

Med s/s *Elfängen* på Göta älv

Sune Stigsjö

Den sedermera välkände bokförläggaren och författaren Sune Stigsjö (1926–1989), som även gav ut en del sjöfartslitteratur, gjorde år 1943 en resa med s/s *Elfängen* på Göta älv. Han var då bara 17 år gammal och hade fått följa med på en tur under påsklovet. Hans pappa Axel Stigsjö var ordförande i Rederiaktiebolaget Pandion och det var kanske därför han fick göra denna tur. Trots sin ungdom hade Sune Stigsjö öga för detaljer och skeenden och han kunde därför på ett ganska drivet sätt redogöra för sina iakttagelser under resan. Det märks också att han har litterära ambitioner. Berättelsen är utformad som ett brev till kamraten Bengt Holmström, även han sedermera författare och litteraturkritiker, och vi får ett litet trevligt dokument från det krigstida Sverige. Texterna har vi fått från Sune Stigsjöes dotter Anna Stigsjö Linder.

– Från vår utsände medarbetare –
Ombord på s/s *Elfängen*, onsdag förmiddag

Inklämd i en trång hytt, med en tidning som skrivbord, sänder jag dig detta meddelande. Sedan tidigt i morse har vi varit på väg. Med vi förstås i detta sammanhang: båten, kapten, styrman, fyra besättningsmän, eldare samt två fruntimmer som fungera som kokerskor, städerskor och litet till. Vi stävar uppför Göta älv, och passerade nyss Kongahälla. Vädret är dåligt; litet mulet och blåsig. Men det ser ut att klarna.

Jag startade denna s.k. lusttur klockan 08.00 i morse. Försedd med en väska som i hög grad påminner om en större portmonnä, antrade jag med sedvanlig spänst s/s *Elfängen* (tillhörig rederiaktiebolaget Pandion u.p.a., vars ordförande min pappa är). Hisingsbron blev allt mindre – tills den liknade din lilla leksaksbro där hemma på golvet. Jag stod på bakre däck. Det luktade fiskmås och salt sill. Vi passerade rätt slumrande fabriker vid älvkanterna. Olje- och arbetarbrist. Även EKA tycktes vara tämligen sömnigt. Men fiskmjölsfabriken vid Agnesberg stinker som vanligt.

Jag stod på kommandobryggan och studerade mötande båtar. Jag såg tre. Trafiken är nämligen lamslagen. Så har jag ätit frukost tillsammans med kaptenen i främre salongen. Ohyggligt löst ägg med gröt och ätticksill, ansjovis, hårt bröd och smör. Men aptit får man av "sjön". Klockan fyra anländer vi till Trollhättan, där en del last skall av. Jag återkommer.

– Onsdag middag –

Vi väntar på att få komma in i slussen här vid Lilla Edet. Det dröjde, för en tysk båt håller på att lämpas igenom. Vi har för övrigt mött flera tyska båtar med malm.

Nu vilar det stora lugnet över omgivningen. Solen har kommit fram och det är varmt. Kapten ordnar med avlöningslistor. Styrman röker på mellandäck. Fruntimmer ordnar middag; det luktar redan biffstek ur middagsröret. Uppe på däck sitter eldaren och svalkar sig, medan besättningsmännen tar igen sig i pannrummet. Och jag – den onyttigaste

människan ombord – sitter här och pöser över att bli kallad kandidaten. Antingen är det kunskaper som skiner i ansiktet eller också är det tvålen!

En av matroserna liknar en valross. Han snusar och spottar på främre däck. Jag trivs inte på främre däck. Och så har vi druckit kaffe. Kapten fick "kaffehalva". Det fick inte jag. Men det kändes skönt med den varma drycken i alla fall. Det behövdes, för jag hade en halvtimmas besvär innan jag fick upp hyttfönstret. Det är ett sådant där "öga", du vet. Man måste skruva på en massa övermalade saker. Sedan kom kapten in och öppnade det andra med ett enkelt handgrepp. Men jag rår inte för att jag kan bevisa Pythagoras' sats baklänges och vet hur stor golvyta St. Peterskyrkan har, men inte kan öppna ett "öga". Det måste vara något fel någonstans.

Att skorstenen på ett fartyg är varm, fick jag reda på för en stund sedan. Men det kunde man sagt mig innan jag tog på den. Jag visste ju inte det. Men i stället har jag reda på hur många ton vete varje kille käkar om åter i Canada.

Nu kallnar middagen.

– Onsdag, eftermiddag –

Blyg och sovande mötte oss Trollhättan. Det låg soldis över staden. Den lilla kajen med ett gulaktigt, ynkligt trähus som gör anspråk på att vara "**Trollhättans hamnkontor och lagerbyggnad**", är verkligen skrattretande. Avlastning en timma. Jag gick i land. Hamnkontorets väggar utgjorde en praktfull provkarta på det unga Trollhättans litterära anlag: "Jag älskar Anders", Edit, "Arne och Ruth", "Älskar du mig, Ingemar?" "Sophi", osv. Även teckningsanlagen visade sig.

Jag vandrade in i staden. Trötta, dammiga gator. Och tomma. Ett litet runt apelsin, pris 40 öre. Biograferna kör onsdag, lördag 8.15: "Dr Jorrell, mannen som mystifierade hela Scotland Yard. RAFFEL". Tvättinrättningar och speceriaffärer i vartannat hus. Nyfikna ungar och snoriga sådana. Bussar, gatuarbeten och en mallig, rundmagad poliskonstapel, där har du Trollhättan i en ask!

Båten blåste och jag häggade ner till Jättefartyget. Framför oss klättrade hotfulla moln upp. Vänersborg vinkade.

– Onsdag, kväll –

Framför mig sover Väneren. Himlen börjar mörkna och det dröjer inte länge förrän den första bleka stjärnan börjar blinka. Redan klippa fyrarna långt, långt borta. Skären och kobbarna gömmer sig i vassen, som nästan klättrar ända upp på land. Upp på Birger Sjöbergs väg. Jag sitter här på en soffa. Folk flanerar förbi. Tydligt Vänersborgs-ströget.

Långt ut på stenpiren skymtar två människor av både öron och ögon. Kanske sitter jag litet för långt in i mörkret. Folk är så ogenerade. Nu springer en hund förbi med sin husse. Ja, d.v.s. husse springer inte. Han glori i stället mycket nyfiket på mig. Så syns jag då ändå, där jag sitter med mitt block och skriver. – "Nej, min herre. Jag är inte Birger Sjöberg, nej jag beklagar." Nyfikna människa! Hunden skäller.

Några änder får brått att försvinna in i vassen. Man snarare hör än ser dem. I bakgrunden skränar det unga Vänersborg. Långt i bakgrunden. Men det hörs. Nu är det nästan svart omkring mig. Oroligt blinkar fyrarna. Det luktar barr och kåda. Och vår. Myggen börjar bitas. Det är tid att röra på sig. Det går en vind i vassen.

– Onsdag, kväll, sent –

Stela och raka kastar lamporna ett snålt ljus över ett tämligen öde torg. Endast några bassar står och stånkar i ett hörn. Här skulle vara mörkt om inte spårvagnarna lyste med sin frånvaro. – Längs Kungsgatan flanerar man. Allt ljus som kunnat uppbådas har placerats där. I skyltfönstren. Man pratar och skrattar på vänersborgska. Polisen står i hörnet, bred och präktig i sin fetma. Inbillar sig att han vaktar ordningens störare. Han glor då och då på mig. Får man inte lov att hålla i en penna i den här stan?

– Torsdag, morgon, tidigt –

Båten ligger förtöjd i Vänersborgs hamn. Jag vaknade nyss, härligt stel och mörbultad. Sönnen kantar ögonen, och trots att det inte är varmt har jag öppnat ett "öga". Ute på älven står dimman tät – några kråkor skriker hest. Det känns fuktigt och kyligt. Morgontystnad. Så småningom har båten vaknat till liv. Tysta steg tassade i trappan. Flickan kom in med kokat råg – somliga kallar det kaffe. – Jag har hört styrman spotta och kapten prata i sönnen. Samt matrosernas svärande i den tidiga morgonstunden. Allt mera tyst, liksom på diskret avstånd; men nu är det liv och rörelse. Det verkar som om hela Götaverkens stånghammararsenal placerat sig över mig. Alltså inte i huvudet, utan utanför. Maskiner dunkar, kärrhjul smäller mot stenläggningen och det luktar dimma. Om någon timma tager vi oss till Vargön – och sedan ställes färden så småningom mot Göteborg.

Sune Stigsjö

Brevets adressat, Bengt Holmström, skrev år 2003 rent brevet han fått och dessutom gjorde han en del noteringar kring *Elfängen*. Intressant nog nämner han då Länspumpen som referens! Så här lyder delar av Bengt Holmströms redogörelse:

"(...) Jag fick fram hans (*Sune Stigsjö*s) reseberättelse – "Ögonblicksanteckningar under färden" – och gjorde en maskinutskrift av de handskrivna blyertsanteckningarna. (...)

Det var en resa som Sune gjorde under påsklovet 1943 med s/s *Elfängen*, en ståtlig ångare, påminnande om en Marstrandsbåt. Den var byggd på Eriksberg 1899, 173 bruttoton och med en stark maskin på 170 ihk. Längd och bredd 29,25 x 6,07 meter. (Marstrandsbolagets *Inland* som ibland gick på Hönö Heden i det tidiga 1930-talet var 30,6 x 5,67 meter och med maskin på 170 ihk.) Uppgiften om *Inland* har jag från den av Sune utgivna utmärkta "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år" (1968). Uppgiften om *Elfängen* har jag från Klubb Maritims "Länspumpen" 1984:1.

Där står en del mera om *Elfängen* i artikeln "Gyllene tider för passagerartrafiken på Göta älv" av Robin Holmstedt (s.3-18), att *Elfängen* hade slutat gå 1938–39 och låg upplagd vid Lödöse varv och Bohus varv till 1942, när Pandion köpte ångbåten. Kapten ombord har varit

Fritz Olsson från Västerlanda. En matros ombord som började 19/11 1942 hade 130 kronor i månaden + dyrtidstillägg. Seglationen år 1943 började den 2 april och denne matros blev då rorsman och fick 165 kronor per månad. Seglationen 1944 började 19 april och avslutades 25 september. Sune var alltså med ombord på en tur under den näst sista säsongen, och *Elfängen* har alltså varit den allra sista reguljära älvbåten. (...)"

Så långt Bengt Holmström. Den som vill veta mer om passagerartrafiken på Göta älv kan alltså läsa vidare i Länspumpen nr 1 1984.

Göran Sändare



S/S Elfängen i Helgeröd vid Göta älv 1923