi kom längre ut på Nordsjön kom dyningen och med den också i mitt fall sjösjukan. Det var ingen trevlig upplevelse. Då blev det att ligga till sängs. Buddy kom tillbaka från måltiderna och beskrev med förtjusning all god mat jag missat. Jag minns speciellt hans beskrivning av lammkotletterna.

Ransonering i England

Pinan var dock till ända när vi kom fram till Newcastle on Tyne. På inseglingen längs floden Tyne såg vi Harös systerfartyg Rånö, som också låg i Newcastle för att lossa sin trä- och massalast. Tullarna, som kom ombord, bjöds på mat och dryck, vilket säkert var välkommet med efterkrigstidens fortfarande knappa mattillgång. Det fanns kvarvande ransoneringar på många matvaror i England. Efter ankomsten kom även bolagets representant, major Stowell (major under första världskriget), och ett par av hans medarbetare ombord, för att också låta sig förplägas. Därefter blev det besök på Stowells kontor. Gösta hade träffat Stowell många gånger så de var gamla bekanta.



GEVIS-fondens Salénare berättar



Stowell till vänster och hans medarbetare

Eftersom Harö skulle ligga i hamn ett antal dagar för lossning av trä- och massalasten och sedan för lastning av kol, bjöd Stowell oss att komma till hans stora hus på landsbygden i Northumberland och stanna över några dagar. Med sin bil skjutsade han oss runt i omgivningarna. Jag minns speciellt färden på minst en halvtimme genom ett stort område med blommande rododendron. Ett annat minne var stoppet i en liten ort där jag kunde inhandla en läderfotboll, som jag och mina vänner sedan hade stor glädje av.



Stowells pampiga hus i Northumberland

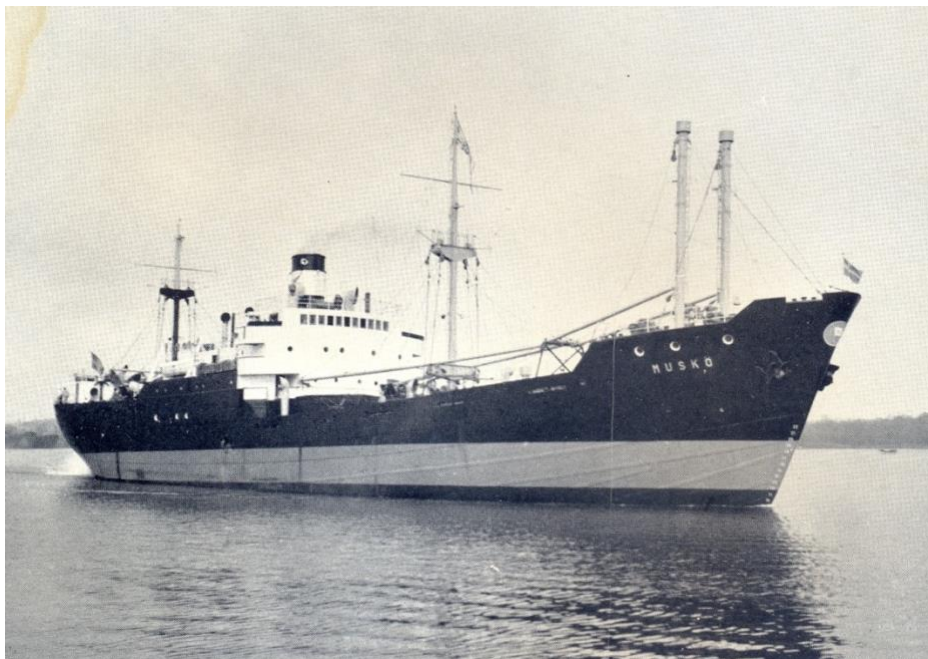
Tiden medgav också en resa till London med tåg och några dagars besök i den av kriget märkta staden. Folk stod i ruinhögarna och knackade rent tegelstenar från bruk så att teglet kunde återanvändas vid återuppbyggnaden av stadens hus. För mamma och pappa var det ett kärt återseende att komma till London och även nostalgi med många minnen från bröllopsresan.

När vi kom tillbaka till Newcastle hade Harö förhalats (förflyttats) till kajen för kollastningen. Lastningen gick snabbare än lossningen eftersom den var mer mekaniserad. När vi lämnade Newcastle mötte vi Muskö på ingång. Kanske kom hon med malm eftersom det inte syns någon däckslast.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Beträffande Muskö kan tilläggas att jag har ett tidningsfoto där Muskö bryter sin egen ränna utan att behöva isbrytarassistans. Det var en isvinter i slutet av 1940-talet. Muskö och systerfartyget Skarpö var under kriget beställda av ett tyskt rederi för att frakta malm från Luleå till tyska hamnar och de skulle under normala isvintrar kunna klara resan utan hjälp av isbrytare. Vid krigsslutet övertogs kontrakten vid Oskarshamns varv av Rex.



S/S Muskö

Hemfärden över Nordsjön måste ha bjudit på lugnare väder för jag har inget minne av någon sjösjuka. Om jag varit sjösjuk hade jag säkert haft ett starkt minne av att så varit fallet.

Om jag minns rätt så avslutades vår Englandsresa i Stockholm och Gasverket i Värtan. Efter Englandsresan byggde jag en modell av Harö. Bygget baserades på en klassningsritning som jag fick från kontoret. Modellbygget finns fortfarande kvar, men i något demolerat skick. Jag har för övrigt i min ägo många klassningsritningar över Rexfartyg. Om jag minns rätt så blev Buddy jurist, men om han sedan arbetade med sjöfartsfrågor vet jag inte.



Modellbygge S/S Harö

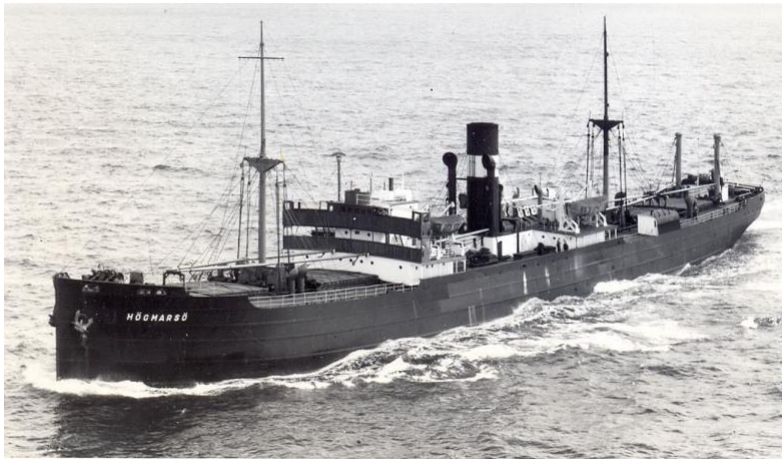


GEVIS-fondens Salénare berättar

Andra fartygsbesök och resor

Högmarsö

Det var inte bara vi som kom på besök till fartygen i hamnen utan även andra av de kontorsanställda. Speciellt minns jag när Högmarsö på 9.300 twd ankommit till Värtahamnen första gången 1948. Då var John Wennmalm och hans familj också på plats och han myntade begreppet "Världens största Rexfartyg". Det lät ju imponerande men var ju sant vid tillfället och när man tänkte efter. Kaptenen hette Allan Sundborger (f d Andersson) minns jag. Han var då rederiets seniorkapten och denne skulle föra det största fartyget.



S/S Högmarsö, världens största Rexbåt på sin tid

Bullerö

Ett annat fartygsbesök som etsats sig fast i minnet var när nyinköpta Bullerö (Tirfings Hemland på 8.850 tdw byggd hos Kockums 1939) kom på sitt första besök till Stockholm. Hon ankrade på redan utanför Gasverket. Bullerö är i mitt tycke Rexbolagets genom tiderna vackraste fartyg. Vi fick åka ut till fartyget och gå ombord. Fartygets befälhavare var såvitt jag minns kapten (Yngve?) Grönlund. Jag fotograferade Bullerö och detta foto fick jag senare kopiera i flera hundra exemplar på beställning av Rexbolaget. Jag hade också fotograferat Siarö och även här fick jag beställning på hundratals förstoringar.



Mina foton på M/S Bullerö respektive M/S Siarö



GEVIS-fondens Salénare berättar

En speciell upplevelse var också att vara med när ett av Rexfartygen skulle förhållas från Stadsgården till Gasverket. Vi fick då ta vägen runt Lidingö så det tog ett antal timmar. Dessvärre minns jag inte vilket fartyg det var. Flera Rexfamiljer passade på att vara med.

Vi följde också med på en färd från Loudden till Västerås. Jag tror att det var med Lindö och befälhavaren var i alla fall Leonard Björling. Han gick under smeknamnet Bam eftersom han ofta använder uttrycket "bamfaderalla" när något var bra. Först kallades han därför för "Bamfadealla" men det blev sedan nerkortat till bara Bam. Detta bör ha varit 1958.

"Slussenmax"

Större tankfartygen lossade sin last av olja vid Loudden. Värmekraftverket i Västerås drevs av olja och således skulle oljan förflyttas dit. Både Björnö, Lindö, Rindö och Singö var malmtankers, dimensionerade efter Hammarbyslussen för att kunna utföra uppdraget med maximal last. Slussen har längden är 115 meter och bredden är 17,4 meter. Björnö och Lindö som levererades 1955 och 1957 var knappt 107 meter långa och strax under 16 meter breda och var på cirka 5.500 tdw. Rindö och Singö som levererades 1960 respektive 1962 var längre med sina nästan 110 meter. Dessa fartyg var på cirka 7.100 tdw. Bredden var samma som de tidigare fartygen. Det fanns således några få meter på längden och någon halvmeter på vardera sidan att spela med på bredden. Stäven på fartygen var också ganska lodrät. Det fordrades således stor skicklighet att manövrera dessa fullastade fartyg med dessa små marginaler. Kanske hade bogpropellrar uppfunnits och installerats?



M/S Björnö på väg in i Hammarbyslussen



GEVIS-fondens Salénare berättar

Andra minnen

Under 1950-talet, som var min tid i realskolan och gymnasiet, tilltog mitt intresse för sjöfart rent allmänt och Rexbolagets plats inom näringen i synnerhet. Pappa tog alltid hem Svensk Sjöfartstidning och även jag studerade denna publikation med stort intresse. Årsböckerna var av extra intresse då de innehöll alla svenska rederiers fartygsflottor med uppgifter om fartygen och deras tonnage.

Kodade telegram

Pappa hade telefonpassning från "Telegramrummet" så det kom ofta flera samtal varje kväll fram till klockan 21. Jag hörde ju bara pappas del av samtalen som lät som följer; "ja, ja, ja, ja, ja, tack". Under en period fick han ta till papper och penna eftersom meddelandena från fartygen och hamnarna var kodade. Vet inte om det var på grund av sekretess eller för att telegrammen blev kortare och därmed billigare att sända. Han satt sedan med en tjock kodbok för att översätta innehållet till begriplig svenska.

Aspö förliser

En hemsk natt med ständiga telefonsamtal var den 1 februari 1953. Det var orkan på Nordsjön och Rexbolagets första fartyg Aspö hade skickat nödsignaler då däckslasten hade spolats överbord och fartyget fått en läcka i förskeppet. Fartyget befann sig då 180 sjömil västsydväst om Skagen. Vad hade hänt? Det gick inte att få kontakt med fartyget. Rederiets båda ångare Runmarö, med Leonard Gustafsson som kapten, och Ingarö hade sökt lä för orkanen under norska kusten, men när larmet kom satte de kurs mot Aspös position för att försöka undsätta haveristen, dock utan att se några spår av fartyget. Däremot började man hitta props och lastluckor, så man förstod att fartyget hade gått under, varför man inriktade sig på att försöka hitta överlevande. Även flygvapnet skickade på rederiets begäran en Catalina för att spana.

Vad jag vet har det inte gått att senare klargöra vad som hände fartyget med befälhavaren Erik Einar Månsson och hans 21 man starka besättning. Detta var den största katastrofen i Rexbolagets historia och med klart fler förlorade medarbetare än under andra världskrigets många fartygsförluster tillsammans. Inga omkomna eller fartyget har återfunnits. Den natten sov ingen i vår familj och detta gällde nog för många andra Rexfamiljer både på kontoret och med anhöriga på de andra fartygen och naturligtvis då speciellt på Runmarö och Ingarö.

Den troliga förklaringen till haveriet sades senare vara att Aspö råkat ut för en monstervåg vid Doggers Bankar och helt enkelt slagit i botten och skadat förskeppet så svårt att det gått till botten inom några få minuter. Här kan tilläggas att flera andra svenska fartyg befarades ha mött samma öde som Aspö och hennes besättning. Dessbättre visade sig farhågorna inte besannade. Orkande orsakade dock totalt över 900 dödsoffer i Holland, England, Belgien och Tyskland inklusive 133 när färjan Princess Victoria gick under. Således ett hemskt dygn i Europa.



GEVIS-fondens Salénare berättar



DN 3 februari 1953 om Aspös förslining på Nordsjön

Bosse Jämtin

På 1950-talet ledde min pappa en avdelning där många yngre medarbetare passerade. Dessa herrar hade till uppgift att klarera fartygen när de ankom till Stockholm. Speciellt minns jag Bosse Jämtin och Göran Zetterlund. De övriga har jag glömt namnen på. Dessa medarbetare var ju unga och ännu ogifta och bjöds lite då och då på middag i vårt hem. Det blev ju intressanta samtal som jag lyssnade till med stort intresse. Pappa och hans medarbetare hade nu flyttat in i några rum på samma våningsplan men mot Västra Trädgårdsgatan.

Sigfrid Larsson

En annan middagsgäst, som jag tror arbetade på en annan avdelning, var "Lasse" Sigfrid Larsson. Han var duktig på att hantera telexapparaterna, som ju var en nymodighet och en fantastisk innovation på slutet av 1940-talet. Man kunde via telexen "chatta", som det numera heter, med motparten.

Troligen hade Gösta också under sin tid på Rex också sysslat med att anskaffa förnödenheter till fartygen, som ankom till Stockholm, eftersom jag vet att han hade en hel del kontakter med en skeppshandel på Skeppsbron 34 vid namn Gösta A. Lokrantz. AB. Detta var nog på 1940-talet.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Fartygskalkyler

I slutet av sin tid på Rex vet jag däremot att min pappa kalkylerade laster, både för- och efterkalkyler. När jag långt senare tog kontakt med Sigfrid Larsson för att höra om han kunde berätta vad Gösta arbetat med på Rex sade han att han inte exakt kunde minnas, mer än att min pappa kunde allt om alla kostnader i alla hamnar och de olika fartygens driftskostnader. Detta var naturligtvis en nödvändighet för att kunna göra kalkylerna. Jag minns också att han satt hemma på kvällarna och skrev och räknade efterkalkyler. Beräkningarna gjordes på en manuell räknemaskin av märket Monroe. Detta eftersom dagtiden på kontoret inte räckte till. Det lättade när Folke Hansson, som långt tidigare arbetat på Rex, återanställdes i bolagets tjänst 1955. Under första hälften av 1960-talet anskaffades också avancerade elektriska och programmerbara räknemaskiner av märket NCR (National Cash Register). Lustigt nog var det min blivande svärsons pappa, som var försäljningschef på NCR, som sålde dessa till min pappa och Rex, vilket de två herrarna konstaterade cirka 30 år senare då de kände igen varandra. Detta var ju innan datorer förekom på andra än ett fåtal av de allra största svenska företagen.

Hemliga syratankers

Även under 1950-talet hände det att jag följde med pappa till kontoret. Det var intressant att studera fartygsmodellerna, som dels fanns i receptionen, och dels i direktionens olika arbetsrum. En gång råkade jag se något om nybygge av en syratanker. Tror att det kan ha gällt inför bygget av Björnö eller Lindö. Jag frågade min pappa om saken. Han sade att jag inte fick säga ett knyst om saken till någon eftersom det var ett mycket hemligt projekt. Inte förrän när jag nu skriver dessa rader har jag för någon annan än min pappa yppat vad jag såg. Av pappas reaktion framgick det klart att jag sett något som var superhemligt och bara känt av några få. Säkert var hans uppgift att räkna på lönsamheten i projektet. Det verkade inte som om det blev något av projektet just då. I varje fall har jag inte sett eller hört något om saken. Det visade sig dock att Biskopsö 1966 byggdes om till syratankar för transport av svavelsyra från Boliden/Rönnskär till Helsingborg. Svavelsyran, en biprodukt vid förädlingen av kopparmalmen, skulle användas när Gyproc tillverkade gipsskivor till byggindustrin. Det blev således så att projektet förverkligades, men tydligen långt senare än ursprungligen tänkt.

På Rex fanns inget lunchrum för de kontorsanställda utan de fick lunchbiljetter till Berns med så kallad abonnemangslunch. Det blev således en liten lunchpromenad tvärs över Kungsträdgården. Det hände att jag fick följa med på dessa luncher ibland och fick då träffa pappas arbetskamrater. Stämningen var hög och skämten haglade minns jag.

Springschas med millioncheckar

Ett vinterlov arbetade jag på Ivar Lundh & Co, ett jobb min pappa fixat eftersom Rex hade många affärer med dem. Här fanns "Greven" Grevesmühl och "Qvintus" som fått sitt smeknamn av att han var den femte anställda i bolaget. Jag fick springa med bud mellan olika bolag med bland annat checkar på millionbelopp, vilket kändes ansvarsfyllt. Jag antar att checkarna var korsade så att det inte blivit problem om någon rånat mig, men det skyddet på checkar begrep jag inte på den tiden.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Ny resa över Nordsjön 1955

Sommaren 1955 hade jag varit på språkresa i Brighton tillsammans med min bästa vän. Då skulle vi efter sexveckorskursen ansluta till mina föräldrar och åka hem med M/S Siarö. Efter några dagars avslutning på kursen i London, så tog vi således tåget till Liverpool. Detta var ju på tågstrejkernas tid i England, varför färden företogs i en godsvagn. Vi var ju unga så kravet på bekvämlighet vid tågresor var inte på nuvarande nivå.

Vi gick således ombord på Siarö för vår vidare färd med anhalt i Aberdeen, kallad "The Granit city" i Skottland. De flesta hus var byggda i grå granit. Eftersom Siarö skulle ligga några dagar i hamn för lastning så fick vi tid för sightseeing i Skottland per buss. Sommaren 1955 var ju riktigt varm och även i Skottland sken solen för ovanlighetens skull.

Befälhavare var Stig Ehrlander. Han hade också sin familj med på resan. Mina föräldrar bodde naturligtvis i redarhytten och jag och min kompis fick sjukhytten.

Nu fanns det bra piller mot sjösjuka så trots en riktig gungig hemfärd över Nordsjön, så blev vi inte sjösjuka. Det var bara roligt när det gungade, skakade i skrovet och propellervarvet ökade då propellern snurrade i luften. Porslinet rasade i golvet i pentryt så det blev en del extraarbete för "stuverden" när han måste ta hand om allt sönderslaget porslin och glas.

Smuggla Drambuie

Pappa hade bett Ehrlander att köpa ut några flaskor av den skotska likören Drambuie. Det var ju billigt att köpa ut på utförsel. Döm om hans förvåning när det kom en hel kartong med sex flaskor vilket enligt Ehrlander var minimikvantiteten för en beställning. Sex flaskor var ju mer än man fick föra in i Sverige. Ehrlander hade inget behov av eller någon intressent som ville ta över delar av leveransen. Min kompis tog en flaska som present till sina föräldrar. När vi kom till Söderhamn var det bara att försöka gömma tre flaskor på olika sällen där tullarna förhoppningsvis inte skulle hitta dem. Tullarna verkade ha dålig fantasi och inte hade de någon vidare syn heller. Inte ens den flaska som gömt sig under en byrå och började rulla fram vid visitationen verkade de upptäcka. Under taxifärden in till Söderhamn var vi oroliga för att tullen skulle följa efter oss och haffa oss för smuggling, men inget hände. På tåget mot Stockholm släppte spänningen.

Även efter denna resa började jag bygga en modell av fartyget baserat på klassningsritningen. Bygget blev bara halvfärdigt och är så än i denna dag.



Halvfärdig modell av M/S Siarö



GEVIS-fondens Salénare berättar

Några "skepparhistorier"

Under min uppväxt fick jag höra några historier från äldre tider. Om de är sanna eller inte vet jag inte heller.

Spritsmuggling

På 1930-talet under förbudstiden (spritinköp) i Finland så blev naturligtvis smuggling av sprit från Estland en följd. Man smugglade då 96-procentig sprit. Vatten fanns ju att späda drycken till lämplig styrka.

Nåväl, så hade man på ett Rexfartyg köpt ut en väl tilltagen kvantitet. Inför ankomsten till Kotka, vill jag minnas, så måste spriten fördelas på tillgängliga kärl som såg oskyldiga ut. Den sista skvätten hölls då i fartygssalongens vattenflaska som hängde på väggen.

Brukligt på den här tiden var att bjuda tullare på en sup. Om de förplägades med mat vet jag inte. När man serverade tullaren så hade man glömt att spriten var outspädd, så när han svepte glaset brände det till ordentligt i halsen. För att lindra smärtan såg han vattenkaraffen och tog en klunk ur denna innan någon hann hejda honom. Han föll ihop och man visste inte om han hade dött av chocken eller om han bara tuppav. Om han avlidit så bestämde man att han fick följa med till havs och få en sjöbegravning. Innan man hunnit sätta planerna i verket kvicknade karlen till och det första han lär ha sagt var "En till". Det blev dock ingen mer sup.

Historien berättades av Allan Sundborger, känd som en god historieberättare.

Utfrysta tullare

En annan historia, som jag inte minns vem som berättade var nog också från 1930-talet.

Ett av Rexfartygen var på väg till Hammarbyhamnen. En av styrmännen hemmahörande i Stockholm var ganska ny på sin befattning och meddelade via radio sin ankomst till familjen. Han sade då också att han skulle ta med sig lite starkvaror, och att detta inte skulle bli något problem eftersom tullarna i Hammarbyhamnen var lite dumma eller i varje fall inte så ambitiösa.

Det var på den här tiden inte sekretess vid dessa radiosamtal, och därför råkade en yngre tullare höra konversationen. Han skulle nu visa framfötterna och haffa den skyldige på bar gärning. Så skedde också. Det sades sedan att tullaren blev utfrusen av sina kollegor eftersom inget Rexfartyg under de närmaste tio åren serverade något till tullarna i Hammarbyhamnen.

Först med TV ombord?

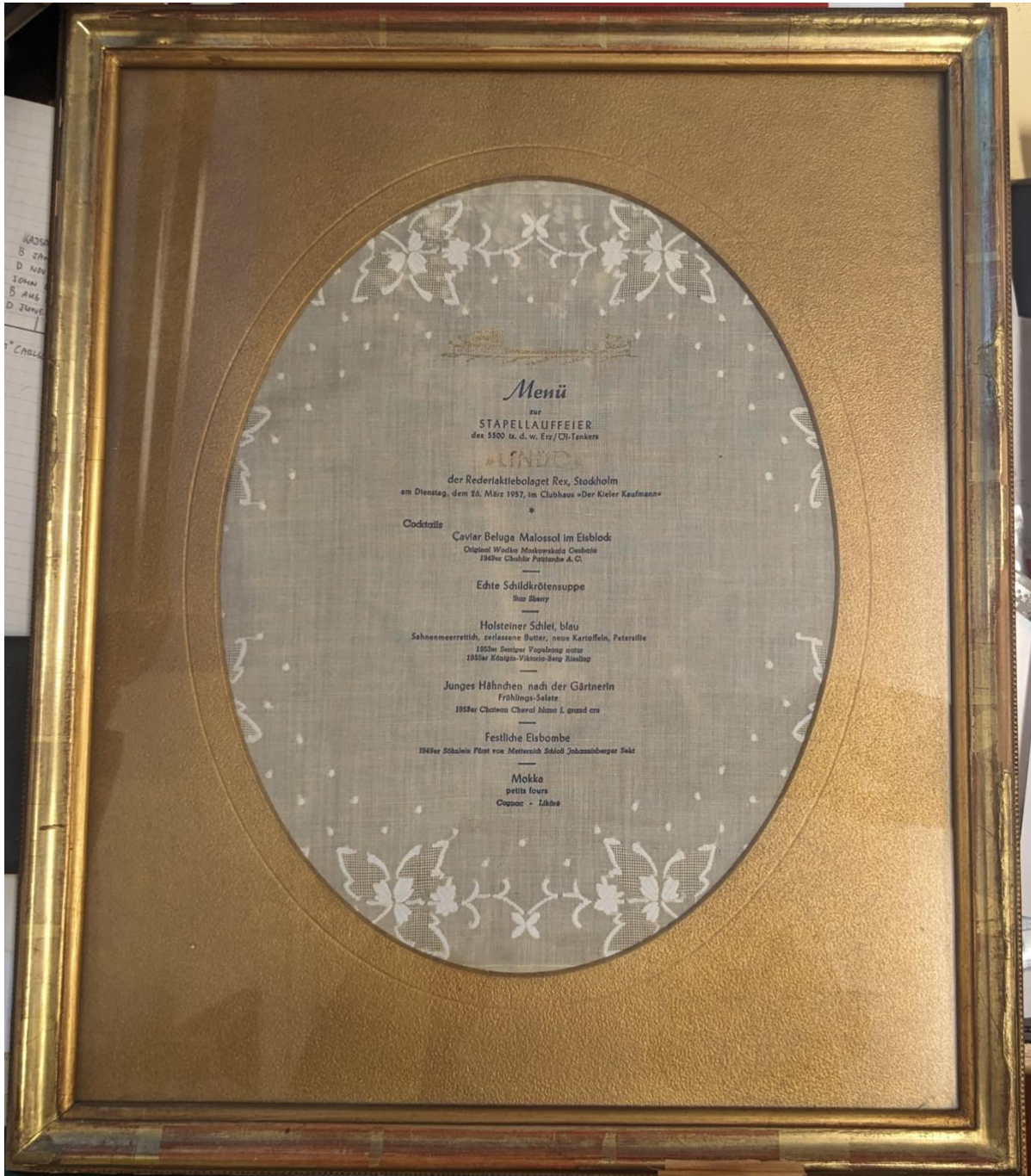
Jag tror att Rex var ganska tidiga med att installera TV på sina fartyg både för befäl och manskap. Många fartyg var ju äldre och TV var kanske ett sätt att behålla personal? Vad jag däremot vet är att TV-installationerna gjordes av Bröderna Kindbloms Radio, där chefen Målle Kindblom och hans fru var goda vänner med mina föräldrar. Detta bör ha varit cirka 1956 å 1957. Regulerad TV började sändas i Sverige 1956, men fanns ju tidigare i bland annat England. När sedan VHS-kassetter introducerades 1976 kunde man ju också bjuda på filmföreläsningar som förströelse ombord.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Sjösättningar

Mina föräldrar var med på några sjösättningar. I Kiel var det vid sjösättningen av Lindö 20.3 1957 och i Oskarshamn närvarade de vid sjösättning av Husarö 1961, då Einar Johanssons fru Doris var gudmor.



Från Lindös sjösättning har jag matsedeln tryckt på tyg.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Nya kontoret på Strandvägen

Kontoret på Västra Trädgårdsgatan började bli för litet och det gick inte att hyra mer utrymmen i huset. Tankarna på ett eget kontorshus fanns då. Man hade köpt en tomt på Skinnarviksringen på Söder. Av någon anledning jag inte minns, så skrinlades projektet. I stället förvärvades en fastighet på Strandvägen vid Skeppargatan. För att lyckas få tillstånd att riva huset på den anrika gatan med sekelskifteshus för att där i stället uppföra en ny kontorsbyggnad anlätades en prominent jury för att välja arkitekt. Det bör dock ha varit en del förhandlingar. Ett villkor för nybygget var emellertid att det skulle uppföras i engelsk (enligt Wikipedia, men jag har för mig att det sades öländsk) sandsten för att i viss mån smälta in i omgivningen. Bygget stod klart 1 augusti 1961 och då flyttades verksamheten dit. Huset hade ritats av arkitekt Nils Tesch. (Wikipedia anger att huset stod klart 1967, så man kan undra om Wikipedias alla uppgifter är rätt.)



Rexhuset i hörnet av Strandvägen och Styrmansgatan

Det sades att Sven Salén inte var speciellt förtjust i att få det mindre Stockholmsrederiet som närmaste granne och dessutom med adress Strandvägen.

När Rådmansö skrotades 1958 sparade man salongen och den byggdes upp igen i det nya kontorshuset. Huruvida den finns kvar idag vet jag naturligtvis inte. Jag tror att Ragnar Källström med familj flyttade in i en av husets större lägenheter.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Expansionen

Tor Line

Rex började i mitten av 1960-talet en kraftig expansion. Tillsammans med Transoil i Göteborg bildade man TOR line (TransOil Rex). Detta var för bägge rederierna en expansion in i ett helt nytt område med passagerarfart. Det beställdes två passagerarfärjor med bildäck. Detta var ju en nyhet i trafiken mellan Sverige och England. Tanken var att transportera lastbilstrailers med styckegods (RORO/roll on roll off). Även styckegods var något nytt för de två rederierna. Man behövde också investera stort i terminaler i både Göteborg, Immingham i England och i Amsterdam dit man också skulle starta en linje. Färjornas maskiner dimensionerades så att farten kunde anpassas till tidvattnet i Immingham. Här fanns erfarenhet från Lagnö som jag tror gjorde 17 knop vid marchfart och därför kunde halvera tiden över Nordsjön jämfört med de tidigare fartygen

Många i Rex ansåg att satsningen på färjor och passagerartrafik var alltför riskabel, eftersom erfarenhet saknades på detta nya område. Inga Rexfartyg hade ju heller tagit med betalande passagerare, i motsats till vad många andra rederier hade gjort. I samband med TOR-satsningen flyttade inköpsavdelningen med Olle Öjerstrand till Göteborg.

Efter vad jag hörde så var inte redarsocieten i Göteborg speciellt förtjust över Stockholmsrederiets intrång i Göteborg. Man trampade ju också in på Svenska Lloyds domäner med passagerarfartyg mellan Göteborg och England.

Rex hade gamla relationer med Transoil eftersom man i mitten av 1950-talet köpt deras två tankfartyg WR Lundgren och Nike och byggt om dem till malmtakfartyg döpta till Vetersö respektive Hasselö.

År 1965 hade Rex också köpt Thorden Lines i Uddevalla och senare under året övertogs också Transoil och Bratt-Götha. Varför man köpte Transoil vet jag inte. Under 1960-talets första hälft tillkom också ett antal nybyggen, bland annat den för tiden stora malmtankern Vendelsö (39.940 twd), som byggdes i Japan. Som så ofta när man expanderar alltför snabbt så blir likviditeten lidande och det drabbade naturligtvis nu Rexkoncernen.

Salén tar över

När likviditetskrisen blev akut runt årsskiftet 1966/1967 såg Saléns möjligheten att förvärva Rexkoncernen och kontraktet undertecknades 17 januari 1967. Detta blev då slutet på det 44-åriga Rexrederiets historia som ett självständigt privatägt företag.

Vid några senare GEVIS-möten träffade jag Clarence Dybeck. Han sade då att Einar Johansson sagt till honom att Saléns fått köpa Rex till ett alldeles för lågt pris. Detta var troligen sant men sitter man i likviditetsknipa och är utlämnad till bankerna så hamnar man i den sitsen.

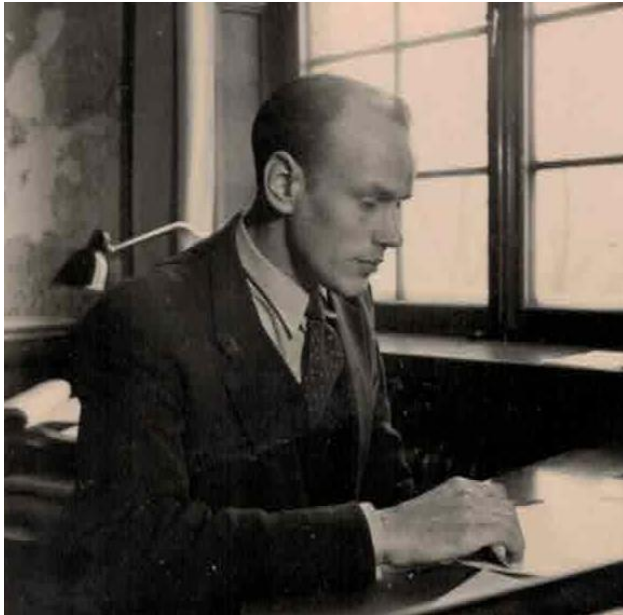
Om Einar Johansson gick i pension i samband med att Saléns köp av Rex eller om han arbetade kvar under en period, vet jag inte.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Avslutning

Min pappa arbetade inom Rex hela sitt yrkesliv och gick i pension 1968. Detta betydde att han arbetade sitt sista år inom Salénkoncernen. Med tiden blev han således också destinatär i GEVIS-stiftelsen. Där var han och min mamma med på många evenemang och kunde inom den kretsen träffa gamla arbetskamrater. Många gamla Rexare träffade de ju naturligtvis även i andra sammanhang såsom Wennmalms (John och Greta), Larssons (Sigfrid och Ulla), Hertzbergs (Ivan och Sonja) och Hanssons (Folke och Dagmar).



John Wennmalm 1948



Allan Dahlberg 1948



Inspektör Karl Ohlsson 1948



Inspektör Ivan Hertzberg 1948



GEVIS-fondens Salénare berättar

Mest frekvent var nog umgänget med Einar Johansson och hans fru Doris. Samvaron fortsatte också sedan Doris gått bort 1992. Einar var ofta på middag hos mina föräldrar och kunde också sova över hos dem. På äldre dagar fick Einar problem med synen. Det var ju ett problem för en bandyentusiast. Det är ju svårt att även med normal syn att se den lilla bandybollen. Det skrevs tidningsartiklar om hur den 93-årige Einar gick på Hammarbys matcher och man undrade hur mycket han egentligen såg. Åtminstone en av sönerna hade spelat i Hammarbys lag. Samvaron var nog det viktigaste.



Einar Johansson 1948

Några andra Rexare som nog kom med till Saléns var Gunnar Törnquist och Bengt Isberg, båda tidigare sjökapten. Jag tror att de sysslade med rekrytering av personal till fartygen. Kanske också fartygsinspektören Harry Eriksson som var gift med Wennmalms dotter Eva var med till Saléns?

Sista gången jag träffade Ragnar Källström var på Göstas 80-årsdag då han kom och uppvaktade.



GEVIS-fondens Salénare berättar



På 80-årsdagen 21.12 1983



Tre gamla Rexare minns flydda tider. Sigfrid "Lasse" Larsson, Einar Johansson och Gösta Erikson på Göstas 90-årsdag 21.12 1993



GEVIS-fondens Salénare berättar

Mitt destinatärsskap

När min pappa gick bort år 2000 ärvde min mamma Karin medlemskapet i Gevis. Vad jag vet så deltog hon inte i några av GEVIS aktiviteter. Jag blev destinatär 2007 då jag i min tur ärvde medlemskapet.

Jag blev nyfiken på GEVIS och bestämde mig för att delta på ett årsmöte på Stallmästargården. Jag antog att jag kanske skulle träffa några gamla Rexare vid tillfället, samt kanske också min gamle skolkamrat från folkskolan, Lennart Hofdell. Jag visste att han arbetat inom Saléns eftersom jag råkat se hans namn i en företagstidning som min pappa hade hem efter Saléns övertagande. Det var ett kärt återseende när jag träffade Lennart efter så många år.

Jag träffade också Bosse Jämtin vid ett flertal GEVIS-träffar. Eftersom mitt hjärta på något sätt alltid funnits inom sjöfarten har jag fortsatt att gå på GEVIS evenemang och där gjort många nya trevliga bekantskaper. En del Salénare har också seglat med Rexfartyg under sin tid i rederibranschen.

Nu har jag skrivit ner mina minnen från Rex och hoppas att även GEVIS destinatärer kan ha lite glädje av dessa för Salénarna lite perifera hågkomster.

Kanske är några av mina minnen felaktiga eller så kan jag ha missuppfattat en del skeenden. Jag vore i så fall tacksam för en återkoppling så jag kan rätta till felaktigheterna.



Göran Eriksson

Källor utöver egna minnesbilder:

Båtologen 1 och 2 1994
Tidningsklipp ur Dagens Nyheter
Internet
Wikipedia