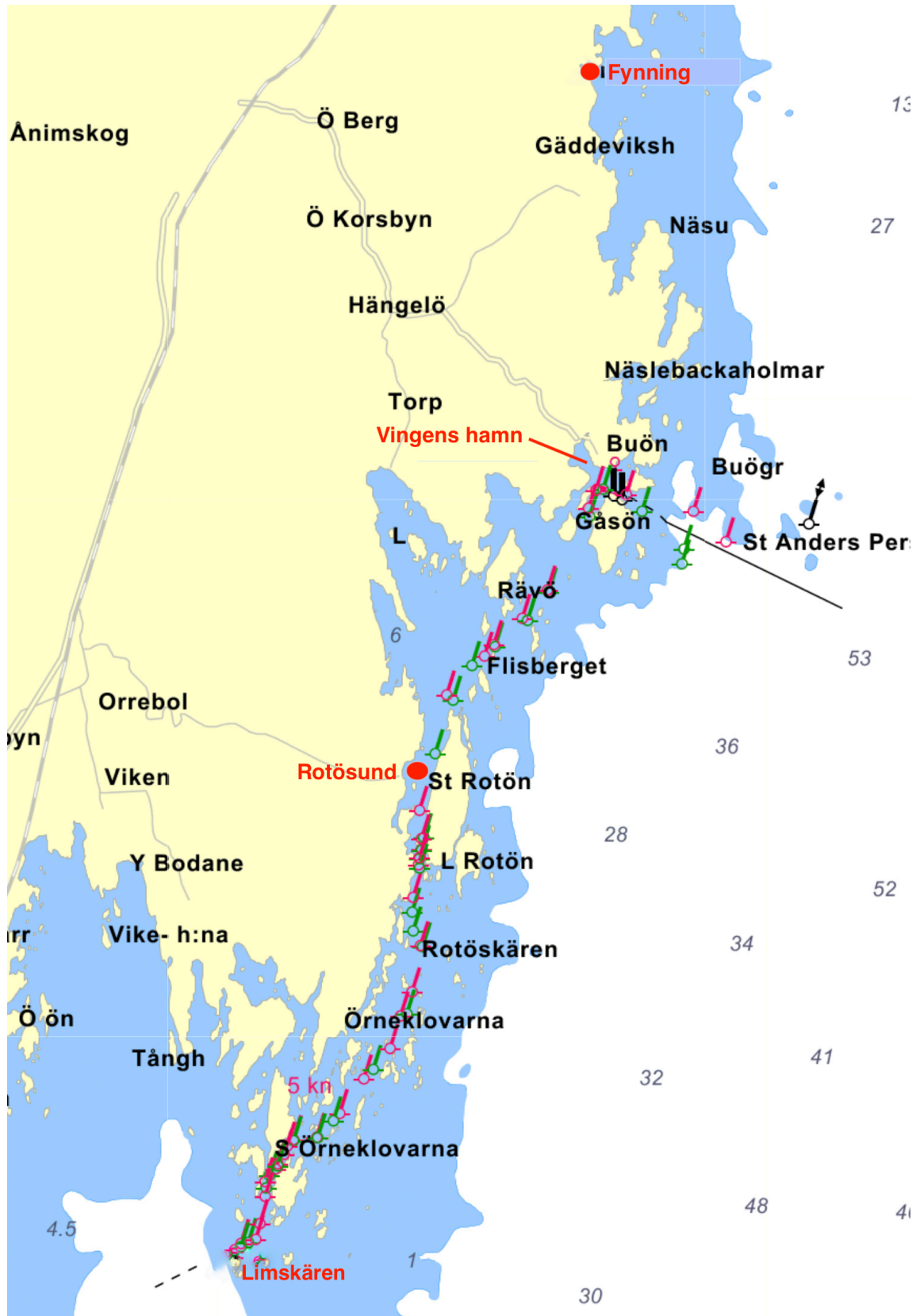


# Vänersjöfart

Ånimskogs vänerkust, från sockengränsen norr om Fynning till södra utposten söder om Limskären, är mer än 8 nautiska mil (ca 13 km) om man går rakaste vägen inomskärs. Räknar man dessutom in i Hängeleviken och Äskekärsviken, blir kuststräckan ytterligare 3-4 nautiska mil längre, alltså totalt över 20 km.



Utefter denna kuststräcka har det bedrivits sjöfart i flera hundra år. Lite varstans, där stranden var lämplig, byggdes det skutor under ledning av någon erfaren båtbyggare med bönder och dagsverkare som arbetskraft. Så länge det var öppet vatten seglade man. Sjöfolket var dock bundet till torvan. Hemmavid hade hust-run ansvaret för torpets eller backstugans skötsel. På henne vilade dagens tunga slit för ungar och djur, medan mannen var ute till sjöss. Radiomannen Lars Madsén har målande beskrivit detta förhållande : *"Det gick en tamp från bondens skutstäv till skepparens lagård"*.

En historik över äldre tiders sjöfart finns i Ånimskogsboken del 1, där ca 300 fartyg med någon anknytning till Ånimskog är redovisade. De flesta av dessa fartyg har endast gått med last till eller från ånimskogshamn, företrädesvis i Ånimmen eller Anenäset – huvudsakligen sten- och trälast.

Föreliggande historik är helt inriktad på sjöfart på Ånimskogs vänerkust. Framförallt redovisas fartygshistoria för fartyg hemmahörande, eller som är byggda, någonstans utefter vänerkusten.

Dessutom redovisas tidig sjöfart, från mitten av 1800-talet. Detta har varit möjligt, genom den arkivforskning Gustaf Löfving, Ö. Bodane genomförde i mitten av 1970-talet. Han skrev då av alla passersedlar för de fartyg, som lastat i Ånimskog och på sin färd mot Trollhättan eller Göteborg, passerat Brinkebergskulle och där fick redovisa sin last. Detta ger dock ingen uppfattning om sjöfarten mellan vänerhamnar. Passersedlarna har här sorterats på lastageplatser utmed Vänerkusten.

En lämplig inledning för en sjöfartshistorik, kan vara att citera en intervju, som Christian Aarsrud på Vänersborgs museum gjorde i mitten av 1960-talet, bl. a. med Gustaf Adolf Öst från Grannerud, Hängele. Många äldre personer utefter Dalslands vänerkust intervjuades då beträffande deras minnen av tidig sjöfart och fiske. Från Ånimskog intervjuades, utöver nämnde Adolf Öst, även Fridolf Selin på Sörskog. Här citeras intervjun med Öst.

Öst var född 1879 i Holms socken, med kom till Gäddevik som dräng 1901. Han berättade:

"Kom på sjön som 16 åring. Var kockpojke på **Alvina**, en Vänergaleas, som hörde hemma här i Ånimskog. Det var bönder som ägde den. Mestadels gick den med dessa bönders trä, timmer, props och famnved till Göteborg. Det var sällan man fick upplaster. Ibland lite kol till Trollhättan. Skepparen Svanbom liksom besättningen var lejd. Den förre hade som alltid viss procent på frakterna förutom månadslönen. Det var tre man ombord. Kockpojken hade 55 kronor i månaden.

Nästa båt blev en galeas som hette **Lisa-Maria**. Var på den bara en sommar. Den såldes sedan till Danmark. Även denna båt ägdes av bönder. Hur många de var mindes jag inte (åtminstone fler än två). Den gick även den med virke från trakten, böndernas eget främst. Lisa-Maria byggdes vid Vingen omkr. år 1890. Byggmästaren var en man från trakten som hette Nils på Rösa. Båten byggdes på en "slä". Såpa användes när den gick i sjön. Vid Vingens hamn hade man byggt fler båtar före min tid.

Sedan kom jagt på en slup som hette **Hilda Lovisa**, som ägdes av samma bönder. Skepparen hade del i den. De hade köpt den i Danmark. Den lär ha gått med proviant under danska kriget. Gick även den med trälast.

Kom sedan på en "dalslandslänga", en galeas, som hette **Venus**. Dessa galeaser, avsedda för kanalen, var dåliga på kryss men bra på i läns. Magnusson i Ånimskog ägde den. Han var storbonde och virkeshandlare. Denne Magnusson kunde varken skriva eller räkna.

Han hade flera båtar. Bl.a. byggde han en som fick namnet **Eulalia**. Tidigare hette båten **Bernt**, men den gick i kvav i Ånimmen i en storm, genom att den gick på land. Den drogs upp vid Dyrsten, norr om Ånimskogs kyrka och byggdes om av Nils på Rösa. Det nya namnet fick den efter dottern [Magnussons]. Dessa båtar (Eulalia och Venus) hade trälast. Venus gick med famnved till Vänersborg och Göteborg från ånimskoglandet.

Vid Fynning byggde man båtar. Åtminstone två stycken. Det var en som hette Otto Eriks-

son som byggde dem. (Han utvandrade senare till Amerika). Han var själv skeppare och anställde folk till bygget. Den ena båten hette Vega<sup>1</sup>. Den förläste på Kattegatt. Det lär ha berott på att styrmannen inte löd order från Eriksson, för de var osams, om man får tro vad dom sa. När de skulle ha Vega i sjön fastnade ”slän”. Då köpte Eriksson så mycket brännvin ”att den skulle flyta ut i det”. Detta skedde före min tid, omkr. 1875.

Även vid Spången vid Köpmannebro byggde man båtar vid några tillfällen.

Alla Vänergaleaser var ungefär lika stora. Möjligen var de som hörde hemma på Torsö större. De flesta var kravellbyggda.

Vid Vingen användes man sig av roddbåtar för att ta sig ut till de stora båtarna. Färjorna användes för famneveden. När man lastade timmer hade man det inom bomlänsor. Vid fartygssidan låg en flotte varifrån man matade timret fram till en ränna som gick ner från båten i sjön. I denna ränna drogs timret upp med båtshakar. I bland kunde det ligga 5-6 seglare i Vingens hamn. Men framför allt hade den betydelse som nödhamn.

Jagt gick senare på kanalen med ångbåtar. På passagerarbåtarna skänktes det ut brännvin. Detta var emellertid inte tillåtet vid bryggorna, varför bönderna följde med mellan några bryggor. En del kunde på så sätt färdas ganska långt innan man fick leda dem i land.

Det fiskades också utefter vänerkusten. Laxfiske förekom inte vid Vingen. Fyrvaktare Hultfält var den egentlige fiskaren här, och han tog lite lax. Däremot fiskade man lax vid Köpmannebro. Jag kom i kontakt med fisket

där, när jag var banvakt. Bl.a. var det två (Janne Svensson och Johannes Hultkvist) som hade en s.k. laxbåt ihop. Den var större än andra snipbåtar, framför allt var den bredare. Hade två årgångar, avtagbart roder samt köl och kunde sätta upp två master med sprisegel. Fock fanns inte. Denna båt användes långt ut, inomskärs användes man annars flatbottnade båtar.

De ovan nämnda fiskarna hade var sin lilla egendom där de hade en ko. Fisket var för dem det väsentligaste. Vid laxfisket användes nät. Jag har aldrig hört att värmlänningarna lärde ut laxfisket.

Däremot låg folk från Näset och Kållandsö utanför här och fiskade (här avses troligen långevgsfiske). De hade samma slags stora båtar med två master. Jag kände till två fiskare från Kållandsö, som slog sig ner vid Köpmannebro (omkr. år 1900). Av de fiskare som kom österifrån var de flesta från Kållandsö.

För lakfisket hade man ryssjor i strömmen vid Köpmannebro. Svensson och Hultkvist hade ett par stora ryssjor. I en sådan kunde man få 30-40 kg på en gång när lakfisket var som bäst. De band dem själva. Detta fiske hade högsäsong omkr. trettondag jul. Man använde sig av flatbottnade ekor, ”promar”, till det. De hade bara en årgång och seglades inte.

Vid sikfisket hade man nät. Det bedrevs på hösten i november, när siken lekte på grunt vatten. Gädda fiskades på våren i ryssjor. Vid Vingen fanns notlag. En särskild bod ”noteboa”<sup>2</sup> hade uppförts gemensamt, vari man förvarade noten. Långt tillbaka, före min tid, fick man så mycket brax att man var tvungen att köra dem hem i dyngkärror”.

Så långt intervjun med Öst. Nedan lämnas information om sjöfart och skeppsbyggeri på några olika platser utefter vänerkusten.

## Vingens hamn



*Galeasen Lars med vedlast för ankar i Vingens hamn.  
Troligen från 192-talet.*

Naturhamnen Vingen, tidigare även kallad Vingern, har sedan gammalt varit en säker nödhamn. Som skydd mot öppna sjön ligger öarna [Trollön](#) och [Gåsön](#) med endast ett smalt sund dem emellan.

Under 1800-talet och början av 1900-talet var Vingens hamn betydelsefull, framför allt för utskeppning av timmer och props (trästötor för gruvgångar i engelska kolgruvor). Man använde även hamnen för lossning av styckegods, som användes i traktens jordbruk. Dessa laster förekom fram till första världskrigets slut. Ved, pappersved och timmer utskeppades särskilt under andra världskriget. När vedutskeppningen var som störst användes särskilda pråmar eller färjor (flatbottnade breda båtar) för att transportera veden ut till fartygen, som ankrade upp på djupt vatten. Att lägga till mot land var inte möjligt, då någon brygga eller kaj aldrig funnits, med undantag av en period i början av 1900-talet, då det bröts kvarts på Trollön. Där fanns då en lastbrygga.

Minnen av denna sjöfartsperiod återfinns på flera ställen som vrak utefter stränderna.

### Hemmahamnen Vingen

Sedan bondeseglingen upphörde i början av 1900-talet, har inga fartyg haft Vingen som hemmahamn, förrän fam. Sörqvist i slutet av 1950-talet, registrerade sina fartyg som hemmahörande i Ånimskog. Men Gunnar Sörqvist hade redan 1934, som skeppare på den vänersborgsregistrerade galeasen Lars, haft Vingen som hemmahamn. Han flyttade då tillbaka till sin hembygd Ånimskog och Lars sågs därefter ofta ligga för ankar i Vingens hamn

1958 såldes Lars, och Gunnar Sörqvist köpte, tillsammans med sönerna Egot och Lars-Göran, ett motorfartyg, som fick namnet Karl-Göran. Detta hade de i drift till 1961, då det utbyttes mot ett tredje fartyg, som till skillnad från de föregående, var byggt i stål. Även detta fick heta Karl-Göran.

1970 var det dags att byta även Karl-Göran. Nu blev det ett betydligt större fartyg, Elizabet. Alla tre fartygen var registrerade i Ånimskog, vilket med lite god vilja kan tolkas som Vingens hamn. Denna era avslutades dock 1991, då Elizabet såldes.

Mera om sjöfartsfamiljen Sörqvist kommer att finnas under det planerade kapitlet Sjöfolk

## M/f Rotösund

Sommaren 2016 startade en ny rederiverksamhet i Vingens hamn. Det var Sune Tholin, Ö. Bodane, som med sin nyinköpta passagerarbåt ”M/f Rotösund av Vingens hamn” började trafikera den nya farleden mellan Vingen och Limskären. Fartyget gjorde turer tre ggr i veckan samt dessutom extraturer vid behov.



*M/f Rotösund i hemmahamnen.*

M/f Rotösund, f.d. Sirena, tog tidigare 23 passagerare, men för ökad bekvämlighet och säkerhet är numera antalet begränsad till 12 personer.

Fartyget har två motorer, som ger en maxfart på 15 knop. Marschfart 10 knop. Fartyget har tidigare gått i trafik i Mälaren.

## Fartygsbyggen

Det har tidigare byggts fartyg vid Vingen. Två av dessa nybyggen är kända och dokumenterade, **Lisa Maria** och **Gustaf**. Varvsplatsen sägs ha legat vid Ekestubben, troligen där idag vägen slutar och övergår i en relativt plan gräsbevuxen yta. Denna sluttar närmare stranden ner mot vattnet. Där kan möjligen stapelbädden ha legat, på vilken fartyget byggdes på en ”slåde”. Där sjösätts fritidsbåtar ännu idag. Mot denna plats talar en uppgift i Ånimskogs-boken (del 1, sid. 252) om att Gustaf skulle vara byggd på en bädd med fartygssidan parallell med strandkanten. Det sades att vid sjösättningen gick fartygets ena ände före,



*På kurs mot Rotösund och Limskär.*

varigenom Gustaf fastnade på bädden, men att man till sist fick båten i sjö. Då uppgiften härstammar från hörsägen, kan det möjligen föreligga en sammanblandning med ett annat fartyg, byggt i Jakthålan vid Fynning (se nedan). Där är utrymmet i den lilla viken begränsat och ger troligtvis inte utrymme för sjösättning i fartygets längdriktning. Den ovan nämnda varvsplatsen vid Ekestubben är nog mest trolig.

**Lisa Maria**<sup>3</sup>, var en galeas, som byggdes 1892 av skeppsbyggmästare Nils Johansson<sup>4</sup> på Rösa. Beställare och ensam ägare var Lars Magnusson<sup>5</sup> i Lågan. Han var bl. a virkeshandlare och transporterade i huvudsak timmer och ved med fartyget, både eget och andra bönders. Han behöll Lisa Maria till och med 1896 då han sålde henne till Ålborg i Danmark. Skeppare var hela tiden Janne Eriksson<sup>7</sup> i Tollesbyn. Tonnaget<sup>6</sup> var brutto 57 och netto 54 register-ton.

**Gustaf** byggdes vid Vingen 1904 och skeppsbyggmästare var även här Nils Johansson på Rösa. Redare var Petter Eliasson i Hult, som då bodde på Myran, som han arrenderade. Han ägde ¼ av fartyget. De andra delägarna, med samma ägoandel var Johan Andersson på Hängele, senare ägare i Västergården, samt Emil Eriksson<sup>7</sup> i Tollesbyn och lantbrukaren Johannes Andersson i Edsleskog. Skepparen på Gustaf, var ovan nämnde Emil Eriksson.

Längden 19,3 m, bredden 6,23 m och djupgåendet 2,6 m. Bruttotonnaget 63,3 reg.ton och netto 56 reg.ton<sup>6</sup>.

Medhjälpare vid bygget var Emanuel (Manne) Johannesson på Sörskogen och dennes son Karl Emanuelsson (senare sjökaptan och boende i L:a Mossen). Gustaf riggades av Janne Magnusson på Skogen (ett torpställe öster om Sannerud).

Gustaf såldes 1910 till Trollhättan, men återkom till Ånimskog 1916, då den inköptes av Ivar Zetterberg på Anenäset. År 1929 meddelar Zetterberg att *"fartyget ligger sjunket härstädes och är vrak"*.

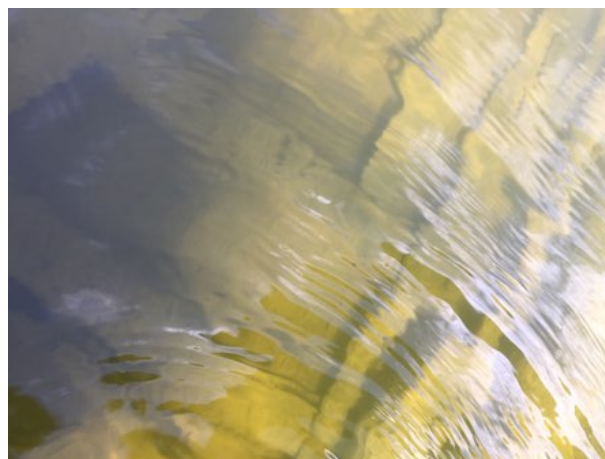
## Vrak i Vingens hamn.

I vikarna vid Vingen ligger flera fartyg vrak. Två av dessa är kända vid namn, **Hilda Lovisa** och **Helen Christine**. Dessa två är registrerade av RAÄ<sup>8</sup>.

**Hilda Lovisa** var byggd 1858 utanför Strömstad och kom till Vingen 1901, då hon inköptes av Lars Magnusson på Ånimskogs gård, dit han flyttat från Lågan 1895 (se Lisa Maria ovan). Skeppare var samme Emil Eriksson, som några år senare blev skeppare och delägare i Gustaf. Enl. Öst var även Emil Eriksson delägare i Hilda Lovisa. I fartygsregistret står Magnusson som redare 1901 - 1906, med dessutom en notering: *"1902 upphuggen och slopad i Wenern vid Vingens hamns å"*. Kanske var hon inte i så gott skick, som Magnusson trott.

**Helen Christine** ligger vrak alldeles intill Hilda Lovisa. Helen Christine är beskriven under Hängeleviken nedan.

Ett **tredje** vrak liggande innanför Trollöns norra udde är också registrerat. Se RAÄ<sup>9</sup>. Om detta vrak skriver RAÄ: *Vraket är 13,8 m. Ek-bord utan spant. Stävorna saknas. Helt naglat med enenaglar. Ev. garnering. Tecken på brand? Mycket sten och sediment från bergsidan i vraket (status 1997)*. Troligen är det i detta vrak som Dagmar sitter i bilden t. h.



*Vrakdelar efter Hilda Lovisa eller Helen Christine?*

Dessutom finns ett **fjärde** vrak i norra inloppet till sundet mellan Smalön och fastlandet.



*Dagmar Andersson, Lilleskog på ett av vraken i Vingen. Foto från 1923 .*

## Frakter från Vingen

Följande utskeppningar har noterats, från Vingens hamn till destinationer längs Göta älv eller Göteborg, via Brinkebergskulle:

LAXEN Båt

Befälh. J.P. Magnusson

10/9 1849 Vingen-Göteborg, 20 famnar ved.

FREDEN, Båt  
Befälh. N. Olsson  
23/7 1850 Wingen-Göteborg, 22 famnar ved.

LIDA, Båt  
Befälh. Joh. Olsson. 1845 redare Jonas Olsson  
i Berg.  
24/7 1850 Wingen-Göteborg. 40 I/2 famn ved.  
Båten är på 450 skeppund = 90 ton

MARIA, Båt  
Befälh. J. Olsson, G. Christiansson.  
28/6, 7/8, 3/9, 3/10 1850 Vingen-Göteborg 4  
laster 96 famnar ved totalt.

THOR, Slup  
Redare A. Ryhr i Ånimskog 1876.  
Befälh. A. Olsson, J. Magnusson, E. Sandberg,  
A Johansson, J. Andersson  
1874-90 Vingen - Göteborg, 3 laster slanor,  
ved och props.

HELENE CHRISTINE  
Galeas 1875-95. Se informationen om Helen  
Christine under Hängeleviken. Fartyget gjorde  
26 resor från Vingen.

VEGA, Slup om 50 ton. Byggd i Upperud, för-  
byggd 1880. Befälh. J. G. Johansson 1881-82,  
1883- 86 G. Svensson. 1887- 96 C. G. Lidman.  
1881-96 Fynning/Vingen-Göteborg 10  
läster div. trä.

ALVINE, Galeas  
Befälh. J. Svanbom, Ånimskog. 1882-99, 24  
resor Vingen/ Malebäcken-Göteborg med trä.

PRINS OSKAR, Galeas.  
Reg.nr 1444 Befälh. H. Andersson  
9/7 och 9/8 1884 Vingen-Göteborg, 2 laster  
= 190 kbm ved.

BULL, Jakt  
Befälh. Zakarias Eriksson, Tydje  
3/8 1885 Wingen-Göteborg 60 kbm ved.  
Passersedel, i Brinkebergskulle nr 73 i aug.  
1885.

HILDA LOVISA Slup.  
Se under "Vrak i Vingens hamn" ovan.  
1885-1902 Befälh. A.M. Olsson och E. Eriks-  
son

Wingen/Wassviken-Göteborg och Trollhättan,  
84 laster div.trä.

FREDRIKA Slup  
Befälh. A. Andersson  
1886-87 Wingen-Göteborg, 2 laster props 160  
kbm.  
Befälh. Bryngelsson  
Wingen-Göteborg, 1 last ved 90 kbm.

ANNE GUSTAFA, Slup  
Befälh. C. Mårtensson och G. Sloberg,  
Skållerud. 20/9 1887 Wingen-Göteborg. 113,2  
kbm barrved.

JENNY, Slup  
Befälh. C. Kristiansson  
3/8 1888 Vingen-Göteborg, 75 kbm ved  
30/9 1891 Vingen-Göteborg, 75 kbm ved.

LISA MARIA, Galeas  
Befälh. Janne Eriksson  
1892-96 Vingen-Göteborg 12 laster slanor.  
Vingen-Trollhättan 6 laster pappersved. Vin-  
gen-Vargön 4 laster pappersved. Den största  
lasten var 226,4 kbm. Eriksson sålde troligen  
båten i Trollhättan.

## Trollön

Då Trollöns lastbrygga ligger i Vingens  
hamn, redovisas här de fartyg som huvudsakli-  
gen skeppade ut kvartsen från Trollöns sten-  
brott.

GUSTAV von YLLEN  
Befälh. Appelgren  
1911- 12 Kvarts Trollön - Trollhättan. Detta  
var innan Gullspång köpte Trollön.

THEKLA, Motorseglare. Byggd i Sjötorp  
1887.  
Befälh. och redare Frans Johansson, "Skeppare  
Frans".  
Hälften av den kvarts som tagits ut ur Trollön  
för Gullspångs räkning fraktades över Väneren i  
"Theklas" lastrum. Resten tog "Vega" huvud-  
parten av. (se "Vega" nedan).  
Frans Johanssons söner Uno och Waldemar var  
ofta hemma hos Anderssons på Lilleskog. De

blev sedermera sjökaptener och var bekanta med Gunnar Sörqvist.

VEGA, Galeas om 94 ton. Byggd 1891 vid Varvet i Nedre Kilane, Ånimskog.

I 1896 års skeppslista står C. J. Lidman som befälhavare och S. P. Karlgren som redare.

I 1905 -06 års skeppslista anges fartyget som hemmahörande i Norrmanneröd i Bohuslän. 1914-23: Befälhavare Valfrid Olsson, Gullspång. Lastade 120 ton. Seglade kvarts från Trollön, Ånimskog till Otterbäcken fvb till Gullspång. Detta gjorde hon tillsammans med "Thekla" som dock hade motor och ofta fick bogsera Vega.

---

## Hängeleviken

Hängeleviken är belägen sydväst om Vingens hamn. Mellan de båda vikarna ligger ytterligare en vik, Sandviken. Denna senare har dock aldrig haft någon större betydelse för tidigare sjöfart, då den var mera otillgänglig från landsidan, eftersom inga vägar ledde ner till den. Hängeleviken däremot har varit mera trafikerad, för utskeppning av både trävaror och tegel. Längst inne i viken låg tidigare ett tegelbruk. Namnet Hängeleviken kan tyckas lite missvisande, eftersom gården Hängele ligger längre bort än den Västergården. Men namnet är säkerligen ett arv från den tid, då Hängele var ett säteri och all mark runt viken tillhörde säteriet.

Sjökortet nedan visar området mellan Vingens hamn och Rotösund och med den nya farleden inomskärs mellan Vingen och Limskären. Denna farled öppnades 2012. På 1800-talet utnyttjades sanna farled av segelskutorna.

### Helen Christine.

Helen Christine byggdes 1875 på Hällan (se sjökortet nedan) på Hyttevikstängen i Hängeleviken

Troligen var det Lars Larsson, Västergården, som lät bygga henne. Denne hade köpt och flyttat till Västergården 1860. Redare var Karl Larsson, son till Lars Larsson. Alfred Blixt<sup>10</sup> var skeppare 1875 - 1880. Därefter 1881 - 1884 var A. Andersson (okänd) och 1884 -1889 Johan Emil Eriksson i Tollesbyn.

Lasterna utgjordes av hustimmer, barrved, sågtimmer, pitprops och all slags ved till bränsle, som det var god åtgång på i Göteborg. I den här trafiken förekom det att skepparen själv köpte lasten, då ingen mottagare fanns, och avyttrade den i Göteborg.

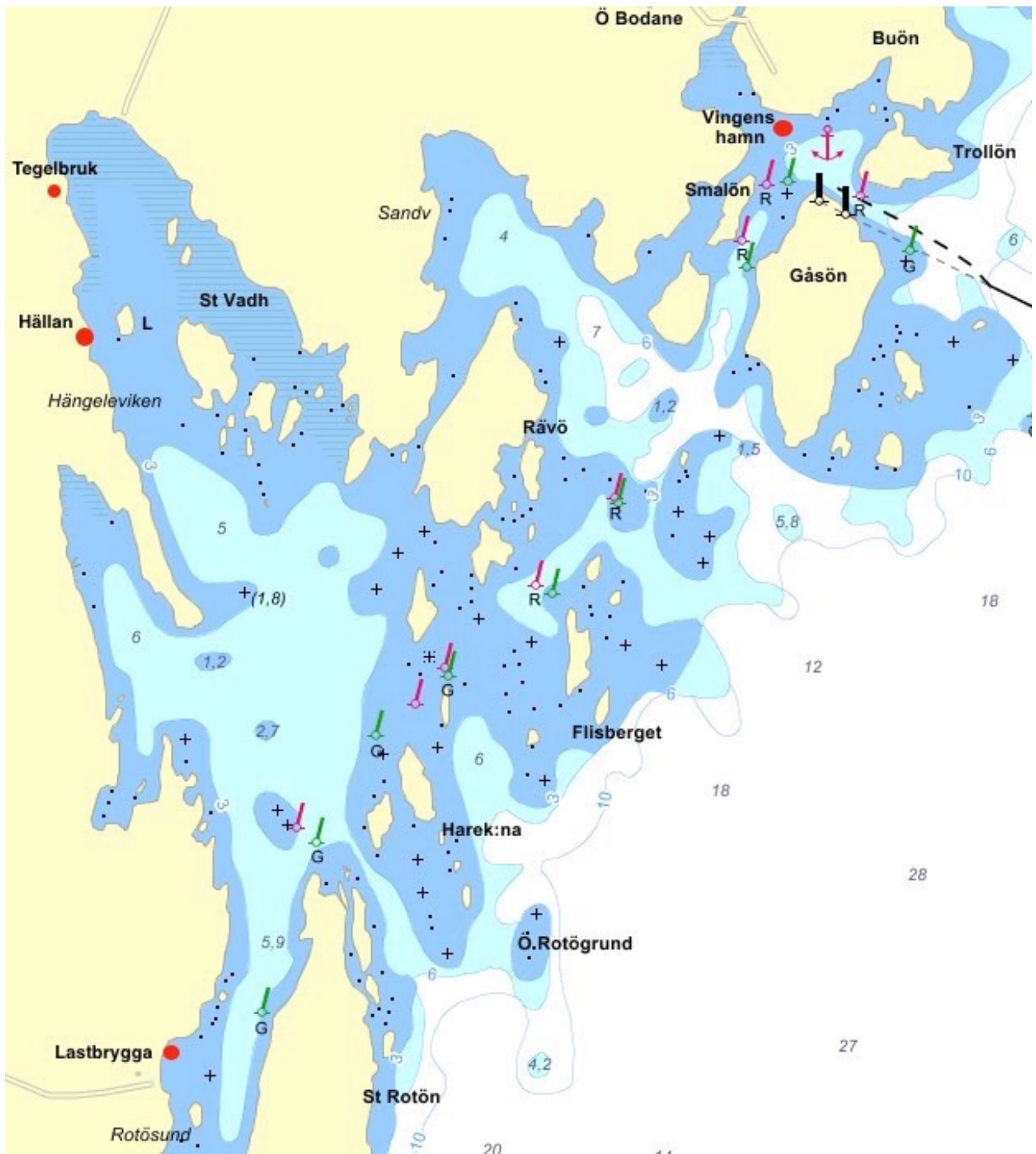
Det förekom även andra laster som t.ex. i sep. 1876 lastades 2540 cent.<sup>11</sup> Rails till Uppe-

rud och i juni 1877 2540 cent. Rails till Sunnanå och i juli samma år lika mycket till Upperrud.

Adolf Larsson, Västergården berättar i sin tryckta dagbok<sup>12</sup> att hans bror Karl var ägare av galeasen Helen Christine med Alfred Blixt<sup>10</sup> som skeppare. Vintern 1875-76 hade Lars Larsson tagit ut 50 famnar ved ur sin skog och kört ut till Vadholmen i Hängeleviken. Våren 1876 skulle veden fraktas till Göteborg och säljas. Adolf Larsson berättar i boken, att man vid lastningen bar veden på bårar ut till Helen Christine. Troligen låg fartyget vid Vadholmen under vintern och att man då kunde gå på isen ut till fartyget. Larsson berättar vidare att han fick följa med på resan till Göteborg, en resa med många äventyr. Bl.a. blev Adolf Larsson akterseglad vid Hjortens udde, där de hade sökt natthamn.

Eftersom Karl Larsson senare flyttade till Dals Ed, kom brodern Adolf att överta Helen





Christine. Sista resan han gjorde med fartyget var 1895 med ved till Göteborg. De fick då ligga där nästa fem veckor innan han hade sålt hela lasten. Han skriver att han efter denna resa fick avsmak för vidare vedaffärer. Om det var då han lät hugga upp galeasen och sänka henne i Vingen, framgår inte.

Till Ånimskog skeppades via Vingen i juni 1879 150 kub.fot stenkol till Petter Eliasson i Hult/Myran och lika mycket till honom ett år

senare, samt till handlaren Askenstedt i Ö. Berg i nov. 1885 39 hl salt, 60 hl stenkol och 25 tomsäckar. I okt. 1887 fick Askenstedt 26 hl salt, 8 hl stenkol, 157 l fotogen och 200 kg mjöl.

Totalt gjorde Helen Christine 57 resor från från Ånimskog och förbi Brinkebergskulle.

## Frakter från Hängeleviken

Frakter till destinationer längs Göta älv eller Göteborg, via Brinkebergskulle, har följande utskippningar skett från Hängeleviken:

BRUDGUMMEN, Båt

Befälh. P. Olsson

23/5 1849 Hängelö-Göteborg 24 famnar ved.

TRE BRÖDER, Båt

Befälh. H.J. Christiansson

8/6 1849 Hängelö-Göteborg, 27 famnar ved.

13/7 1849 Hängelö-Göteborg, 23 famnar ved.

APPARANCEN Båt. Byggd på Gläss varv .

Befälh. H Nilsson, redare 1881 G. Grevelli, Hällekis.

9/5 1849 - 19/6 1850 Fem laster ved

24+27+27+25+24 = 127 famnar. Alla laster gick från Hängele till Göteborg. Fartyget hörde hemma i Skaraborgs län men seglade runt Vänern och sökte laster.

JOSEPHINE, Båt

Befälh. O. Persson

2/5 1849 Hängelö-Göteborg, 35 famnar ved.

BONAPARTE, Båt

Befälh. Friberg

4/9 1850 Hängelö-Trollhättan 45 famnar ved.

3/6 1850 Hängelö-Göteborg 45 famnar ved.

13/9 1850 Hängelö-Lilla Edet 48 famnar ved.

ENIGHETEN, Båt

Befälh. E. Mattsson

14/6 1850 Hängelö-Göteborg. 18 famnar kastved.

JOHAN, Galeas

Befälh. O. Olsson

15/6 1850 Hängelö-Göteborg, 35 famnar ved

HELENE CHRISTINE, (Se ovan)

1876 50 famnar ved Vadholmen - Göteborg.

JULIUS. Galeas

Befälh. L.G. Hägg

16/6 1884 Västergården-Göteborg, 215 kbm props.

THOR. Slup

Redare A. Ryhr i Ånimskog.

Befälh. A. Olsson

1876 Vedvikshamn/Västergårdsviken-Göteborg, 2 laster ved och props.

ÅMÅL. Ångfartyg. Byggd 1889 i Södra Garn av fur på järnspant.

Befälh. Oskar Hägg, Tössebacken.

1942 lastades timmer först i Långevik, sedan kompletterade i Hängeleviken för Hönö.

Timret skulle användas till fisklådebräder enligt Melcher Andersson, som själv var med och lastade.



*Vid lastning av ved och props rallade man ut lastenen med en skottkärra, en s.k. räv till fartyget, som låg på djupare vatten.*

# Fynning

## Fredrik av Bollsbyn

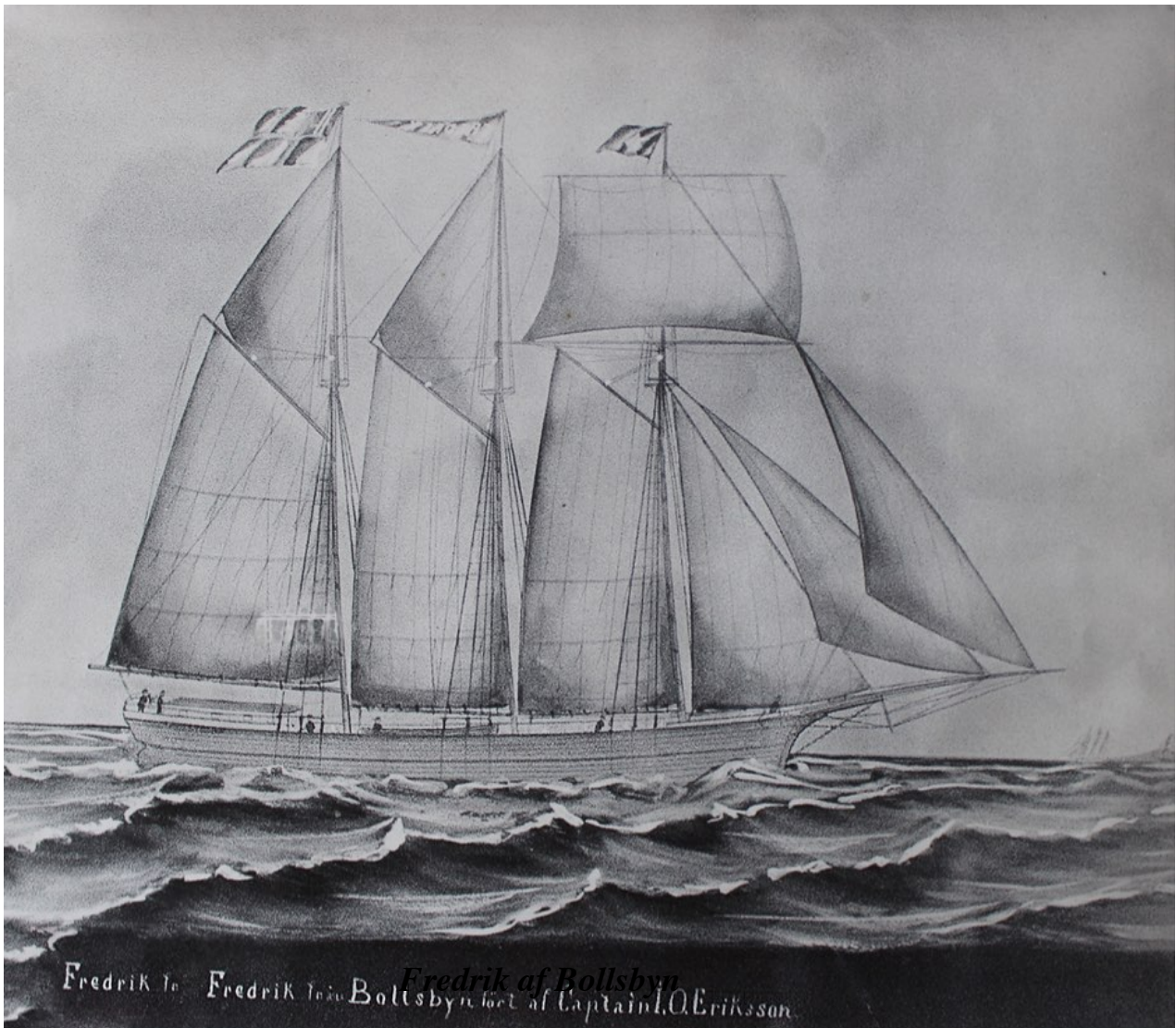
Tremastade skonerten Fredrik af Bollsbyn byggdes i Fynning, strax söder om gränsen till Tydje. Fartyget, som var 25,6 m långt och 6,6 m brett, gick av stapeln den 8 maj 1885.

Ägare var häradsdomaren i Bollsbyn, Nils Fredrik Eriksson och hans bror Johan Otto Eriksson. Otto var både byggherre och skeppare

Efter riggning av Fredrik avseglade fartyget till Göteborg, varvid det passerade Brinkebergs kulle i Vänersborg den 3 juli. Den 17 juli 1885 utfärdar tullkammaren i Göteborg mätbrev. Fredrik börjar därefter sin trafik i nord- och östersjöfart.

I oktober tre år senare förliser fartyget. Med last av trä från Finland, råkar man i Hanöbukten ut för full storm med hög sjö. Fartyget springer läck och vattenfylls, men flyter på lasten. Man hissar nödsignal och ett ångfartyg upptäcker situationen och kommer till hjälp. Under bogsering in till Karlshamn bryts fockmasten.

Efter sjöförklaring och reparation fortsattes seglatsen. Men bara några månader senare, den 29 jan. 1889, på väg till Kiel med last av sten, gick fartyget på grund utanför tyska östersjökusten. Innan man hunnit dra loss det, ökade vinden till kraftig storm och fartyget bröts sö-



der och vrakspillror spreds över en lång kuststräcka.

Otto Eriksson återvände till Bollsbyn som en ruinerad och bruten man. Efter något år emigrerade han till Amerika.

En nutida ättling till häradsdomaren i Bollsbyn, Nils Blid i Malmö, har forskat kring händelsen. En beskrivning av Fredrik och dess förlisning finns att läsa på hemsidan

## Paul

Från och med våren 1930 var Fynning hemmahamn för motorgaleasen Paul. Det var Albin Johansson på Alemyran, Ö. Berg, som hade köpt fartyget från Kristinehamn. Köpesumman var 2000 kr. Paul var byggd i Gaperhult på Värmlandsnäs 1903 för trävaruhandlaren Daniel Edgren. Denne hade namngett fartyget efter sin sonson. Paul var 15 m lång och 6.4 m bred. Tonnaget var 42,18/34,76 reg.ton.

Paul hade haft många ägare innan Albin köpte henne. Albin var själv skeppare och bedrev fraktfart på Vätern, Göta Älv och

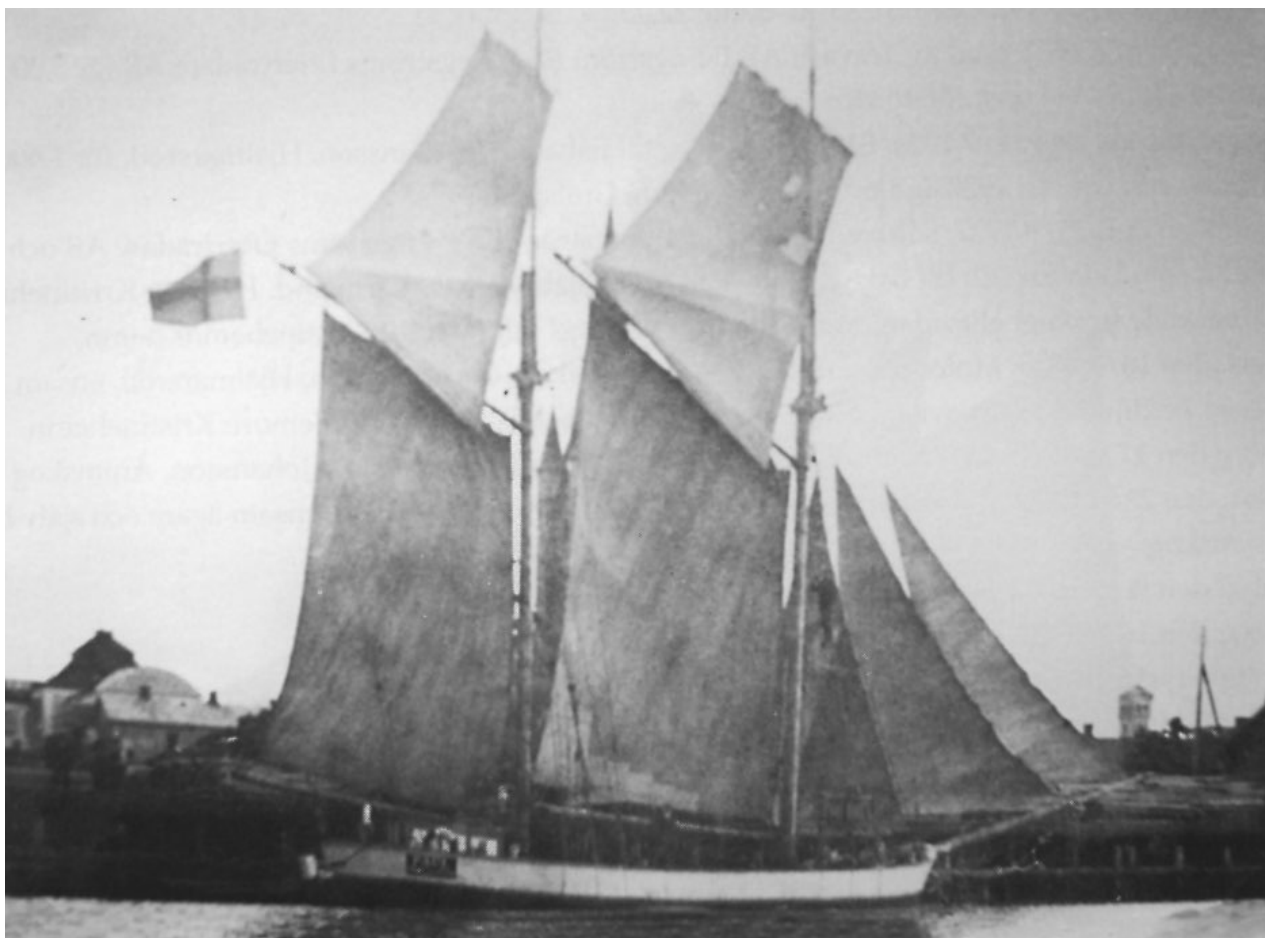
## *Fredrik af Bollsbyn*

En modell av Fredrik af Bollsbyn finns i Ånimskogs hembygdsgård.

Det finns obekräftade uppgifter<sup>13</sup> på att J. O. Eriksson redan 1881 hade byggt skonaren Greta på 62,16 reg.ton. Det är inte otroligt att anta att även Greta byggdes i Fynning.

Göteborg. Albin var son till ”Vattuman”, Johan Fredriksson på Alemyran där även Albin bodde.

Paul var kanske inte i så gott skick. Redan 1934 meddelar Albin, att Paul är upphuggen. Innan Paul sänktes tog Albin vara på bl.a. motorn, en 20 hk Avance. En liten kakelugn, som hade värmt honom i kajutan, murade han upp i ett rum på Alemyran, där den finns ännu idag. Paul ligger sänkt i norra delen av Fynning. Vid lågt vattenstånd kan man ännu se vraket.



*Paul*

## Frakter från Fynning

Från Fynning till destinationer längs Göta älv eller Göteborg, via Brinkebergskulle, har följande utskeppningar skett:

ORKAN, Ångfartyg

Befälh. Hallgren

1874 Bogserar ("flottar") 2 resor från Svartebäck norr om Fynning 15 000 fot<sup>3</sup> props.

AMOR, Galeas

Befälh. Johansson

1875-78 Fynning-Vänern. Takspån. Fynning-Göteborg. Grufstötter.

AXEL Slup.

Befälh. A. Andersson. Passersedel i aug. 1875, nr 130 i Brinkebergskulle. 4/8 -1875.

Fynning-Göteborg. 180 kbm props.

CARL, Galeas.

Byggd i Salebol 1892 av ek och furu. Längd 21,02 m. bredd 3,74m. djup 1,83m. Tonnage 39 bruttoton. Befälh. G. Assmundsson. 1876-83 Fynning-Göteborg/Vänern 2 laster trä.

CAROLINA, Slup

Befälh. A. Andersson

31/7 1877 Fynning-Göteborg 4104 kubikfot props. Passersedel nr 1241 i juli 1877.

CARL IDA, Slup Befälh. AM. Olsson

5/9 1877 Fynning-Göteborg 8316 fot<sup>3</sup> props.

FALKEN, slup

Befälh. Bryngelsson

29/4 1878 Fynning-Göteborg, 7344 fot<sup>3</sup> props.

HELENE CHRISTINE, Galeas. Se mera under Hängeleviken.

16/9 1879 lastat 200 m<sup>3</sup> barrved. Fartyget gjorde 13 resor från Fynning.

HILDA LOVISA Slup. Se under vrak i Vingens hamn. Befälh. J. Olsson och A.M. Olsson 1877-82 Fynning-Göteborg, 2 laster timmer och trä.

VEGA, Slup om 50 ton. Byggd i Uppered, förbyggd 1880. Befälh. J. G. Johansson 1881-82, 1883- 86 G. Svensson. 1887- 96 C. G. Lidman. 1881-96 Fynning/Vingen-Göteborg, 10 laster diverse trä.

SIGNE Ångfartyg.

Befäl. Andersson.

30/5 1884 Fynning-Göteborg enligt passersedel i Brinkebergskulle, troligen bogserade hon ett timmersläp till Göteborg.

PRIMUS, Galeas. Befälh. P. Johansson 8/7 och 12/8 1884 Fynning-Göteborg, 200 m<sup>3</sup> ved.



*Kakelugnen från Paul murads upp i huset på Alemyran.*

OCEAN, Slup. Reg.nr 221

Befälh. L.G. Hägg, Åmål. 1913 var J. H. Larsson redare.

11/9 1887 Fynning-Göteborg, 82 m<sup>3</sup> ved.

GERTY, Galeas.

Befälh. C. Larsson.

1889 Fynning-Vänern, 294 m<sup>3</sup> props.

## Frakter från Gäddevik

JULIUS, Båt

Befälh. O. Olsson

7/5 1849 Gäddevik-Göteborg, 20 famnar ved.

CORNUBIA Galeas.

Befälh. Thorsell 1883 Gäddevik-Vänern 10800 fot<sup>3</sup> slanor. Befälh. C. G. Thoren.

15/5 1885 Gäddevik-Göteborg 337 m<sup>3</sup> props.

IDOGHETEN Slup Befälh. Rafstadt

1885 Gäddevik - Göteborg. 220 m<sup>3</sup> barrträ.

CARL HENRIK, Galeas. Befälh. G. Nilsson

1886 Gäddevik-Göteborg 1 last block och slanor.



*Elof Borgström, Ö. Bodane, mos-  
lägger en s.k. stakmosa pappersved  
i Svartebäck, norr om Fynning.  
Troligen 30-talet.*

## Rotösund



*Lastbryggan vid Rotösund*

Under 1:a världskriget blev efterfrågan på mangan stor, varför ett företag, AB Mangan, år 1917 började bryta manganmalm i Ånimskog, bl.a. i Yllingebol och Viken. Malmen forslades via ett nyanlagt järnvägsspår ner till Rotösund, där en lastbrygga anlades. De enda resterna av

denna brygga, som idag är synliga, är de fem stenkistorna, som bryggan vilade på. Av dessa kan man sluta sig till, att brygga var ca 35 m lång och var belägen ca 30 m utanför dagens strandlinje<sup>14</sup>.



*Erik Sparre ligger sänkt i Svanefjorden utanför östra Rylandet.  
Foto Lars Lundin 2015.*

Utskeppningen påbörjades först 1917 och efter krigsslutet 1918 upphörde efterfrågan på malmen och AB Mangan gick i konkurs samma år. Från Rotösund utskeppade 1917 följande fartyg:

11/7 Galeasen Svea. V. Larsson ”Groggen”  
120 ton

5/9 Motorgaleasen Hildur. J. Sloberg 86 ton

8/9 Ångfartyget Erik Sparre, J. Sloberg 65ton

21/9 Ångfartyget Erik Sparre, J. Sloberg 62 ton

? Motorgaleasen Vanja. 76 ton  
25/10 Ångfartyget Kerstin. V. Larsson 98 ton  
4/11 Ång. Kerstin V. Larsson 110 ton

Samtliga fartyg lossade i Stallbacka, norr om Trollhättan. P.g.a bränslebristen under kriget kunde Vanja inte gå för motor, utan bogserades av Erik Sparre.

Under 1918 utskeppades totalt 702 ton, huvudsakligen av Erik Sparre, men även Kerstin och Vanja gjorde två resor vardera.

## Äskekärrsviken

Det har även bedrivits sjöfart på Äskekärrsviken och troligen också byggts fartyg där. Detta område är ännu ej utforskat, varför det kommer att kompletteras senare. Uppgifter finns bara om en segelslup Karlida.

Karl Gustav Wikemark i Viken har skrivit om sin morfar Anders Magnus Olsson, som bodde i Äskekärr, men senare flyttade till Orrebol.

*”Han var född 1842. I ungdomen var han sjöman. Med tiden blev han skeppare och hade egen båt. Segelslupen Karlida.*

*På den tiden – tidigt 1800-tal – var det vanligt att transporter utfördes sjöledes.*

*Vägarna voro ganska dåliga. Krokiga och backiga och tyngre transporter besvärliga. På grund av detta bildades en flotta av större och mindre segelfartyg, vilka seglade runt i Väneren och omgivande vatten och ombesörjde dåtida frakter.*

även styckegods och järn. Även passage-rare kunde medfölja. Denna sjöfart måste ha varit mycket besvärlig. Man bör betänka att någon motor ej fanns på denna tid. Fartygen, stora som små, hade endast segel att lita sig till och voro således beroende av väder och vind. Mycket besvärligt var det att gå uppströms Göta älv.

*Den skeppare som kunde få tillfälle att hänga efter en ångbåt, han kunde skatta sig lycklig. Om det var motström eller motvind, fanns ingen annan råd än att ta till årorna. Att ro ett ganska stort fartyg uppströms, var givetvis rena slavarbetet.*

*Med tillkomsten av BJ-banan, Bergslagens Järnväg, 1879, mellan Göteborg och Falun, synes den tidigare sjöfarten ha upphört. Genom banbygget, som gick fram genom Ånimskog, fingo många arbete.”*

20-04-26 Lars Lundin



## Noter

- <sup>1</sup> Öst minns kanske fel beträffande fartyget som byggdes i Fynning. Detta hette Fredrik af Bollsbyn och det förliste i södra Östersjön. Se mera om detta under Fynning ovan.
- <sup>2</sup> Enl. uppgift från S. Tholin skall noteboa ha legat strax söder om sommarstugan längst in i viken.
- <sup>3</sup> Uppgifter ur Båtar på Vänern, del 2 (ISBN 91-631-7918-0) av Björn Larsson, Säffle.
- <sup>4</sup> Nils Johansson bodde i backstugan Rösås under Listetorp/Lunden. Han var far till Josef Nilsson i Gatan, Hult och farfars far till Allan Nilsson, som nu bor i Gatan.
- <sup>5</sup> Lars Magnusson flyttade med familj till Lågan från Laxarby 1884 och blev ägare av Lågan 1:2. Hans fastighets- och virkesaffärer gick tydligen så bra, att han 1895 köpte Ånimskogs gård och flyttade dit. Där gör han dock konkurs 1904 och flyttar 1908 till Bolet.
- <sup>6</sup> Tonnaget mäts i registerton, vilket är en rymdmått = 100 engelska fot<sup>3</sup> ≈ 2,83 m<sup>3</sup>. Bruttotonnaget anger fartygets volym, medan nettotonnaget anger volymen av fartygets lastutrymmen.
- <sup>7</sup> Johan Emil Eriksson var ogift och bosatt i Tollesbyn, dit han flyttade från Viken 1890. Han är noterad som arbetare och boende hos brodern skepparen Janne Eriksson. Båda flyttade till Tollesbyn från Viken samma år. Janne Eriksson m. hustru emigrerar till Amerika 1901. Johan Emil flyttar till Tösse 1907. Janne Erikssons hustru var dotter till Nils Fredrik Andreasson, som var ägare av Tollesbyn 1:5.
- <sup>8</sup> Riksantikvarieämbetets hemsida Fornsök redovisar Hilda Lovisa och Helen Christine på länken [Vrak 1](#) och [Vrak 2](#)
- <sup>9</sup> Länken [Vrak 3](#) på Fornsök.
- <sup>10</sup> Alfred Blixt var född i Skållerud 1846. 1872 flyttar han till Viken i Ånimskog, där han gifter sig med pigan Sofia Staf. De bor kvar i Viken till omkr. 1888, då hela familjen flyttar utan att meddela prästen om vart. Efter att ha varit skeppare på Helen Christine mella 1875 och 1880, skrevs han den 28/5 1881 in på Gävle sjömanshus, som lättmatros på ångaren Wermland med destination Århus. Hyra 35 kr. I Ånimskogs husförhörslängd anges han som arbetare.
- <sup>11</sup> cent. = centner. 1 cent. ≈ 42,5 kg
- <sup>12</sup> Adolf Larsson: En släkthistoria. Bäckefors 1979
- <sup>13</sup> Ånimskogsboken del 1, sid 274.
- <sup>14</sup> Se webkartorna på [Hitta](#) eller [Eniro](#) (flygfotoversionen)