



BÄSTA MEDLEMMAR I LANDSKAPSFÖRENINGEN!

Om jag utgår från temperaturen har sommaren kommit till Uppsala under juni. Jag har inte behövt vare sig mössa eller handskar när jag cyklat in till Nationen eller andra mötesplatser i stan. Det är härligt. I det här Nyttet rapporteras från Februari föreläsningen, som hölls av professor Lena Kilander, och om 1 majmiddagen. Vidare får vi del av utvecklingen av den före detta residensstaden Vänersborg, med mera.

Bekymmersamt är det att många medlemmar som vi har i våra rullor inte betalar sin årsavgift. Vi förstår att det lär lätt att glömma. Det leder till att Landskapsföreningens funktion som alumniförening (sedan 1943) förtunnas. Det blir allt svårare att kunna stödja Nationen i dess verksamhet.

Vi har påbörjat renoveringsarbete av möbler som alltid har slitits hårt eftersom så många vistas i loka-

lerna. Vi vill kunna fortsätta med sådant arbete och med att stödja annat som nationen har behov av och som gynnar trivselen och glädjen på nationen. Förutom inkommande medlemsavgifter blir vi glada över minsta sponsorstöd.

Boka in Hembygdsmiddagen som planeras den 14 oktober med en föreläsning om det helt unika Skaramissalet från 1100-talet. Skaramissalet är en katolsk mässbok skriven på latin, med texterna till den sjungna gudstjänsten. Den har även välbevarade bilder på sina sidor. (Källa: Wikipedia)

För att spara pengar på porto gör vi nu som många andra föreningar: bara digitalt utskick denna gång.

VI önskar er alla en god, glad och skön sommar!

Styrelsen/Kenny Jonsson

VÅRENS BEGIVENHETER

LANDSKAPSGASQUE

Vinterns evenemang hölls lördagen den 25:e februari, då vår nyinstallerade hedersledamot professor Lena Kilander berättade om den banbrytande forskningen om Alzheimer och utvecklingen av bromsmediciner, som är hennes forskningsfält.

Föredraget fyllde Kinnekullerummet och blev väldigt intressant. Ämnet är kanske lite dystert, men alla går vi väl och undrar om glömskan är demens eller helt enkelt normal. De flesta av oss blev nog lugnade av den gedigna genomgången. Vi fick veta att någon bot ännu inte finns trots att oerhört mycket forskning pågår runt om i världen. Inte heller kan vi minska risken genom ett föredömligt leverne. Många ställde frågor och till slut fick vi avbryta för att gå ner och få oss en matbit.

En trevlig middag följde som vanligt när Landskapsföreningen och Skaradjäknarna träffas.

I:A MAJ MED ÅRSMÖTE

Årsmötet samlade denna gång hela 16 medlemmar. Karin Gårdmark Östh slutade efter 17 år i styrelsen och vår trogna valberedare Inger Hallquist Lindvall valdes in som ordinarie ledamot. Valberedningen fick en ny sammankallande, Gun-Inger Mattson.

Efter årsmötet och ett konstituerande möte följde vi med tåget till gravstenen. Vädret var inte det mest inbjudande, men vi var ändå en ansevärd skara och kören sjöng vackert som alltid. Lejonet fick en fin krans mellan tassarna bredvid den nya skölden. Kaplanens kloka tal stördes tyvärr av regnets smatter på paraplyerna.

Så småningom vidtog festlig middag och glanmet nådde de vanliga höjderna. Maten hade i år en aktuell hållbarhetsprägel med tonvikt på välsmakande vegetabilier.

Maria Wold-Troell, sekreterare



VÄNERSBORG

Staden Vänersborg ligger vid Vänerens sydvästra ända, omgiven av vatten på tre sidor. I väster sträcker sig den lilla sjön Vassbotten rakt söderut fyra kilometer, åt norr dominerar förstas Vänerens väldiga vattenyta, och i öster påbörjar Göta älv sitt lopp söderut från Väneren. I väderstrecken öster och syd finns Västergötland, i väster Bohuslän, och i norr först Dalsland och sedan Värmland. Frågar man en vänersborgare om han är västgöte (vilket de flesta formellt är) svarar han ofta "Nää, jag är vänersborgare". Västgotakänslan infinner sig tydligen inte förrän man åker österut över älven och passerar närbelägna Halle- och Hunneberg.

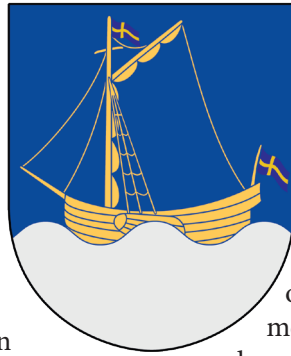
EDSVÄGEN OCH BRÄTTE

Vänersborg växte under flera hundra år fram som hamn, omlastningsplats och så småningom sjöfartsstad. Svenskar från inte minst det bördiga Västergötland fraktade på medeltiden varor på Väneren, följde sedan älven till fots mot havet, och lyckades via Lödöse, Älvsborg och så småningom Göteborg bedriva handel med andra länder. Trots stora besvär med danskar och norrmän.

Väneren ligger 44 meter över havet och stora vattenfall och forsar vid Vänersborg och Trollhättan utgjorde därför länge hinder, ed, för båttrafik. In i Vassbottensjön kunde vänerskutorna segla genom ett trångt sund, men vid sjöns sydspets Vassända tvingades man lasta ur och måste sedan bära, släpa eller köra varorna på enkla vagnar förbi forsar och vattenfall. Trollhättan kallades "Stora edet" och vägen utmed älven "Edsvägen".

Det finns räkenskaper bevarade som visar att det under 1529–33 anlände 76 skepp till Vassända, och att dessa var lastade med järn, hudar, skinn, talg, timmer och tjära. Tillbaka från Lödöse och Tyskland kom sill, salt, vin, humle, kläde, keramik och glas. Särskilt järnet blev allt viktigare som exportvara, och mot slutet av 1500-talet fick järnbruken i Värmland allt större betydelse vid sidan av brukerna i Uppland och Västmanland.

För bönder vid älven innebar vänersjöfarten arbets- och inkomstmöjligheter. Bönderna kallades edsbönder



och deras hästar edsmärrar. Så mycket som 900 hästar (och kanske ett par hundra bönder) kunde samtidigt slita och släpa med tungt tackjärn och annat exportgods på den beryktade Edsvägen. Vägen var i århundraden i bedrövligt skick. Bönderna svor och klagade och vägen kallades inte utan anledning för "Gnyet". Prästerna ondgjorde sig naturligtvis över svordomarna, men också över att bönderna jobbade på söndagarna i stället för att gå i kyrkan.

Det var under denna expansiva men slitsamma period på 1500-talet som föregångaren till Vänersborgs stad växte fram. Vid Vassända, där vandringslederna mellan inland och västerhav sedan urminnes tid korsade varandra, fanns sedan länge en marknadsplats. Denna plats blev nu också hamn och omlastningsplats för den allt viktigare vänersjöfarten. Bostäder, bryggor, lager, världshus med mera anlades, och det började alltmer att likna en liten stad med ett par hundra invånare. Platsen började kallas "Brätte", gjordes till köpstad av Johan III, och fick ett stadssigill som föreställde två berg med vatten emellan 1585. Brätte fick vara stad tills Vänersborg grundades knappt 60 år senare.

DEN BEFÄSTA GRÄNSSTADEN VÄNERSBORG

Det blev snart uppenbart för invånarna i Brätte, liksom för statsmakten, att platsen där staden låg saknade expansionsmöjligheter. Det fanns inte tillräckligt utrymme för vare sig fler bryggor eller bostäder, och Vassbotten grundades efterhand upp och klarade inte fler och större skutor. Och framför allt – kriget med Danmark pågick oavbrutet och man måste ha plats för militära försvarsanläggningar. Västergötlands inland och landets viktigaste transportled måste försvaras, och det räckte inte med Älvsborgs fästning vid Göta älvs södra mynning.

Det var inte svårt att finna en idealisk plats för den nya staden Vänersborg. Som framgick inledningsvis är staden omgiven av vatten, och området som valdes, Huvudnäs, var platt och tillräckligt stort. Vänersborg började uppföras 1641. Tre år senare fick man stadsp privilegier. Stadsvapnet visar en bojort på vågor, det vill



säga en fraktskuta av den holländska typ som var vanlig på Vänern vid denna tid.

Vänersborgs första stadsplan liknade den som gjordes för det nygrundade Göteborg: raka gator i rutmönster, vallgravar i sicksack och höga försvarsmurar av sten. Rutmönstret finns kvar än i dag, och rester av vallgravarna fanns kvar till 1900-talet då staden började växa utanför stadskärnan. Men murar av sten hade man varken råd eller tid med; det blev bara träpalissader.

En fjärdedel av hela den svenska stångjärnsexporten gick över Göteborg när Vänersborg började anläggas. Så det var ett hårt slag när danskarna 1644 plundrade och brände den nya staden. Stormakten var skakad, men efter några år gjorde Karl X Gustaf sitt "Tåg över Bält" 1658 och det blev fred i Roskilde. Skåne, Blekinge, Halland och Bohuslän blev svenska landskap.

Allt borde vara frid och fröjd för järnexporten. Men icke: danskarna försökte ta tillbaka det man nyss förlorat utan att lyckas, men Vänersborg plundrades och brändes på nytt 1676. Sedan blev det lugnare. Vänersborg blev residensstad i Älvsborgs län 1690, fick senare en vacker residensbyggnad med utsikt över hamn och civil sjöfart, och behövde aldrig mer vara befäst gränsstad.

DRÖMMAR OM KANALER

Järn var tidigt Sveriges viktigaste exportvara. Från mitten av 1600-talet till sekelskiftet tredubblades den kvantitet som omlastades i Vänersborg och sedan exporterades från Göteborg. Detta utgjorde en fjärdedel av landets hela järnexport. Ökningen fortsatte under 1700-talet och mot slutet av detta sekel transiterades 10 000 ton stångjärn varje år i Vänersborg. Transiteringen är en förskönande omskrivning av det groteskt slitsamma, och jämfört med sjötransporterna tiofalt dyrare, transportarbete som utfördes på Edsvägen.



Karta över Vänersborg från 1700-talet.

Många drömde tidigt om att göra Göta älv farbar med båt. Karl IX lät redan 1607 bygga landets första sluss vid Lilla Edet, och 1610 började man gräva en 3,6 kilometer lång kanal – Karls Grav – mellan sjön Vassbotten och Göta älv. På så sätt skulle man åtminstone kunna passera vattenfallen vid älvens inlopp med båt.

Men kanalen fick 6 meters fallhöjd och kunde därför bara utnyttjas för timmerflottning under nästan ett och ett halvt sekel. Men när Christopher Polhem 1752 byggde en sluss i kanalen kunde båttrafiken efter hand komma igång. Polhem byggde också den första kanalen med slussar vid Trollhättan, men där fungerade det dåligt och anläggningen användes aldrig. Karls Grav däremot är än i dag en aktiv del av Trollhätte kanal och har genom åren byggts om och förbättrats flera gånger.

Det var verkligen på tiden att Karls grav möjliggjorde båttrafik åtminstone till Trollhättan. Vid sidan av järn började nämligen också trävaror att bli en stor exportvara. De västsvenska skogarna exploaterades, vänersborgssjöfarten växte oavbrutet, och allt fler vänersborgare arbetade med anskaffning och transport av virke. I slutet av 1700-talet passerade två tredjedelar av Sveriges totala export (järn, trä och alla övriga varuslag) Vänersborg. Drömmen om att kunna använda fartyg hela vägen till Göteborg levde starkare än någonsin hos maktavare, handelsmän och stadsbor, medan edsbönderna naturligtvis hade en mera kluven inställning.

Det blev till slut en grupp handelsmän i Göteborg som såg till att drömmen blev verklighet. 1793 bildade dessa herrar ett privat kanalbolag, placerade kanaldirektion och tjänstemän i Vänersborg och byggde sedan, i samarbete med staten, en kanal förbi fallen i Trollhättan. Det behövdes åtta slussar för att



Vänersborg från Dahlssidan

övervinna fallhöjden på 32 meter i detta magnifika projekt. Trafiken kom i gång 1800, och samtidigt upphörde edsböndernas uppgifter.

Den största kanaldrömmen av alla var förstas den gamla idén om att knyta ihop Östersjön med Kattegatt. Göta kanals västgötadel blev klar 1822, och tio år senare öppnades resten av kanalen. Tyvärr medförde Göta kanal att slussarna vid Trollhättan blev för trånga och måste byggas om. Men man gjorde som tidigare: man grävde en helt ny kanal, den tredje i ordningen. Kanalen blev klar 1844. Denna gång blev det 11 slussar. Vänersborgarna fick göra motsvarande förändringar av Karls grav och Polhems sluss. Man måste också bygga en riktig hamn i Vänersborg, vid infarten till Vassbotten. Här fanns tidigare bara enkla bryggor och det dög inte för en ledande sjöfartsstad. Ett nytt fisktorg ordnades också i anslutning till hamnen.

Sedan dröjde det till 1916 innan man byggde nästa kanal i Trollhättan, den fjärde i ordningen och den som används än idag. Segelfartygen var då definitivt borta, slussarna gjordes mycket större, och blev i gengäld bara fyra till antalet. Efter detta kunde stora motor- och ångfartyg med mångdubblad lastkapacitet passera.

För Vänersborg fick 1916 drastiska konsekvenser. Hamnkanalen blev definitivt för trång och man tvingades – som vanligt – gräva en hel ny kanal, Trafikkkanalen, väster om Vänersborgs stadskärna längre bort på dalslandssidan och parallellt med den gamla kanalen. En ny modern industrihamn byggdes också.

Stadsborna hade kanske inte drömt om att få en ny kanal in på knutarna, men nu fick man det. Och dessutom: muddermassorna från trafikkanalen användes för att fylla ut sumpmarker och skapa en helt ny ö som döptes till Lilla Vassbotten. Där växte det sedan fram ett nytt industriområde. Vänersborgarna fick, när segelskutorna i gamla hamnen sedan länge var borta, en helt ny vy åt väster.

BLOMSTRANDE SJÖFART, HAVRE OCH VARV

De många kanalbyggena innebar återkommande kostsamma nya projekt för Vänersborg, men de utgjorde också förutsättningen för att staden under 1800-talet kunde växa och utvecklas till vänerområdets ledande hamn- och sjöfartsstad. Många trafiklinjer sammanstrålade vid inloppet till kanalen, båttrafiken ökade starkt när även Göta kanal blev klar, och Vänersborg blev knutpunkt för såväl omlastning av gods som för passagerartrafik. Stadens folkmängd fyrdubblades under 1800-talet, från 1 500 till 6 400 personer.

Redan på 1830-talet introducerades ångbåtarna och det bildades ett nytt bolag för ångbåtsfart mellan Stockholm och Göteborg. På 1860-talet gick ett 40-tal ångbåtar i regelbunden trafik på sträckan och många turister och andra resande besökte Vänersborg. Från residenset kunde man, när hamnen intill Vassbotten på 1840-talet blev klar, blicka ut över såväl hamnverksamhet som en allt livligare genomfartstrafik med passagerarbåtar.

Vid seklets början var det järn och trä som fortfarande dominerade exporten, men på 1840-talet dök det upp ett nytt godsslag som snabbt tog över – havre. Det var havrehandeln som under det närmaste halvseket definitivt gav Vänersborg en ledande roll i vänersjöfarten.

Nyodling och skiftesreformer hade gjort det möjligt för Sverige att övergå från import till export av spannmål, och detta sammanföll med en kraftigt ökande efterfrågan på världsmarknaden. Framför allt England hade stort behov av svensk havre och när man avskaffade spannmålstullarna 1846 ökade efterfrågan dramatiskt. Havre kom ifatt järn, stål och trävaror som Sveriges viktigaste exportprodukt. På 1870-talet svarade havre för 20 procent av Sveriges samlade export och vissa år var exportvärdet större än för järn och stål.

Havreodlingen fick stor omfattning i Västergötland och Dalsland och stor betydelse för Vänersborg. För bönderna gällde det att undvika dyra och besvärliga landtransporter och närmaste exporthamn var Vänersborg. Redare och handelsmän i staden köpte, lagrade och exporterade havre och Vänersborg blev snabbt centrum för spannmålshandeln i södra vänerområdet. Exporten växte snabbt under 1840- och 50-talen och som mest exporterades 60 000 tunnor havre årligen från Vänersborg. På 1860-talet kulminerade havreexporten från Vänersborg, varefter den, när järnvägen kom, snabbt minskade.

Havrehandeln var mycket lönsam, många rederier växte fram i Vänersborg, och på några decennier runt seklets mitt skapades flera betydande förmögenheter i staden. Framgångsrika affärsmän donerade pengar och exempelvis Vänersborgs museum skapades på detta sätt.

Ingen hamn- och sjöfartsstad är komplett utan skeppsbyggeri och varv, och Vänersborg blev också en betydande varvsstad vid mitten av 1800-talet. Ångbåtar användes inledningsvis mest för passagerartrafik, så det var segelfartyg av trä som byggdes i Vänersborg, större kravellbyggda och snabbseglande lastfartyg avsedda för saltjöfart. Det var skonorter, briggar och barkskepp



Gamla slusskanalen vid Brinkebergskulle. Wikipedia.



Hörnet Verkstadsgränd och Residensgatan 2006

som fortfarande, trots ångbåtarna, var efterfrågade av rederierna och som vänersborgarna antingen använde i sin egen handelsflotta eller sålde på annat håll.

Redan på 1830-talet fanns det ett (1) stort varv i Vänersborg, och när skeppsbyggeriet kulminerade på 1850-talet hade det blivit sex varv. Man sjösatte årligen sex-sju större fartyg. När varvsepoken avslutades fyrtio år senare hade man byggt ungefär 100 större fartyg vid stadens varv.

BRANDGATAN SOM BLEV KULTURAXEL

Det faktum att Vänersborg efter 1678 fick vara ifred för danska plundringar innebar inte att det var slut på de förödande stadsbränderna. År 1777 brann en tredjedel av staden ner, byggdes upp igen, och utplånades sedan helt av en stadsbrand 1834. Detta förskräckliga år härjade först koleran och sedan elden. Många dog och allt utom kyrkan, landshövdingeresidenset och ett kronobageri förstördes av eldsvådan.

Men Vänersborg var vid denna tid på väg in i sin mest expansiva och blomstrande utvecklingsperiod. Kanal- och sedermera järnvägsbyggaren Nils Ericson anlätades och en ny stadsplan blev snabbt klar. Ericson behöll rutnätet men gjorde, vis av skadan, gatorna bredare och delade framför allt staden mitt itu med en väl tilltagen brandgata. Mellan Drottning- och Kungsgatorna, från gamla stadsporten i öster till hamnkanalen i väster, blev det nu parker och torg med bara några få offentliga

byggnader. I mitten låg kyrkan, i väster fanns landshövdingens residens med utsikt över hamnen, och bakom residenset ett stort torg. Resten blev en stadspark som döptes till Plantagen.

Ericsons stadsplan skapade det Vänersborg som vi känner igen än idag. Staden blev mera "representativ" och speglade, förutom framgångarna på sjöfartsområdet, även den ökande förekomsten av tjänstemän, lärare och militärer i befolkningen. Trots att det återigen var en trästad som växte fram så förhindrade brandgatan vid flera tillfällen att nya eldsvådor utvecklades till stora stadsbränder.

Utmed Drottning- och Kungsgatorna samlades olika institutioner, företag och nöjesetablissemang. Residenset och Riksbanken i väster, sedan rådhus, societetshus, skola, gästgiveri, apotek. Älvsborgs län och Vänersborg fick 1866 sitt första högre allmänna läroverk i en pampig tegelbyggnad mitt i brandgatan, och några år senare byggdes också en flickskola i närheten. Vänersborg blev en lärdomsstad.

Ett stadshus uppfördes på Kungsgatan, senare även stadshotellet. Det etablerades butiker och banker, och som kronan på verket byggdes 1886 ett nytt pampigt museum längst österut. Så småningom började man kalla detta paradstråk som hade startat som brandgata för Vänersborgs Kulturaxel.

Fortsättning följer ...

Jan-Erik Synnerman



EN GODARE VÄRLD

Efter fågnad i forn av natur och kultur är det dags för lekamlig spis. Något man inte får missa en västgötasommar är Klings glass.

Alla har kanske inte möjlighet att åka "hem te böjda" i sommar. Men förtvivla inte, Klings glass finns även i år till salu i Katedralcafeet intill Domkyrkan. Välj bland pinnar och strutar eller slå till med barndomsdrömmen Glassbåt! Det blir en god sommar också i Uppsala.

Elisabet Claesson

INSPEKTORSSTOLEN REDIVIVUS

När Ragnar Ljunggren, s.t.s. - 09, kom till Västgöta nation såg han i stora salen ”en helig stol”, som han konstaterade ”en redan då säkerligen mer än hundraårig fåtölj med lite tafatt gjorda men vackra sniderier”. Han varnades för att sätta sig i den, det var nämligen inspektors stol!

STOLEN FÅR NYTT LIV

Att stolen var närmast helig glömdes med tiden bort och när Ljunggren på 30-talet, då skattmästare bliven, en dag begav sig till Kinnekulle återfann han stolen. Den var gråmålad, luggsliten och uppenbart en sittplats för precis vem som helst.

Som skattmästare hade Ljunggren att granska den nya inventarieförteckning som just tagits fram. Märkligt nog fanns inte stolen med, varför Ljunggren raskt la vantarna på den, d.v.s. bestämde sig för att ge stolen nytt liv.

Flera lager gammal oljefärg avlägsnades, ”så att det gamla ädla träet kom fram”, knarrande fogar limmades och rangliga benfästen förstärktes. Sen kläddes stolsryggen med tjockt gyllenläder, i vars mönster man kan återfinna Skara och Varnhems kyrkor, Läckö slott och Polhems sluss, Kinnekulle mot Vänerens vatten, en ung skaradjäkne och det ”låga ryttartorpet vid höga Hunneberg”. Sitsen kläddes likaså med gyllenläder, vackert blommönstrat.

Sålunda renoverad överlämnade Ljunggren stolen till nationen vid en liten nationsfest och ”den står ännu efter trettio år oskadad på nationen med återvunnen värdighet”.

PENDANG

Ovanstående skildring skrev Ljunggren vid medio 1960. När jag 1967 kom till nationen stod stolen på parad mellan fönstren i nedre hallen. Där fanns för övrigt bara de kraftiga rygglösa bänkarna och ett bastant bord. Och så – förstås – den stora reliefen från Rörstrand, formgiven av Carl-Harry Stålhane. På sätt och vis kan dess motiv ses som en pendang till stolsryggen. På reliefen syns Gunnar Wennerberg, Lennart Torstensson, Sankta Elin av Skövde. Läckö slott ...



Om reliefen skrev Kerstin af Sandels i krönikan 1 maj 1951:

Vad buller och brak där hörs från vår hall, /skall den helt rivras ned? Kommer vårt hus att stå pall / Får vi ej läsa vår tidning i fred? Så började väggen de genomslå. / Oroligt kring syns landsmännen gå.

”Vad månede bliva bak denna bur, / som verkar minst sagt clairobscur?”

Ett omlopp fick rykte uppå nation / Det är vår Lidköpingsdonation man nu skall uppsätta / och putsa och måla och tvätta.

STOLEN FÅR NYTT LIV – EN GÅNG TILL

I slutet av 1960-talet stod sålunda stolen ”oskadd” på nationen. Sedan dess har ett antal inspektorer besuttit den och kanske även klivit upp i den och trampat runt vid ”Gamla klang”. Mellan de tillfällen då inspektor nyttjat stolen har den på senare år burits ner till Västgötagårdens källare. Nu var sitsen sliten, gyllenlädret hade släppt längs hela framkanten och även spruckit på några ställen. I mars i år (2023) beslutade Landskapsföreningen att gripa in.

Sagt och gjort, ordförande Kenny Jonsson stoppade in stolen i sin bil och for till Märta Bring, Luthagens tapetserare. Bara en vecka se-

nare kom stolen åter till nationen, inte som ny – det vore fel, men hel och ren och förtjänstfullt lagad och, som det ser ut, full av tillförsikt inför framtiden.

PS.

Ragnar Ljunggren skrev inte bara om inspektorsstolen: ”De gamla spröda stolarna i salen var till stor del i spillror. Jag ritade modell till stabila ekstolar och fick dem billigt gjorda av en snickare på landet och stod själv en hel natt nere på nationen och förgyllde det snidade västgötavapnet och namnchiffret på ryggstöden. De står ännu hela i nationssalen men har sedan dess utökats med hundratals lätttransporterade sittmobiler.”

Som jag kommer ihåg stod de alltid längs norrväggen i stora salen och vid sittningar blev honoratiories extra hedrade med dem. På baksidan kan man förstå stolarnas funktion: *seniorsstolar*.

Elisabet Claesson