



VÄNERSBORGS SÖNERS
GILLES

ÅRSSKRIFT
1954

Tjugotredje årgången

TIDSKRIFT FÖR
VÄNERSBORGS MUSEUM

VÄNERSBORG
C. W. CARLSSONS EFTR. BOKTRYCKERI
1954



BERTEL HALLBERG

In memoriam.

När vi annandag jul i fjol begingo vår högtidsstämma, saknades vår förste ålderman i brödrakretsen. Sedan några månader hade han varit svårt sjuk, och underrättelserna om hans hälsotillstånd voro just ej de bästa. Det i utsikt ställda julfirandet tillsammans med syskonkretsen i Linköpingshemmet måste inställas. I ett brev till mig så sent som den 10 december hade han dock talat med viss tillförsikt om den förestående julhögtiden, om några gilleangelägenheter och om vår årsskrift, som ju var ett av hans verkliga "skötebarn". Förstämningen bland gillebröderna var djup och äkta, ty förste åldermannen hade verkat och betydde så mycket för Vänersborgs Söners Gille. Han omvaldes givetvis för det kommande arbetsåret som gilletts förste ålderman, men alla hade på känn,

att timglasets snart skulle vara utrunnet. Redan den 9 januari 1953 kom också budskapet, att borgmästaren i Linköping Bertel Hallberg föregående natt avlidit.

Bertel Ferdinand Hallberg föddes i Vänersborg den 14 oktober 1886. Han var — som vi väl veta — son till vårt gilles stiftare, stadskassören i Vänersborg Ferdinand Hallberg och hans maka, född Danielsson. Efter studier vid härvarande läroverk avlade han där mogenhetsexamen 1904 och juris kandidatexamen vid Uppsala universitet 1909, varpå följde tingsmeritering. Redan 1912 kom Hallberg till Linköping som t. f. rådman, blev 1915 stadens sekreterare och ombudsman, 1918 tredje rådman, 1921 andre rådman och notarius publicus samt 1935 förste rådman och inskrivningsdomare. Efter att några år hava uppehållit ämbetet på förordnande, blev så Hallberg 1938 borgmästare i Linköping. Vid sidan av tjänsten var han en följd av år först auditör och senare krigsdomare vid i Linköping förlagda truppförband. Åt de kommunala frågorna i staden ägnade Hallberg stort intresse. Sålunda var han 1932—48 ordförande i byggnadsnämnden, och såsom sådan följde han intimt planläggningen och utformningen av alla de nya områden, som växt fram och bebyggts under de båda senaste expansiva årtiondena, då Linköping ändrade struktur från mera idylliska förhållanden till en stor och modern industristad. Vid sidan härav var han ordförande i stadens skönhetsråd. Han var vidare ordförande i styrelserna för stadens museum, bibliotek, teater, konstförening och andra kulturella institutioner. Även var han en följd av år ordförande i Linköpingskretsen av Röda Korset, så ock i centralstyrelsen för Östergötlands Enskilda Bank och i Svenska Chokladfabriksaktiebolaget.

Dessa yttre data säga mycket men ej allt om mannen och karriären, om den framstående ämbetsmannen och den allmänintresserade kulturpersonligheten. Det kan i detta sam-

manhang vara av intresse att taga del av det eftermäle, som kom Hallberg till del i den lincopensiska ortspressen. Sålunda skriver Östgöta-Correspondenten:

Sitt intresse för fädernestaden Vänersborg behöll han ständigt; det speglades både i hans eget omfattande bibliotek och i de studier av genealogisk och rättshistorisk art, som han aldrig släppte och vilkas resultat huvudsakligen föreligger i anteckningar. Men han sysslade även med forskningar, som hans mannaålders verksamhetsfält bragt honom nära. Sålunda hade han bl. a. samlat uppgifter om lagmän och häradshövdingar i Östergötland från äldsta tider, och ur gamla rättshandlingar framdrog han värdefulla bidrag till Linköpings äldre topografi. Domstolsminnen från sin egen tid hade han nedtecknat och därmed vid olika tillfällen underhållit intresserade, och säkerligen kommer de att ha värde även för framtiden.

Bertel Hallberg var en särpräglad personlighet, ett klart intellekt, en nitisk och rättrådig domare, som trots den uddighet han inte gärna avlade ens vid domarbordet såg med förståelse och medkänsla på mänsklig skröplighet och ofullkomlighet, en starkt kulturellt inriktad man, lika hemmastadd bland stiftsbibliotekets folianter och i rådhusarkivets gamla handlingar som i ungdomsvännens Birger Sjöbergs eller Fritiof Nilsson Piratens brokiga världar, där fantasien sitter i högsätet, en bokvän i ordets fulla bemärkelse, sina vänners vän, men en människa, som inte tvekade att i tal och skrift låta sarkasmen flöda över allt, som inte höll måttet inför hans kritiska öga. Med en sådan läggning är det klart, att han själv skulle bli föremål för skiftande omdömen. Ingen bestrider dock den tungt vägande insats han under sin långa tid som ämbetsman och medborgare gjort i sin stad och den rangplats han där intog som kulturpersonlighet. De, som kom honom nära, kan vittna, att Bertel Hallberg också hade ett varmt hjärta, som all hans spefullhet inte kunde dölja. Tomrummet efter honom är stort.

Och tidningen Östgöten sammanfattar sin minnesruna i följande ord:

Det fanns drag av skepsis och ironi hos Bertel Hallberg, men hans livsfilosofi var sund, hans slagfärdighet förträfflig och hans humor förmäld med intelligent kvickhet. Han var en god människa, en förnämlig ämbetsman och varmt hängiven den stad han tjänade med sitt livsverk.

För oss vänersborgare, enkannerligen för oss gillebröder, framför dock Bertel Hallberg — trots en mera än 40-årig till en annan stad knuten mannagärning — såsom sällsynt rot-fäst i det samhälle, som sett honom födas och dit han, så ofta han kunde det, sökte sig. Han framstår för oss vänersborgare från uppväxtåren som en av kamraterna kring Birger Sjöberg, från skoltiden som den minnesgode lärjungen vid vårt läroverk, till vilket han överlämnat resultatet av sina sällsport fullständiga forskningar rörande äldre tiders läroverkselever, och från mannaåldern som den outtröttlige utforskaren av Vänersborgs stads historia i gångna tider. Han framstår för oss gillebröder som den ansvarsmedvetne sonen till vår stiftare, som den sakkunnige berättaren vid våra högtidsstämmor, som den ständige medarbetaren i vår årsskrift och som den, som efter fadern, Edwin Anderson och Karl Gustaf Cedergren tog ledningen av vårt gille. Av stiftarna finnes ingen i livet, och av dem, som vid den första högtidsstämman år 1906 i likhet med Bertel Hallberg togo säte och stämma i gillet, finnas nu endast 4 eller 5 i livet, samtliga bosatta på främmande ort.

Trots att Bertel Hallberg, först när han år 1942 blev gilletts förste ålderman, inträdde i gilletts styrelse, ha väl få som han genom åren verkat för Gillets syften. När det gällde omläggning av den av fadern och övriga stiftare så omhuldade ålderdomshemsverksamheten, såg han klart, vad den nya tiden krävde, och biträdde helhjärtat tillkomsten av gilletts nuvarande understödsstiftelse. Jag vet ej, i vad mån Bertel Hallberg kan anses vara initiativtagaren till vår årsskrift, men säkert är, att han genom sin forskning och sitt författarskap varit den verkliga tillskyndaren till årsskriften, som han nog ansåg vara det centrala i gilletts verksamhet. Såväl i 1930 års minnesskrift som i varje årgång av årsskriften har han medarbetat, och även nästa årsskrift kommer att innehålla ett postumt bidrag

av hans hand. Gillets beslut att årsskriften skulle utgöra tidsskrift för Vänersborgs museum hälsade han med största tillfredsställelse. Till museet har han överlämnat 1000-tals anteckningar om stadens äldre historia, och förvisso finnes här ett rikt material för ytterligare historieskrivning. Bertel Hallberg har under årens lopp till Gillets arkiv och bibliotek skänkt en mängd böcker, handlingar m. m. Förvisso skulle han nog ha sett, att gillet samlingar ordnats och bragts till större tillgänglighet för därav intresserade. Även för gillet ekonomiska förvaltning hyste vår bortgångne förste älderman stort intresse och gav oss övriga styrelseledamöter beredvilligt de råd, som i sådant hänseende äskades.

Äldermannens plats står åter tom. Den fjärde i ordningen av gillet förste äldermän har lämnat oss. Liksom sin närmaste företrädare var Bertel Hallberg icke endast den självskrivne ledaren av vårt gille utan även mannen, som — för att citera en tidigare minnestecknare — med outtröttlig forskarhåg och kärlek till hembygden knöt samman nuet med länge sedan svunna tider. Saknaden är stor. Tacksamheten är stor. Ansvar är stort. Må det förplikta oss att föra vårt gille vidare på de vägar, som Bertel Hallberg och hans företrädare utstakat.

Över Bertel Hallbergs minne må läsas skaldens sköna ord:

*Vad rätt du tänkt, vad du i kärlek vill,
vad skönt du drömt kan ej av tiden härjas;
det är en skörd, som undan honom bärgas,
ty den hör evighetens rike till.*

GUNNAR HJORTH.

(Minnesruna vid högtidsstämman annandag jul 1953.)

Ur Vänersborgs stads domböcker

1671 — 1675.

II.

Borgmästarens friaregåva.

Den 17 juli 1671 företrädde inför rådhusrätten i Vänersborg boktryckaren i Göteborg mäster Amund Grefwe. Han uppträdde såsom ombud för Johan de Couers hustru i Stockholm, och hans ärende var att för hennes räkning kräva borgmästaren Jacob Fransson Schröder på en guldring. Hustrun hade för en lång tid sedan skänkt Schröder ringen, då han friade till henne i Lidköping. Då den tilltänkta förbindelsen mellan henne och borgmästaren inte kommit till stånd, hade han återtagit sina gåvor till henne men underlåtit att återställa den guldring, som han fått av henne, och den ville hon nu ha tillbaka.

Borgmästaren svarade, att han ingalunda olovligen lagt sig till med ringen utan fått den "av en god vilja". Hon hade för övrigt behållit några alnar klosterlärft, som han skänkt henne. Det var 20 år sedan de bytt sina gåvor och förhandlat om äktenskap, och på denna långa tid hade hon icke återfordrat guldringen, trots att de träffats både i Göteborg och Stockholm. Därför bestred borgmästaren att återställa ringen på andra villkor, än att han också finge åter alla sina gåvor. Dessutom borde hon betala alla de utgifter för resor och andra omkostnader, som han haft under den tid han friat till henne.

Detta kunde ej vara mer än rätt, enär hon visat sig så ostadig och sin loven ej velat fullborda.

Något beslut i saken meddelades ej, och målet återfinnes ej vidare i domboken.

Kyrkobuller.

En sträng rangordning rådde i staden. Varje medborgare och hans hustru var noggrant värderad till förmögenhet och anseende och tillerkänd den plats i rangrullan, som tillkom mannen i förhållande till stadens övriga invånare. Rangrullan utgjordes av kyrkans bänkelängd, en förteckning, enligt vilken var och en hade sin särskilt angivna plats i kyrkan, sitt "stolrum". Bänklängden upprättades och fastställdes av magistraten. Det förekom formliga processer om stolrummen, då någon ansåg sig ha blivit placerad under sin rang.

Den 10 april 1673 anmälde rådmännen Lars Andersson och Nils Nilsson Werme, att Hans Krabbe olovandes satt lås för dörren till den bänk i kyrkan, där hans hustru enligt bänklängden skulle ha sin plats. Detta hade han gjort sent på påskaf-tonen, tydligen efter aftongudstjänstens slut. Då rådmännens hustrur, som hade sina platser i samma bänk som Krabbens hustru, infunnit sig till högmässan på påskdagen, funno de Krabbens hustru sittande i den låsta bänken, och hon hade icke släppt in dem. De kunde ju icke sätta sig i någon annan bänk, ty om lediga platser funnits, kanske de hamnat på en plats, som icke alls motsvarat deras rang. De hade därför måst bevista högmässan, som säkerligen räckte några timmar, stående utanför sin låsta bänk. Därigenom hade de blivit tillfogade en svår skymf, och deras män fordrade upprättelse.

Hans Krabbe var kallad till förhör inför rätten. Han skyllde på kyrkovärden, som tillåtit honom att förse bänken med lås, och han hade bett kyrkovärden därom underrätta de övriga

hustrurna, som hade plats i samma bänk. Men de båda rådmännen upplyste rätten om att Krabbens hustru varit missnöjd över att hon ej fått förnämligare plats än i den ifrågavarande bänken, och att hon därför icke på trefjärdedels år varit i kyrkan förrän denna påskdagen, då hon skaffat lås till bänken och därför åtminstone fått vara ensam där.

Rätten meddelade det beslut, att i femte kvinnfolksbänken skulle vara placerade Hans Krabbes hustru, Lars Anderssons hustru, Nils Nilssons hustru och Påvel Eriksons hustru. Lars Andersson och Nils Nilsson erhöilo tillstånd att skaffa sig nycklar till det av Krabbe insatta bänklåset. Sven Nilsons hustru och Jon Jonssons hustru skulle flyttas från femte bänken till annan plats. Vad den i kyrkan åstadkomna förargelsen angick, så uppsköts därmed till kyrkovärdarnas hemkomst.

Den 26 maj hördes kyrkovärden Anders Segolsson inför rätten. Han sade sig ej ha haft med saken att skaffa. Han blev befalld att anklaga Krabbe för det han genom sina åtgöranden åstadkommit förargelse i kyrkan. Men målet synes därefter icke hava återupptagits vid rätten.

*

Den 9 april 1674 besvärade sig Kristoffer Anderssons hustru Margreta angående de skällsord och det övervåld, som Anders Buus' hustru Karin gjort sig skyldig till mot Margareta i kyrkan första söndagen efter nyårsdagen. Karin hade kommit i kyrkan efter Margreta. De hade platser i samma bänk, men Karin hade trängt sig före Margreta i bänken. Då Margreta var äldre hustru än Karin, hade hon bett denna att icke tränga sig. Då svarade Karin smädliga ord: "Du vill att jag skall sitta neder om dig, fanen tage dig, din källare-hora!" Hon använde skällsord, som inte kunna återgivas, och även uttryck, som äro alldeles obegripliga, men att deras innebörd var synnerligen smädlig står utom allt tvivel. Karin

bekände, att Margreta anvisat henne plats efter sig, men att hon satt sig ovanför Margreta. Då hade Margreta sagt: "Gud förbarme sig över dig, din såreläpp!" samt mullrat med munnen, vilket föranlett Karin att säga: "Menar du, att jag skall sitta nider omkring dig, du din...?", tillfogande ett grovt ord. Margreta åberopade som vittnen Mats spelemans hustru, Per Olofsons hustru och Anders Hanssons änka, som hört detta kyrkobuller och skamliga tal. De skulle citeras till rätten. Men målet förekommer ej vidare i domboken.

*

Samma dag den 9 april 1674 klagade en annan Margreta, Margreta Jonsdotter, Sven Nilsson Wermes styvdotter, emot Jacob Hierpes dotter Lisbet för det denna uppträtt obeskedligt i kyrkan på nyårsdagen. Margreta hade begått Herrans Högvördiga Nattvard, och medan hon var framme vid "disken", d. v. s. altarringen, så hade Lisbet högt sagt till hennes syster Sara Jonsdotter: "Gud tröste den utskämda menniskan, som går till nattvarden. Gud vet, med vad sinne hon kan göra det." Hon hade även antytt, att Margreta varit inblandad i ett besynnerligt uppträde, som också varit föremål för rättens behandling, där Margretas sedliga eller rättare osedliga liv varit under debatt. Lisbet åberopade som vittnen Malin Barcks Kerstin och salig Nils Torbjörnssons Annika.

Lisbet berättade, att när hon kom till kyrkan, där hon skulle sitta i samma bänk som Margreta, hade denna icke velat "tåcka sig". Då Lisbet emellertid knäfallit i bänken, hade Margreta sagt: "Skall jag behöva sitta nedan en tjänsteflåtte (hjon?)? Gud give, att fanen toge detta tjuvestycket ur stolen." Och när Margreta gick fram till Guds bord, hade Lisbet sagt till Sara: "Gud vet, med vad samvete Margreta kan gå till Guds bord, hon som sitter i kyrkan och skäller på mig." Då svarade Sara: "Din far var aldrig vid nattvarden här i

kyrkan." Lisbet svarade, att därom kunde man ju fråga kyrkoherden. Saken skulle bero till en annan gång.

Den 13 april 1674 upptogs målet på nytt. Man konstaterade då, att inga giltiga vittnen funnes på någondera sidan. Och då Lisbet nu inför rätta alldeles nekar, att han påbördat Margreta något, och Lisbet förklarade, att hon om Margreta intet annat visste, än det som var ärligt, förklarade rätten, att saken skulle bero, till dess Margreta framdeles kunde med vittnen överbevisa Lisbet.

Ett ölkalas.

En kväll i oktober 1671 voro Johan Olofsson, Jacob Bryngelsson tullare, Påvel Eriksson och Johan guldsmed församlade hos tullnären Jöran Sandersson. Att denne själv bedrev ölförsäljning framgår ej av domboken, men sällskapet ägnade sig i alla fall i hans hus åt öldrickande. Ölet kan ju ha varit inköpt och avhämtat från annat håll i staden. Då tullbetjanten Håkan Månsson kom in i ölstugan, så sade Johan Olofsson till honom, att han skulle "lägga ut" en kanna öl, d. v. s. bjuda på en sådan. Håkan nekade att göra detta. Johan hade då — enligt Håkans berättelse inför rätta den 19 oktober 1671 — icke allenast fattat honom i håret utan också tagit en besman och slagit honom tre slag i huvudet. För misshandeln yrkade nu Håkan, att Johan skulle bestraffas och betala skadestånd.

Vittnen hördes: Jacob tullare vitsordade Håkans beskrivning om hur Johan Olofsson anmodat Håkan att utlägga en kanna öl, vilken anmodan han upprepat i befallande ton. Håkan hade slagit i bordet och sagt: "I skolen intet tvinga mig att utlägga någon ölkanna i min husbondes hus." Johan och Håkan hade sedan fattat i varandras hår och hårdragits på golvet, men de andra närvarande hade tagit isär dem.

Jacob hade sedan för en stund gått ut i köket, och då han kom in igen, så hade de båda antagonisterna varit i slagsmål, och Johan hade slagit Håkan i huvudet med en besman. Håkan hade högt beklagat sig över att han blivit hanterad som en skälm och en "hunsfutter." — Påvel Eriksson berättade, att han icke varit närvarande vid den första sammandrabbningen, men då Johan sedan suttit vid bordet och druckit tobak, hade Håkan skällt Johan åtskilliga gånger, varefter Johan sprungit från bordet mot Håkan. De "fattade ihop" med varandra i håret, och Påvel, som ville taga frid mellan dem, föll under dem, och medan han låg på golvet, slog Johan Håkan i huvudet, men Påvel fick först senare veta, att slaget utdelats med en besman. — Johan guldsmed berättar ungefär detsamma som Påvel. Guldsmeden hade velat stifta fred men blivit omkullslagen på golvet. Han hade icke sett något slag utdelas, ty då han kom upp från golvet, var besmanen redan tagen ifrån Johan Olofsson. — Tullnären Jöran Sanderssons dräng Anders hade kommit in först i slutet av parlamentet och sett de församlade stå omkring Håkan. Men han hade sett, att Johan slog Håkan tre slag i huvudet med en besman, som drängen sedan frantagit honom.

Tullnären upplyste, att Håkan var illa medfaren och att det kunde vara fara för hans liv, och rätten beslöt, att Johan Olofsson skulle ställa borgen för sin lagliga skyldighet att vårda Håkans skada under natt och år.

Först den 7 april 1673 fortsattes handläggningen av målet. Håkans skador hade visat sig icke vara så farliga. Enligt då meddelad dom ålades Johan Olofsson att för ett köttår och tvenne blånader, som han tillfogat Håkan, böta 12 marker för vartdera enligt 9 kapitlet sårsmålsbalken i stadslagen och att i lytesbot enligt 8 kapitlet samma balk utgiva 6 marker silvermynt, varjämte han skulle betala Håkan för sveda och värk

och, för det Håkan på 6 veckors tid icke kunnat förrätta sin tjänst, ersätta honom med 9 daler silvermynt.

Gustaf Bagges vinåhma.

Detta mål visar, hur transporten från Göteborg till Värmland av en halvåhma vin gick till. En åm eller en åhma, som det kallas i domboken, rymde 60 kannor, d. v. s. 157 liter. På en åm gingo 4 ankare. I det här fallet rörde det sig om en "halvåhma". En åm var en jämförelsevis liten kvantitet, ty man sålde också ett "oxhuvud" vin om 90 kannor, en pipa om 180 kannor och ett foder om 360 kannor, d. v. s. nära 1000 liter.

På Sjögerås i By socken på Värmlands Näs bodde ryttmästaren vid Östgöta kavalleri Gustaf Bagge af Söderby. Han var född 1638 och dog 1682. Han hade gårdar också på andra håll i landet. Bl. a. ägde han i Flundre härad en gård, som kallas Skijntorp — antagligen samma fastighet, som numera kallas Sjunthorp. Bonden där hette Jon.

Då Gustaf Bagge på hösten 1671 i Göteborg låtit inköpa en halv åhma franskt vin och skulle ha den hem till Sjögerås, så fick hans bonde Jon i Skintorp med två sina grannar hämta vinåhman i Göteborg, varifrån de sedan rodde vinfatet uppför Göta älv via slussen vid Lilla Edet så långt de kunde, d. v. s. till Åkerström, där Trollhättefallen hindrade vidare transport vattenvägen. Där lastades vinfatet om och kördes på Edsvägen till Vänersborg. Där inlades det i rådmannen Nils Nilsson Wermes hus. Så småningom lastades sedan halvåhman på Nils Wermes skuta och fördes till Sjögerås. Men då det kom fram dit, befanns att av fatets innehåll endast omkring hälften återstod och att det var borrarat hål i fatet, ehuru det var försett med "omslag", d. v. s. försett med något ytterhölje. Gustaf Bagge nekade att taga emot vinfatet, och det återfördes i befintligt skick till skutan, som fick föra det åter till Vänersborg.

Gustaf Bagge gjorde sin bonde Jon i Skintorp ansvarig för vad som fattades i vinfatets innehåll, och Jon instämde rådmannen Nils Werme till rådhusrätten i Vänersborg. Inför rätten påstod han den 21 november 1671, att han och hans grannar, som hjälpt honom att frakta åhman till Vänersborg, kunde med ed betyga, att halfåhman varit full, när den inlagts i Nils Wermes hus. Denne hade då ej varit hemma, men hans hustru var nu närvarande vid rätten och medgav, att vinfatet varit fullt, då hon tog emot det. Jon ville inte påstå, att rådmannen eller hans hustru orsakat minskningen i fatets innehåll, men de måste i alla fall vara ersättningsskyldiga för bristen.

Rådmannen fritog både sig och sin hustru. De kunde ju icke veta, hur vinfatet blivit hanterat på skutan eller under körningen från skutan till Gustaf Bagges gård. Skepparen på skutan hördes av rätten och han intygade, att vinfatet genast efter avlämnandet till Bagge åter körts till skutan, och att fatet då icke varit fullt.

Rättens dom innehöll, att då vinåhman varit full, när den levererades Nils Wermes hustru i händer, så ålåge det Werme att fylla åhman med så mycket franskt vin, som däri fattades, "ty hand bör hand få" efter lag, och "söke Nils sin fångesman det bästa han kan och gitter".

Rådmannen vände sig i sin tur mot sin skeppare Anders Hansson och instämde honom till rådhusrätten den 12 december 1671. Skepparen erkände, att vinfatet varit fullt, då det lastats på skutan. Rätten dömde skepparen att betala till Werme det som på fatet felade, "och han söke sedan sina båtsmän, som på skutan voro, det bästa han kan och gitter".

Organisten och fiolisten.

Den äldsta kyrkan i Vänersborg var ej försedd med orgelverk, men man höll sig ändå med en organist, en något missledande benämning på den person, som beledsagade psalmsången i kyrkan genom att, såsom det heter, "siunga på violin". Den första organisten i den orgellösa kyrkan hette Mathias Lambertsson Gron. Då han avled år 1691 i en ålder av något mer än 70 år, antecknar stadens kyrkoherde i församlingsboken, att mästare Mathias varit i kyrkans tjänst sedan år 1649 samt att han därförut innehaft organisttjänst i Borås och Lidköping. Kyrkoherdens anteckning upplyser oss också om att mästare Mathias var son till rådmannen i Skara Lambert Matsson och dennes hustru Kristina Jonsdotter, dotter till kyrkoherden i Vånga, och att hans farfar var borgmästaren i Skara Mathias Gron. Mästare Mathias fick såsom gammal kyrkobetjänt sitt sista vilorum i kyrkan vid södra dörren.

Sin huvudsakliga inkomst hade Mathias genom att tillhandagå med musicerande vid borgerskapets bröllop och andra festliga sammankomster. Därvid hade han dock konkurrens med en annan fiolspelarare i staden, Sven Bengtsson speleman, med vilken han också emellanåt samarbetade, då de gemensamt svarade för den musikaliska underhållningen vid borgerskapets festligheter. Sven hade, även han, en viss officiell ställning såsom antagen till spelman i staden och var i den egenskapen burskapsägande borgare.

Konkurrensen och även samarbetet föranledde tvistigheter mellan de båda musikanterna, bl. a. om fördelningen dem emellan av uppburen betalning. I början av 1670-talet blev stridigheten dem emellan så stor, att de drogo varandra inför stadens domstol.

Vid rättens sammanträde den 14 september 1672 besvårade sig organisten Mathias Lambertsson högeligen över "phiolis-

ten" Sven Bengtsson för det denne honom med hugg överfallit och med olideliga smädeord överhopat. Sven Bengtsson klagade å sin sida över att Mathias gruveligen "iniurierat" honom med förhånelse och förevitelser. Dessa hade gällt vissa ej närmare angivna mörka punkter i Svens föregående liv å audra orter, händelser för vilka han nu ansåge sig böra få vara otadlad.

Vad som vid rätten förekommit mellan parterna, därom upplyser ej domboken. Men rätten förklarar, att man för deras "exorbitantzier", begångna av den ene mot den andre, med fog kunnat belägga dem med behöriga böter och plikt, men då de nu inför rätten sökt bilägga sina tvistigheter med "en vänlig composition", så hade rätten ansett sig kunna tillåta dem att förlikas på den "conditionen", att "vilkendera som den andre härefter offentligen med ord eller gärning överfaller eller vilkendera som befinnes otrogen vid penningars delande vid deras gemensamma musicerande", skulle vara sin tjänst förlustig och aldrig mera tillåtas att här i staden musicera.

Redan den 29 oktober samma år stodo dock organisten Mathias och phiolisten Sven åter såsom varandras motparter. Mathias hade gjort sig skyldig till åtskilliga skällsord mot Svens hustru. Målet fick vid detta tillfälle ej någon handläggning utan uppsköts till den 4 november 1672. Vad som förekommit mellan parterna är ej antecknat, men i sin dom erinrar rätten om sitt beslut den 14 september. Med hänvisning till detta säger sig rätten hava hoppats, att förlikningen skolat bliva bestående, men i stället hade man funnit Mathias och Svens illviljande och ondskefulla art ånyo vara uppväckt genom den tvedräkt och de beskyllningar, som åter förekommit. Trots att rätten funnit, att det hela mest berodde på skvaller och obetänksamhet, hade rätten haft stor orsak att exeqvera sin resolution av den 14 september. Men då parterna även

denna gång visat sig böjliga till en ståndaktig vänskap och försoning och på båda sidor sagt sig om vederparten och hans hustru icke veta annat än det, som vore ärligt och redligt, satte rätten nu ett vite av 40 daler silvermynt för man och hustru å vardera sidan att utgivas av den som hädanefter förkastade, förhånade eller beskyllde den andra för vad som förekommit dem emellan. Skulle det visa sig, att den som bröte mot förbudet, ej förmådde betala vitet, så skulle han plikta med fängelse på vatten och bröd.

Om Mathias Lambertsson Gron finner man sedan inga uppgifter i domboken, men Sven Bengtsson spelemans namn möter man då och då i skilda sammanhang.

1673 försöker han — tydligen med åberopande av sitt yrke som musiker — att bli befriad från att mottaga inkvartering av garnisonsfolket, men rätten resolverade, att han vore att anses såsom brukande borgerlig näring och att han därför ej kunde bli befriad från inkvartering.

Den 14 april 1673 förekommer Sven i ett otrevligare sammanhang. Välborne Hans Belfrage anmälde då, att ur hans hus stulits ett stycke silketyg och att det nu hade befunnits, att en mössa, som Anders Hanssons Anna sytt åt Sven Spelemans piga, vore förfärdigad just av det stulna tyget. Pigan hade sagt sig ha fått tyget till mössan av Sven spelemans hustru, och resterna av tygstycket hade också anträffats i Svens hus. Nu stod denne för rätta för olovlig befattning med tjuvgods, men han förklarade, att han av en skräddare, som sytt åt Belfrage, fått tyget till skänks till en mössa åt sin lilla flicka. Målet uppsköts i 14 dagar, och till dess skulle Sven skaffa skräddaren till rätten eller plikta för att han tillhandlat sig tjuvgods.

Sedan detta väl tillkännagivits, yttrade borgmästaren Jacob Fransson Schröder till Bengt de mystiska orden: "Det skall bevisas, att ur en ärlig mans gård har burits säckar och annat."

Sven Speleman svarade: "Vad kan det komma mig vid?" "Ja, jag vet inte," sade borgmästaren. Sven utropade då: "Det skall I aldrig bevisa eller bestå." Då yttrade borgmästaren: "Om icke fanen tager dig, så skall jag bevisa det." Sven blev upp-rörd och protesterade mot att bliva beskylld såsom tjuv. Men rådet intygade, att borgmästaren inte skällt honom för en tjuv utan talat hövligt till honom! Då Sven fortsatte att "pocka och snorka" emot hr borgmästaren och gjorde honom sidvördnad, så beslöts att han skulle insättas på arrestkam-maren och där avbida vidare besked, varom dock intet kan inhämtas ur domboken.

Egenartade domar.

Båtsmannen Christopher Nilssons hustru hade gemensamt med Kersti Bryngelsdotter bestulit en Boråsborgare på 25 riksdaler. Kersti hade rymt sin kos, men båtsmanshustrun fick sin dom den 5 november 1674.

Rätten förklarar, att hon väl enligt straffordningens 9. punkt bort betala tjuvnaden tredubbelt med penningböter, men då hon är helt utfattig och intet har att böta med och då arbete finnes att pålägga henne, så dömdes hon för sitt tjuveri att sopa den stora vindbron varje lördag, intill dess hon sig från böterna löst. Men rätten tillägger i domen, att om hon undandrog sig det förelagda arbetet eller icke utförde det med beskedlighet (ordentligt), så skulle hon vid rådstugudörren hudstrykas.

Enligt drottning Christinas straffordning den 18 maj 1653 skulle tjuvar, som stulo för mindre än 60 dalers silvermynt värde, första och andra gången de dömdes, böta tre gånger så mycket som det stulnas värde. Hade tjuven intet att böta med, skulle han slås i järn och arbeta för sitt brott. Kunde ej arbete beredas honom, skulle han löpa gatulopp, en gång

för varje 8:e daler samt av tjuvgodsets värde. För en tjuvkona gällde, att därest hon ej kunde betala böterna eller arbeta av dem, skulle hon hudstrykas. Den som stal för mer än 60 dalers värde eller stal för tredje gången eller begick kyrkstöld, skulle dömas till livet. — Hudstrykningen eller ris-slitningen var ett speciellt straff för kvinnor och motsvarade spöslitningen för män. Vid hudstrykningen piskades den brottsliga med ris på de blottade skuldrorna, som sedan — det talas om 39 slag som ett vanligt antal slag — sköljdes fria från blodet med 9 ämbar iskallt vatten. Männen rappades med spö av björk eller annat smidigt träslag. Man slog alltid med två spön på en gång i handen; därav talet om t. ex. 40 par spö, det största förekommande antalet. Kvinnan skulle ej ha fullt så strängt straff, och man stannade därför vid 39! slag av riset.

Det var ett sådant grymt och skamligt straff som båtsmans-hustrun undgick genom att hon i stället fick sig ålagt att sopa vindbron.

Men den 4 februari 1675 finner sig rätten föranlåten att upptaga målet till ny behandling. Man hade konstaterat, att den dömda visat sig motvillig i fråga om sopningen av bron och föraktat rättens besked. Och rättens beslut blev därför nu att hon skulle hudstrykas framför rådstugudörren.

*

Den 9 augusti 1675 var båtsmannen Johan Johansson tilltalad för det han slagit ut två fönsterrutor i sin "cammerat" Pelle Ambjörnssons hus. Rättens dom blev den, att därest Johan icke hos glasmästaren ville betala ett par nya fönsterrutor åt Pelle, så skulle byfogden taga Johans egna fönster ut ur hans vägg och sätta dem i Pelles vägg.

Knivskärning.

Den 13 oktober 1674 voro bonden Erik på Boet och hans son Nils ställda inför rådhusrätten i Vänersborg, tilltalade för mot Bryngel Andersson i Säter förövad misshandel. Fältskären mästare Timotheus Mylius intygade, att Nils med en kniv skurit Bryngel en skåra i huvudet, en skåra i ryggen, 1 1/2 spann¹⁾ lång, så att ledvattnet kommit ut, en skåra i ena armen och en skåra, ett finger djup, i den andra armen, samt att fältskären "befarade Bryngels liv".

Erik på Boet berättade, att Bryngel fattat honom i håret och ryckt honom i skägget och dragit honom i golvet. Då hade sonen kommit till faderns hjälp och därunder tillfogat Bryngel de angivna skadorna.

Rätten befallde Erik, att han skulle träffa förlikning med fältskären om barberarelönen (läkarearvodet), och, i avbiddan på att så skedde, fick Erik förbud att lämna staden, och sonen sattes i fängelse.

Den 15 oktober begärde Erik, att hans son skulle lösgivas, och återopade intyg av fältskären, att Bryngel nu ej längre svävade i livsfara. Erik ställde sig själv och tvenne andra personer i borgen för att sonen, därest han släpptes, icke skulle "gå undan", och rätten beslöt tydligen att lösgiva Nils.

Den 29 oktober återupptogs målet. Erik var tillstädes men icke hans son. Bonden Olof i Hasselbacken hördes som vittne och berättade följande: Bryngel och Nils hade kallat varandra "kläkenamn". Bryngel hade slutligen tagit Nils i armen och slagit honom i golvet med orden: "Ser du, jag aktar dig intet." Då hade fadern, Erik på Boet, sprungit i håret på Bryngel sägande: "Aktar du inte honom, så skall du akta mig", och medan de så hårdrogos, hade Nils stuckit Bryngel med kniven.

¹⁾ Ett spann = ett kvarter = 14,8 cm.

Den 2 november meddelades dom. Nils dömdes enligt 7 kapitlet Såramålsbalken med vilja att böta 20 mark för varje fullsår och att utge 12 mark i lytes bot enligt 9 kapitlet i samma balk. Han skulle också betala Bryngel 2 riksdaler för sveda och värk och 2 riksdaler för Bryngels kosthåll i barberarens härbärge i två veckors tid samt ersätta mästern Timotheus hans läkarelön med det belopp, varom de kunde sänjas.

Fackföreningsrörelse på 1670-talet.

Den 15 december 1674 hade Börje Fyrhak instämt ett stort antal av stadens formän¹⁾. De hade, uppgav han, den 3 december tillfogat honom "gewalt och hugg" ombord på hans egen skuta, som då legat vid Beckbrukslandet, d. v. s. i Vassbotten invid Kasens strand. En av formännen, Anders Larsson, hade slagit honom två slag i ryggen med en yxhammare. Två andra formän, Olof Jonsson och Nils Håkansson, hade sparkat honom i huvudet och ansiktet, så att han till följd av uppkommet blodflöde ej kunnat se de andra, som varit i flock och farnöte med våldsverkarna. Olof Jonsson hade sedan fattat honom i håret och dragit honom baklänges på plikten och sparkat honom i bröstet, ansiktet och huvudet, så att han fallit ned på järnstängerna i skutans lastrum. Flera hade ropat, att man skulle kasta honom i sjön, men han lyckades blödande taga sig in i kajutan. Då han efter en stund begivit sig ut igen, hade man kastat en tom tjärtunna emot hans ben, så att skinnet skrapats av, och han hade därför ånyo måst söka skydd i kajutan. Då han sedan vågat sig ut därifrån, hade Anders Håkansson sprungit emot honom med en höjd yxa,

¹⁾ Dessa, som burskapsägande borgare, utförde varutransporterna för Vänersborgs lastageplats Korseberg förbi vattenfallen i Göta älv.

varför Börje åter måst retirera till kajutan. Olof Jonsson hade slutligen ropat, att Börje fått nog för denna gången och att man borde låta honom vara i fred.

Borgmästaren började målets handläggning med att fråga de tilltalade om anledningen till att de så illa hanterat Börje. De svarade, att orsaken varit den, att Börje i nio dagar hållit sin med järn lastade, från Värmland ankomna skuta liggande vid stadslandet, och att de hela tiden förgäves fått vänta på det dem enligt gällande bestämmelser tillkommande uppdraget att köra hans järn för vidare befordran till Göteborg. När de så erfarit, att han hemligen flyttat skutan till Beckbrukslandet, hade de förstått, att han där ville lossa järnet och låta bönder få köra det till Åkerström och således "snilla formännens näring ifrån dem". Därför hade formännen sökt upp Börje på hans skuta vid Beckbrukslandet för att få klarhet i saken.

Men Börje förklarade, att han av isen blivit hindrad att föra skutan till Korseberg omedelbart efter dess ankomst till staden och att den därför blivit kvarliggande i avbidan på mildväder. Den 3 december klockan 3 om morgonen hade han funnit, att vädret ändrat sig så, att han kunnat ha förhoppning om att slå sig igenom med skutan till Korseberg för att inlägga järnlasten i de där befintliga bodarne. Han hade därför på natten med en roddbåt försökt att bogsera skutan, men isen hade varit för kraftig, och alldeles mot sin vilja hade han nödgats föra skutan till Beckbrukslandet, där han tänkt tillsvidare upplägga järnet i en bod för dess vidare transportera genom formännen.

Formännen sade sig ej tro på denna förklaring och påstodo, att det var tydligt att Börje hemligen velat skaffa järnet till en plats, därifrån han med förbigående av formännen kunnat låta bönderna köra järnet. De sade sig alltid komma väl till

rätta med de övriga järnfactorerna¹⁾ men icke med Börje.

Anders Larsson erkände, att han, innan han slagit till Börje med yxhammaren, frågat honom, varför han lade skutan från stadslandet. "Kanske du vill vägra oss att köra", hade han sagt. "Och sedan slog vi alla honom", bekände han.

Borgmästaren frågade, om Börje med Anders Barck, som innehade Beckbruket, avtalat att få lägga järnet där. Det hade han inte gjort, men Barckens tjänare Olof hade tre dagar före det skutan förts dit lovat Börje att få upplägga järnet i en bod vid Beckbruket. Detta stämde ju illa med Börjes föregående berättelse, att väderleksändringen den 3 december givit honom anledning att försöka få skutan fram till Korseberg, och att han under försöket att nå dit mot sin vilja nödgats att föra skutan till Beckbruket. Rätten hade låtit byfogden fråga Anders Barck om riktigheten av Börjes uppgifter, och i mannens frånvaro hade Barcks hustru förklarat, att Börje icke fått något löfte att upplägga sitt järn vid Beckbruket.

Den 18 december hördes alla de tilltalade formännen, som ganska frimodigt bekände var och en sin del i misshandeln. Börje begärde emellertid uppskov med målet för att skaffa sig advokat, och målet uppsköts på obestämd tid.

Först den 9 augusti 1675 upptages målet åter och då endast för meddelande av dom. I denna finner rätten styrkt, att formännen begått hemgång i Börjes skuta och därvid tillfogat honom hugg och slag. Sex av formännen dömdes därför enligt 26 kapitlet Edsöresbalken "att böta edsöret", d. v. s. att böta en var 140 marker, varav 60 marker tillföll Börje som målsägare, 40 marker konungen och 40 marker staden. Därjämte dömdes formannen Anders Larsson för blånad med en yxhammare till 12 marks böter samt Olof Jonsson och Nils

1) Göteborgsköpmännens ombud i Vänersborg.

Håkansson vardera för blodvite till 12 marks böter enligt 9 kapitlet Såråmålsbalken med vilja ävensom Håkan Husman för okvädinsord enligt 31 kapitlet Rådstugubalken till 6 marks böter. Men saken slutade också ganska illa för Börje, ty rätten fann skäligt att enligt 10 kapitlet Konungsbalken döma honom till 40 marks böter för det han emot förbud fört skutan från stadens grund och hemligen velat låta bönder få järnet att köra, därmed velandes formännens näring försnilla.

10 kapitlet i Konungabalken lydde: Vilken som bryter konungens dom eller hans ämbetsmäns, böte 40 mark, konungens ensak. Hur Börje Fyrhaks förseelse kunde passa in på detta straffbud kan bli föremål för tvivel.

Något om bötesbeloppen.

I konung Magnus Erikssons stadslag från 1350-talet, som ju fortfarande var i tillämpning på den tid, från vilken dessa anteckningar stamma, voro bötesbeloppen angivna i den gamla myntenheten mark, som troligtvis härstammade från ett viktsystem, där en mark motsvarande en viss vikt silver. Så småningom fick myntmarken en jämförelsevis fast indelning, så att det gick 8 öre på marken, 3 örtug på öret och 8 penningar på örtugen. I det dagliga livet blev dalern, senare riksdalern, tidigt den allmänna myntbeteckningen. Från 1590-talet och ända till slutet av 1700-talet räknade man 4 mark eller 32 öre på en daler.

Att fastställa ett värde i nutida mynt på dalern och därmed på stadslagens mark just 1671—1675 möter stora svårigheter, särskilt med hänsyn till myntvärdets oerhörda fall. En viss ledning för uppskattning av de i dessa anteckningar angivna bötesbeloppens storlek kan man få av de i dessa års domböcker på andra ställen nämnda priserna på åtskilliga förnödenheter. 1673 betalade man i Vänersborg $9\frac{3}{4}$ daler för en oxe,

3 daler för en gödkalv, 10 öre för ett lamm, 8 öre för en gås, 2 öre för en kanna mjölk etc. Ett bötesbelopp på 140 mark eller 35 daler motsvarade således värdet av mer än tre slaktoxdar.

BERTEL HALLBERG.

Vänersborg som hamnstad.

En återblick och ett framtidsperspektiv.

I.

Den kända sentensen " Navigare necesse est, vivere non est necesse" — att segla är nödvändigt, att leva är icke nödvändigt — kommer osökt i tankarna, när man närmare undersöker Vänersborg i egenskap av hamnstad under gångna tider. För dagens vänersborgare betyder sjöfarten ganska litet; endast ett ringa antal äro direkt beroende av denna för sin bärnings skull. Så har det dock inte alltid varit. För borgarna i Brätte och sedermera i Vänersborg var sjöfarten ett livsintresse i flera hundra år, och dess stora betydelse upphörde inte, förrän järnvägarna i slutet av 1800-talet radikalt förändrade kommunikationsförhållandena i västra Sverige.

Föreliggande framställning avser att ge en kortfattad översikt av sjöfarten — och med den sammanhängande spörsmål — i Brätte—Vänersborg. Tyngdpunkten har lagts på utvecklingen under de senaste 150 åren, vilka otvivelaktigt varit de mest dynamiska ur Vänersborgs synpunkt.

Att den gamla marknadsplatsen Brätte vid Vänerns sydspets under 1500-talets senare del fick en allt mer ökad betydelse sammanfaller med den utveckling, som den svenska järntillverkningen undergick vid denna tid. Järnhanteringen blev till följd av de dåtida produktionsförhållandena i Europa efter hand en särdeles viktig exportindustri för Sverige. När sedan en förskjutning inträdde i järnhanteringsens lokalisering, från

Uppland och Västmanland till Värmland,¹⁾ inträdde också ett märkbart uppsving för Brätte. Värmlands viktigaste exporthamn var vid denna tid Älvsborg — sedermera Göteborg —, och järnet måste på sin väg från de värmländska hyttorna till hamnen vid Västerhavet passera Brätte, som till följd av transportförhållandena blev en viktig omlastningsplats.

Vattenlederna utgjorde ju ända till långt fram i tiden de bästa och många gånger de enda transportlederna, men stundom tvingade forsar och fall fram landsvägstransporter för vissa sträckor. Så var fallet vid Göta älvs övre lopp, eftersom älven ej var segelbar förrän vid Åkerström — räknat norrifrån —, och detta gav upphov till den riksbekanta Edsvägen: när de med järn lastade skutorna kommit till Brätte, vidtog vägning och omlastning av järnet, som fördes på landsvägen förbi trollhättefallen, varefter segelskutor ånyo togo hand om godset.

Det är helt naturligt, att Brättes borgare togo livlig del i både trafiken på Edsvägen och i vänersjöfarten, det senare dock i stark konkurrens med de värmländska skepparna. Hur många av stadens invånare, som direkt voro sysselsatta med transporter på Edsvägen och i sjöfart, låter sig svårigen beräkna, men sannolikt var huvudparten av den vuxna, manliga befolkningen verksam inom det område, som sammanfattningsvis brukar benämnas samfärdsel.

Ett bevis för sjöfartens betydelse finner man sedan i det förslag till stadsvapen, som brätteborna gjorde upp i samband med flyttningen till Huvudnäs, där grunden till Vänersborg som bekant lades i början av 1640-talet. Förslaget innehöll en sjö och en bojort — en fartygstyp av holländskt ursprung, som var vanlig under 1500- och 1600-talen —, sinnebilder för

¹⁾ Eli F. Heckscher och Ernst Söderlund: *Svensk industri i historiskt perspektiv*, sid. 31 (ingår i *Sveriges industri*, Sthlm 1948).

den sjöfart, som skulle utgöra grundvalen för det blivande stadssamhället. Förslaget fastställdes sedermera i det av drottning Kristina den 1 februari 1644 utfärdade privilegiebrevet för Vänersborg.

Enligt nutida sätt att se på transporter förefalla de godsmängder ringa, som passerade Vänersborg under 1600- och 1700-talen. Men med dåtida resurser utgjorde de säkert en mycket kännbar belastning av transportapparaten, och klagomålen kommo tätt, både när det gällde Edsvägens dåliga beskaffenhet och tillståndet vid lastageplatsen vid Korseberg.

Vid 1600-talets mitt utgjorde den totala svenska stångjärnsexporten cirka 12.000 ton årligen, och man kan uppskattningsvis beräkna, att ungefär en fjärdedel exporterades via Göteborg. I Vänersborg omlastades med andra ord omkring 3.000 ton, en kvantitet som hundra år senare hade mer än tredubblats; under senare hälften av 1700-talet synes den i Vänersborg transiterade järnkvantiteten ha uppgått till cirka 10.000 ton. Ställer man sedan dessa uppgifter i relation till järnets andel av Sveriges hela exportvärde, som vissa år under frihetstiden uppgick till 75 %, ¹⁾ så inses lätt den utomordentliga betydelse — såväl ekonomiskt som militärt —, som Vänersborg hade. Staden blev, för att använda en modern term, en synligen betydelsefull "flaskhals" vid järnets vandring från de värmländska masugnarna till importörerna i England och på kontinenten.

Den svenska järnexporten var och förblev genom århundradena de maktägandes speciella ögonsten. Men efter hand som skogarna decimerades i England och även i södra och mellersta Europa, uppstod efterfrågan på trävaror, främst för skeppsbyggeriets räkning. Redan tidigt kommo därför de västsvenska skogarna att exploateras, givetvis med hänsyn till deras gynnsamma läge i förhållande till exportmarknaderna.

¹⁾ Heckscher och Söderlund a. a., sid. 33.

För Vänersborgs del intog därför handeln med och befraktningen av trävaror en central plats — vid sidan om järnet —, och stadens borgare ombesörjde anskaffningen av en intresserande del av de trävaror, som skeppades till Göteborg för vidare export till utlandet. Timmerflottningen genom Karls grav och Göta älvs övre lopp gav också arbete åt många av stadens invånare.

En gren av trävaruhandeln, som var föremål för myndigheternas alldeles särskilda intresse, var den s. k. masthandeln, vilket är förklarligt med hänsyn till de krigiska konjunkturen, som rådde under 1600- och 1700-talen. Handeln med master var självfallet livligt eftersträvad av städerna, och Vänersborg lyckades år 1668 erhålla privilegium på denna handel inom vänerbäckenet, i stark konkurrens med särskilt Karlstad. Borgarna i Vänersborg fingo dock aldrig den nytta av privilegiet, som de räknat med, till följd av det krig, som bröt ut några år senare och vilket bland annat medförde Vänersborgs förstörelse 1676. Det var som bekant den norske befälhavaren Ulrik Gyldenlöve, som på sin framryckning i Bohuslän och Västergötland sommaren sagda år brände Vänersborg.

*

När Trollhätte kanal etappvis öppnades för trafik i slutet av 1700-talet, förändrades vänersjöfartens betingelser. Den tid- och arbetskraftkrävande omlastningen av järnet upphörde i stort sett, när Karls grav öppnades för trafik år 1778, och när kanalen i sin helhet började trafikeras, d. v. s. år 1800, försvunno edskörlorna alldeles. Efter denna tidpunkt återstodo endast järntransporterna till Uddevalla, som under 1700-talets tidigare hälft varit ganska omfattande, ehuru de ingalunda kunde mäta sig med de kvantiteter, som gingo till Göteborg. Några siffror kunna belysa detta. År 1720, då trafiken ånyo kommit i gång i full utsträckning efter det långvariga nor-

diska kriget, gingo 10.695 skeppund till Uddevalla och 62.660 till Göteborg. Två år senare voro kvanfiteterna till de båda städerna 17.759 respektive 51.926.¹⁾ En utveckling av detta slag utlöste naturligt nog klagomål från göteborgarnas sida, som påstodo att uddevallaborna gynnades på deras bekostnad. Den rivalitet, som alltjämt kan märkas mellan de båda västkusthamnarna, är således av gammalt datum.

Med tillkomsten av Trollhätte kanal upphörde Vänersborgs privilegierade ställning som centrum för och dirigerande kraft i transportorganisationen Vänern—Västerhavet. Vänersborgs borgare hade med fullt fog redan under kanalbyggets gång pekat på, att de privilegier, som staden hade i fråga om vänersjöfarten, skulle förlora sitt värde, när Vänern inte längre var en sluten enhet ur sjöfartssynpunkt. Utvecklingen gav dem rätt: år 1803 raserades de gamla privilegier, som de olika vänerstäderna haft, och all sjöfart på Vänern blev fri.

De farhågor man på vänersborgshåll haft beträffande stadens framtida existensmöjligheter, sedan edskörlorna — stadens livsnerv — bortfallit, visade sig dock vara obefogade. Med Trollhätte kanal fick vänersjöfarten ett märkbart uppsving, och de städer, som i första hand drogo nytta härav, voro Vänersborg och Karlstad. Beträffande Vänersborg kan man otvivelaktigt säga, att kanalleden mellan Vänern och Västerhavet gav staden möjlighet att fullt utnyttja den gynnsamma position, som det geografiska läget erbjöd.

Resenärer, som besökt Vänersborg under 1700-talet, hade uttryckt en befogad förvåning över att en plats med så goda förutsättningar inte uppvisade en stadsbildning av mera differentierad ekonomisk struktur, än som var fallet. Representerativt för dessa uttalanden kan det sägas vara, som assessorn i kommerskollegium J. J. Dragman nedtecknat i sin reseberät-

¹⁾ Carl-Fredrik Corin: Vänersborgs historia I, sid. 294.

telse från år 1760: "Vänersborg tycktes i övrigt äga ett både behageligt och fördelaktigt läge, men jag tyckte mig sakna den handelsrörelse, som jag gjorde mig hopp om att vänta av den sednare förmån. Jag fant ingenting betydande utom deras sjöfart, så att besväret att emottaga och föra andras varor tycktes göra hela rörelsen".¹⁾

Som framgår av den tidigare skildringen utgjorde sjöfarten och transiteringstrafiken samt den med dessa verksamhetsgrenar förenade faktorirörelsen de nära nog enda inkomstkällorna för Vänersborgs invånare under 1600- och 1700-talen. Någon industri i egentlig mening hade ej uppstått. Däremot kan man redan iakttaga ett — låt vara blygsamt men med tiden ökat — antal ämbets- och tjänstemän, vilket givetvis sammanhänger med Vänersborgs egenskap av residensstad. Att folkmängden under sådana förhållanden inte uppgick till mer än ett drygt tusental personer vid 1700-talets mitt är därför förståeligt. Folkmängden befann sig dock i tillväxt och synes kunna uppskattas till cirka 1.300 à 1.400 personer vid århundradets slut.²⁾

*

Med 1800-talets ingång började en helt ny epok i Vänersborgs sjöfart: staden var inte längre isolerat belägen vid Sveriges största insjö utan stod nu i förbindelse med Västerhavet genom Trollhätte kanal, vars slussportar bokstavligt talat öppnade nya och vidgade möjligheter för Vänersborgs sjöfart. Som alltid, när händelser av omdanande karaktär inträffa,

¹⁾ Dragmans reseberättelse, kommerskollegiums arkiv.

²⁾ I de äldre primäruppgifterna, som kontraktsprostarna insände till tabellverket, gjordes ingen åtskillnad mellan städer och landsbygd, varför inga säkra folkmängdsuppgifter finnas för de förstnämnda före år 1800, då en ändring vidtogs i detta avseende. Med ledning av mantalslängderna kunna dock vissa ungefärliga uppgifter erhållas för tidigare år.

dröjde det någon tid, innan den vänersborgska sjöfarten hunnit anpassa sig efter de förhållanden, som uppstått genom kanalens tillkomst. En bidragande orsak till den relativa stagnation, som inträffade i Vänersborg under 1800-talets första decennium, var också det rådande utrikespolitiska läget. Den av Napoleon påbjudna blockaden av det europeiska fastlandet — kontinentalsystemet — reducerade den svenska järn- och träexporten högst avsevärt. Detta påverkade givetvis vänersjöfarten i negativ riktning, eftersom denna traditionellt fraktade just dessa varor. Om vänerstäderna således inte drogo några fördelar av den handelspolitiska situationen, gjorde Göteborg det i desto högre grad. Kontinentalsystemet medförde ett enormt uppsving för denna stad, som fick tjänstgöra som nederlagsplats för de varor från England och dess kolonier, vilka senare vidarebefordrades till Tyskland via de södra östersjöhamnarna.

1800-talets första hälft var de stora kanalbyggenas tid i Sverige; århundradets senare del ägnades åt järnvägsbyggandet. Tillspetsat skulle man kunna säga, att de förra voro till avgjord fördel för Vänersborg; de senare medförde om inte precis nackdelar så i varje fall inga mera påtagliga vinster.

Kanalbyggandet kom relativt sent i gång här i landet och fick därför inte alls samma betydelse på lång sikt som till exempel i England, där man startat långt tidigare. Den överskattning av kanalernas nytta, som kännetecknade den svenska opinionen, kommer framför allt till synes beträffande Göta kanal, som faktiskt bara fick uppleva en 30-årig högkonjunktur, d. v. s. tiden från invigningen fram till västra stambanans öppnande år 1862.

Göta Kanals skapare, sjöofficeren Baltzar von Platen, hade genom sin bosättning i vänersborgstrakten i slutet av 1700-

talet¹⁾ kommit i kontakt med arbetena på Trollhätte kanal och inspirerades av dessa i så hög grad, att han beslöt sig för att ägna sig åt kanalbyggen i fortsättningen. På hans initiativ och under hans ledning byggdes så Göta kanal. Västgötadeln av kanalen öppnades för trafik år 1822, tio år senare var hela sträckan färdig, och därmed hade ost- och västkust förenats vattenvägen. Det projekt, som diskuterats ända sedan Hans Brask och Gustav Vasas dagar, var nu genomfört.

Till denna kanalbyggnadsperiod kan man också räkna den ombyggnad av Trollhätte kanal, som gjordes i början av 1840-talet under ledning av Nils Ericson och vilken blev färdig 1844.

Hade Vänersborg haft ett av naturen gynnat läge redan tidigare, kan man otvivelaktigt säga, att staden efter kanaler-
nas tillkomst fick en central betydelse, som den sannolikt inte haft varken förr eller senare. Som kanalstation vid den livligt trafikerade sträckan Göteborg—Stockholm kom Vänersborg att räknas till de viktigare inlandshamnarna vid 1800-talets mitt.

För en hamnstad är det självfallet en primär uppgift att tillhandahålla en god och rymlig hamn. Några hamnanordningar i egentlig mening funnos inte i äldre tid i Vänersborg, utan man hade nöjt sig med att uppföra lastbryggor vid de platser, som ur sjöfartssynpunkt voro bäst belägna. Som framgått av den tidigare skildringen funnos sålunda lastbryggor vid Korseberg under den tid edskörlorna pågingo. Sedermera tillkommo även lastbryggor vid Sundet, som ju utgjorde stadens egentliga hamn.

Efter tillkomsten av Trollhätte kanal kommo Vänersborgs hamnbyggnadsfrågor i ett nytt läge. Sundet, d. v. s. segelle-

¹⁾ Tillsammans med en svåger, överste Erik Stjernsparre, hade nämligen von Platen inköpt Frugårdens egendom i Vänersnäs socken år 1798.

den mellan Vänern och Vassbotten, blev efter detta inte blott en enskild hamnplats utan även — vilket var betydligt viktigare — en del av själva kanalleden. Det var under sådana förhållanden rätt klart, att borgarna i Vänersborg inte ensamma ville bekosta uppförandet av kajer och andra anordningar för sjöfartens behov utan i görligaste mån sökte övervältra ansvaret för dessa anläggningar på kanalbolaget.

Det skulle föra för långt att här redogöra för stadens underhandlingar med kanalbolaget i dessa frågor. Det hela resulterade i att staden på egen bekostnad fick påbörja kajbyggena — alla ansträngningar att få statsbidrag misslyckades —, vilket skedde åren 1845 och 1846. I och med att Vänersborg fått en egen hamn, uppstodo också förutsättningar för att uppbära hamnavgifter för de fartyg, som begagnade densamma. Även om stadens möjligheter i dessa avseenden starkt beskurits genom tidigare överenskommelser med kanalbolaget (vari staden avstått från de inkomster, som den genomgående sjöfarten erbjöd, mot ett årligt vederlag av 2.000 rdr bco), inflöto dock en del medel, huvudsakligen i form av varuavgifter för lossat och lastat gods. Eftersom dessa inkomster endast fingo användas för hamnens behov, skapades ekonomiska förutsättningar för fortsatt utbyggnad av denna, vilken ägde rum i slutet av 1850-talet. När dess arbeten voro färdiga, förfogade Vänersborg över en ganska omfattande hamnanläggning, som ganska väl tillgodosåg sjöfartens behov. Kajen — en murad stenkaj — sträckte sig från Kronogatan i norr till nuvarande Verkstadsgränd i söder.

Till de anordningar, som uppfördes till sjöfartens fromma, kan även räknas det år 1838 färdiga s. k. kokhuset, avsett för besättningarna vid de i hamnen liggande fartygen, som där kunde laga mat och torka kläder.

Sedan år 1818 fanns det också ett sjömanshus i Vänersborg, där skeppare och besättningsmän på i staden hemmahörande fartyg voro inskrivna.

*

Ungefär samtidigt som Göta kanal började trafikeras, gjorde ångbåtarna sin entré i väner- och kanalsjöfarten. Någon revolutionerande inverkan hade dessa kanske inte till en början — segelfartygen behärskade sjöfarten ganska väl ännu —, men det skulle efter hand visa sig, att ångfartygen voro de gamla seglarna överlägsna i nära nog alla avseenden.

Det har tidigare antytts, vilken central plats Vänersborg hade i det kanalsystem, som utbyggdes under 1800-talets första hälft. Några uppgifter kunna belysa detta. Vid 1800-talets mitt passerade tolv ångfartyg i reguljär trafik förbi Vänersborg; ett decennium senare hade antalet stigit till 39. Flerialet gingo i trafik antingen mellan Göteborg och vänerhamnarna eller också mellan Göteborg och Stockholm. Kanalångarna mellan väst- och ostkusten voro huvudsakligen avsedda för passagerartrafik, men efter hand insattes även godsförande ångbåtar på denna route.

Vänerstädernas flottor utgjordes vid denna tid nästan uteslutande av segelfartyg; ångbåtarna började inte på allvar göra sig gällande förrän under seklets senare hälft men då med desto större kraft.

Under 1820- och 30-talen hade Vänersborg tävlat med Karlstad och Kristinehamn om ställningen som den ur tonnagesynpunkt ledande vänerhamnen. Omkring år 1845 kom Vänersborg i jämnhöjd med dessa båda städer i fråga om sammanlagt lästetal och tog sedan ledningen för att behålla den i närmare 50 år. Det var inte, förrän järnvägarna inträdde som konkurrenter till sjöfarten, som den vänersborgska hegemonien till sjöss upphörde. År 1880, när den vänersborgska handelsflot-

tan var som störst, omfattade den 58 fartyg (varav sex ångbåtar) om sammanlagt 6.007 ton.¹⁾

I samma mån som Vänersborgs betydelse växte inom vänersjöfarten, ökades också det skeppsbyggeri, som fanns i staden, och man kan tydligt urskilja en växelverkan mellan dessa båda verksamhetsgrenar. De främsta skeppsbyggarna voro Carl Johan Andersson, vars varv låg vid Tenggrenstorp, samt G. V. Plate, vars skeppsbyggeri var förlagt till Tackjärnsbacken.

Det av Andersson och Plate bedrivna skeppsbyggeriet var förenat med rederirörelse i båda fallen, och en inte ringa del av dessa fartyg voro insatta i utrikes fart och anlöpte mera sällan Vänersborg.

De tidigare stapelvarorna järn och trä utgjorde alltså de betydelsefullaste posterna bland de skeppade godsmängderna från vänerområdet, men från och med 1800-talets mitt kom ett nytt godsslag med, nämligen havre. Det kan vara skäl att något dröja vid denna epok, som för Vänersborgs del medförde en kulmination av stadens sjöfart både absolut och relativt sett. Den därefter följande tiden medförde en märkbar tillbakagång, främst beträffande utrikessjöfarten men efter hand även i fråga om den mera lokalt betonade.

Sverige hade i äldre tider i stort sett varit ett spannmåls-importerande land. Med undantag för den exportperiod, som inträffade under Gustav Vasas tid (och som delvis också gjorde sig gällande under 1600-talets första årtionden), övervägde importen ända fram till 1840-talet. Det omslag, som då kom — föranlett av en kraftigt stegrad export av havre —, betingades av flera orsaker. De omfattande nyodlingarna, som ägde rum i Sverige under 1800-talets första årtionden, föranledda bland annat av skiftesväsendet, gynnade havre-

¹⁾ Gösta Hasselberg: Vänersborgs historia II, sid. 166 ff och 203,

odlingen, eftersom havre bättre passade för odling på nybruten mark än något av de övriga sädesslagen.

Det genom nyodlingarna ökade utbudet av havre förklarar dock inte helt den snabbt expanderande exporten av detta sädesslag. En bidragande orsak var utan tvivel den ökade efterfrågan, som uppstod i vissa av de europeiska industriländerna vid denna tidpunkt, särskilt i England, vars spannmåls-tullar avskaffades år 1846. Det sätt, på vilket havreexporten skedde, var också ägnat att stimulera odlarna. Förbindelserna med de utländska köparna omhänderhades i stor utsträckning av större handelshus i vissa kuststäder, vilka kunde garantera odlarna en kontinuerlig avsättning till merendels ganska goda priser.

Havreodlingen var påtagligt jämnt fördelad på de syd- och mellansvenska landskapen, men en tydlig koncentration till trakterna kring Vänern kan dock urskiljas. Det var särskilt Dalsland och delar av Skaraborgs län, som hade stor havreodling. Det senare var givetvis ägnat att gynna Vänersborg, som hastigt vann betydelse som centrum för spannmålshandeln i södra vänerområdet.

Under 1850-talet ökades snabbt de utskeppade mängderna spannmål — nästan uteslutande havre — över Vänersborgs hamn, och en inte ringa del gick på direkt export till framför allt England. Den internationella prägel, som den vänersborgska handeln och sjöfarten fick i och med spannmålsexporten, aktualiserade ett gammalt krav, som stadens borgare haft, ända sedan Trollhätte kanal öppnades vid seklets början. Vänersborg saknade nämligen stapelstadsrätt, d. v. s. rätt att idka handel med utlandet, vilket onekligen verkade hämmande på utvecklingen. Planerna på ett förvärv av dylika rättigheter togo efter hand fastare former, och i april månad 1856 ingav magistraten stadens ansökan om stapelstadsrätt; i januari på-

följande år beviljade Kungl. Maj:t Vänersborg stapelstadsrätt under tio år framåt på vissa villkor.

Skall man göra en resumé över den tioårsperiod, som Vänersborg hade rang, heder och värdighet att kallas stapelstad, kan man inte undgå att märka, att de förhoppningar, som funnits beträffande Vänersborgs möjligheter att hävda sig som sjöfartsstad i ett större sammanhang, endast delvis blevo infriade.

Spannmålsexporten dominerade nästan helt stadens utrikes-sjöfart under dessa år; övriga exportvaror, såsom järn och pitprops, hade inte på långt när samma omfattning, även om de ingalunda voro betydelselösa.

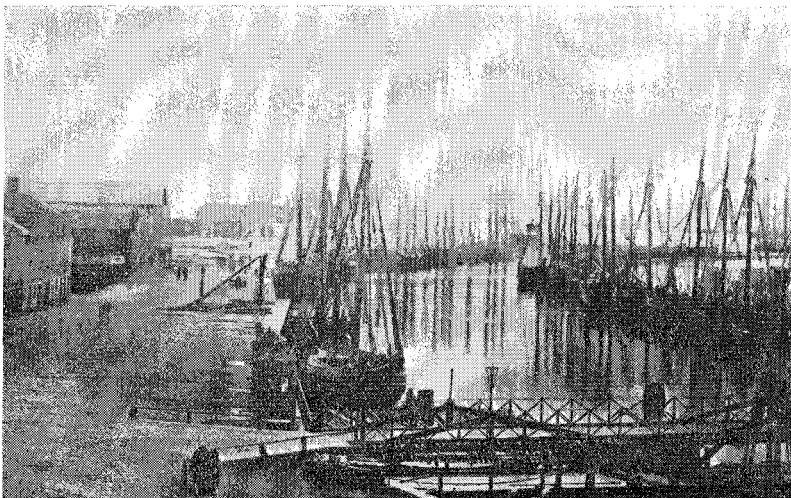
Havreexporten kulminerade år 1861, då inte mindre än 205.997 kubikfot utskeppades från Vänersborg. Som jämförelse kan nämnas, att Göteborgs havreexport samma år uppgick till 1.506.305 kubikfot och Uddevallas till 585.129.¹⁾ De därpå följande åren sjönk utförseln av havre från Vänersborg och utgjorde endast 10.080 kubikfot år 1867 enligt tullkammarens redovisning.

Som stapelstad hade Vänersborg huvudsakligen rollen av exporthamn; under den korta tid, som rättigheterna innehades, hann aldrig någon import av betydenhet blomstra upp. De med havre lastade fartygen togo emellertid ofta returlast i form av stenkol från de engelska hamnar, där havren lossats, och Vänersborg kunde härigenom notera en vissa år ganska omfattande stenkolsimport. Någon större betydelse på lång sikt fick dock inte importen av fossila bränslen. Den industriella utvecklingen hade ännu inte skjutit fart — för Vänersborgs vidkommande gjorde sig den industriella expansionen starkast gällande årtiondet närmast före sekelskiftet —, och

¹⁾ Hasselberg a. a., sid. 215.

detta hade givetvis till följd, att stenkolsbehovet var av ganska måttligt omfång.

Sådana som förhållandena gestaltade sig för den vänersborgska utrikessjöfarten under 1860-talets senare hälft — en starkt reducerad spannmålsexport och en ganska blygsam import, bestående uteslutande av stenkol —, kunde det självfallet



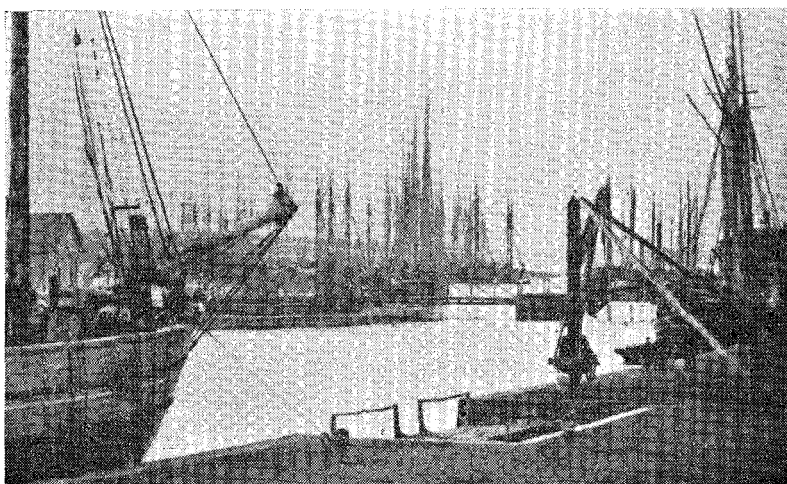
GAMLA HAMNEN MED UTSIKT MOT VASSBOTTEN
VID TIDEN FÖR JÄRNVÄGENS INVIGNING 1867.

I bakgrunden järnvägsstationen.

Foto: C. E. Kjellin.

ifrågasättas, om stapelstadsrätten borde bibehållas. De fördelar, som voro förknippade med rättigheterna, måste i varje fall betalas till ett rätt högt pris; de direkta utgifterna för stadskassan voro mångdubbelt större, än de inkomster man hade. Nyttan av stapelstadsrätten låg naturligt nog på det indirekta planet: det var en faktor av allmänt stimulerande natur för handel och sjöfart. Det råder sålunda intet tvivel om att stadens affärsmän och skeppsredare tjänade in inte obetydliga förmögenheter under denna tid. Den aktuella

situationen bedömdes emellertid krasst realistiskt — om än en smula kortsynt — av stadsfullmäktige, som i maj månad 1867 beslöto att söka få stapelstadsrätten avvecklad. Detta blev även Kungl. Maj:ts beslut några månader senare samma år, och med ingången av år 1868 upphörde Vänersborg att vara stapelstad.

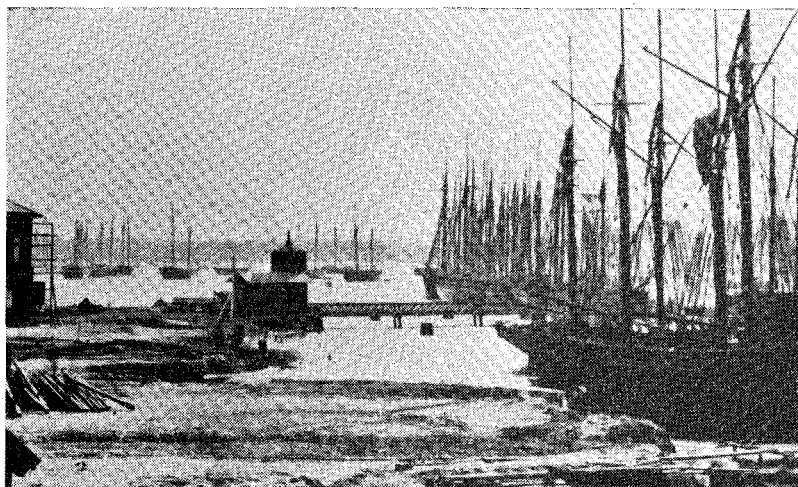


GAMLA HAMNEN MED UTSIKT MOT DALBOREDDEN
VID SAMMA TID.

Foto: C. E. Kjellin.

Avvecklingen av stapelstadsrätten får ses mot bakgrunden av det här ovan antydda läget för stadens utrikessjöfart; det bör sålunda framhållas, att den inrikes sjöfarten ingalunda visade tecken till stagnation ännu. Två faktorer, som otvivelaktigt påverkade stämningen i Vänersborg i negativ riktning vid det aktuella tillfället, voro den internationella depression, som inträffade 1866, samt den missväxt, som drabbade Sverige samma år, två tilldragelser, vilka även i sig själva hade en kontraktionsverkan på den utrikes sjöfart, som blomstrat upp

i Vänersborg. En händelse, som ser ut som en tanke, är att ungefär samtidigt, som stadsfullmäktige skulle taga ställning till den fortsatta stapelstadsrätten, inlemmades Vänersborg i det svenska järnvägsnätet: den 17 maj 1867 öppnades nämligen Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg för allmän



JÄRNVÄGSBRON ÖVER GAMLA HAMNKANALEN
TVÅ DAGAR FÖRE JÄRNVÄGENS INVIGNING.
Obs! byggnadsställningarna på järnvägsstationen.

Fotc: C. E. Kjellin.

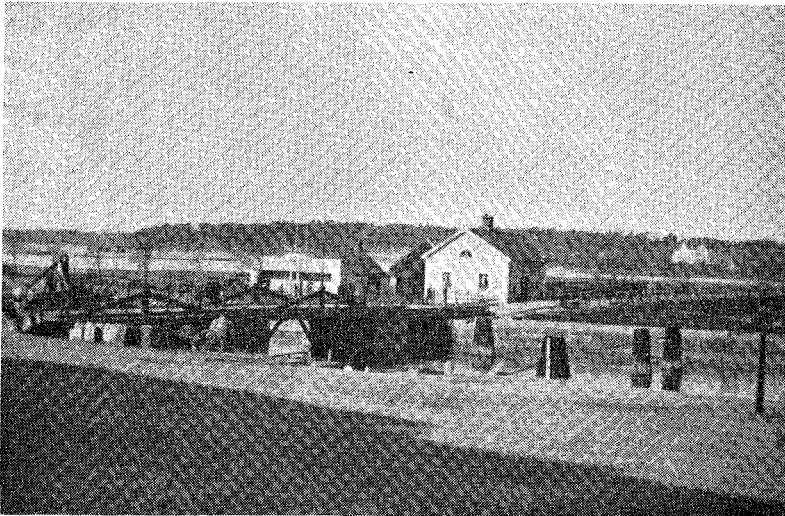
trafik. Därmed inleddes en ny epok i Vänersborgs utveckling. Det skulle efter hand visa sig, att det nya transportmedlet på ett både radikalt och för staden ogynnsamt sätt skulle omdana de kommunikationsförhållanden, som varit rådande sedan flera hundra år tillbaka och vilka utgjort grunden för stadens framåtskridande.

*

Som tidigare nämnts var den vänersborgska handelsflottan som störst omkring år 1880; efter denna tidpunkt reducerades

den hastigt, och vid sekelskiftet omfattade den endast elva segelfartyg om sammanlagt cirka 800 ton.

Anledningarna till att Vänersborg så snabbt förlorade sin ledande ställning på sjöfartens område, få främst sökas i det nya kommunikationsläge, som uppstod efter järnvägarnas till-



RESIDENSBRON (VINDBRON) I GAMLA HAMNKANALEN
FÖRE BROBYGGNADEN 1872—1873.

I bakgrunden Kasen.

Foto: C. E. Kjellin.

komst. Redan vid fullbordandet av västra stambanan år 1862 upphörde en inte ringa del av Göta kanals betydelse för den genomgående sjöfarten. När sedan linjerna Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Falun—Kil—Göteborg öppnades för trafik (den sistnämnda år 1879), försvunno nära nog helt de gamla förutsättningarna för Vänersborgs sjöfart. Med den sträckning de två senare banorna fingo, berövade de Vänersborg såväl dess omland österut i Västergötland (Uddevallabanan) som det dalsländska omlandet (Bergslagsbanan, som dessutom kom att passera ett stycke från stadens centrum).

Det är mot denna bakgrund man får se den relativa stagnation, som gjorde sig märkbar i Vänersborg under 1800-talets sista decennier. Att denna ej blev mera påtaglig var en följd av att stadens industrier började expandera, varför tillskottet av industriarbetare i viss mån uppvägde den nedgång, som inträffade inom samfärdselns område. Se för övrigt tabellen över befolkningsutvecklingen på sidan 48!

I sitt utmärkta arbete rörande Vänersborgs historia de senaste hundra åren har Hasselberg pekat på ännu en orsak, som skulle kunna förklara den inträffade nedgången i vänersborgsflottans numerär. Hasselberg nämner sålunda redarnas konservatism, vilken medförde att man inte i tid avvecklade segelfartygen och ersatte dessa med moderna ångbåtar, vilket skedde i Karlstad och Kristinehamn.¹⁾ Det förefaller inte omöjligt, att en dylik övergång skulle kunnat säkra en något bättre position åt Vänersborg ur sjöfartssynpunkt, än som nu blev fallet. Men det kan också ifrågasättas, om det verkligen fanns några reella förutsättningar härför.

Tyvärr vet man mycket litet om relationerna — siffermässigt sett — i fråga om den dåtida konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart. Man får dock en ganska god bild av det aktuella läget för Vänersborgs del efter Uddevallabanans tillkomst i den minnesskrift, som Thorburns Söners AB i Uddevalla utgav för ett par år sedan. Det bör parentetiskt framhållas, att den Thorburnska handelsfirman var ett av västkustens mera betydande handelshus under 1800-talets senare hälft, speciellt inriktat på spannmålsexport, i synnerhet havre.

Under bokslutsåret 1871/72 anlände 26.624 ton havre till Thorburns i Uddevalla via UWHJ, två år senare 27.348 ton och 1875/76 inte mindre än 36.578 ton. All havre, som kom till Uddevalla per järnväg, hade självfallet inte inlastats en-

¹⁾ Hasselberg a. a., sid. 203 ff.

bart vid stationer på sträckan Uddevalla—Herrljunga, även om huvudparten kom därifrån. För året 1875/76 var fördelningen denna: 9.809 ton kommo till Herrljunga från stationer i andra delar av västra och mellersta Sverige — till och med från så långt bort belägna platser som Katrineholm — och 26.980 ton inlastades på linjen Herrljunga—Uddevalla. Det var tydligen inte utan orsak, som befolkningen kallade järnvägen för "havrebanan"!

Av intresse i detta sammanhang är att se, att en så pass betydande kvantitet som 7.297 ton sändes från Vänersborg till Uddevalla med järnväg under bokslutsåret 1875/76.¹⁾ Från att tidigare ha utskeppat havre för direkt export till England finga nu spannmålshandlarna i Vänersborg fungera som mellanhänder åt det Thorburnska handelshuset i Uddevalla samt för befordringen dit anlita järnväg. Man kan svårigen tänka sig en mera radikal förändring av förhållandena!

Det anförda visar med önskvärd tydlighet, att det knappast fanns något kvar av Vänersborgs en gång så omfattande och för staden så betydelsefulla handelsområde i Västergötland. Utan att ha tillgång till något liknande siffermaterial angående transporter på Bergslagsbanan kan man på goda grunder antaga, att järnvägen även här i stor utsträckning övertog de frakter, som tidigare varit förbehållna sjöfarten.

Generellt sett skulle man kunna formulera följande slutsats: En ur ekonomisk synpunkt betydelsefull förändring, som uppstod efter hand, som järnvägsnätet byggdes ut, var att gamla handelscentra — resultatet av tidigare rådande kommunikationsförhållanden — förlorade sin dominerande ställning och överflyglades av platser, som antingen lågo vid järnvägarnas ändpunkter eller som uppstodo vid s. k. järnvägs-knutar.

¹⁾ Bertil Thorburn: Will:m Thorburns Söner, sid. 111 ff.

När Göteborg och Uddevalla med järnvägarnas hjälp kunde utvidga sina uppland långt utöver de tidigare gränserna, skedde detta sålunda på bland annat just Vänersborgs bekostnad. Staden, som av ålder haft ett eget, ganska omfattande omland, inlemmades nu i första hand i Göteborgs uppland. För Vänersborg återstod efter detta ett handelsområde, som i stort sett endast omfattade de närmast kringliggande socknarna.¹⁾

Det är under sådana förhållanden ingalunda ägnat att förvåna, att den vänersborgska sjöfarten krympte samman, som den gjorde, och från att tidigare hava varit av provinsiell betydelse fick den efter järnvägarnas tillkomst blott en rent lokal uppgift. En övergång till ångbåtar hade sannolikt dämpat men ej förhindrat den nedgång, som inträffade efter 1880.

Ett stöd för denna uppfattning får man osökt vid en jämförelse mellan Vänersborg, Lidköping och Mariestad beträffande sjöfartens utveckling i dessa städer. De sistnämnda platserna erhöilo järnvägsförbindelse senare än Vänersborg, nämligen år 1874, Lidköping med Skara—Stenstorp och Mariestad med Moholm. Dessa järnvägar voro emellertid smalspåriga och för övrigt delar av ett ganska planlöst byggt nät av smalspårsbanor i Västergötland. Både genom sin sträckning och förhållandevis ringa kapacitet kommo de därför att erbjuda sjöfarten avsevärt mindre konkurrens än järnvägarna i vänersborgsområdet. Sjöfartens ställning blev därför aldrig hotad i Lidköping och Mariestad; den blev snarare ett outhärligt komplement till de ur transportsynpunkt underdimensionerade järnvägarna i Skaraborgs län. Resultatet blev också, att

¹⁾ Sedan motorismen slagit igenom på 1920-talet, har Vänersborg återvunnit en del av sitt forna omland — framför allt i Dalsland —, tack vare att staden blivit utgångspunkt för ett stort antal bil- och busslinjer.

handelsflottorna i dessa städer — till stor del bestående av just segelfartyg — ökades till numerären och gingo om Vänersborg i början av 1900-talet. Tidigare, d. v. s. under 1800-talet, hade både Lidköping och Mariestad spelat en mycket obetydlig roll i vänersjöfarten. Under 1900-talet har Lidköping väl hävdat sin ställning som den ledande sjöfartsstaden i södra vänerområdet; både handelsflottan och de skeppade godsmängderna ha nått betydande omfattning.

*

I det föregående ha de yttrat konturerna tecknats av sjöfartens utveckling i Vänersborg under 1800-talet, och dess dominerande betydelse för staden har belysts på skilda sätt. Att exakt mäta denna betydelse är självfallet inte möjligt, men man får ändå en ganska god uppfattning om densamma vid ett studium av befolkningssiffrorna.

Det uppsving, som uppstod för den vänersborgska sjöfarten under 1800-talets första årtionden, avspeglas ganska väl i befolkningsutvecklingen. Vid århundradets ingång utgjorde folkmängden 1.453 personer, femtio år senare hade denna fördubblats, för att sedan mellan 1850 och 1860 ökas med ett tusental personer, från 3.067 till 4.076. Denna ökning var den största under ett decennium under 1800-talet, såväl relativt som absolut sett, och är givetvis en direkt följd av den högkonjunktur, som den vänersborgska sjöfarten upplevde vid denna tidpunkt. Åren efter 1850 var ju som bekant havreexportens gyllene tid.

Som framgår av tabellen på sidan 48, var den relativa folkökningen i Vänersborg från seklets början fram till 1870 större än i övriga vänerstäder och absolut sett endast obetydligt minde än Karlstads. Under dessa 70 år ökades befolkningen i Vänersborg med 3.361 personer mot 3.443 i Karlstad.

Efter 1870 inträdde en tydlig avmattning i befolkningsökningen i Vänersborg, och orsakerna till denna stagnation har utförligt behandlats härövan. Inte förrän den industriella expansionen åren närmast före och efter 1900 gjorde sig gällande, kan en mera påtaglig ökning av invånarantalet iakttagas. Denna blev dock av långt mindre omfattning än exempelvis i Karlstad och Kristinehamn.

**Folkmängden i vänerstäderna under tiden
1800—1950.**

	<i>Väners- borg</i>	<i>Åmål</i>	<i>Karlstad</i>	<i>Kristine- hamn</i>	<i>Marie- stad</i>	<i>Lid- köping</i>
1800	1.453	842	2.165	1.400	1.049	1.282
1810	1.534	843	2.219	1.282	1.044	1.435
1820	1.976	1.160	2.583	1.469	1.338	1.642
1830	2.396	1.302	2.676	1.704	1.542	1.818
1840	2.623	1.450	3.108	1.721	1.609	2.081
1850	3.067	1.329	3.807	2.056	2.059	2.417
1860	4.076	1.629	4.514	2.636	2.277	3.304
1870	4.814	1.687	5.608	3.577	2.354	3.994
1880	5.482	2.454	7.772	5.039	2.658	4.734
1890	5.613	2.756	8.716	5.933	3.097	5.180
1900	6.395	3.351	11.869	6.775	3.737	5.446
1910	7.648	4.288	17.192	8.761	4.608	6.885
1920	8.793	5.655	19.246	11.514	5.311	8.365
1930	8.942	6.764	20.911	12.434	6.143	9.296
1940	9.144	7.081	28.878	13.451	6.507	11.704
1950	15.655	8.071	35.651	19.084	8.324	14.542

Anm.: Folkmängden avser slutet av respektive år.

Källor: Bidrag till Sveriges officiella statistik, A. Befolkningsstatistik 1816—1900.

Sveriges officiella statistik, Folkmängden inom administrativa områden 1910—1950.

Statistisk Tidskrift nr 138 år 1906.

En närmare analys av vänerstädernas befolkningsutveckling det senaste halvsekle faller utanför ramen för denna framställning, då andra faktorer än sjöfarten och med den sammanhängande verksamhetsgrenar ha påverkat händelseförloppet. För att möjliggöra jämförelser mellan städerna i vänerområdet ha dock uppgifter över folkmängden lämnats fram till år 1950.

*

Undersöker man så till sist de senaste årtiondenas sjöfart visar det sig, att omsättningen i Vänersborgs hamn från att ha varit av ganska måttlig omfattning under 1920-talet successivt sjunkit — bortsett från något enstaka år — under hela 1930- och 40-talen. Bottenrekordet nåddes året 1949, då endast 3.021 ton samt 1.234 kbm sammanlagt lossades och lastades i hamnen.¹⁾ Under den hittills gångna delen av 1950-talet har trafiken åter utvecklats i gynnsam riktning, och man har för åren 1951 och 1952 kunnat notera godsmängder, som man inte haft motsvarighet till sedan 1920-talet. Utvecklingens förlopp framgår för övrigt av tabellen på sidan 50, som redovisar den totala godsmängden i ton respektive kbm under åren 1921—1953.

Förhållandet att omsättningen i Vänersborgs hamn under det senaste kvartssekle sjunkit ned till en ren obetydlighet (se utvecklingen fram till 1949), är beroende av ett flertal orsaker.²⁾ Man kan i detta sammanhang skilja mellan faktorer av allmänt omdanande beskaffenhet och sådana, som äro avhängiga av speciellt lokala förhållanden.

¹⁾ Sveriges officiella statistik: Sjöfarten 1949.

²⁾ Andra världskriget medförde som bekant en temporär nedgång i den svensk sjöfarten, och detta förhållande avspeglas också i trafiken vid Vänersborgs hamn, som var synnerligen ringa under åren 1940—44. Att trafiken efter krigets slut inte återfick den volym, som den haft före 1940, måste emellertid betecknas som anmärkningsvärt.

**Lossade och lastade varor i Vänersborgs hamn
under åren 1921—1953.**

<i>År</i>	<i>Ton</i>	<i>Kbm</i>
1921	7.800	49.800
1922	12.300	12.300
1923	19.500	14.100
1924	26.900	20.300
1925	15.500	15.300
1926	16.500	17.800
1927	21.000	16.900
1928	19.300	15.100
1929	22.800	16.800
1930	28.600	20.300
1931	25.700	14.500
1932	18.100	6.500
1933	20.800	5.800
1934	14.400	5.500
1935	14.400	5.100
1936	10.500	4.400
1937	12.500	3.100
1938	10.500	5.100
1939	13.200	2.800
1940	6.500	6.000
1941	2.900	3.200
1942	2.200	3.500
1943	4.000	1.500
1944	5.400	900
1945	14.800	1.100
1946	6.800	3.900
1947	5.800	2.000
1948	4.200	500
1949	3.000	1.200
1950	5.800	1.500
1951	32.200	1.200
1952	26.700	5.200
1953	17.800	1.000

Anm.: Summorna ha genomgående rundats av till jämna hundratal för att inte belasta tabellen med onödiga detaljuppgifter.

Källor: Sveriges officiella statistik: Sjöfarten 1921—1951. För åren 1952 och 1953 ha preliminära uppgifter lämnats av hamnkontoret i Vänersborg.

Till den förra kategorien kan man räkna motorismen, som efter sitt definitiva genombrott på 1920-talet effektivt kommit att konkurrera med den lokalt betonade kust- och inrikes-sjöfarten, främst beträffande styckegodset men även i fråga om massgodset.

Till den senare kategorien kan man hänföra den strukturella omdaning, som Vänersborg undergått under den hittills gångna delen av 1900-talet. Från att vid sekelskiftet och de närmast därefter följande årtiondena ha varit en relativt utpräglad industristad har Vänersborg numera blivit en plats, där förvaltning samt hälso- och sjukvård i hög grad dominerar samhällsbilden. Man får en god uppfattning av denna förändring, om man ser till antalet industriarbetare per 1.000 av medelfolkmängden, vilket var 172 år 1915, 157 år 1930 och endast 88 år 1945.¹⁾ På dessa 30 år har alltså det relativa antalet industriarbetare sjunkit till ungefär hälften, vilket ganska väl avspeglar den tendens, som gjort sig gällande.

Det är under sådana förhållanden uppenbart, att den gods-volym, som maximalt kunde bli omhändertagen för sjötransport i Vänersborg, med nödvändighet måste bli ganska ringa. Eller annorlunda uttryckt: den relativa tillbakagång, som präglat industrien i Vänersborg det sista kvartsseklet, har följts av en parallell nedgång i sjöfarten.

Det är särskilt en händelse, som bidragit till att ge utvecklingen denna riktning, nämligen tändsticksfabrikens nedläggande år 1932, vilket inom parentes sagt medförde synnerligen djupgående verkningar i Vänersborgs ekonomiska liv. Med tändsticksfabriken försvann stadens genom tiderna största exportindustri, och självfallet kom dess upphörande att negativt påverka hamnens omsättning. Tändsticksfabriken var under en lång följd av år hamnens största trafikant; råvaran,

¹⁾ Sveriges officiella statistik: Industrien 1915, 1930 och 1945.

d. v. s. timret, och bränslet, i det här fallet stenkol, kommo i stor utsträckning sjöledes till Vänersborg. Även tändstickorna fraktades huvudsakligen med båt, mestadels till Göteborg, för vidare befordran till köpare runt om i världen. Högkonjunkturåret 1929 uppgick till exempel den utskeppade kvantiteten tändstickor till 3.937 ton, tre år senare lastades 921 ton, därefter försvann detta godsslag helt.¹⁾

De lossade varorna i Vänersborgs hamn ha det senaste kvartsseket mest bestått av massvaror, såsom kol och koks, sten, sand, cement, spannmål samt timmer, sågade trävaror och ved. De lastade varorna ha nästan enbart bestått av tändstickor och spannmål. Fram till 1930-talets mitt ingick även relativt mycket styckegods i trafiken, men efter hand som konkurrensen från lastbilarna skärptes, bortföll detta, och numera har styckegodset i stort sett försvunnit.

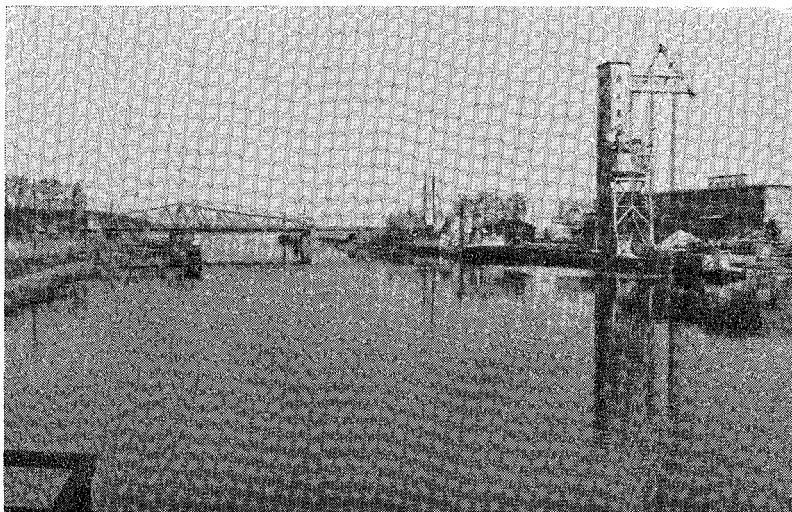
*

Under 1900-talet har även andra händelser inträffat, som radikalt förändrat den vänersborgska sjöfartens betingelser. Under seklets första två decennier blev Trollhätte kanal föremål för en genomgripande om- och tillbyggnad, som fullbordades 1916. I och med detta flyttades den genomgående sjöfarten från Sundet med dess månghundraåriga sjöfartstraditioner till den nya kanalled, som byggts cirka 500 meter längre västerut, den s. k. nya trafikkanalen. För de fartyg, som voro destinerade till Vänersborg, utgjorde den gamla hamnkanalen fortfarande den lämpligaste tilläggsplatsen, men efter 1945 upphörde även den att fungera som hamnområde.

Vänersborgs stad hade nämligen efter hand träffat överenskommelse med Kungl. Maj:t och Kronan — efter mycket långvariga förhandlingar — beträffande de skyldigheter, som

¹⁾ Sveriges officiella statistik: Sjöfarten 1929 och 1932.

åvilade vattenfallstyrelsen i egenskap av huvudman för Trollhätte kanal rörande den gamla trafikkanalen. Kontentan i denna uppgörelse blev, att Vänersborg skulle återfå vissa land- och vattenområden, som tidigare upplåtits till kanalbolaget, vars skyldigheter gent emot staden skulle upphöra i fråga om den gamla hamnkanalen. Denna skulle stängas, i och med



NYA HAMNEN FRÅN JÄRNVÄGSBRON MOT DALBOSJÖN
med landsvägsbron, spannmålsilot,
torrmjölsfabriken och lyftkranen.

Foto: V. Tornberg.

att både järnvägsbron och Residensbron byggdes om till fasta broar, och vidare skulle en ny och större Dalbobro byggas, strax norr om den befintliga. Som kompensation för det hamnområde, som staden förlorade, skulle ett nytt iordningsställas på östra sidan av nya trafikkanalen, vartill statsbidrag skulle utgå.

Detta stora byggnadsprogram har ännu så länge endast delvis kunnat realiseras. Arbetet på en ny Residensbro påbörjades sommaren 1945, då alltså den gamla hamnkanalen

definitivt stängdes för sjöfarten (det kan parentetiskt nämnas, att det sista fartyg, som passerade genom hamnkanalen, var skonerten Zeus av Vänersborg). Den nya Residensbron öppnades för trafik 1948; första etappen av hamnbygget vid nya trafikkanalen — omfattande en kajlängd av 110 meter — blev klar år 1945. Kajen har sedan försetts med en 5-tons elektrisk lyftkran, järnvägsspår samt en bilvåg, och har sålunda erhållit moderna lossnings- och lastningsanordningar. Vad som närmast återstår i det tidigare nämnda byggnadsprogrammet är att förse hamnområdet vid nya trafikkanalen med ytterligare 110 meter kaj, varigenom hela sträckan mellan den nuvarande Dalbobron och järnvägsbron blir ianspråktagen för hamnens behov.

Vänersborg har genom detta fått två skilda hamnområden, dels ett vid nya trafikkanalen, där det större vattendjupet medger trafik med de största fartyg, som kunna trafikera Trollhätte kanal, dels den del av gamla hamnkanalen, den s. k. Norra kajen, som alltså står öppen för sjöfarten. Till följd av det relativt ringa vattendjupet vid den senare kajen kunna endast segelfartyg och mindre ångare lägga till där, vilka på så sätt vidmakthålla de hundraåriga traditioner Sundet har som segelled.

Som tidigare nämnts (och vilket för övrigt framgår av tabellen på sidan 50) har den vänersborgska sjöfarten ökat under 1950-talet jämfört med 1930- och 40-talen. Det är för tidigt att med säkerhet yttra sig om orsakerna härtill, men det förefaller troligt, att den nya moderna hamnen, som tillkommit vid nya trafikkanalen, stimulerat framför allt trafikanterna i stadens omgivningar att förlägga sina skeppningar till Vänersborg. Den ökning man kunnat notera i den omsatta godsmängden härrör sålunda i stort sett från en enda trafikant, nämligen Wargöns AB, som 1953 svarade för ungefär 50 % av godsomsättningen i hamnen. Trafi-

kanterna i Vänersborg svarade för omkring en fjärdedel av trafikvolymen sagda år, och den återstående fjärdedelen här-

Sjöfarten i vissa vänerhamnar år 1951.

Hamn	Lossade och lastade varor.		Ankomna och avgångna fartyg.	
	Ton	Kbm	Antal	Nettoton
Vänersborg	32.200	1.200	1.410	85.186
Karlstad	274.800	97.400	2.575	438.867
Kristinehamn ..	283.300	40.000	1.129	353.258
Otterbäcken	326.500	35.000	1.857	336.985
Mariestad	36.900	5.500	533	67.973
Hönsäter	136.200	—	1.278	129.194
Lidköping	108.100	6.500	1.064	139.540

Anm.: Endast de hamnar äro redovisade, för vilka sammanlagda nettotonnaget av ankomna och avgångna fartyg under året uppgått till minst 50.000 ton.

Summorna för lossade och lastade varor ha genomgående rundats av till jämna hundratal för att inte belasta tabellen med alltför många detaljuppgifter.

Vänerstädernas handelsflottor år 1951.

	Ångfartyg		Motorfartyg		Segelfartyg		Samtliga fartyg (med hjälp- maskin)	
	Antal	Brutto- ton	Antal	Brutto- ton	Antal	Brutto- ton	Antal	Brutto- ton
Vänersborg	—	—	2	160	7	781	9	941
Åmål	—	—	—	—	1	94	1	94
Säffle	4	787	1	599	4	368	9	1.754
Karlstad ..	10	9.711	8	6.793	—	—	18	16.504
Kristinehamn	—	—	6	22.864	1	92	7	22.956
Mariestad ..	—	—	1	48	12	1.275	13	1.323
Lidköping ..	5	5.711	10	2.107	14	2.615	29	10.433

Källor till båda tabellerna: Sveriges officiella statistik, Sjöfarten 1951.

rörde från omlandet i övrigt.¹⁾ Stadens egen andel i hamnens trafik är alltså fortfarande påtagligt ringa, och något annat hade knappast varit att vänta med hänsyn till den utveckling, som på senare år gjort sig gällande och vars orsaker berörts här ovan.

Den ökade trafiken de allra sista åren har även medfört att en — låt vara blygsam — utrikes sjöfart kunnat antecknas i Vänersborg. I utrikes fart ankomna och avgångna fartyg utgjorde 1951 22 stycken om sammanlagt 4.706 nettoton. Som jämförelse kan nämnas, att det totala antalet ankomna och avgångna fartyg samma år uppgick till 1.410 stycken om sammanlagt 85.186 nettoton.²⁾

Som avslutning på denna översikt rörande sjöfarten i Vänersborg under gångna tider lämnas slutligen några aktuella uppgifter om sjöfart och handelsflottor i vissa vänerhamnar år 1951. Se tabellerna på sidan 55.

Godsomsättningen är som synes störst i Otterbäcken, Karlstad och Kristinehamn, som uppvisa en imponerande trafikvolym — även i jämförelse med åtskilliga ost- och västkusthamnar.

Karlstad och Lidköping dominera för närvarande vänersjöfarten med sina handelsflottor. Det bör nämligen framhållas, att flertalet av de fartyg, som äro hemmahörande i Kristinehamn (vilka tillhöra Ångbåts-AB Ferm, som ingår i Broströmskoncernen), äro av sådan storlek, att de näppe- ligen kunna deltaga i vänersjöfart.

Av tabellerna framgår också, att Vänersborg numera har en föga framträdande position i den moderna sjöfarten på Vänern. Stadens möjligheter att få en ändring till stånd i detta avseende skola redovisas i nästa avsnitt av framställningen, som behandlar framtidsperspektivet.

¹⁾ Enligt uppgift från hamnkontoret (disponent Thure Blom).

²⁾ Sveriges officiella statistik: Sjöfarten 1951.

II.

Den återblick på sjöfarten i Vänersborg som lämnats i den föregående framställningen ger en naturlig bakgrund till de förutsättningar, som man kan arbeta med i framtidsperspektivet för Vänersborgs hamn. Här liksom på så många andra områden gäller, att morgondagen är ett barn av dagen.

För att man skall kunna bilda sig en uppfattning om Vänersborgs möjligheter att i någon mån återvinna sin forna ställning som sjöfartsstad av rang, är det därför lämpligt att först undersöka det aktuella läget. Med utgångspunkt härifrån lämnas sedan förslag till åtgärder ägnade att förbättra positionen.

Innan de aktuella problemen tagas upp till behandling, kan det vara lämpligt att först beröra de faktorer, som bestämma omfattningen av trafiken vid en hamn. Helt allmänt kan sägas, att storleken av den trafik som äger rum vid en hamn är beroende dels av platsens egna behov, dels — vilket oftast är det mest väsentliga — av den efterfrågan på hamnkapacitet, som kommer från ett större eller mindre område kring själva hamnplatsen. Detta område har i denna framställning benämnts omland eller uppland, fastän dessa termer strängt taget inte äro helt synonyma. Det förutsätter också, att det här rör sig om transporter, som antingen till följd av sin natur bäst lämpa sig för sjötransport (härinräknas också de fall, där sjöfarten genom konkurrens slår ut andra transportmedel) eller där denna ingår som ett led i en längre transport, i vilken även andra kommunikationsmedel begagnas. Av stor betydelse är givetvis också vederbörande hamns förmåga att hävda sig i konkurrensen med andra hamnar.¹⁾

¹⁾ Jämför t. ex. Olov Hölcke: Varutrafiken över Stockholms hamn, sid. 5 ff.

Som redan tidigare framhållits, har Vänersborgs omland krympt samman de senaste 75 åren till följd av ändrade kommunikationsförhållanden i västra Sverige. Vid 1800-talets mitt tillhörde sålunda stora delar av Dalsland och de västra delarna av Västergötland Vänersborgs uppland. Det är svårt att exakt bestämma det nuvarande omlandets storlek utan en mera ingående undersökning. Man synes dock kunna räkna med att detta omfattar huvuddelen av Nordals och Sundals samt vissa delar av Valbo, Vedbo och Tössbo härad, Västra Tunhems kommun samt de västra delarna av Grästorps kommun.

Vänersborgs omland utgöres med andra ord av ett ganska bördigt jordbruksområde, vars kommuner i stort sett sakna industrier. Det finns dock ett betydande undantag, nämligen Västra Tunhems kommun med Wargöns AB.¹⁾ De produkter, som man har att vänta från ett dylikt område, bli således alster från jord- och skogsbruk jämte vad som kan utvinnas från eventuella mineralfyndigheter inom området i fråga, i det här fallet kvarts från gruvorna i Fröskog. Vid 1952 års utgång hade det här skisserade omlandet en folkmängd av omkring 24.200 personer.²⁾

Vad sedan beträffar själva staden Vänersborg (vars folkmängd uppgick till 16.606 personer den 31/12 1952)²⁾, har redan tidigare framhållits, att den numera inte är någon utpräglad industriort. Om man som mätare på industriens betydelse tager antalet industriarbetare, finner man, att detta i stort sett varit oförändrat under 1900-talet. Antalet utgjorde nämligen 1.127 år 1910 respektive 1.247 år 1945³⁾,

1) Gerd Enequist: Yrkesgruppernas fördelning i Sveriges kommuner år 1940, sid. 64 ff.

2) Sveriges officiella statistik: Folkmängden inom administrativa områden 1952.

3) Sveriges officiella statistik: Industrien 1910 och 1945,

under vilken tid folkmängden däremot fördubblats. Expansionen är en följd av frammarschen inom andra verksamhetsgrenar, främst förvaltning samt hälso- och sjukvård. Den på senare tid tillkomna televerkstaden har i viss mån stärkt industriens ställning i Vänersborg, men å andra sidan sett har antalet anställda inom andra företag minskat, varför nettoökningen ej blir påfallande stor.

Därtill kommer, vilket är mycket betydelsefullt i detta sammanhang, att de industrier, som finnas i Vänersborg, dels i ovanligt hög grad äro hemmamarknadsindustrier, dels ha en sådan produktionsinriktning, att varken råvaror eller färdiga produkter lämpa sig för befordran sjöledes. Av de branscher, som äro representerade, nämligen sko-, sömnads-, livsmedels- och tegelindustrierna samt de mekaniska och elektrotekniska verkstadsindustrierna, är det väl endast tegelindustrin, som skulle kunna tänkas använda sjötransporter. Här synas emellertid lastbilarna numera ha vunnit kampen om frakterna. Vad som ur sjöfartssynpunkt skulle behövas som ett komplement till de redan befintliga industrierna, är med andra ord en exportindustri (som a priori kan antagas ha stort behov av sjötransporter) eller också en sådan hemmamarknadsindustri, som är starkt beroende av tillgången på sjökommunikationer.

De hamnar slutligen, som kunna konkurrera med Vänersborg, är västkusthamnen Uddevalla samt kanal- och insjöhamnarna Trollhättan, Vargön och Lidköping. Man kan däremot inte säga, att Göteborg konkurrerar med Vänersborg av den enkla anledningen, att staden med omgivande omland ingår i det stora och vittomfattande uppland, som Göteborg har. Genom sitt läge vid Göta älvs utlopp i Västerhavet utgör Göteborg den naturliga porten västerut för stora delar av mellersta Sverige, samtidigt som Göteborg är landets viktigaste importhamn vid sidan av Stockholm. När man därför talar om

Vänersborgs omland, får man se detta begrepp relativt; absolut sett ingår det i Göteborgs uppland.

Uteslutes således Göteborgs hamn ur konkurrenssynpunkt, återstår i stället den närbelägna västkusthamnen Uddevalla, vars uppland gränsar intill Vänersborgs. Tack vare utmärkta järnvägskommunikationer behärskar Uddevalla inte blott stora delar av Bohuslän — norr om staden — utan även angränsande delar av Västergötland och Dalsland, beträffande det senare landskapet genom Lelångenbanan, som tillför Uddevallas hamn stor trafik.¹⁾ Förverkligas planerna på denna järnvägs breddande till normalspår, kommer detta att ytterligare befästa Uddevallas ställning på Vänersborgs bekostnad.

Nu bör det emellertid inte vara omöjligt att erövra en del terräng — i bokstavlig mening — från det uppland, som Uddevalla har. Man behöver endast peka på skapandet av en direktimport av fossila bränslen i Vänersborg, som skulle kunna förse trakterna vid Väners sydspets med kol och koks; för närvarande distribueras dessa bränslen i stor utsträckning av importörer i Uddevalla inom ifrågavarande område.

De tre hamnarna i Vänersborgs närhet, Trollhättan, Vargön och Lidköping, erbjuda en konkurrens av något annat slag, än vad Uddevalla gör. Eftersom dessa hamnar äro belägna vid samma kanalsystem som Vänersborg, bli följaktligen hamnarnas möjligheter likartade i flera avseenden, framför allt beträffande tonnageets storlek. I detta hänseende har exempelvis Uddevalla en påtaglig favör av sitt läge vid kusten, som möjliggör trafik med långt större fartyg än de, som kunna passera Trollhätte kanals slussar.

¹⁾ Ivan Lind: Västkusthamnarnas ekonomiska geografi, sid. 257 ff. Statens offentliga utredningar 1949: 21, sid. 299—300.

Om man bortser från Vargön, som är en renodlad industrihamn, avsedd att betjäna det intilliggande industriföretaget, erbjuda hamnarna i Trollhättan, Vänersborg och Lidköping likvärdiga alternativ för ett stort antal trafikanter i södra vänerområdet, eftersom avståndet mellan dessa tre platser är relativt ringa. Utslagsgivande vid valet av hamn bli alltså sådana faktorer som goda lossnings- och lastningsmöjligheter — d. v. s. stor hamnkapacitet —, låga hamnavgifter, god tillgång på upplagsplatser och magasin o. d. Även förekomsten av goda järnvägskommunikationer är av betydelse, och härvidlag ha Trollhättan och Vänersborg avgjorda fördelar genom sina normalspåriga, elektrifierade linjer; Lidköping har som bekant först på sistone erhållit normalspårig järnväg, som dock tillsvidare inte kommer att elektrifieras.

Genom den moderna djuphamn, som Vänersborg erhållit vid nya trafikkanalen, har staden kommit i paritet med grannhamnarna Trollhättan och Lidköping, och Vänersborg synes därför ha utmärkta möjligheter att hävda sig i konkurrensen gentemot dessa.

*

Denna översikt av den aktuella situationen för Vänersborgs hamn har lämnats i två syften, dels för att få närmare preciserat de redan nu föreliggande möjligheterna för en trafikökning och dels för att kunna lämna förslag på åtgärder, ägnade att öka hamnens omsättning på lång sikt.

En sammanställning över den redan nu möjliga trafiken, grundad på kännedom om stadens och omlandets struktur, får följande utseende:

L o s s a d e v a r o r:

Kol och koks, oljor, sten, lera, cement, gödningsmedel, kraftfoder, metaller, maskiner samt inte specificerade råvaror till områdets stora exportindustri (Wargöns AB).

Lastade varor:

Spannmål, sågade trävaror, timmer, props, kvarts samt färdiga produkter från det nyss nämnda industriföretaget.

Med denna sammansättning torde trafiken vid Vänersborgs hamn kunna beräknas till cirka 20.000—30.000 ton årligen under normala konjunkturer. Antaganden av detta slag äro givetvis vanskliga, men erfarenheten visar, att en trafikvolym av denna storlek kan betraktas som fullt realistisk (se t. ex. trafikuppgifterna för åren 1951 och 1952 i tabellen på sidan 50).

Eftersom en enda trafikant — Wargöns AB — de senaste åren svarat för ungefär hälften av godsomsättningen i hamnen, bli förhållandena i framtiden i hög grad beroende av dels företagets transportpolitik, dels dess av marknadsläget betingade produktionsvolym. Men man synes dock kunna antaga, att företaget även i fortsättningen kommer att anlita hamnen i ungefär samma utsträckning som hittills; den framtida konjunkturutvecklingen är dock självfallet mera oviss.

Genom en målmedveten ackvisition hos trafikanterna både i Vänersborgs omland och i trakterna utanför detta — vilken lämpligen bör bedrivas av speditiönsfirma eller skeppsmäkleri; tyvärr saknar Vänersborg för närvarande specialföretag i denna bransch — bör den ovan angivna trafikvolymen kunna ökas med uppskattningsvis 10.000 ton årligen. Det är särskilt den lastade varumängden, som borde kunna ökas, vilken numera är förhållandevis ringa. Man kan i detta sammanhang peka på två trafikantkategorier, som borde kunna förlägga sina skeppningar till Vänersborgs hamn. Här åsyftas dels industriföretagen i övre Dalsland mellan Köpmannebro och Lelången, belägna vid Dalslands kanal, dels sågverk och trävarufirmor i södra vänerområdet, som bedriva export av olika slags trävaror.

Vad som i första hand behövs är alltså ett organ, som kan bedriva ackvisition för hamnens räkning, och det torde knappast möta några svårigheter att antingen få någon intresserad person att starta en speditiionsfirma eller få till stånd en filial i Vänersborg av något större företag inom speditiions- eller skeppsmäkleribranschen.

En trafikökning vid Vänersborgs hamn på lång sikt synes endast kunna åstadkommas genom att särskilda åtgärder vidtagas, exempelvis:

1) Inrättandet av en direktimport av fossila bränslen. Eftersom omlandet saknar företag av detta slag — de närmaste kol- och koksimportörerna finnas i Uddevalla och Lidköping —, synes Vänersborg utan svårighet kunna bli områdets naturliga importhamn för dessa varuslag. Då även Trollhättan saknar kolimport, synes avsättning kunna påräknas också på denna plats. Med hänsyn till utvecklingen inom bränsleområdet förefaller det lämpligt att även planerna för en oljehamn.

2) Lokalisering av exportindustri eller sådan hemmamarknadsindustri till staden, vars råvaror eller färdiga produkter — helst båda delarna — skeppas över Vänersborgs hamn. Man bör i detta avseende även medverka till att sådana handelsfirmor lokaliseras till staden, som bedriva affärer med utlandet (av typ Trävarufirman Yxen och AB Vänersborgs Silos, vilka exportera trävaror respektive spannmål).

3) Inrättandet av en tullanstalt i staden. Vänersborg tillhör nu Göteborgs tulldistrikt, vilket med fördel skulle kunna minskas så, att hamnarna Trollhättan, Vargön och Vänersborg finge bilda ett eget distrikt med tullkontor i Vänersborg. Härigenom skulle hamnen tillföras en inte obetydlig trafik,

särskilt styckegodstrafik, som nu går via andra hamnar endast därför, att Vänersborg saknar tullanstalt. Det är framför allt Lidköping, som gynnas av detta sakernas tillstånd, och en stor del av det gods, som nu går över Lidköping, tack vare att denna stad har tullkammare, skulle i annat fall kunna dirigeras via Vänersborg, som ju fartygen på sin färd mellan utlandet och exempelvis de värmländska hamnarna under alla omständigheter måste passera.

Förverkligas förslagen under 1) och 2), förstärkas därmed också kraven på en tullanstalt i Vänersborg.

*

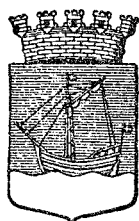
När utbyggnaden av den moderna djuphamnen vid nya trafikkanalen blir klar, vilket den kan väntas bli innevarande eller senast nästa år, synes man kunna uppskatta hamnens totala kapacitet till omkring 75.000 ton årligen (inklusive trafiken vid Norra kajen vid gamla hamnen). 1944 års hamnutredning beräknade, att gamla hamnen i Vänersborg hade en sammanlagd kapacitet av 30.000 ton per år,¹⁾ vilket onekligen var en realistisk bedömning av de resurser, som då funnos. Med hänsyn härtill förefaller ett antagande om en drygt fördubblad kapacitet mycket rimligt under nuvarande förhållanden.

Som framgått av den tidigare framställningen, kan den aktuella sjöfarten beräknas tillföra hamnen en omsättning av mellan 20.000 och 30.000 ton årligen. Det finns med andra ord gott om utrymme för en framtida trafikökning. Genom planmässigt och målmedvetet arbete av hamnens målsmän synes det finnas goda utsikter till att denna lediga kapacitet blir ianspråktagen, varigenom Vänersborgs ställning som hamnstad i motsvarande mån stärkes. De månghundraåriga

¹⁾ Statens offentliga utredningar a. a., sid. 78.

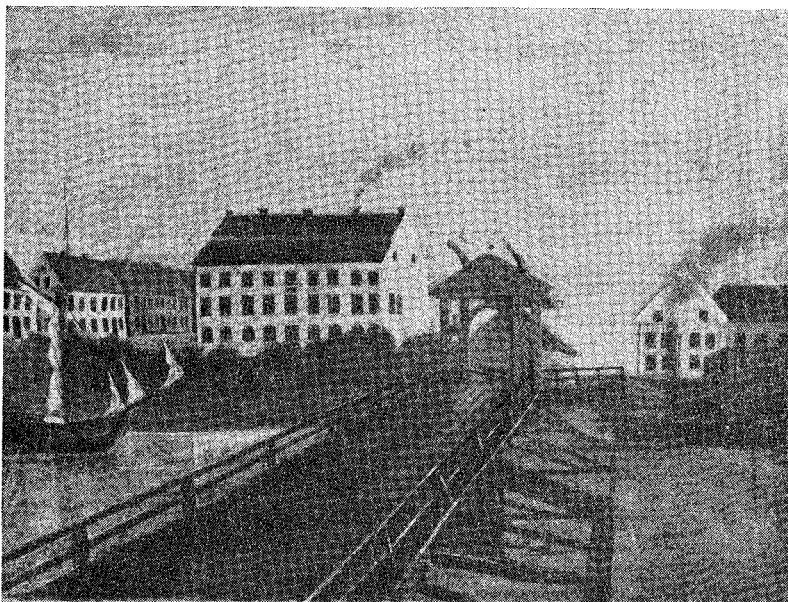
traditioner, som Vänersborg har på sjöfartens område, böra vara både förpliktande och stimulerande för den nuvarande generationen vänersborgare i arbetet på att göra Vänersborgs hamn till en levande hamn, där fartygen ligga tätt vid kajerna och där vinschar och kranar förmedla en ständig ström av varor till och från in- och utland.

NILS PÄRUD.



VÄNERSBORGS STADS VAPEN,
som symboliserar stadens egenskap
av sjöfarts- och hamnstad.

ETT 200-ÅRSMINNE.



LÄNSRESIDENSET I VÄNERSBORG
med vindbron och omgivning.

Efter en målning av O. Skarin från tiden
före 1834 års brand.

Residenset färdigbyggdes år 1754 efter ritningar (1751) av den riksbekante arkitekten och överintendenten Carl Hårleman.

Det tillbyggdes åt norr år 1843 efter ritningar av P. Wallström, därvid huvudbyggnaden fick sitt nuvarande utseende. I dess mitt finnes i källaren alltjämt kvar den ursprungliga byggnadens mot norr vettande fängelseglugg med tillhörande galler.

Några anteckningar om Vänersborgs Museums afrikanska däggdjur.

Den vackra afrikanska fågelsamlingen på Vänersborgs museum tilldrar sig i regel så starkt besökarnas intresse, att dessa knappast lägga märke till att den Erikssonska samlingen också inrymmer åtskilliga stoppade smärre däggdjur och jakttroféer av större. Däggdjurssamlingen har ej heller varit samlad på en plats utan inrymd här och där alltefter plats och lägenhet; därtill kommer att de flesta föremålen saknat alla upplysningar såväl om namn som fyndort. Samlingen har ej ens varit katalogförd i sin helhet. Detta har varit så mycket mer att beklaga, som åtskilliga av utställningsföremålen varit både intressanta och unika; vid utställningen en gång i museet voro säkerligen en del av smådäggdjuren helt enkelt av vetenskapen okända eller obeskrivna lokalraser.

Under min ganska korta tid som intendent för de naturvetenskapliga samlingarna gjorde jag därför ett försök att bestämma de olika arterna och sökte också spåra upp fångstdata. Då djuren preparerats hos Kolthoffs välkända naturaliefirma, vände jag mig därför i första hand till denna, i förhoppning att där finna de saknade kataloguppgifterna, men det visade sig tyvärr att alla papper från tiden ifråga voro förkomna; först från senare tid hade funnits prepareringsdata, och dessa hade i samband med firmans övergång i andra händer överlämnats till Svensk ornitologisk förening. Ett fåtal av djuren

äro verkligen försedda med uppgifter om fångstplats etc. samt stundom också med ett nummer, likaså några av kranerna, men om dessa hörde till skinnen var oklart. Då man vet, att Eriksson lämnade en stor del av sina fångster till South African Museum i Kapstaden under perioden 1879—1899, där de årligen presenterades i museets Reports, gjorde jag en förfrågan där, men med lika nedslående resultat. Museets director, Dr Keppel H. Barnard, som mycket välvilligt lämnade alla upplysningar, skriver sålunda:

”The Eriksson collections were received before we kept a proper register book of accessions, numbered in sequence. The numbers mentioned in Your letter are not our S. A. Mus. numbers; they would appear to be Eriksson’s own numbers, but we have no lists of the specimens he donated. — — — I am sorry I am not able give You any information about Eriksson’s collections. This Museum moved into its present building in 1897, and in the process of moving much of the correspondence with our collectors and donors, including Eriksson, appears to have been lost. We have only two autograph letters from him, dated 1879 and 1886. The letter refers to a brother accompanying him.” Det gick sålunda ej att denna väg spåra nummerföljden, som uppenbarligen funnits i Erikssons egna anteckningar, men det finns ju alltid en möjlighet, att anteckningarna kunna dyka upp. Det återstod egentligen endast att bland Vänersborgs Museums papper eller i Erikssons korrespondens påträffa upplysningar i saken. Från museets sida tyckes emellertid intet ha gjorts att bevara originalhandlingar från insamlingstiden, då förståelsen för betydelsen av fångstdata helt synes ha saknats vid tiden ifråga — man behöver blott kasta en blick på v. Hackwitz’ stora svenska och exotiska insektssamlingar för att inse detta.

Ej heller Axel Erikssons son, kyrkoherde Wærneman, visade sig sitta inne med några upplysningar. Det enda som

framkommit är ett brev, som Fru Inga Alvin, genom sin mor nära befreundad med Eriksson, spårat upp och välvilligt skänkt till museet. Det är skrivet av Eriksson "Ombord på 'Louis Alfred' 30:de graden sydlig latitud. Den 2:dre april 1887" och ställt till en familjens förtroendeman. Förutom en del familjeangelägenheter lämnar det också en del intressanta upplysningar om samlingarna och om förhållandet i Sydvästafrika, som Eriksson åter var på väg att besöka, varför det förtjänar att återges, ej minst som ett apropå till den nutida spänningen därnere.

" — — — Glad att höra att den lilla samlingen, som jag sände förlidet år, framkommit uti godt skick, och att du varit så god och sändt till Upsala de foglar och djur, som jag bestämmt åt dervarande museum. Jag lemnade hos min vän Ohlsson i Kapstaden, för att genast sändas till dig, fem lådor, innehållande ungefär 600 foglar, 180 arter, en samling fogelägg samt några djurskinn; i bland foglarna finnas åtskilliga arter, som vi ej hafva förut fått, och flera mycket rara ibland dem; först ibland dessa är den vackra törnskatan, *Laniarius atricroceus*, som är det andra exemplaret till vetenskapen känt, intet exemplar finnes i Europa, blott ett på härvarande Kap-museet. Denna fogel liknar mycket *Laniarius atrococcineus*, skinande svart på rygg, vingar och hufvud, med en hvit stripa längs vingen, men har hela kroppen orangegult istället för crimsonröd, som är fallet med den vanliga arten. Denna samling gifver jag ej till museet ännu, utan blott tillåtelse att taga allt, hvad det behöfver, icke allenast hvad arter af foglar, som ej finnas förut, stoppade, utan äfven dubletter, om så behöfs; rästen af foglarna får jag bedja dig att ställa på något rum i museet, tills jag kommer hem, som flera af dem behöfs för att med säkerhet kunna bestämma en del arter, som äro tvifvelaktiga. Djurskinnen gifver jag till vårt museum. Kranierna med undantag af leopardens tillhör skinnen. Jag skulle också önska, att ingen utbytning av fogelägg göres, förrän jag kommit hem. Jag hade tänkt på att conservera några större rofdjur vid Krokodilfloden, men kunde ej, ehuru jag gjorde mitt bästa få några goda exemplar. Antiloper derimot kunde jag fått nog af, men de äro så svåra och kostsamma att transportera; dessutom fordras det mera penningar, än ni kunna betala, att få dem väl uppsatta. Ledsen

att underrätta dig, att för tillfället är jag oförmögen att gifva något bidrag åt museet, men hoppas att vara i tillfälle sända hem något nästa år. Alla penningar, som jag kunnat afvara, har jag nedlagt i denna expedition; rästen är satt åsides för mina barn, och dem vill jag ej röra, som det kanske är allt, hvad de komma att få efter min död. En resande nu för tiden går med sitt lif i handen uti det inre af landet, och får vara beredd på att blifva mördad hvarje dag. Många sorgliga händelser har tilldragit sig uti Damaralandet, Ovambo-land och andra delar af min gamla jagtmark, sedan jag sist var där, och många af mina bekanta hafva fallit för infödingarna falskhet och grymhet. Samtidigt med ditt bref fick jag flera ifrån alla delar i det inre, och innehållet af dem alla var blott mord, krig och rövveri. De flesta stammarna i det inre behöfs tuktas upp riktigt, förrän de återigen skola uppföra sig som människor.

Förlidet år uti November och i Januari detta år, var jag uti Pretoria och lyckades sälja mina oxar till slagtarne därstädes, jag fick tämligen godt pris ungefär 100 kr. stycket."

Efter en berättelse om den stora guldrushen, som satt igång som en föjd av föregående års fyndigheter, fortsätter han:

"Albert har jag ej sedt sedan den 1:ste Maj förlidet år, men jag hade bref från honom sistlidne september månad. Det var daterat sjön Ngami. Albert såväl som alla hans följeslagare voro vid god helsa men hade gjort dåliga affärer; om han lyckligt kommit igenom, så hoppas jag, att vi skola mötas nästa vecka uti Walwich Bay."

Det för vårt ändamål viktiga i detta brev är att kranierna verkligen uppges höra samman med skinnen, varigenom några av dessa bli daterbara. Om några ytterligare uppgifter möjligen stå att erhålla vid genomgång av materialet i British Museum, har jag tyvärr ej haft tillfälle konstatera.

Själva däggdjurssamlingen kan närmast uppdelas under tre rubriker: stoppade djur, kranier och troféer. När man tager allt tillsammans, visar det sig att samlingen ger ett ganska gott tvärsnitt genom Sydvästafrikas däggdjursfauna. Ett 40-tal arter är ej så dåligt, och materialet förtjänar bli känt, så

att det kan tagas med vid bearbetningar av afrikamaterial vid våra större muséer.

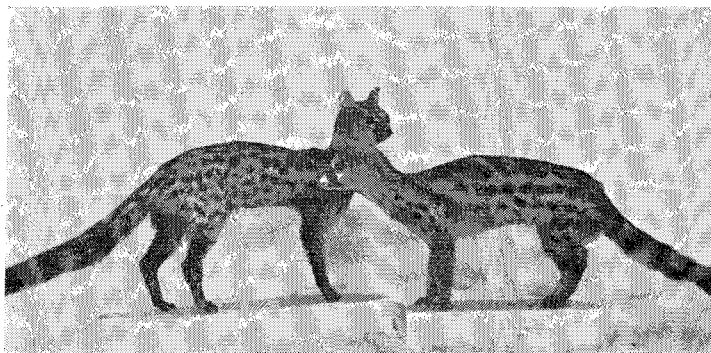
Artbestämningarna i det följande äro närmast att betrakta som preliminära, då man numera i de sydafrikanska däggdjursfaunorna, t. ex. G. C. Shortridge's "Mammals of South-West Africa" (1934) eller Austin Roberts' "The Mammals of South Africa" (1951) liksom i de talrika specialarbetena delar upp varje art i ett stort antal underarter och lokaler, som stundom kunna bestämmas med säkerhet, blott om man förfogar över hela serier av skinn och kranier. Å andra sidan kan en kommande noggrann jämförelse med exemplar i andra museer kanske ge ganska noggrann fångstlokaler. Här ha bestämningarna huvudsakligen skett efter Shortridges stora arbete, då Roberts' senare ännu omfångsrikare ännu ej fanns tillgängligt. Beträffande förekomstuppgifterna på de olika djurarterna följes dock Roberts.

Då många av däggdjuren i samlingen ha en ganska intressant utbredning eller biologi lämnas i det följande några uppgifter om de olika arterna, och det är då naturligt att börja med de högst stående, nämligen aporna, som i samlingen representeras av

Blåapan, *Cercopithecus æthiops* (L.). Exemplaret är etiketterat av Eriksson: "Bottle 27/10 1885. Den vanliga Transvaal-markattan." Även kranium finnes. Av de 6 underarterna bebor *C. æ. helveticus* (Thomas) västra Ovamboland, Kunene-floden och Kaokoveld, varför det väl rör sig om denna. Dessa apor uppträda oftast i små grupper upp till ett dussin och hålla till i akaciaträden längs vattendragen; ofta springa de kring på marken för att vid fara fly upp i trädtopparna, där de mycket effektivt dölja sig genom att draga samman grenar kring sig, en egendomlighet som redan iaktogs 1782 av Le Vaillant. Då de leva av frukter och bär, äro de svåra

skadedjur i infödingarnas odlingar. De uppges vara så observanta, att en vaktande inföding blott behöver slumra till ett slag, för att de skola hålla sig framme.

Till halvaporna hör den lilla **grå galagon**, *Galago senegalensis* (Geoffroy). "Tebra Country, ♂. Iris bright chestnut brown, stomach contained insects. Nr 154." Denna lilla nätta varelse, som livnär sig på frukter, bär och insekter, bygger ofta sitt enkla bo uppe i akaciorna. I mörkret synas ögonen glöda med rubinrött sken. Av de tre underarterna synes *G. s. moholi* förekomma i Transvaal, *granti* kring Limpopo och *bradfieldi* i Damara och Ovamboland. I Transvaal är galagon skyddad. Ej sällan hållas dessa timida djur i fångenskap.



SMAFLÄCKIG resp. ROSTFLÄCKIG GENETT.

Genetta felina pulchra (Matschi) resp.

Genetta rubiginosa albiventris (Roberts).

Bland rovdjuren märkas först och främst flera arter av de smäckra viverridernas grupp, sålunda ett par exemplar av den **småfläckiga genetten**, *Genetta felina pulchra* (Matschie), som finnes i norra delen av Unionen från Oranje- och Krokodilfloderna och norrut över Zambesi, och ett av den **rostfläckiga genetten**, *Genetta rubiginosa albiventris* (Roberts),

som lever i norra Bechuanaland, Ngamiområdet och västerut till Ovamboland. Genetterna äro kattliknande, nattliga djur, som huvudsakligen leva av smågnagare, och då de även klättra bra, överraska de ej sällan ruvande fågelhonor. Stundom göra de skada i hönsgårdarna. På dagen ligga de dolda i hålor och klippspringor.

Flera av de andra viverriderna äro emellertid dagdjur, som huvudsakligen livnära sig av insekter och snäckdjur i akaciabushen. Ofta får man se dem jaga i smärre grupper. Systematikerna uppdelade dem i talrika svårskilda arter. I samlingen märkas exemplar **slank mungo**, *Myonax caui* (A. Smith), "Omaruru 5/5 1875, vessla, iris gulbrunt, ♀. No 49", **dvärgmungo**, *Helogale parvula* (Sundevall), och svart **dvärgmungo**, *Helogale parvula* nero (Thomas). Ett par något större arter äro den tvärrandiga **sebramangusten**, *Mungos mungo* (Gmel.), som lever bland törnsnår, och den enfärgade **rävmangusten**, *Cynictis penicillata* (G. Cuvier), vilken gräver invecklade gångsystem på öppen mark. Båda djurarterna leva ofta i ganska stora kolonier och hållas ofta tama, då de äro synnerligen trevliga och pigga lekkamrater till barnen.

De större afrikanska katterdjuren företrädas på museet av uppstoppade exemplar av **lejon** och **leopard**, men dessa ingå ej i den Erikssonska samlingen utan ha senare erhållits genom byte resp. köp. Emellertid finnas flera lejon och leopardkranier, tyvärr dock utan uppgifter. Likaså finnas ett par kranier av **serval**, *Leptailurus serval* (Schreb.), märkta Limpopo 18/11 1885 och Botletle 20/9 1885, vilka väl torde tillhöra underarten *limpopoensis* (Roberts). Ett vackert exemplar av den sydafrikanska vildkatten, **kaffirkatten**, *Felis ocreata* (Gmel.), en synnerligen nära släkting till vår tamkatts stamform, den nubiska katten, skjutet vid Botletle River 18/8 1885, pryder också samlingen.

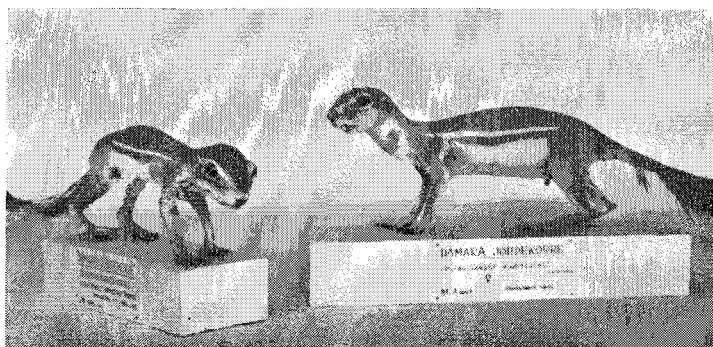
Av hunddjur finnas stoppade exemplar av den fruktade och avskydda **hyenhunden**, *Lycaon pictus venaticus* (Burchell), och **schabrakschakalen**, *Thos mesomelas* (Schreb.). Den förra var fordom vida spridd, och de utstuderat jagande flockarna spredo skräck såväl bland vildnaden som bland husdjuren; numera är den utrotad i de flesta bosättningsområden och finnes blott kvar i fast stam i viltreservaten och i sådana vildmarker som kring Limpopo och i Kalahari.

Ett par typiskt afrikanska mårddjur äro **honungsgrävlingen**, *Mellivora capensis* (Schreb.), (Botlette 20/8 1885), bekant för sin passion för vildhonung, och det afrikanska stinkdjuret eller **bandillern**, *Ictonyx striatus* (Perry). Den sistnämnda påminner både ifråga om sin vackert svartvita päls och sina stinkkörtlar om den amerikanska skunken men är ej närmare besläktad med denna. Den är på det hela taget ett nyttigt djur, som nästan uteslutande lever på möss och andra smågnagare, även om den en och annan gång kan förgripa sig på unghöns. Jagad gör den bruk av sina fruktade stinkkörtlar men låtsar sig därpå ofta vara död, så att angriparen med vämjelse låter den ligga. Bandillern går emellertid lätt att tämja och blir då helt oförarglig. Mången boer använder sig av en sådan "muishond".

Även av smärre och medelstora gnagare finnes ett litet urval. **Piggsvinet** hör visserligen hemma i omgivningen men är senare inköpt och av europeisk eller nordafrikansk proveniens. En annan ganska stor gnagare, som emellertid tillhör den Erikssonska samlingen, är **sockerrörsråttan**, *Thryonomys swinderianus variegatus* (Peters), som ej är ovanlig från de östra provinserna och västerut över Natal och Zululand upp för Zambesi och Limpopo. Den håller huvudsakligen till i vegetationen längs stränder och vattendrag, varifrån den gör härjningståg i sockerrörsfälten. Den är ett nattdjur, som för

en helt vegetarisk diet. Av infödingarna är den ett mycket eftersökt jaktbyte. Ofta fångas den i ett slags mjärdar, då den ofta frigör sig ur andra fällor med kvarlämnande av en extremitet. Jagad har den ett egendomligt sätt att blixtnsnabbt förflytta sig i den täta vegetationen ett litet stycke över marken.

Dagdjur äro däremot ekorrarna, av vilka det finnes flera arter. En del leva i träden, såsom den **strimmiga trädekorren**, *Funisciurus congicus* (Kuhl) och den **gråfotade trädekorren**, *Paraxerus cepapi* (Smith). I brist på bättre få de ofta hålla till i savannernas småträd, men ofta ser man dem också samla frön och annan föda på marken. En del arter ha där-



DAMARA JORDEKORRE.
Geosciurus princeps (Thomas).

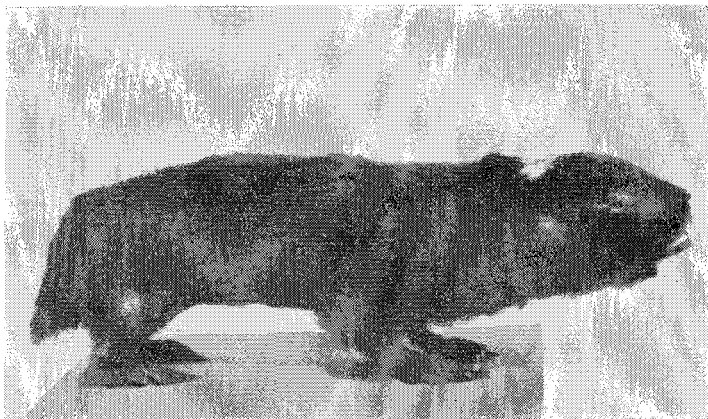
emot blivit markformer, såsom **Damara- eller Kaakoveldjord-ekorren**, *Geosciurus princeps* (Thomas). (Omaruru 1/7? 1880 ♂, Nr 153, ♀ omärkt), vilken finnes i västra Damaraland och Kaakoveld. Dessa små trevliga varelser äro i allmänhet tolererade av befolkningen, ehuru hälsovårdsmyndigheterna ha ett horn i sidan till dem, då de ha visat sig kunna sprida bubonpest liksom ökenlöparråttorna. Jordekorrarna

leva ofta i kolonier på backig och kullig mark (enligt Roberts även på plan mark); ofta leva de helt fredligt tillsammans med manguster och surikater. Tack vare sina starka klor på framfötterna äro de mycket skickliga grävare. Utvecklingshistoriskt äro de ett intressant parallellfall till de nordafrikanska Xerusarterna, som blivit markformer i samband med försvinnandet av tidigare skogsområden.

Typiska ökenformer äro de nyssnämnda **ökenlöparrättorna**, som i talrika arter äro spridda över alla afrikanska ökenområden. En art, *Gerbillus paeba swalius* (Thomas et Hinton), som finnes i Damaraland och platåområdet i norr till Kaokoveld, har på senare tid ökat starkt i antal, då svartryggade schakaler och andra smärre rovdjur mer och mer utrotats av människan. Ökenlöparrättorna leva solitärt i små hålor i sanden, vilkas mynningar rasa igen, så att de äro svåra att upptäcka. De äro nattliga men attraheras av ljussken, så att man ofta får se dem studsas upp och ned på ett visst avstånd från lägerelden. En annan art är den mera kortsvansade *Desmodillus auricularis* (Smith), som är känd för att gardera sina hålor med taggiga frön av "dubbeltje" (*Tribulus campestris*), vilka också tjäna den som föda. Den finnes på nästan all torr mark kring Oranjefloden och norrut genom Kalahari och sydvästra Afrika upp till Ngami och Ovamboland. Mera lik våra vanliga småmöss är då den **strimmiga musen**, *Rhabdomys pumilis bechuanae* (Thomas) (Omaruru 12/12 1879), som är mycket vanlig i narabuskar men som även lär hålla till på marken.

Så mycket mera egendomlig ter sig i stället **damaraborr-sorken**, *Cryptomys damarensis* (Ogilby), som till hela sin byggnad med de groteskt framskjutande framtänderna ger intryck av en perfekt bormaskin. Borrhorkarna finnas

spridda i talrika arter och underarter snart sagt överallt, där marken är lämplig för grävning; flertalet hålla till i torr mark, men en och annan har specialiserat sig för fuktig. Verksamheten kännetecknas av invecklade gångsystem och stora förrådsrum. Sannolikt uppvisa de också en viss social



DAMARA BORRSORK.
Cryptomys damarensis (Ogilby).

organisation. Den ovannämnda arten finnes från södra Rhodesia och Bechuanaland till Damaraland och Kaokoveld. I Kalahari livnar den sig till stor del på olika lökar och knö-larna av en gurkväxt, *Citrullus nandinianus*.

Den uppstoppade **sebran**, *Equus burschelli* (Gray), härstam-mar visserligen från Sydafrika men har kommit till museet genom byte med Göteborgs Naturhistoriska Museum och har avlidit i fångenskap.

Som av det tidigare anförda brevet framgår, ansåg nämligen Eriksson det alltför dyrbart att söka anskaffa antiloper och annat högvilt till museet. Av sådana djur finnes därför i

övrigt vad man närmast vill betrakta som en samling jakttroféer. Av den afrikanska **elefanten**, som ännu finnes kvar inom Kaokoveld och vid Etosha Pan, har museet ett par betar, en fot och en svans, av **noshörning** finnas ett par vackra horn och av **flodhäst** ett par framtänder. Även dessa djur finnas fortfarande kvar inom Erikssons gamla jaktområde. De båda imponerande kranierna av **vårtsvin**, *Phacochoerus aethiopicus* (Pallas), äro dock av betydligt större värde, då arten numera anges utrotad. Ett mycket vackert inslag i samlingarna utgöra de talrika **antilophornen**. Här skall blott ges några korta notiser om varje art (måttan återfinnas i en särskild tabell). Ofta är artbestämningen ganska besvärlig, då de individuella variationerna givetvis äro stora, beroende icke endast på ras utan också på ålder och kön.

De flesta antiloperna tillhöra arter, som röra sig i ganska öppna terräng men dock ej avvika alltför långt från vattenhål. Hit hör den **strimmiga gnun**, som visserligen är helt utrotad längst söderut, men ännu finnes från Oranje- och Vaalfloderna norrut upp i Angola och Tanganjikaområdet. Ännu är den vanlig i Etosha Pan. **Kaphartebesten** har utvecklingen gått mera illa åt; den finnes nu blott på privategendomar i Oranjefristaten, Natal och Griqualand. Ungefär samma öde har drabbat **bläsbocken**, som förr var mycket allmän, och i något mindre utsträckning **sassabyn**, vilken ännu finnes i de nordligare vildmarkerna. Liknande levnadssätt föra också den vackra, rakhornade **beisan** eller **gemsbocken**, den **svarta hästantilopen**, vars horn beskriva en vacker båge, och den med något robustare horn försedda **hästantilopen**. Alla tre äro med rätta fruktade för sina vassa horn och sin ganska aggressiva läggning. Museet äger en märklig hornuppsättning av beisa, där ena hornet är trångt spiralvridet, medan det andra är rakt.

Den kanske allra vackraste hornkronan äges av **kudun**. Kudun är en antilop, som trots sin stora hornkrona föredrager mera skogig terräng. Snabbt och elegant tränger den sig fram även genom tät akaciaskog. I Krügerparken tillhör kudun de mest eftersökta kameramålen. Kudun finnes ännu kvar vid Kalaharigränsen upp till Angola. Liknande terräng uppskattar även **älg- eller elandantilopen**. Ehuru den förr var mycket vanlig, är den nu utrotad på de flesta ställen, vilket är så mycket mer att beklaga, som den är ett fredligt djur, som utmärkt hade ägnat sig för tämjning.

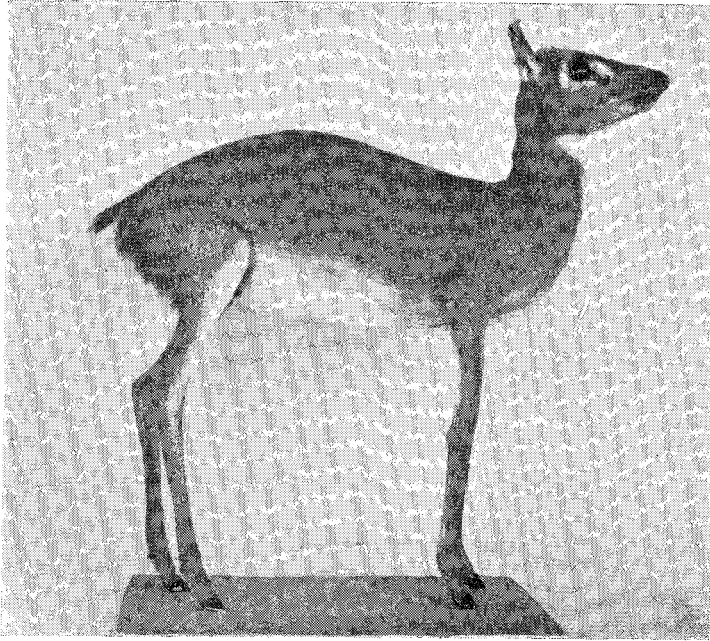
Överallt inom lägre områden, där vatten ej var alltför avlägset, fann man förr **impalan** strövande, men nu är den betydligt sällsyntare. Möjligen tillhöra museets horn underarten *Aepyceros melampus petersi*, som just är känd från Kaokoveld och Kuneneområdena.

Många antiloper äro mer eller mindre bundna till fuktig mark. Mycket vackra, lyrformigt böjda horn har **letjevattenbocken**, som till stor del håller till vadande i sumpmarker vid övre Zambesi och Okovangofloden, där den strövar i små flockar. Det är egendomligt nog blott hanarna, som äro försedda med horn. Som regel ha annars båda könen horn; ofta, som hos elandantilopena, ha honorna längre och smalare, hanarna kortare och robustare.

Medan de större antilopena äro väl företrädde, äger museet blott ett fåtal horn av smärre arter, däribland av **springbocken**, som förr fanns i enormt antal i hela Sydafrika men nu är inskränkt till Kalahariområdet.

Museets intressantaste art är emellertid en av dessa småantiloper, den lilla **Damara Dik-Dik-antilopen**, *Madoqua* eller *Rhynchotragus damarensis*, som beskrevs 1880 av Günther efter ett av Eriksson skjutet exemplar. Detta typexemplar finnes nu på British Museum, enligt vad det vill synas utan lokaluppgift. Vänersborgsexemplaret kan därför mycket väl

vara en s. k. co-typ. Märkligt är att Charles Andersson redan långt tidigare levererat ett exemplar till South African Museum, men detta synes ej ha tilldragit sig något intresse. Arten finnes utbredd från norra Damaraland och Kaokoveld



DAMARA DIK-DIK-ANTILOP.
Rhynchotragus damarensis (Günther).

till Kunene. Blott hanarna ha små horn. Djuren hålla till i torr buskmark och komma fram på aftonen för att beta. På natten stå de spanande efter fiender på bestämda ställen, lätt igenkännliga på spillningshögarna. Skulle fara hota störta de in i för dem välkända taggiga busksnår. Nästan alla odlare skydda dem, och även buschmännen sägas låta

dem gå fria på grund av någon övertro, som måhända har sin orsak i deras egendomliga läten. På något avstånd kan det låta, som om de samtalade med varandra.

CARL G. A. KLINGBERG.

Anm. De efter de latinska djurnamnen inom parentes angivna namnen angiva den, som satt släktnamnet.

Vänd!

VANERSBORGS MUSEUMS HORNSAMLING.

Måttuppgifter.

	N:r i saml.	Längd efter kurvaturen cm	Rakt mått från bas till spets cm	Omkrets vid basen cm
Noshörning	A 1007	102	97	60
	A 1008	87	78	59
Bechuanaoxe	A 1009	111	—	45 ¹⁾
Kudu, <i>Strepsicercus strepsicercus</i> (Pallas)	A 1010	108	97	27
	A 1011	112	93	25
	A 1012	106	91	25
Beisa, <i>Oryx gazella</i> (L.)	A 1013	100	96	17
	A 1014	94	90	17
	A 1015	97	94	16
	A 1017	94	94	16 ²⁾
Impala, <i>Aepyceros melampus</i> (Licht.) ♂ ..	A 1071	55	44	13
♂ ..	A 1072	50	42	13
Springbock, <i>Antidorcas marsupialis</i> (Zimm.)	A 1073	37	26	18
Sassaby, <i>Damaliscus lunatus</i> (Burchell) ..	A 1074	30	23	18
Kaphartebest, <i>Alcelaphus caama caama</i>	A 1075	53	35	27
(G. Cuvier) ♂	A 1076	54	31	27
♀	A 1077	47	33	18
Strimmig gnu, <i>Gorgon taurinus taurinus</i>	A 1078	52	24	28
(Burchell)	A 1079	50	22	29
Hästantilop, <i>Ozanna equina</i> (Desm.)	A 1080	58	47	17
	A 1081	57	48	18
Svart hästantilop, <i>Ozanna grandicornis</i>	A 1082	85	67	23
(Herman)	A 1083	68	58	16
Reedbuck (?)	A 1084	27	22	13
Letjevattenbock, <i>Oreotragus leche</i> (Gray)	A 1085	60	48	18
	A 1086	64	51	20
Sing-Sing (?)	A 1087	60	58	19
Elandantilop, <i>Taurotragus oryx</i> (Pallas) ♂	A 1088	59	50	28
♀	A 1089	82	79	19
♀	A 1090	74	73	16
Bläsbock (?)	A 1091	35	27	12

1) 160 cm mellan hornspetsarna.

2) Ena hornet spiralvridet.

ÅRSKRÖNIKA 1953.

Gillebröder!

Gilletts krönika bör ju referera och kommentera de händelser, som ägt rum i vår stad, och notera de förändringar, som skett i vår omgivning. Men för att få fond och kulisser till dessa vänersborgska spektakel brukar krönikan enligt tradition också med några ord omnämna de dramer och farser, som spelas på den stora världsscenen.

Det stora Skådespelet under året har England bestått med kröningen av dess unga drottning i Westminster Abbey. Sedan kröningen väl var överstånden, utsändes till krönikören och andra bemärkta personligheter runt om i Europa teckningslistor med vädjan om bidrag till Abbeyns restaurering. "Se det var en kröning, det," skulle H. C. Andersen ha sagt.

I Korea söker man med bl. a. svenskt bistånd att förmå krigsfångar att återvända hem, vilket tycks vara svårare än att ta fångar. En ny och ovanlig aspekt i krigens stora tragedi. Det stora spelet om freden, som borde vara ett idyllens herdespel, har blivit ett drama, som Maïenkov och hans gossar på alla vis söka göra till ett spex.

I Amerika pågår ett olustigt skådespel, som osökt för tanken till medeltidens trosförföljelser och där pjäsen verkar översatt och bearbetad av Göbbels och Himmler. Som regissör och huvudrollinnehavare uppträder en herre, som heter Mc Carthy. Och detta i Frihetens land! Gillebröder! Teckna ett bidrag till Frihetsgudinnans restaurering!

Från Amerika kan vidare noteras, att Kinsey kommit med en ny rapport och bestseller, som här med viss tvekan placeras bland tragedierna, åtminstone med tanke på den amerikanska kvinnan.

I Sverige ha tre stora processer tilldragit sig allmänhetens stora intresse. En inrikesminister, en domare och en biskop ha ställts inför rätta, varvid en glömt, en icke ville komma ihåg och en inte kunde komma ihåg.

1944 års nykterhetskommitté har efter tio års tänkande avgivit ett betänkande. Över och om betänkandet ha 164 myndigheter och institutioner, c:a fyra millioner enskilda samt en finansminister yttrat sig. Tyvärr lär finansministern få sista ordet, som vanligt, och svenska folket få betala, som vanligt.

I Vänersborg går livet sin gilla gång. I Plantaget känner sig Vänersborgaren åter hemma, sedan kanonerna kommit på sin plats och inga träd under året fällts. På Norra gatan däremot fick ett av de underbara hagtornsträden offras för att bereda plats åt en flaggstång. Kungl. Byggnadsstyrelsen bör bland övriga anteckningar om Vänersborg notera, att träd ej opått huggas ned här i staden. För övrigt kunde flaggstången mycket väl ha placerats inne på gården bland spettekakesofforna, därmed intet ont sagt om flaggstången.

Ett nytt hotell om 25 rum har under året blivit färdigt. Hotellet är beläget vid gamla hamnkanalen och heter Grand. Bland övrig byggnation måste nämnas den helt nya stadsdel, som vuxit upp på Reuterskiöldska jorden, samt det nya vattenverk, som under hösten påbörjats.

Vid rivning av ett gammalt gårdshus vid Kungsgatan mitt för kyrkan har en gammal vinkällare påträffats. Källaren dateras till tiden före 1776 års brand och är därmed den äldsta byggnaden i staden. Försök att bevara källaren pågår.

Den sista riktiga kullerstensgatan är nu ett minne blott. Det blev Magasinsgatan. För några och trettio år sedan fanns bara kullerstensgator här i staden. Tiden och utvecklingen rider fort.

Museet har under året fått ett nytt "inre liv", om uttrycket nu kan tillåtas om ett museum. Förtjänsten härav ligger hos den nye energiske landsantikvarien och museiintendenten Sven Axel Hallbäck. Det är intressant att bevittna, att kulturen kan göra reklam för sig och på ett vettig sätt använda pressen för att tjäna sitt syfte. När kulturens företrädare bildligt talat kastar av sig i skjortärmarna för att gå en match för vårt museum, blir det något amerikanskt över bilden. Vänersborgarna och ej minst Gillet följer utvecklingen med intresse och säger: Go on, Mr Hallback, good luck!

På tal om kultur och matcher, så har läroverket fått Sune Lundgren till rektor. Han är infödd vänersborgare och vet också en del om både kultur och matcher. Också till honom säga vi: Lycka till!

Stadsmusikkåren har firat sitt 25-årsjubileum och kan med stolthet och heder se tillbaka på sin verksamhet. Otaliga högtidsstunder har kåren skänkt de musikintresserade vänersborgarna och bidragit till att vidmakthålla stadens goda musikanseende.

Högtidsstunder har också en liten sångare skänkt vänersborgarna. Det är en näktergal, som slagit sina drillar ute vid Öxneredssjön. Hoppas att han och hans familj återkomma, för att i sinom tid också kunna fira 25-årsjubileum.

Statistiska centralbyråns Årsbok för Sveriges kommuner meddelar bl. a., att Vänersborg har 16.606 innevånare samt att dess areal till största delen har karaktären av åker. Det sistnämnda har nog centralbyrån fått om bakfoten från någon nybyggare i Reuterskiöldska staden. Alldeles grundlöst är det nog inte, ty där lär vara bottenlöst. Nylén och drätselkam-

maren lovar dock göra vad dom kan. Både med åkrarna och centralbyråkraterna.

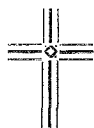
Så här vid juletid blir man snäll. Om det beror på det "hiskeliga fläskätandet" (uttrycket kommer från profeten Saxon), vill jag lämna därhän, men här skulle faktiskt på tal om byråkrater sagts något om drätselkammarens kamp för torgets ordnande. Stadens styrande vet, vartill torget skall användas och hur detta lämpligen skall ordnas, men Kungl. Byggnadsstyrelsen vet ingenting eller i varje fall bara, hur det inte skall ordnas. Man tänker osökt på den gamla definitionen på en professor: En professor är en herre, som tycker annorlunda. Men drätselkammaren får väl ta av sig i skjortärmarna och gå en match. När julmaten sjunkit undan. Heja DK!

Men nu ska vi vara snälla.

Och medan vi äro snälla passa vi på att tacka för det gångna året och önska varandra ett Gott Nytt År.

Vänersborg den 26 december 1953.

THORSTEN GULZ.



MINNESRUNOR 1953.

"Bort gå de, stumma skrida de,
en efter en till skuggornas värld."

Åter äro vi församlade för att hålla högtidsstämma. Även i år hava vi att notera en stark decimering av våra leder. Ej mindre än 10 av våra gillebröder, däribland vår avhållne förste ålderman, hava lämnat oss för att icke mera återvända. De hava fullgjort sin arbetsdag och komma att i våra hävder efterlämna bestående minnen.

Borgmästaren BERTEL HALLBERG har redan parenterats av andre åldermannen.

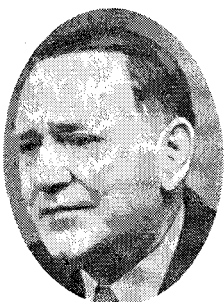


Kaptenen OLE PRAESTO, född i Vänersborg den 16 oktober 1875, avled i Halmstad den 27 februari 1953. — Praesto blev löjtnant vid Hallands regemente 1904 och kapten 1915. Han tjänstgjorde vid Generalstabens topografiska avdelning 1903—1905 och var kontrollör vid brännvins- och maltdryckstillverkningen 1903—1914. Sistnämnda år blev han chef för Svensk Filmindustris biografer i Halmstad, en syssla som han skötte ända till 1945. P. var kommissarie för Halmstadsutställningen 1929. Han var under åren 1927—1928 sekre-

terare i Hallands turisttrafikförening samt restaurantchef på Turisthotellet i Marstrand. — Praesto inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1923.



f. d. Förste provinsialläkaren KARL DANELIUS, född i Vänersborg den 7 augusti 1869, avled i Växiö den 3 mars 1953. — Efter 1898 avlagda medicinska examina och förordnanden som militärläkare, provinsialläkare och lasarettsläkare blev Danelius 1902 bataljonsläkare vid Jämtlands Fältjägare och sedermera vid Västgöta regemente samt 1904 vid Karlskrona Grenadjärregemente. År 1917 blev han regementsläkare i fältläkarkåren och fyra år senare provinsialläkare i Karlskrona distrikt. Åren 1923—1934 var han förste provinsialläkare i Kronobergs län. D. var ordförande i Karlskrona läkareförening och sekreterare i Blekinge läkareförening samt under en tid ordförande i Kronobergs läns läkareförening. — Danelius inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1923.



Hovmästaren GUSTAV DINNETZ, född i Vänersborg den 21 november 1886, avled i Stockholm den 15 mars 1953. — Sin yrkesutbildning fick Dinnetz på Hasselbacken, Operakällaren, Fenix och Sturehof i Stockholm. Under åren 1920—1925 innehade han Restaurant Liljeborg i Trelleborg och var under många år hovmästare på Restaurant Tegnér i Stockholm. — Dinnetz inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1932.



f. d. Bankrevisorn WERNER SVENSSON, född i Vänersborg den 20 juli 1887, avled den 15 april 1953. — Svensson avlade studentexamen i Vänersborg 1906, och efter att ha genomgått Göteborgs Handelsinstituts fackkurs erhöill han anställning vid dåvarande Enskilda Banken i Vänersborg, numera Aktiebolaget Svenska Handelsbanken, där han avancerade till föreståndare för revisionsavdelningen, i vilken befattning han kvarstod till uppnådd pensionsålder. — S. var en friluftsmänniska. Redan från unga år var han aktiv utöfvare av olika idrottsgrenar och tillhörde Vänersborgs Idrottsförening och Vänersborgs Roddklubb. Vänersborgs Motorbåtsklubb hade i honom

en av sina mest intresserade medlemmar. Inom Sällskapet Vänersborgs Par Bricole innehade han under flera år en högre ämbetsmannabefattning. — Svensson inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1907.



Sjökaptenen KARL BIEL, född i Vänersborg den 13 november 1874, avled den 5 maj 1953. — Biel var en synnerligen berest man. Ifrån unga år stod hans håg till sjön. Efter studier vid härvarande läroverk gick han till sjöss vid 15 års ålder och seglade för om masten på svenska, norska och engelska fartyg. 1895 avlade han styrmansexamen i Göteborg och följande år sjökaptensexamen. 1896 medföljde han Andrées expedition till Spetsbergen som matros på Virgo. B. kom 1906 till Transatlantic, där han tjänstgjorde som 1:e styrman på Bia till 1908, då han blev befälhavare. I denna befattning kvarstod han till 1936, då han avgick med pension. Lugn och trygg, säker och målmedveten i alla väder var han under sin aktiva sjö tjänst och erhöll som erkänsla för sina insatser hos bolaget den förnämliga Emmerymedaljen. — Biel inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1915.



f. d. Försäljningschefen GEORG DAHLQVIST, född i Vänersborg den 2 september 1880, avled i Alingsås den 5 juni 1953. — Dahlqvist flyttade i 20-årsåldern till Alingsås, där han efter olika anställningar blev föreståndare för Nääs Konsumtionsförening. År 1932 fick han anställning vid A. B. Lidköpings Konfektyrindustri i Lidköping, och när firman flyttade till Alingsås, blev han försäljningschef vid Svenska Suchard A.B. och Systerbolaget L. K., i vilken befattning han kvarstod till uppnådd pensionsålder 1949. D. var en av initiativtagarna till Alingsås Konstförening, vars förste ordförande han var. I Alingsås Fabriks- och Hantverksförening var han sekreterare och under senare år dess älderman. Han tillhörde Frimurareorden, Odd Fellow och Tempelriddarorden. Från trycket har han utgivit "Sanningstrådar i aforismform" i fem delar. — Dahlqvist inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1909.

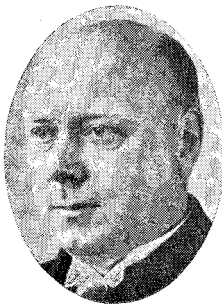


Fabrikören GUNNAR CARLSSON, född i Vänersborg den 9 december 1876, avled därstädes den 5 augusti 1953. — Carlsson var son till grundaren av A.B. A. F. Carlssons Skofabrik. Som delägare i det gamla familjebolaget tog han verksam del i fabriakens framgångsrika utveckling, så länge krafterna stodo honom bi. — Carlsson inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1919.



f. d. Bokbindaremästaren JOHN VALFRID CARLSSON, född i Vänersborg den 11 oktober 1867, avled den 14 augusti 1953. — Carlsson lärde bokbindareyrket hos bokbindaren Karl Sundberg i Vänersborg. Omkring sekelskiftet fick han anställning som förman och föreståndare för A.B. A. F. Carlssons Skofabriks kartongfabrik och avgick med pension först i 70-årsåldern från denna befattning. C. tillhörde under någon tid stadsfullmäktige och var en synnerligen intresserad medlem av Vänersborgs Fabriks- och

Hantverksförening. Inom sångarkretsar var J. V. Carlsson under många år aktiv som andre tenor. Han var livligt intresserad av fädernestaden och dess utveckling och hade ett utpräglat minne för händelser och människor i staden. Dessa sina minnen har han delvis nedskrivit och har samlat en hel del fotografier från det Vänersborg som gått. Dessa handlingar äro till största delen i Gillets ägo, för vilket vi äro synnerligen tacksamma. — Carlsson inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1906.



Ombudsmannen HARRY ALMQVIST, född i Vänersborg den 9 september 1894, avled den 10 september 1953. — Efter avlagd studentexamen vid härvarande läroverk och juridiska studier i Uppsala etablerade han sig i fädernestaden som fastighetsmäklare, vilken verksamhet han bedrev till sin bortgång. — Almqvist inträdde i Vänersborgs Söners Gille år 1938.

*Sida vid sida falla de,
samlas allt fler och fler,
somliga tidigt kallade,
andra, då sol gått ner.*

*Skuggorna breda sig om dem,
vilan är djup och lång.
Domnande kvällsvind söver dem,
susar sin vaggande sång.*

PRIMUS ANDERSON.

Vänersborgs Söners Gilles styrelseberättelse för år 1953.

Styrelsen för Vänersborgs Söners Gille får härmed avgiva följande berättelse över verksamheten under år 1953, Gillets 48:e arbetsår:

Gillet har under året varit samlat till årsstämma den 27 mars och till högtidsstämma annandag jul. Till den senare hade 59 av Gillets medlemmar infunnit sig. Gillebrodern Nils Pårud höll därvid föredrag om "Sjöfarten på Vänern i gångna tider".

Gillets årsskrift har under året utkommit med sin 22:a ärgång och tillställts samtliga medlemmar. I Vänersborgs museums skriftserie har för året införts en uppsats om Carl Gustaf Sandberg och Anders Larsson Krok, två Vänersborgsmålare från 1700-talet, av museets nye intendent, landsantikvarien Sven Axel Hallbäck.

Ur "Knut Hernströms understödsfond" har utdelats en julgåva, och ur "Major Oscar Wenerströms understödsfond" likaledes en julgåva. För Gillets övriga understödsverksamhet redogöres i "Stiftelsen Vänersborgs Söners Gilles Alderdomshems" styrelseberättelse.

Liksom tidigare har ur "Wilhelm och Nora Malmbergs donation" utgått stipendier till elever vid stadens folkskolor, numera med ett till 150 kronor höjt belopp.

Medlemsantalet utgjorde vid 1953 års utgång 445, varav 13 ständiga medlemmar. Under året hava 10 medlemmar avlidit och 29 tillkommit.

Beträffande Gillets fastighet med tillhörande fond hänvisas till "Stiftelsen Vänersborgs Söners Gilles Alderdomshems" särskilda styrelseberättelse.

Över Gillets allmänna kassa och övriga fonder lämnas följande redogörelse:

1. ALLMÄNNA KASSAN:

Behållning från år 1952	1.739:15
Inträdesavgifter	17:—
Årsavgifter	2.925:—
Porton	174:25
Räntor	9:36
	3.125:61
	Kronor 4.864:76

Bidrag till årsskriftskostnader	3.199:45	
Uppvaktningar	521:70	
Inköp av böcker	271:20	
Stämno- och sammanträdeskostnader..	134:75	
Bankfack	15:—	
Trycksaker m. m.	277:50	
Porton	218:75	
Diverse	13:20	4.651:55
Behållning till år 1954: Innest. i bank..	201:81	
„ å postgiro	6:—	
Kontant	5:40	213:21
	Kronor	4.864:76

2. VÄNERSBORGS SÖNERS GILLES FÖRSKÖNINGSFOND:

Behållning från år 1952	4.320:92	
Ränta	129:60	
	Kronor	4.450:52

Behållning till år 1954: Innest. i bank.. Kronor 4.450:52

3. NAMNKUNNIGA VÄNERSBORGARES MINNESFOND:

Behållning från år 1952	676:63	
Ränta	20:28	
	Kronor	696:91

Behållning till år 1954: Innest. i bank.. Kronor 696:91

4. KNUT HERNSTRÖMS UNDERSTÖDSFOND:

Behållning från år 1952	2.105:09	
Räntor	73:77	
	Kronor	2.178:86

Julgåva

Behållning till år 1954: Obligationer .. 2.000:—

Innest. i bank 118:86 2.118:86

Kronor 2.178:86

5. HJALMAR A. LINDEDALS MINNES FOND:

Behållning från år 1952	4.752:37	
Räntor	162:85	
	Kronor	4.915:22

Behållning till år 1954: Obligationer ..	4.000:—	
Innest. i bank	915:22	4.915:22
	Kronor	4.915:22

6. MAJOR OSCAR WENERSTRÖMS UNDERSTÖDSFOND:

Behållning från år 1952	3.404:63	
Räntor	117:17	
	Kronor	3.521:80

Julgåva	90:—	
Behållning till år 1954: Obligationer ..	3.000:—	
Innest. i bank	431:80	3.431:80
	Kronor	3.521:80

7. WILHELM och NORA MALMBERGS DONATION:

Behållning från år 1952	12.183:84	
Räntor	413:65	
	Kronor	12.597:49

Stipendier till elever vid stadens folkskolor	150:—	
Behållning till år 1954: Obligationer ..	10.000:—	
Innest. i bank	2.447:49	12.447:49
	Kronor	12.597:49

8. RICHARD DYMLINGS ÅRSSKRIFTSFOND:

Överfört Konsul Richard Dymplings donation....	2.970:77	
Överfört 25-årsmännens fond	1.264:03	4.234:80
Gåva (Nils Carlström)	20:—	
Försålda årsskrifter	61:50	
„ särtryck	100:—	
Annonser 1952 (återstod)	250:—	
„ 1953	500:—	
Bidrag till kostnaden för årsskriften 1952	1.835:75	
Bidrag till kostnaden för årsskriften 1953	1.363:70	
Räntor	121:03	4.251:98
	Kronor	8.486:78

Stiftelsen Vänersborgs Söners Gilles Ålderdomshems styrelseberättelse för år 1953.

Styrelsen för Stiftelsen Vänersborgs Söners Gilles Ålderdomshem får härmed avgiva följande berättelse över stiftelsens verksamhet under år 1953, stiftelsens andra arbetsår:

Räkenskaperna utvisa följande:

FASTIGHETEN:

VINST- och FÖRLUSTKONTO:

Inkomster:

Arrende konto	6.300:--
Räntors konto	39:91
Kronor	6.339:91

Utgifter:

Fastighetens konto (avskrivning)	75:--	
Räntors konto	1.519:--	
Löners konto	350:--	
Renhållnings konto	15:--	
Reparationers konto	33:65	
Försäkringsavgifters konto	123:05	
Skatters konto.....	1.733:--	
Diverse omkostnaders konto	76:25	3.924:95
Understöds konto		1.110:--
Kapital konto		1.304:96
Kronor		6.339:91

IN- och UTGÅENDE BALANSKONTI:

Tillgångar:

	den 1/1	den 31/12
Fastighetens konto	85.000:--	85.000:--
Inventariers konto	100:--	100:--
Obligationers konto	50:--	50:--
Bankräkningars konto	110:86	1.059:42
Kassa konto	--	15:--
Kronor	85.260:86	86.224:42

Skulder:

Låne konto	43.400:—	43.400:—
Restantiers konto	354:40	55:—
Reservfondens konto	10.000:—	10.000:—
Kapital konto	31.506:46	32.769:42
	Kronor	85.260:86 86.224:42

SYSKONEN INGEBORG och GOTTFRID ELIASSONS

DONATION:

Behållning från år 1952	31.286:62
Räntor	1.048:05
	Kronor 32.334:67

Behållning till år 1954: Fastigh:s lån	23.400:—	
Obligationer	5.200:—	
Innest. i bank	3.734:67	32.334:67
	Kronor	32.334:67

I föregående års styrelseberättelse omförmäld lagfartsstämpel för den skedda fastighetsöverlåtelsen har icke behövt utgå.

Stiftelsen har tillerkänts skattefrihet för sin verksamhet, givetvis dock ej för den uthyrda fastigheten.

Stiftelsens understödsverksamhet har under året varit av ungefär samma omfattning som föregående år. Det är styrelsens förhoppning, att densamma skall kunna inom kort avsevärt utvidgas. Emellertid böra fastighetens lån hos Eliassonska donationen efter hand amorteras.

Inom sig har styrelsen för år 1953 utsett: till vice ordförande taxeringsintendenten Gunnar Hjorth, till sekreterare bankkassören Primus Anderson, till kassör drätselkontoristen Kurt Hallberg och till fastighetsförvaltare handlanden Valter Karlson.

Styrelsen har under året haft 4 protokollförda sammanträden, varjämte annat samråd ägt rum.

Vänersborg den 18 mars 1954.

GUNNAR HJORTH. PRIMUS ANDERSON. KURT HALLBERG.
BROR FOCK. BRUNO STERNER. VALTER KARLSON.

Revisionsberättelse.

Undertecknade, av Vänersborgs Söners Gille utsedda att granska Stiftelsen Vänersborgs Söners Gilles Ålderdomshems räkenskaper och förvaltning för år 1953, få efter fullgjort uppdrag avgiva följande berättelse.

Räkenskaperna äro förda med ordning och reda; alla inkomster äro i vederbörlig ordning bokförda och samtliga utgifter bestyrkta med verifikationer.

Kapitalbehållningen pr 31 dec. 1953, Kr. 75.104:09, har av oss kontrollerats utan anmärkning, varvid även stiftelsens och Syskonen Eliassons donations innehav av obligationer inventerats och befundits överensstämma med räkenskaperna.

Fastighetens förvaltning har handhåfts på bästa sätt.

Stiftelsens ställning framgår av den i styrelsens berättelse avgivna redogörelsen, vilken är i full överensstämmelse med de av oss genomgångna räkenskaperna.

Då även i övrigt någon anledning till anmärkning icke framkommit, hemställa vi, att stiftelsens styrelse beviljas ansvarsfrihet för 1953 års förvaltning.

Vänersborg den 24 mars 1954.

ALLAN HEDEN.

JOHN ANDERSON.

Revisorer.

Sammanställning över Vänersborgs Söners Gilles tillgångar vid utgången av år 1953.

Allmänna kassan	213:21	
Vänersborgs Söners Gilles Försköningsfond..	4.450:52	
Namn-kunniga Vänersborgares Minnesfond ..	696:91	
Knut Hernströms Understödsfond	2.118:86	
Hjalmar A. Lindedals Minnes Fond	4.915:22	
Major Oscar Wenerströms Understödsfond ..	3.431:80	
Wilhelm och Nora Malmbergs Donation	12.447:49	
Richard Dymplings Årsskriftsfond	4.287:33	32.561:34
Stiftelsen Vänersborgs Söners Gilles Ålder- domshem	42.769:42	
Syskonen Eliassons Donation	32.334:67	75.104:09
	Kronor	107.665:43

VÄNERSBORGS SÖNERS GILLES
MEDLEMMAR
1953.

Medlemmar.

	Födelse- år	Inträ- desår
ALFREDSSON, GÖSTA, Bryggeriarbetare, Vänersborg ..	1922	1951
ALMQVIST, HARRY, Ombudsman, Vänersborg †	1894	38
ALMQVIST, HENNING, Folkskollärare, Vänersborg ..	1896	46
ALMQVIST, SVEN, Med. kand., Vänersborg	1931	46
ANDERSSON, ALVAR, Handelsbiträde, Vänersborg ..	1916	45
ANDERSSON, ARNE, Folkskollärare, Stockholm	1917	43
ANDERSSON, AXEL, Sanatorievaktmästare, Vänersborg	1901	30
ANDERSSON, ERIC, Förrådsarbetare, Vänersborg	1915	51
ANDERSSON, ERIK T., Förman, Vänersborg	1896	30
ANDERSSON, FRITIOF, Jordbruksförman, Vänersborg..	1897	42
*ANDERSSON, GOTTFRID, f. d. överpostiljon, Uddevalla	1878	07
ANDERSSON, GUSTAF, Reparatör, Vänersborg	1901	32
ANDERSSON, GÖSTA, Lasarettssyssloman, Vänersborg	1913	46
*ANDERSON, JOHN, Grosshandlare, Vänersborg	1910	29
ANDERSSON, JOHN, Linjeförman, Karlskrona	1896	43
ANDERSSON, KARL, Metallarbetare, Göteborg	1896	45
ANDERSSON, KARL-ERIK, Sparbankskamrer, Väners- borg	1925	53
ANDERSSON, LENNART, Läderhandlare, Vänersborg ..	1919	53
ANDERSON, NILS, Disponent, Vänersborg	1915	53
ANDERSSON, NILS, Vaktmästare, Vänersborg	1922	51
ANDERSSON, OSCAR, Installatör, Vänersborg	1897	38
ANDERSSON, OSCAR, Förman, Vänersborg	1892	42
*ANDERSON, PRIMUS, f. d. Bankdirektör, Göteborg..	1878	06
*ANDERSON, PRIMUS, Bankkassör, Vänersborg, <i>gille- skrivare</i>	1898	18
ANDERSSON, RAGNAR, Handlande, Vänersborg	1919	35
ANDERSSON, STIG, Socialvårdssyssloman, Vänersborg	1918	45
ANDERSSON, TORSTEN, Apotekare, Skövde	1896	32
ANDERSSON, VIKTOR, Ombudsman, Vänersborg	1909	52
ANDREASSON, HARRY, Arkitekt, Vänersborg	1901	30
ANDREASSON, KARL, Vaktmästare, Vänersborg	1907	53
ARVIDSSON, BIRGER, Schaktmästare, Köping	1897	46
*ARVIDSSON, STELLAN, Rektor, Stockholm	1902	28
BACKMAN, GUNNAR, Bankkassör, Arvika	1890	45
*BARKSTEDT, LUDVIG, f. d. Bankkamrer, Alingsås ..	1882	06
BARKSTEDT, SIGURD, f. d. Apotekare, Vänersborg	1885	30
*BECKEMAN, BENNO, Direktör, Stockholm	1878	19
*BECKEMAN, KNUUT, f. d. Hamnkaptén, Uddevalla, <i>ständig medlem</i>	1880	15

BENGTTSSON, HJALMAR, Sjukvårdare, Vänersborg	1905	33
*BERG, FRITZ, f. d. Boktryckare, Vänersborg	1884	08
BERG, GUNNAR, Boktryckare, Vänersborg	1920	53
BERGGREN, ERIK, Fil. lic., Vänersborg	1911	32
BERGLUND, FOLKE, Sjökapten, Vänersborg	1910	45
*BERGLUND, FRITIOF, Handlande, Vänersborg	1884	21
BERGLUND, GÖSTA, Övermaskinist, Vänersborg	1920	43
BERGMAN, AXEL, Sjukkassetjänsteman, Vänersborg . .	1898	46
BERGMAN, KARL-ERIK, Handelsbiträde, Vänersborg	1920	48
*BERGSTRÖM, AXEL, Landskamrerare, Falun	1892	26
*BERGSTRÖM, GUNNAR, Odont. d:r, Örebro	1906	23
*BERGSTRÖM, TORSTEN, Tandläkare, Hälsingborg . .	1912	29
BERRMAN, GÖSTA, Folkskollärare, Göteborg	1910	43
BIEL, GÖSTA, Rederitjänsteman, Lerum	1911	46
*BIEL, KARL, f. d. Sjökapten, Vänersborg †	1874	15
BJÖRNDAHL, ERIK, Bokbindaremästare, Vänersborg . .	1888	37
BODEN, SVEN, Ingeniör, Lilla Edet	1918	47
BORG, EINAR, Handlande, Vänersborg	1906	48
BORG, FRITZ, f. d. Hälsovårdstillsyningsman, Troll- hättan	1881	50
BORGLING, CARL, Häradsskrivare, Stockholm	1888	32
BOTHEN, CARL, Löjtnant, Sundsandsvik	1873	34
*BRAND, ERNST, Ingeniör, Hälsingborg	1880	21
*BROBECK, KARL, Kamrerare, Falun	1886	19
*BROMAN, LASSE, Läroverksadjunkt, Skara	1906	23
BUGLER, JOHN, Landskanslist, Vänersborg	1904	31
BÄCKLUND, AXEL, Målaremästare, Vänersborg	1898	45
CEDERGREN, GÖSTA, Förste provinsialläkare, Karls- krona	1905	30
CEDERGREN, RAGNAR, Affärschef, Örebro	1907	30
CEDERGREN, STIG, Stadsombudsman, Gävle	1911	30
CEGRELL, ELOF, Kontorschef, Vänersborg	1916	49
DAHL, LENNART, Bergsingeniör, Finspång	1924	48
DALGREN, HUGO, Mättningsingenjör, Vänersborg	1911	53
DAHLIN, ERIK, Frisörmästare, Vänersborg	1896	30
*DAHLLÖF, LEOPOLD, f. d. Häradsskrivare, Alingsås	1862	06
*DALQUIST, GEORG, Grosshandlare, Alingsås †	1880	09
DAHLSTRÖM, PAUL, Lokförare, Nyköping	1895	47
*DAHLSTRÖM, WERNER, Handlande, Karlsborg	1891	15
DAHME, ALGOT, Ämneslärare, Vänersborg	1909	39
*DANIELIUS, KARL, f. d. Förste provinsialläkare, Växjö †	1869	23
*DAFGÅRD, AXEL, Köpman, Vänersborg	1891	21

DAFGÅRD, BENGT, Studerande, Vänersborg, <i>ständig medlem</i>	1939	50
DAFGÅRD, HARRY, Charkuterist, Vänersborg	1906	30
DAFGÅRD, HENRY, Charkuterist, Vänersborg	1903	53
DAFGÅRD, SVEN, Köpman, Vara	1898	53
DE BOURG, MATS, f. d. Rektor, Södertälje	1884	30
DIDEROTH, ERNST, Typograf, Vänersborg	1893	52
*DINNETZ, FRITZ, Snickaremästare, Vänersborg	1895	21
DINNETZ, GUSTAF, Hovmästare, Stockholm †	1886	32
DINNETZ, KNUT, Lagerförman, Stockholm	1891	32
*EDLUND, ANDERS, f. d. Skofabriksarbetare, Vänersborg	1870	15
*EDLUND, AXEL, Direktör, Vara	1895	28
EDLUND, BERTIL, Kansliskrivare, Nya Varvet	1899	30
EDLUND, HARRY, Målaremästare, Vänersborg	1903	46
EGERSSON, ANDERS, Kontorist, Vänersborg	1903	49
EILARD, REINHOLD, Stadsfogde, Borås	1894	48
EK, HARALD, Kapten, Linköping	1919	44
EK, KNUT, Slöjdlärare, Vänersborg	1924	50
*EKBERG, HJALMAR, Civilingenjör, Stockholm	1872	22
EKBLAD, BERTIL, Butiksföreståndare, Vänersborg	1916	53
ELFMAN, NILS-OLOF, Läroverksadjunkt, Bromma ..	1919	44
ELMQVIST, FREDRIK, Lokförare, Vänersborg	1903	42
ELOW, PER, Bankkamrer, Brålanda	1906	30
ELOW, STIG, Ingeniör, Sundsvall	1912	30
EMANUELSSON, ERIC, Handelsbiträde, Vänersborg ..	1916	51
ENGLUND, GUNNAR, Försäljningschef, Söderhamn ..	1913	42
ENGLUND, CLAES, Studerande, Vänersborg	1943	47
ENGLUND, MAGNUS, Vänersborg, <i>ständig medlem</i>	1949	49
ENGLUND, NILS, Prakt. läkare, Vänersborg	1909	30
ENGLUND, NILS TURE, Studerande, Vänersborg	1939	47
ERIKSSON, ALFRED, Boktryckare, Göteborg	1884	52
*ERICSSON, AXEL, f. d. Bagaremästare, Vänersborg ..	1880	19
*ERIKSSON, AXEL, Handlande, Vänersborg	1889	21
ERICSSON, BROR, Bagaremästare, Vänersborg	1913	46
ERIKSSON, FILIP, Murare, Vänersborg	1912	46
ERICSON, HENNING, Handelsträdgårdsmästare, Vänersborg	1902	50
ERICSSON, JOHN, Tandläkare, Vänersborg	1908	43
*ERIKSSON, LARS, f. d. Skolvaktmästare, Vänersborg..	1878	21
ERICSSON, NILS, Bagaremästare, Vänersborg	1907	46
ERICSSON, STIG, Köpman, Vänersborg	1920	46
FAGERSTRÖM, AXEL, Bryggeriarbetare, Vänersborg ..	1902	35

FALK, RAGNAR, Länsassessor, Vänersborg	1890	47
*FOCK, BROR, f. d. Sparbankskassör, Vänersborg, <i>bisittare i Gillets styrelse</i>	1888	07
FORSS, ERIC, Kammarskrivare, Trelleborg	1910	52
*FRIBERG, KNUT, f. d. Apotekare, Stockholm	1877	09
FRIEDLÄNDER, BIRGER, Handlande, Vänersborg	1887	43
*FRÖBERG, GÖSTA, Apotekare, Vänersborg	1896	24
FRÖID, ARVID, Förman, Vänersborg	1897	41
GADDE, ELOF, Järnhandlare, Vänersborg	1911	30
GADDE, NILS OLOF, Sporthandlare, Vänersborg	1915	34
GALLE, KJELL, Möbelhandlare, Vänersborg	1911	51
GEMVIK, OLOF, Direktör, Stockholm	1917	46
*GILLBERG, EWALD, Handlande, Vänersborg	1889	08
GILLBLAD, GUNNAR, Reparatör, Göteborg	1893	43
GLASSELL, LENNART, Typograf, Vänersborg	1910	46
*GRUNDBERG, HADAR, Godsägare, Askersund	1884	07
*GRUNDBERG, PER, Godsägare, Gräveby	1879	07
GULLBRANTZ, SVEN, Murare, Vänersborg	1913	44
*GULZ, THORSTEN, Driftschef, Vänersborg, <i>gillets arkivarie</i>	1905	28
GUSTAFSSON, EDVARD, Arkitekt, Göteborg	1923	46
GUSTAFSSON, GUSTAV, f. d. Gruvfogde, Upprud	1896	51
GUSTAFSSON, GÖSTA, Köpman, Stockholm	1911	47
GUSTAFSSON, HOLGER, Förste landskanslist, Vänersborg	1911	38
*GUSTAFSSON, PER EDWARD, Förste landskanslist, Vänersborg	1893	19
HAGBERG, JAN, Kalkylator, Vänersborg	1922	53
HAGBORG, ARNE, Möbelhandlare, Vänersborg	1908	30
HAGBORG, GÖRAN, Studerande, Vänersborg, <i>ständig medlem</i>	1941	53
HAGBORG, TORSTEN, Kamrer, Vänersborg, <i>ständig medlem</i>	1931	52
*HAGBORG, WALTER, Möbelhandlare, Vänersborg	1901	17
HALL, KARL-ERIK, Förrådsarbetare, Vänersborg	1912	52
*HALLBERG, BERTEL, Borgmästare, Linköping, <i>gillets förste ålderman</i> †	1886	06
*HALLBERG, KURT, Drätselkontorist, Vänersborg, <i>gillets kassafogde</i>	1893	16
*HALLONQVIST, KNUT, Handlande, Vänersborg	1895	21
HALLONQVIST, UNO, Handlande, Vänersborg	1925	45
HALLQVIST, ERIK, Stationsmästare, Lilleskog	1893	30
HALLQVIST, TAGE, Med. kand., Vänersborg	1926	45
*HAMMARSTRÖM, UNO, Kapten, Umeå, <i>ständig medlem</i>	1899	28

HANSSON, BRYNOLF, Avsynare, Vänersborg	1924	52
HANSSON, EINAR, Lokförare, Uddevalla	1897	48
HANSSON, KNUT, Lagerbiträde, Vänersborg	1889	38
*HANSSON, VICTOR, Begravningsentreprenör, Vänersborg	1878	23
HASSELBERG, GÖSTA, Docent, Uppsala	1909	42
HASELLUND, NILS, Lantmäteriasistent, Kinna	1901	36
HEDBERG, AXEL, f. d. Vaktmästare, Vänersborg	1874	44
HEDEN, ALLAN, Stadsbokhållare, Vänersborg	1907	34
*HELLMAN, EINAR, Glasmästare, Vänersborg	1906	29
HELLMAN, ERIK, Glasmästare, Vänersborg	1898	30
HELLSTRÖM, RAGNAR, Handlande, Vänersborg	1905	43
*HJORTH, GUNNAR, Taxeringsintendent, Vänersborg, <i>gillets andre ålderman</i>	1902	23
HOLM, ALLAN, Kamrer, Vänersborg	1907	53
HOLM, HERBERT, Handelsbiträde, Vänersborg	1903	50
HURTIG, ERNST-MAGNUS, Elektriker, Vänersborg	1923	53
HÖGBERG, BIRGER, Sjökapten, Göteborg	1904	50
IDEBERG, GUNNAR, Ekon. stud., Vänersborg	1932	53
JANSON, BENGT, Tegelmästare, Töreboda	1920	50
JANSON, GÖSTA, Konsul, Barranquilla (Colombia) ..	1902	49
JANSON, HOLGER, Socialvårdssyssloman, Partille	1912	35
JANSON, OLOV, Kamrer, Vänersborg	1909(30)	49
JENNISCHE, BENGT, Bitr. lasarettsläkare, Vänersborg	1913	30
*JERNQVIST, SVEN, Bankrevisor, Norrköping	1898	26
JOHANSSON, ARVID, Lokförare, Uddevalla	1897	47
*JOHANSSON, AXEL, f. d. Förman, Vänersborg	1884	11
JOHANSSON, AXEL, Handelsföreståndare, Vänersborg	1903	30
JOHANSSON, BENGT, Köpman, Vänersborg	1896(15)	45
*JOHANSSON, EMIL, Handlande, Vänersborg	1887	19
JOHANSSON, GOTTHARD, Slussvakt, Trollhättan	1899	50
JOHANSSON, GUNNAR, Maskinmästare, Göteborg	1883	47
JOHANSSON, GUSTAV, Boktryckare, Vänersborg	1905	53
JOHANSSON, HARRY, Frisörmästare, Vänersborg	1899	30
JOHANSSON, HILMER, Bryggeriarbetare, Vänersborg..	1891	42
*JOHANSON, HUGO, Konditor, Norrköping	1892	20
JOHANSSON, HUGO, Riksbanksvaktmästare, Vänersborg	1900	30
JOHANSSON, HUGO, Inspektör, Stockholm	1908	44
JOHANSSON, JOHN, Förman, Vänersborg	1891	50
JOHANSSON, KARL, Skofabriksarbetare, Vänersborg ..	1899	35
JOHANSSON, KARL-ERIK, Typograf, Vänersborg	1927	53
*JOHANSSON, KARL G., Snickare, Vänersborg	1897	28
JOHANSSON, KJELL, Sjukvårdare, Vänersborg	1910	42
JOHANSSON, LARS-OLOF, Lagerbiträde, Vänersborg ..	1917	49

JOHANSSON, OSCAR, Övermaskinist, Mölndal	1885	44
*JOHANSSON, OTTO, f. d. Hovmästare, Mellerud	1888	25
JOHANSSON, ROLAND, Byggnadssnickare, Vänersborg	1905	53
JOHANSSON, TRYGGVE, Sjukkasstjänsteman, Väners- borg	1900	48
JOHANSSON, VALFRID, Skofabriksarbetare, Vänersborg	1894	50
JOHANSSON, ÅKE, Fotograf, Vänersborg	1908	34
JONSSON, ANDERS, Handlande, Vänersborg	1915	35
JONSSON, ERIK, Lagerbiträde, Vänersborg	1924	46
JONSSON, HELGE, Handlande, Vänersborg	1912	45
JONSSON, JOHAN, Intendent, Örebro	1882	45
JOHNSON, CARL, f. d. Handlande, Vänersborg	1871 (19)	51
JONSSON, OLOF, Handlande, Vänersborg	1923	45
*JÖNSSON, GUSTAF, Stadskassör, Vänersborg	1898	19
KAHNBERG, KNUT, Åkeriägare, Vänersborg	1894	44
KALTOFEN, CHARLES, Jur. kand., Vänersborg	1911	39
CARLSSON, ALBERT, f. d. Handlande, Vänersborg ..	1878	35
CARLSSON, BENGT, Landskanslist, Vänersborg	1912	42
CARLSSON, BERTIL, Studerande, Vänersborg, <i>ständig</i> <i>medlem</i>	1944	47
CARLSSON, EINAR, Åkeriägare, Vänersborg	1900	44
CARLSSON, ELOF, Disponent, Vänersborg, <i>ständig</i> <i>medlem</i>	1904	30
CARLSSON, ERIC, Hantverksföreståndare, Vänersborg	1897	48
*CARLSSON, GUNNAR, Fabrikör, Vänersborg †	1876	19
CARLSSON, GUNNAR, Förrådsförvaltare, Vänersborg..	1905	38
KARLSSON, HERMAN, Ingeniör, Hollywood (U. S. A.)	1896	49
KARLSSON, HILDING, Bagaremästare, Vänersborg....	1911	51
*CARLSSON, JOHN V., f. d. Bokbindaremästare, Väners- borg †	1867 (06)	43
*CARLSSON, CARL, f. d. Sanatorievaktmästare, Väners- borg	1878	19
CARLSSON, CARL ANDERS, Disponent, Vänersborg <i>ständig medlem</i>	1897	32
*CARLSSON, CARL-ERIK, f. d. Boktryckare, Vänersborg	1885	08
CARLSSON, CARL-GUSTAF, Fabrikör, Vänersborg	1909	30
CARLSSON, CARL-OTTO, Studerande, Vänersborg, <i>stän-</i> <i>dig medlem</i>	1939	47
CARLSSON, LENNART, Studerande, Vänersborg, <i>ständig</i> <i>medlem</i>	1946	47
KARLSON, VALTER, Handlande, Vänersborg, <i>bisittare</i> <i>i gillels styrelse, fastighetsförvaltare, gillevärd</i>	1905	30
*CARLSTRÖM, NILS, Kamrer, Hälsingborg	1893	16
KIHLSTRÖM, LARS, Lagerförman, Vänersborg	1907	49

KLINGBERG, EMIL, Reparatör, Vänersborg	1877	42
KOREN, GÖSTA, Kamrer, Trollhättan	1908	53
KORP, AXEL, Fabrikör, Vänersborg	1907	51
KORP, HELGE, Fabrikör, Vänersborg	1910	51
KORP, HERBERT, Fabrikör, Vänersborg	1917	51
KORP, OLOF, Fabrikör, Vänersborg	1915	51
KORP, TORSTEN, Fabrikör, Vänersborg	1908	51
KRAFFT, GUNNAR, Verkstadsägare, Vänersborg	1914	52
CHRISTENSSON, CARL-OTTO, Inköpschef, Göteborg ..	1912	33
CHRISTENSSON, PER, Servitör, Vänersborg	1917	39
LAGERGREN, SVEN, Ingeniör, Vänersborg	1914	34
*LARSON, AXEL, f. d. Handlande, Göteborg	1890	19
LARSSON, BO, Verkmästare, Målsryd	1902	46
*LARSSON, ERNFRID, f. d. 1:e Postiljon, Vänersborg ..	1881	07
LARSSON, GUSTAF, Landskanslist, Vänersborg	1892	30
LARSON, HILMER, Försäljningschef, Vänersborg	1892	42
LARSSON, HJALMAR, Civilingeniör, Vänersborg	1903	30
LARSSON, RAGNAR, Kontorist, Vänersborg	1905	30
LAURELL, JOHNNY, Handlande, Vänersborg	1908	46
LEWERTH, HARALD, Advokat, Göteborg	1894	50
*LIND, ERIK, Boktryckare, Vänersborg	1881	23
LIND, GUNNAR, Lagerchef, Vänersborg	1910	52
LIND, LARS, Studerande, Vänersborg	1944	50
LIND, OLOV, Civilingeniör, Gävle	1920	45
LIND, SVEN, Disponent, Vänersborg	1913	40
LINDBERG, AXEL, Föreståndare, Vänersborg	1912	42
LINDBERG, GEORG, Distriktschef, Malmö	1899	47
LINDEDAL, LUDWIG, f. d. Kamrerare, Storängen	1869	31
*LINDEDAL, SIGURD, f. d. Bankkamrerare, Göteborg ..	1882	06
*LINDGREN, KNUT, Byggmästare, Vänersborg	1877	14
LINDQVIST, HAKAN, Kyrkoherde, Långared	1914	37
LINDQVIST, ROLF, Länsassessor, Karlstad	1911	35
LINDQVIST, SVEN, Drätselkontorist, Vänersborg	1910	35
LINDSTRÖM, ALLAN, Lektor, Göteborg	1908	30
LINDSTRÖM, BROR OSKAR, Handlande, Vänersborg ..	1900	51
LJUNGGREN, ERIK, Handlande, Vänersborg	1898	35
LUNDBERG, ERNST, f. d. Rektor, Vänersborg	1882	51
*LUNDBLAD, OLOF, Jaktvårdsassistent, Lilleskog	1907	28
*LUNDBORG, ERIC, Handlande, Vänersborg, <i>ersättare</i> <i>i gillet's styrelse</i>	1888	07
LUNDBORG, EVERT, Handlande, Vänersborg	1921	42
LUNDBORG, STEN, Handlande, Vänersborg	1925	42
LUNDGREN, ANTON, f. d. Poliskonstapel, Vänersborg	1880	51
LUNDGREN, ARVID, Sekreterare, Enskede	1912	49

*LUNDGREN, NILS, Överpostmästare, Stockholm	1889	19
LUNDGREN, SUNE, Rektor, Vänersborg	1913	53
*LUNDGREN, THOR, f. d. Postkontrollör, Västerås	1883	19
LUNDIN, GUNNAR, Köpman, Vänersborg	1921	52
*LUNDIN, GUSTAF, Förste byråingeniör, Stockholm . .	1892	19
LUNDIN, IVAR, Frisörmästare, Vänersborg	1894	30
LUNDIN, IVAR, Frisör, Vänersborg	1919	52
LUNDIN, JOHN, Reparatör, Jönköping	1899	30
*LUNDIN, KNUT, Apotekare, Göteborg	1898	26
LUNDIN, OTTO, Frisörmästare, Åmål	1901	39
*LUNDIN, WÄRNER, Byrådirektör, Stockholm	1890	19
MAGNI, GÖTE, Handlande, Vänersborg	1905	46
MAGNUSSON, ARNE, Kanslichef, Göteborg	1913	49
MAGNUSSON, CARL EDGAR, Direktör, Vänersborg . .	1892	44
MAGNUSSON, MAGNUS, Kapten, Stockholm	1892	42
MAGNUSSON, ÅKE, Typograf, Vänersborg	1919	51
MALMSTRÖM, WILHELM, Köpman, Vänersborg	1901	44
*MILLING, AXEL, Banktjänsteman, Lilla Edet	1896	19
MILLING, GUSTAF, Handelsresande, Vänersborg	1902	33
MILLING, THORE, Flygtekniker, Vänersborg	1924	52
MOGREN, FRITZ, Byggnadssnickare, Vänersborg	1901	46
NAREMARK, YNGVE, Radiotekniker, Vänersborg	1922	53
*NILSSON, DAVID, f. d. Lektor, Skara	1885	19
NILSSON, GUSTAV, Lantbrukare, Vänersborg	1924	50
NILSSON, KNUT, Korrespondent, Göteborg	1890	37
NILSSON, RAGNAR, Handlande, Vänersborg	1908	41
*von NOLTING, OLOF, f. d. Disponent, Vänersborg	1877	19
*NORDEN, ELOV, Stadskamrer, Uddevalla	1901	16
NORDFELDT, JAN ERIK, Falun	1949	50
NORDFELDT, JOHN, Ingeniör, Falun	1921	43
NORDFELDT, PER-OLOV, Köpman, Stockholm	1925	43
NORDGREN, ALLER, Boktryckare, Vänersborg	1909	53
*NYSTRÖM, GEORG, f. d. Järnhandlare, Vänersborg . .	1874	07
*NYSTRÖM, JOHN, Köpman, Göteborg	1870	19
*NYSTRÖM, RICHARD, f. d. Handlande, Vänersborg . .	1872	07
NYSTRÖM, ÅKE, Handlande, Vänersborg	1916	52
OLLEN, BERTIL, Bryggmästare, Lidköping	1914	52
*OLLEN, ERIC, f. d. Sparbanksdirektör, Vänersborg . .	1885	19
OLSSON, FOLKE, Lagerbiträde, Vänersborg	1929	48
OLSSON, GUSTAF ADOLF, Frisörmästare, Finspång . .	1897	44
OLSSON, CARL, Kontorist, Vänersborg	1902	34
OLSSON, SVEN, Maskinist, Vänersborg	1919	51
*OLSSON, VERNER, f. d. Bankkamrer, Vänersborg	1886	20
OSCAR, ALGOT, Köpman, Örebro	1891	31

PALMSTRÖM, HERBERT, Cementgjutare, Vänersborg ..	1902	53
PALMSTRÖM, NILS, Fabrikör, Vänersborg	1910	52
PEHRSSON, HJALMAR, f. d. Överlärare, Mora-Noret ..	1881(07)	52
*PETRE, ERNST, Redaktör, Vänersborg	1897	24
*PETERSON, ALGOT, Chaufför, Vänersborg	1889	09
PETTERSSON, AXEL, Skofabriksarbetare, Vänersborg	1898	49
*PETERSON, HARRY, Handelsföreståndare, Vänersborg, <i>ersättare i Gillets styrelse</i>	1901	16
POUNCETTE, ERIC, Kassör, Kumla	1904	52
POUSETTE, CARL ERIC, Godsägare, Vinninga	1914	51
*PRÆSTO, OLE, Kapten, Halmstad †	1875	23
PARUD, NILS, Kriminalassistent, Stockholm	1923	52
*RAHM, HJALMAR, Bankdirektör, Alingsås	1900	20
RAHNE, KARL, f. d. Folkskollärare, Trollhättan	1883	35
RAPP, NILS, Frisörmästare, Vänersborg	1913	51
REYNOLDS, ALDOR, f. d. Handlande, Vänersborg	1888	31
ROLANDER, GUNNAR, Faktor, Vänersborg	1909	46
ROLANDER, CARL-HENRIC, Handlande, Vänersborg..	1921	46
ROSLIN, GEORG, Förrådsförvaltare, Vänersborg	1907	41
ROSLIN, HENRY, Handlande, Borås	1906	31
RUTGERSSON, CHARLES, Förman, Vänersborg	1903	43
RYDING, ÅKE, Målaremästare, Vänersborg	1920	53
RÖTTLE, HJALMAR C:SON, Direktör, Bromma, <i>stän-</i> <i>dig medlem</i>	1877	30
SAHLIN, ANDERS, Bokbindaremästare, Vänersborg ..	1881	36
SAHLIN, ERIK, Landsfogde, Umeå	1909	34
SAHLIN, PER-ANDERS, Studerande Vänersborg	1945	50
SAHLIN, STEN, Bokbindare, Vänersborg	1913	36
SANDBERG, AXEL, Målaremästare, Vänersborg	1886	30
SANDBERG, NILS, Fil. lic., Göteborg	1911	34
*SANDBERG, WILHELM, f. d. Brevbärare, Vänersborg	1881	18
*af SANDEBERG, FREDRIK, Kammarherre, Moholm ..	1884	06
SANDH, LARS-GUNNAR, Ingeniör, Uddevalla	1924	45
*SCHRÖDER, KARL GUSTAF, Provinsialläkare, Tanums- <i>hede</i>	1897	28
*SELLSTRÖM, IVAR, Hotellägare, Lödöse	1872	28
*SIVBÄCK, KNUT, f. d. Avdelningschef, Dals-Rostock..	1889	26
SJÖGREN, JOSEF, f. d. Läroverksadjunkt, Vänersborg	1880	49
SJÖLING, LARS-GÖSTA, Montör, Vänersborg	1926	52
SJÖSTAD, OLOF, Elektriker, Vänersborg	1933	52
SJÖSTAD, RAGNAR, Installatör, Vänersborg	1896	30
SJÖSTRÖM, GUSTAF, Handlande, Vänersborg	1900	30
SJÖÖ, ANDERS (SVENSSON), Brevbärare, Vänersborg	1914	42
SKAGSTEDT, MELKER, Bokhållare, Stockholm	1914	45

SKOGH, PER, Målare, Vänersborg	1908	44
*SKÄRBERG, OSKAR, Korrespondent, Trollhättan	1896	24
SOHLBERG, ALLAN, Handlande, Vänersborg	1918	50
STENSTRÖM, LARS, Förste landskanslist, Vänersborg ..	1905	30
*STERNER, BRUNO, Frisörmästare, Vänersborg, <i>bi-</i> <i>sittare i Gillets styrelse</i>	1887	08
STERNER, NILS, Apotekare, Ånge	1922	41
STERNER, SVEN-AXEL, Landskanslist, Vänersborg	1923	47
STRÖM, HILDING, Direktör, Vänersborg	1897	47
SUNDBORG, OLOF, Direktör, Stockholm	1894	43
*SUNDELIUS, GOTTFRID, Handlande, Vänersborg ..	1890	19
SUNDELIUS, KJELL, Ombudsman, Vänersborg	1908	30
SUNDELIUS, OSKAR, Poliskonstapel, Vänersborg	1901	30
SUNNERDAHL, OLOF, Fastighetsskötare, Vänersborg ..	1909	51
SUNNERDAHL, VILGOT, 1:e Mätare, Vänersborg	1908	51
*SWEDBERG, CARL AUGUST, Direktör, Göteborg ..	1873	19
SVENSSON, ALF, Kontorist, Vänersborg	1923	48
SVENSSON, ARNE, Montör, Vänersborg	1916	43
*SVENSSON, AXEL, f. d. Järnhandlare, Vänersborg ..	1883	15
SVENSSON, GUSTAF ADOLF, Handlande, Trollhättan	1881	42
SVENSSON, GÖSTA, Ingeniör, Vänersborg	1912	42
SVENSSON, KNUT, Stadsförman, Vänersborg	1896	36
SVENSSON, LARS, Dövstummlärare, Vänersborg	1910	36
*SVENSSON, WERNER, f. d. Bankrevisor, Vänersborg †	1887	07
SVÄRD, AXEL, Skofabriksarbetare, Vänersborg	1896	44
SVÄRD, GUSTAF, Verkmästare, Stockholm	1895	37
SVÄRD, TAGE, Avdelningschef, Enskede	1910	35
SVÄRD, YNGVE, Eldare, Vänersborg	1916	42
von SYDOW, DANIEL, Kapten, Visby	1909	30
*von SYDOW, FREDRIK, Advokat, Göteborg	1896	20
*von SYDOW, GERHARD, Överdirektör, Stockholm	1899	26
von SYDOW, CHRISTIAN, Direktör, Norrköping	1899	45
SYLWAN, GUNNAR, Lektor, Hälsingborg	1902	49
SÄFSTRÖM, PER-OLOF, Ingeniör, Norrköping	1924	42
SÖDERLUND, GUSTAV, Charkuterist, Vänersborg	1901	51
SÖDERSTRÖM, BERTIL, Fastighetsförvaltare, Väners- borg	1902	49
TAUBE, EDVARD, Greve, Ombudsman, Göteborg	1916	46
TAUBE, FREDRIK, Greve, Kommendörkapten, Lidingö	1909	35
TENGELIN, CARL, Fabrikör, Vänersborg	1916	53
THERNQUIST, KJELL, Studerande, Vänersborg	1939	50
THERNQUIST, OLE, Handelsträdgårdsmästare, Väners- borg	1911	30
*THERNQUIST, TUVE, Textilingeniör, Borås	1899	19

TIBBLIN, ARNE, Brevbärare, Vänersborg	1925	51
TIBBLIN, HUGO, Konditor, Vänersborg	1897	34
TIDSTRAND, ERIK, Kakelugnsmakare, Vänersborg	1907	53
*THIMGREN, HUGO, Apotekare, Sunne	1901	28
*THOMSON, YNGVE, Sparbankskassör, Vänersborg	1898	28
TRÄDEGÅRD, ERIC, Handelsträdgårdsmästare, Väners- borg	1899	43
TRÄDEGÅRD, JAN-ERIC, Studerande, Vänersborg	1937	52
*TULLBERG, INGE, Tjänsteman, Stockholm, <i>ständig</i> <i>medlem</i>	1905	18
THUNBERG, EINAR, Bankvaktmästare, Vänersborg	1901	53
THUNBERG, HJALMAR, Skofabriksarbetare, Vänersborg	1906	42
*TUNQVIST, TORSTEN, Gymnastikdirektör, Bromma ..	1907	29
THÖRNQUIST, KARL, f. d. Handlande, Öxnered	1884(19)	49
*TÖSSBERG, ERIK, f. d. Slöjdlärare, Vänersborg	1880	29
WAHLIN, CARL-VIKING, Studerande, Vänersborg	1932	51
WAHLQVIST, AKE, Polisöverkonstapel, Vänersborg ..	1904	41
WALL, FRITIOF, Murare, Vänersborg	1912	53
*WALLIN, GUNNAR, Ingeniör, Ängelholm, <i>ständig</i> <i>medlem</i>	1889	08
*WALLSTRÖM, ERNST, Posttjänsteman, Göteborg	1892	16
WALLSTRÖM, HJALMAR, Smörjare, Vänersborg	1888	44
WALLSTRÖM, JOHNNY, Bruksbokhållare, Vänersborg	1894	44
WALLSTRÖM, WIKTOR, f. d. Posttjänsteman, Kil	1882	44
WEDEFORS, GUNNAR, Civilingenjör, Vänersborg	1904	53
WEINSTOCK, ERLING, Kassör, Göteborg	1916	42
WEINSTOCK, WILLIAM, Redaktör, Strängnäs	1908	42
*WELANDER, GUSTAF, f. d. Banktjänsteman, Väners- borg	1891	26
WENNBERG, LARS, Fil. stud., Vänersborg	1931	46
WERNER, ERIK, f. d. Boktryckare, Vänersborg	1881	34
WERNER, CARL RUDOLF, f. d. Kontorist, Grästorp ..	1883(08)	48
WERNER, OLOV, Handelsföreståndare, Vänersborg ..	1909	32
VESSBY, ENAR, Studerande, Vänersborg	1939	52
VESSBY, SIGVARD, Linjearbetare, Vänersborg	1917	52
WEST, JOHN, Läroverksadjunkt, Göteborg	1892	30
WESTERBERG, BERNHARD, f. d. Verkmästare, Väners- borg	1879	37
WESTERLUND, EINAR, Exekutor, Vänersborg	1913	46
WESTERLUND, KARL-ERIK, Stabsredaktör, Djursholm	1910	40
WESTERLUND, SVEN, Förste landskanslist, Vänersborg	1912	38
WESTHALL, BO, Rådman, Vänersborg	1905	34
WESTHALL, CURT, Länsassessor, Halmstad	1908	36
*WETTERLUNDH, SUNE, Landssekreterare, Malmö ..	1904	28

*WIBOM, TOR, Major, Stockholm	1885	06
WIJKSTRÖM, ERNST, f. d. Tygförvaltare, Vänersborg..	1889	37
*WIKSTRÖM, FOLKE, f. d. Dövstumlärare, Vänersborg	1889	26
*WIKSTRÖM, HELGE, Kapten, Stockholm	1894	28
WIKSTRÖM, CARL-HELGE, Civilekonom, Göteborg ..	1923	46
VICTORIN, OLOF, Kontrollör, Vänersborg	1908	35
WILHELMSSON, BERTIL, Radiomontör, Enskede	1924	51
WILHELMSSON, CARL, Gasverksarbetare, Vänersborg	1889	35
*WOLGAST, KURT, Direktör, Hälsingborg	1893	19
WREDBERG, BIRGER, Frisörmästare, Vänersborg	1896	43
WARNE, ALBIN, Folkskollärare, Vänersborg	1890	49
WARNE, ORVAR, Kontorist, Vänersborg	1928	53
ZETTERBERG, FOLKE, Handlande, Vänersborg	1922	51
*ÅKERSTRÖM, GUNNAR, Boktryckare, Skövde	1892	26
ÅKESSON, NILS ERIK, Löjtnant, Borås	1922	46
ÅSTRÖM, FJALAR, Ombudsman, Vänersborg	1893	33
ÅSTRÖM, HELGE, Poliskommissarie, Vänersborg	1902	42

* = innehavare av gillet 25-årstecken.

Antal medlemmar under året: 455.

Tillkomna under år 1954:

ALBREKTSSON, ERIK, Tillskärare, Vänersborg	1894
AHLIN, LENNART, Bilskolechef, Vänersborg	1916
ANDERSSON, EINAR, Lagerchef, Vänersborg	1914
ANDERSSON, GÖSTA, Sjukvårdare, Lund	1910
ANDRÉ, HARALD, Kamrer, Vänersborg	1906
BACK, HELGE, Förman, Vänersborg	1899
BERGER, HARRY, Disponent, Vänersborg	1904
BJÖRNBERG, MAURITZ, Kontorist, Vänersborg	1927
BJÖRNBERG, SVEN, Målare, Vänersborg	1929
BRIGELIUS, GUNNAR, Försäljningschef, Göteborg	1919
BÄCKSTRÖM, TORSTEN, Åkeriägare, Vänersborg	1907
EHRLING, RAGNAR, Fil. kand., Östra Greve	1926
GRANSTRÖM, ANDERS, Fabrikör, Vänersborg	1906
GRANSTRÖM, AXEL, Direktör, Vänersborg	1897
GRANSTRÖM, ROLAND, Rörentreprenör, Vänersborg ..	1901
GULZ, LENNART, Studerande, Vänersborg	1939
HJELM, AXEL R., Köpman, Vänersborg	1885
JARHED, KARL, Byggnadsarbetare, Vänersborg	1895
JARN, GÖSTA, Agron. stud., Vänersborg	1927
JOHANSSON, EVERT, Frisörmästare, Vänersborg	1910

CARLSSON, BERTIL, Lagerchef, Vänersborg	1914
CARLSSON, KJELL, Åkeriägare, Vänersborg	1900
CARLSSON, NILS-ERIK, Sjöingenjör, Vänersborg	1919
KNUTSSON, GUNNAR, Verkmästare, Vänersborg	1905
LARSSON, AXEL, Kamrer, Vänersborg	1908
LARSSON, DAVID, Verkmästare, Vänersborg	1904
LARSSON, HARRY, Bilmekaniker, Vänersborg	1912
LARSSON, TORSTEN, Brukstjänsteman, Vänersborg ..	1911
LIND, HÅKAN, Vänersborg	1948
LINDÉN, OSKAR, Handlande, Vänersborg	1902
LINDGREN, FOLKE, Fabrikör, Vänersborg	1914
PAULSSON, ELMER, Musiker, Vänersborg	1909
PÄRUD, PAUL, Fångvårdstjänsteman, Vänersborg	1896
ROBERTSSON, FOLKE, Yrkeslärare, Vänersborg	1908
SVANBERG, NILS, Förman, Vänersborg	1909
THIMGREN, HALDOR, Direktör, Stockholm	1904
WASSENIOUS, GUSTAF, Verkmästare, Vänersborg	1907
WERNER, TORSTEN, Fångvårdstjänsteman, Vänersborg	1908
VÄNERHALL, RAGNAR, Förste taxeringsrevisor, Väners- borg	1919

Styrelsen är tacksam för uppgift å personer, som böra kallas till medlemmar av gillet, Dyliga uppgifter samt meddelanden om adressförändringar torde benäget insändas till gillet kassafogde, som tillhandahåller blanketter för inträdesanmälningar.

VÄNERSBORGS SÖNERS GILLE 1954.

Styrelse.

HJORTH, GUNNAR, Taxeringsintendent, *Förste ålderman* 1954 (1933).
FOCK, BROR, f. d. Sparbankskassör, *Andre ålderman* 1954 (1936).
ANDERSON, PRIMUS, Bankkassör, *Gilleskrivare* 1949 (1944).
HALLBERG, KURT, Drätselkontorist, *Kassafogde* 1949 (1944).
STERNER, BRUNO, Frisörmästare, *Bisittare* 1942.
KARLSON, VALTER, Handlande, *Bisittare* 1949.
GULZ, THORSTEN, Driftschef, *Bisittare* 1954.

PETERSON, HARRY, Handelsföreståndare, *Ersättare* 1944.
LUNDBORG, ERIC, Handlande, *Ersättare* 1949.

Beredningsnämnd.

GILLESKRIVAREN.
SAHLIN, STEN, Bokbindare.
KARLSSON, VALTER, Handlande, *Gillevärd*.
GULZ, THORSTEN, Driftschef, *Arkivarie*.
HEDEN, ALLAN, Stadsbokhållare.
THERNQUIST, OLE, Handelsträdgårdsmästare.
LIND, SVEN, Disponent.

Årsskriftsnämnd.

WIKSTRÖM, FOLKE, Dövstumlärare.
HJORTH, GUNNAR, Taxeringsintendent.
HEDEN, ALLAN, Stadsbokhållare.
FALK, RAGNAR, Länsassessor.
PÄRUD, NILS Kriminalassistent.

Räkenskapsgranskare.

ANDERSON, JOHN, Grosshandlare.

HEDÉN, ALLAN, Stadsbokhållare.

LIND, SVEN, Disponent, *Ersättare*.

STIFTELSEN VÄNERSBORGS SÖNERS GILLES ÅLDERDOMSHEM 1954.

Styrelse.

HJORTH, GUNNAR, Taxeringsintendent, *Ordförande* 1954 (1933).

FOCK, BROR, f. d. Sparbankskassör, *Vice ordförande* 1954 (1936).

ANDERSON, PRIMUS, Bankkassör, *Sekreterare* 1949 (1944).

HALLBERG, KURT, Drätselkontorist, *Kassör* 1949 (1944).

KARLSON, VALTER, Handlande, *Fastighetsförvaltare* 1949.

STERNER, BRUNO, Frisörmästare, *Ledamot* 1942.

GULZ, THORSTEN, Driftschef, *Ledamot* 1954.

PETERSON, HARRY, Handelsföreståndare, *Suppleant* 1944.

LUNDBORG, ERIC, Handlande, *Suppleant* 1949.

Revisorer.

ANDERSON, JOHN, Grosshandlare.

HEDÉN, ALLAN, Stadsbokhållare.

LIND, SVEN, Disponent, *Suppleant*.

Vänersborgs Dötrars Gille 1954.

Styrelse.

ERIKSSON, ANNA, Fröken, *Första åldermor.*
HANSSON, ELLEN, Fru, *Andra åldermor.*
SVÄRD, AGNES, Fru, *Förste gilleskrivare.*
PETRÉ-STRÖM, INGRID, Fru, *Andre gilleskrivare.*
SELNERT, MAUD, Fru, *Kassafogde.*
ENGQVIST, ELSA, Fru, *Gillevärdinna.*
LJUNGGREN, GRETA, Fru, *Gillevärdinna.*
GRANBERG, KARIN, Fru, *Gillevärdinna.*
DINNETZ, ANNA, Fröken, *Gillevärdinna.*

SVÄRD, MARGIT, Fröken, *Ersättare.*
PETRÉ, ASTRID, Fröken, *Ersättare.*

Beredningsnämnd.

HEDEN, ADA, Fru.
THERNQUIST, ANNA-STINA, Fru.
KARLSON, GERTRUD, Fru.
PETRÉ, CARIN, Fru.
GULZ, GRETA, Fru.

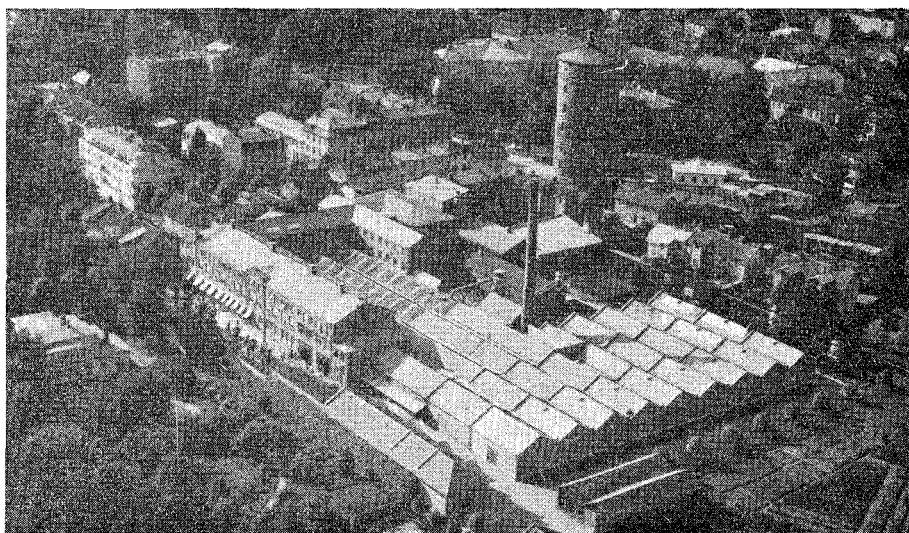
TIDSTRAND, ELIN, Fru, *Ersättare.*
ÖBERG, ALVA, Fru, *Ersättare.*

Siffergranskare.

SÄRNER, RUTH, Fru.
FORSELL, GUNHILD, Fru.

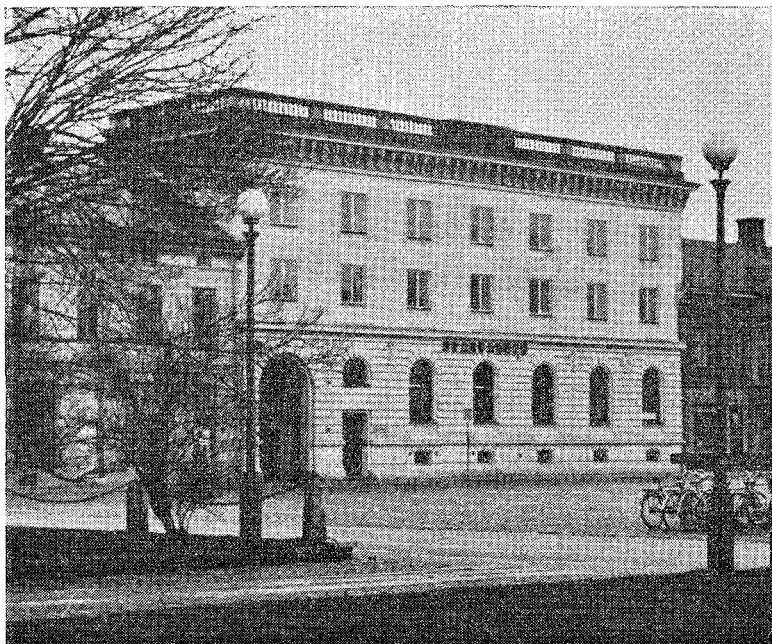
GULZ, GRETA, Fru, *Ersättare.*
ZACKRISSON, ELSA, Fru, *Ersättare.*

Gillet har c:a 300 medlemmar.



AKTIEBOLAGET
A. F. CARLSSONS SKOFABRIK
VÄNERSBORG

GRUNDLAGD
ÅR 1860

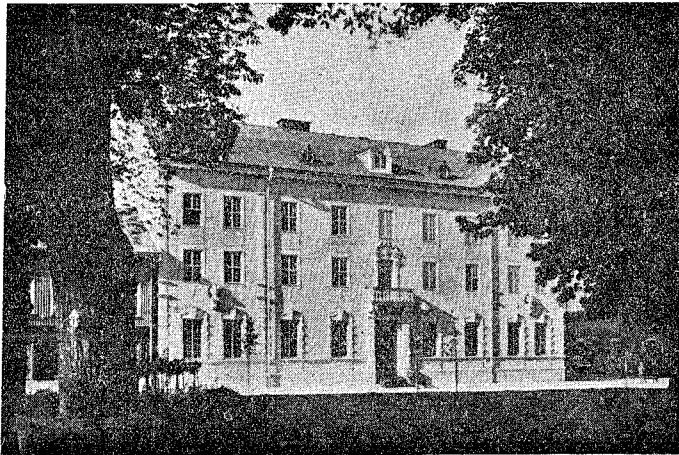


SPARBANKEN I VÄNERSBORG

GRUNDAD ÅR 1822

===== En av =====
landets äldsta sparbanker

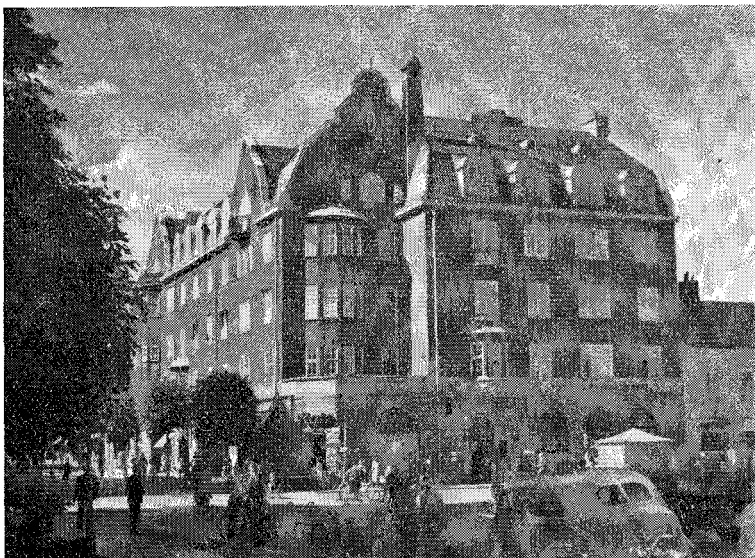
Insatta medel omkring Kr. 50.000.000:—
Reserverade medel „ 1.650.000:—



SVENSKA HANDELSBANKEN

*En ortens bank för ortens behov
men genom sina 300 kontor
dessutom i värdefull kontakt
med hela landets näringsliv*

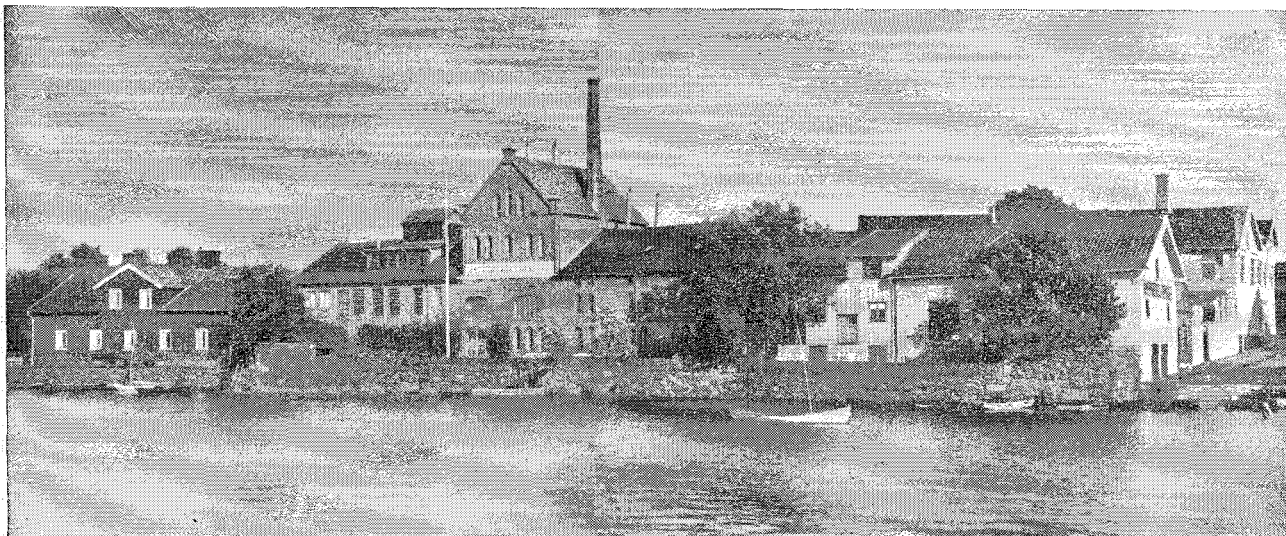




SVERIGES KREDITBANK

VÄNERSBORG

erbjuder Eder sina tjänster.

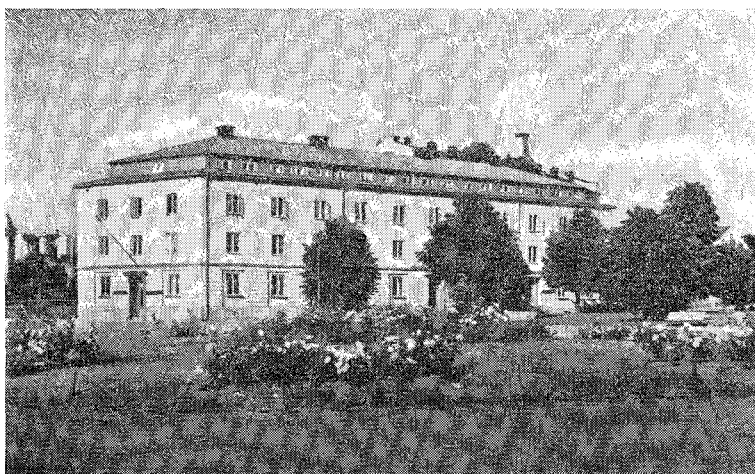


VÄNERSBORGS BRYGGERI

Grundlagt 1852

Ägare: AB. Pripp & Lyckholm, Göteborg

Tillverkning: Alla slags malt- och läskedrycker



KIRUDDS AKTIEBOLAG

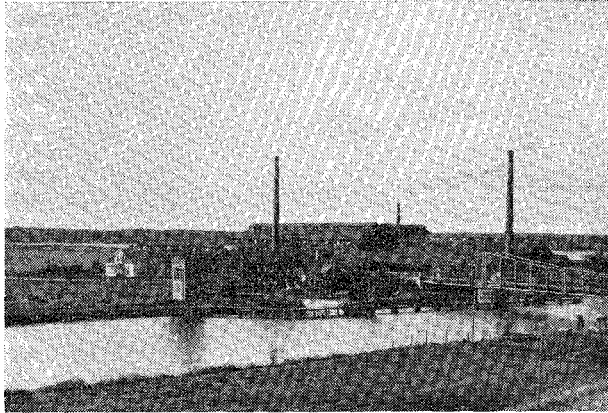
ETABL. 1917

Tel. 129 82 el. 129 84

VÄNERBORG

TILLVERKAR

*Damkappor, Dräkter,
Blazer och Badkappor*

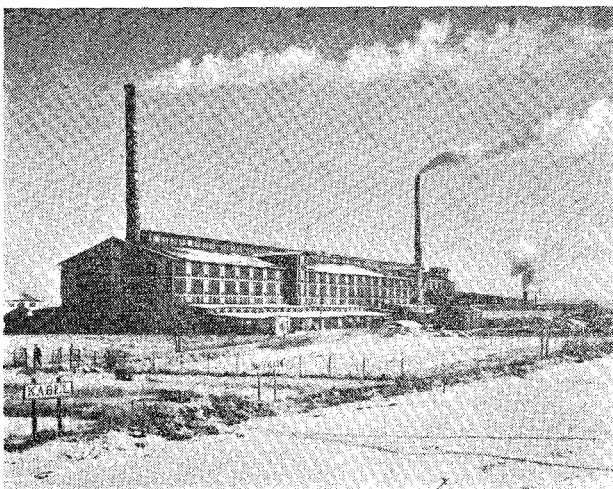


A.-B.
Nabbensbergs Tegelbruk
Vänersborg Tel. 100 05

MÅNGHÅLSTEGEL

Volymvikter 1.0 — 1.2

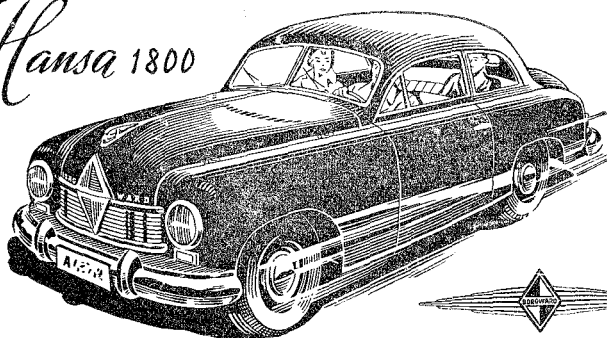
Hög värmeisolering
Hög tryckhållfasthet



TAKTEGEL,
MURTEGEL,
MÅNGHÅLSTEGEL
och
DRÄNERINGSRÖR

TENGGRENSTORPS TEGELBRUK

Hansa 1800



"en vagn att lita på,

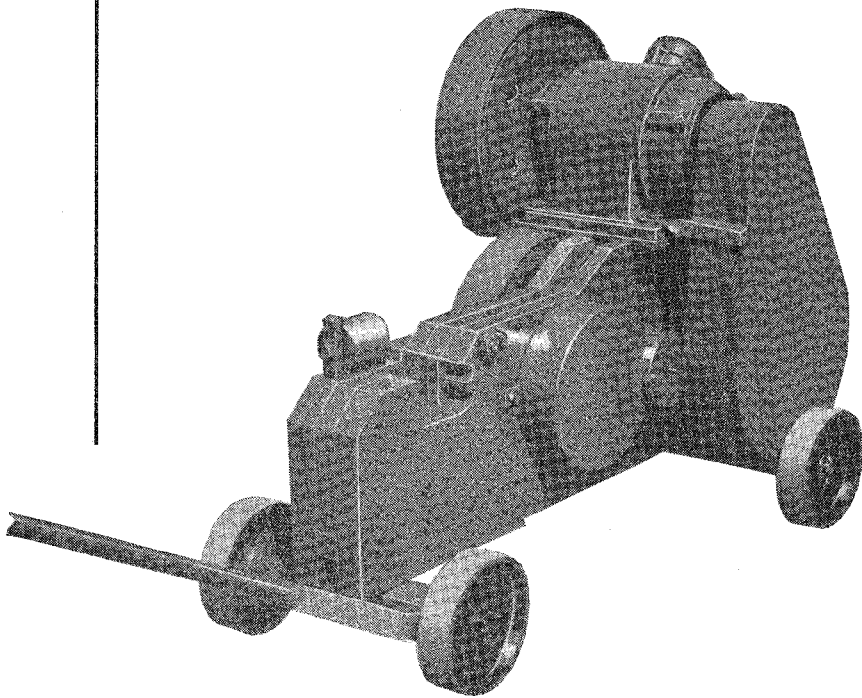
WULF & C:o AKTIEBOLAG

VÄNERSBORG

TEL. 120 50 VÄXEL

KORP & SÖNERS VERKSTÄDER

VÄNERSBORG Telefon 139 20 växel



*Tillverkar verktyg och maskiner för industri och hantverk.
Utför järnkonstruktioner, byggnadssmiden, grovplåtsarbeten m. m.
Svetsningar och reparationer.*

Vänerns Motorverkstad

V ä n e r s b o r g

Tel. 105 33 och 113 25 (växel)



Tillverkning av

Motorvinschar

Båtmotorer

Ankarspel

Stationära motorer

Gjutgods

A. Joh. Larssons Maskinaffär

Edsgatan 7

Tel. (växel) 138 40

GRUNDAD 1902

FÖRSÄLJER

*Hansa-Borgward och
DKW bilar*

*Husqvarna, NV och
Triumph motorcyklar*

*CRESCENT och HUSQVARNA
cyklar och mopeder*

Välsorterat lager av reservdelar och tillbehör

Erkänt förstklassig bil- & cykelverkstad

Granström & Söner A.-B.

BIL- & MEK. VERKSTAD

Kronogatan 3

Telefon 121 80 (växel)

Auktoriserad återförsäljare för

SCANIA - VABIS

WILLYS - OVERLAND

VOLKSWAGEN

RÖRLÄGGERI

Residensgatan 25

Telefon 124 98

Utför värme-
och sanitäranläggningar.

Oljeinstallationer.

Medlem av Rörledningsfirmornas
Riksorganisation.