

Disketten

DIS-Västs medlemstidning

Nr 1 År 2019



Fotografier i fokus på Stadsmuseet i Göteborg



DIS-Väst

DISKETTEN, Medlemstidning för DIS-Väst en regionförening till DIS, Föreningen för datorhjälp i släktforskningen
Org nr: 857208-8691
www.dis-vast.o.se
Adress:
c/o Ylva Amberntsson
Persikogatan 126, 426 56 Västra Frölunda
Tel. 031-29 01 86

Innehåll

Ordförande har ordet	2
Bli medlem i DIS-Väst?	2
Redaktörens spalt	3
Olycksfallsförsäkring	3
Dalslands järnvägar	4
Släktdata	7
Släktforsknings dag i Göteborg	7
Efterlysning	7
Landsvägens triumf	8
Glöggmingel och vykortsinspiration	9
Nytt i ArkivDigital	10
Operation återkoppling	11
Hur gör jag för att få koordinater till mina orter i Disgen?	12
Förlisningen vid Chicago River	13
Föreläsningar på Riksarkivet Göteborg våren 2019	14
Medlemsinformation	15
Temakvällar i lokalen i Mölndal	16

DISKETTEN

ISSN 1404-0387

Ansvarig utgivare: Ylva Amberntsson

Redaktör: Christina Claeson

E-post: disketten@hotmail.com

Redaktionen förbehåller sig rätten att ändra eller lägga till i texterna. Tidningen redigeras i InDesign. Texterna mailas som Word-dokument eller som en textfil, bilder i jpg-format.

Fotografier i fokus på Stadsmuseet i Göteborg, foto Ylva Amberntsson och Christina Claeson.

Ordförande har ordet



Hej, alla hoppas ni fått en bra start på 2019. Januari har gått fort så här långt och idag slog vintern till här i västra Göteborg med ymnigt snöfall hela dagen. Föreningen är igång med aktiviteter i lokalen se hemsida och mailutskick för information. Vi del-

tog här i Göteborg på släktforsknings dag med ett bord på Stadsmuseet där det hela avlöpte i år. Vi visade Disgen och hade försäljning av Bohusläns kartor som DIS tagit fram.

Årsmötesplaneringen är nu nästan klar och vi håller också på att planera vårmöte två som kommer att handla om fyrrar på något sett. I skrivande stund vet vi inte dag eller lokal.

Hoppas att vi ses på något evenemang här under våren.

Hälsningar från er ordförande Ylva som ska återgå till att få till det med mailutskicket med information till er.

Bli medlem i DIS-Väst?

Medlemskap i vår förening kostar 90 kronor per år, 45 kronor per år för familjemedlemmar och förutsätter att man även är medlem i riksföreningen, DIS.

Familjemedlemskap är praktiskt, då får den nye medlemmen ett eget medlemsnummer och inloggningsmöjlighet till Disbyt.

Du tecknar medlemskap via DIS hemsida: <https://www.dis.se/medlem>



Manusstopp Disketten Disketten nr 2 år 2019 är den 26 mars 2019.

Skickas till: disketten@hotmail.com

Hälsningar redaktören

— Redaktörens spalt —



Användare av sociala medier har kanske noterat att det är populärt att rensa ut lite på ett speciellt sätt med hjälp av Kon Mari-metoden. Netflix har en serie program om just detta.

Det är bara det att det ser så himla enkelt ut. Själv har jag försökt något litet att ta fram alla, saker i en viss kategori och sedan ta upp och känna om det glittrar "Sparks Joy" för att avgöra om det skall sparas eller tackas av. Släktforskare verkar inte ha upptäckt den här metoden i diskussionsgruppen på Facebook att döma. Eller så går de långa omvägar för att inte fastna i avgörande om det här pappret skall sparas eller inte. Nu finns i och för sig så mycket mer i olika databaser jämfört med när jag startade för 20 år sedan. Ansedlarna, de där förtryckta som jag började med blev alldeles för krångliga att använda i en familj med 8 syskon och allas deras ättlingar. De har jag matat in i Disgen och sedan avyttrat.

Men jag hittar ibland anteckningar från besök på landsarkivet eller från sejourer med microkort, de är nu inmatade i Disgen och sedan tack för att jag hittade den här uppgiften. Fast jag tror att de blir fler på något sätt under natten, högar minskar men det tar väldigt långsamt. Perfekt tillfälle att fortsätta rensningen under de här kalla och halkiga februardagarna i väntan på vårvärmen.

Christina Claeson



Olycksfallsförsäkring

Föreningen har en olycksfallsförsäkring som gäller för alla medlemmar vid besök i våra lokaler och på våra andra aktiviteter.

Hälsningar Styrelsen för DIS-Väst

SAKA

Äntligen! eller vad var det Gert Fylking utbrast när Nobelpriset i litteratur presenterades för ett antal år sedan? Många är de släktforskare som önskat just detta, så ett litet lyckoutrop får vi väl ändå bidra med! Ancestry har publicerat sökbara register över de som tillhörde några av de svensk-amerikanska församlingarna i USA.

Evangelical Free Church of America, Swedish American Church Records 1800–1946
11 stater i USA

US Evangelical Lutheran Church in America Swedish American Church Records 1800–1946
Canada och USA, 34 stater i USA, 5 provinser i Canada

US Evangelical Lutheran Church in America Church Records, 1781-1969

Nu är det ju så att alla emigranter inte tillhörde någon svensk-amerikansk församling i USA, men många. De som gifter sig med personer från andra länder eller helt enkelt inte går med i någon av dessa församlingar, kanske på grund av att de emigrerat till följd av sin religiösa övertygelse kan vara svårare att hitta. Då går man leta i folkräkningarna (census). Med lite fantasi vad det gäller till exempel namn.

Christina Claeson

Dalslands järnvägar

Den här texten har vi fått av Sven-Erik Davidsson från Dalslands Gille.

Dalslands Järnväg (DJ) också kallad *Dalslandsbanan* var en 1435 mm normalspårig järnväg mellan Mellerud i Älvsborgs län och gränsen till Norge innan Kornsjø. Den kvarvarande sträckan Dals Rostock-Kornsjø är en del av Trafikverkets nuvarande Norge/Vänerbanan.

Historia

Under 1860-talet diskuterades olika dragningar av en 1217 mm smalspårig järnväg mellan Fredrikshald i Norge och Vänersborg, Uddevalla eller från en punkt däremellan på Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga Järnväg. Det fanns ett konkurrerande förslag mellan Fredrikshald och Uddevalla genom Bohuslän. Ytterligare ett förslag var en järnväg till Dalarna från Krossekärr i närheten av Grebbestad, men intressen i Göteborg motsatte sig detta eftersom det skulle bli en konkurrerande hamn. Istället fick Bergslagens Järnväg (BJ) 1871 koncession för en normalspårig järnväg längs Vänerns västra sida. De norska intressenterna i Fredrikshald drev på byggandet en mellanriksbana som på svenska sidan kom att gå mellan Högen vid riksgränsen och Sunnanå vid Väneren. Bolagsordning för Dalslands Järnvägaktiebolag fastställdes den 19 december 1873. Finansieringen bestod av aktieteckning för 1,8 miljoner kronor och lån på 1 miljon kronor från svenska staten, 1,5 miljoner från norska staten och 0,5 miljoner kronor från Fredrikshald stad. Byggandet började 1875 och järnvägen öppnade för allmän trafik den 18 juli 1879. En överenskommelse fanns för att använda BJ:s station i Mellerud. Byggekostnaden för järnvägen var 1880 4,7 miljoner kronor. Järnvägen kallades först Fredrikshald-Sunnanå järnväg då den var samförvalttad med den norska statsbanelinjen Fredrikshald-Riksgränsen fram till 1896. I samband med att de norska lånen skrevs om 1909 upphörde den norska statens bestämmanderätt över nettofördelningen och ak-

tieägarna kunde börja få utdelning. När banan invigdes var hastigheten 44 km/tim 1895 höjdes den till 60 km/tim och 1921 blev det 80 km/tim. Banan användes i huvudsak för genomgående tåg och den lokala persontrafiken var alltid begränsad. BJ tog över trafiken 1941 genom att arrendera banan och bana ingick därefter i Trafikförbundet Göteborg - Dalarna - Gävle (GDG). BJ köpte DJ 1946 och 1947 köpte staten BJ med dotterbolaget DJ och Statens Järnvägar tog över driften. Ett spår byggdes 1956 söderut vid infarten till Mellerud och tågen Göteborg-Oslo kunde gå direkt utan rundgång i Mellerud. I samband med bygget av ett nytt spår 1995 mellan Dals Rostock och Skäleboll på BJ lades den gamla delen Dals Rostock-Mellerud ner förutom en kort sträcka till omformarstationen.

Bibanor

Två bibanor invigdes samtidigt, Ed-Le och Mellerud-Sunnanå. Trafiken på bibanorna gick bara under seglingssäsongen. Persontrafiken till Sunnanå upphörde 1925 och till Le 1929. Banan till Sunnanå lades ner 1959 och godstrafiken till Le upphörde 1964 förutom enstaka tåg fram till 1978.

Bergslagens Järnvägar, BJ, var ett enskilt järnvägsbolag som under 1870-talet byggde järnvägslinjen Göteborg C-Kil-Falun C, Sveriges genom tiderna största enskilda järnvägsprojekt och sin samtids alla kategorier största enskilda svenska företag. Det gamla stationshuset i Göteborg huserar numera kontor för Västra Götalandsregionen.

Historik

Under sent 1860-tal väcktes tanken på en linje mellan Dalarna och någon lämplig hamn längs västkusten. I januari 1871 söktes en första koncession, rörande en järnväg mellan Falun och Krossekärrs hamn vid Grebbestad. Då starka intressen i Göteborg under det kommande halvåret kom

att formera sig skedde förändringen att koncessionsansökan kom att ändras till en järnväg mellan Falun och Göteborg, dvs den som senare kom att byggas. Huvudlinjen, 478 km, färdigställdes i sin helhet år 1879 och när kompletterande arbeten avslutats år 1881 låg den totala byggkostnaden på 50,7 miljoner i dåtidens penningvärde[1], närmare 3,7% av BNP för landet som helhet år 1881. Dels till följd av lågkonjunkturen i slutet av 1870-talet och dels till följd av den därpå följande kollapsen på den svenska obligationsmarknaden kom BJ att ha en mycket besvärlig ekonomisk ställning fram till senare hälften av 1890-talet. Den då inträdda högkonjunkturen möjliggjorde amorteringar, omläggning av lån till gynnsammare villkor och att banan år 1899 kunde genomföra sin första aktieutdelning.

År 1908 inköptes aktiemajoriteten i Gävle-Dala Järnväg. Samma år kom sagda bolag och BJ att tillsammans med Stockholm-Västerås-Bergslagens Järnvägar; att bilda *Trafikförvaltningen Göteborg-Stockholm-Gävle*. Västeråsbanan kom dock att utträda ur sagda förvaltning 1919, som omvandlades till *Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle*, GDG. Denna förvaltning kom att utvecklas till Sveriges största enskilda järnvägsbolagsgrupp och tidvis hade tåg som var snabbare än SJ:s. Under åren 1939-1946 elektrifierades huvudlinjen mellan Göteborg och Gävle över Falun. BJ och resten av GDG förstatligades 1948 och fusionerades in i SJ. Till skillnad från många andra förstatliganden löstes GDG-företagen in till marknadsvärdet och huvudägarna, städerna Göteborg och Gävle, fick bra betalt för sina aktier. Enligt Banverkets terminologi räknas i dag bandelen söder om Kil till Norge/Vänerbanan, medan den norr om Kil räknas till Bergslagsbanan, även om hela sträckan mellan Göteborg och Gävle vardagligen brukar kallas Bergslagsbanan.

De olika bandelarna öppnades för trafik enligt följande:

31 dec 1875 Falun – Ludvika, 70 km;
 30 okt 1875 Kil – Daglösen – Filipstad, 69 km;
 1 mars 1876 Kil – Molkom, 32 km;
 1 aug 1876 Molkom – Daglösen – Filipstad, 37 km;
 3 jan 1877 Daglösen – Ludvika, 115 km;
 31 maj 1877 Göteborg – Trollhättan, 72 km;
 26 feb 1878 Trollhättan – Öxnered, 10 km;
 21 juni 1879 Öxnered – Mellerud, 41 km;
 1 dec 1879 Mellerud – Kil, 109 km;
 1 okt 1912 Rämshyttan – Idkerberget, 10 km;

Spårvidd: 1435 mm (normalspår)

Uddevalla-Lelångens Järnväg (ULB), «Lelångenbanan», var en smalspårig järnväg mellan Uddevalla i Göteborgs och Bohus län och Bengtsfors i Älvsborgs län.

Historia

Den drivande kraften bakom järnvägen var Uddevalla stad. Uddevalla-Lelångens Järnvägsaktiebolag bildades i september 1892 med en aktieteckning på 1 250 000 kr. Tidigare samma år erhöles koncessionen för en 891 mm smalspårig bana från Uddevalla via Bäckefors och Billingsfors till Bengtsfors vid sydspetsen på sjön Lelång. Banan öppnades för trafik den 25 juli 1895. I Uddevalla utgick ULB från Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga Järnväg (UWHJ) befintliga station och bangård som byggdes ut för ULB. UWHJ var smalspårig (1217 mm) men byggdes om till normalspår år 1900. ULB hade inga spåranslutningar till andra 891 mm-järnvägar. I Bäckefors fanns redan den normalspåriga Dalslands Järnväg (DJ) från Sunnanå vid Vätern mot Kornsjø i Norge. ULB passerade DJ i en planskild korsning efter den gemensamma stationen. Järnvägen förband Bengtsfors och Billingsfors med havet vid Uddevalla. Dessutom fick orter längs Dalslands kanal, med omlastning eller omstigning, järnvägsförbindelse till havet. Järnvägen betjänade dock inte direkt övriga industriorter längs Dalslands kanal då kanalen var frusen och ofarbar på vintern. Ytterligare en normalspårig järnväg byggdes förbi Billingsfors och Bengtsfors, Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ) från Mellerud

vid Bergslagernas Järnvägar (BJ) och vidare mot Arvika. Stationen i Billingsfors var gemensam och banorna gick parallellt en bit innan ULB gick väster om kanalen och DVVJ öster om kanalen in till Bengtsfors. DVVJ öppnades inte förrän 1927 mellan Mellerud och Bengtsfors. När Bohusbanan mot Strömstad byggdes öppnade Statens Järnvägar (SJ) en ny station i Uddevalla. Stationen för ULB i Uddevalla flyttade till Uddevalla C (f.d. Uddevalla SJ) före nedläggningen. Det var 1941 eller 1956 enligt olika källor. ULB och UWHJ slog samman förvaltningarna 1935 men efter 1939 års riksdagsbeslut om förstatligandet av järnvägarna köpte Svenska staten ULB den 1 juli 1940 och införlivade den i dåvarande SJ. Godstrafiken var fram till slutet av 1940-talet omfattande, men sedan SJ tagit över driften av den normalspåriga grannbanan Dal-Västra Värmlands Järnväg överfördes godstransporterna till och från bruken i Billingsfors och Bengtsfors till sistnämnda som hade större kapacitet och utan omlastning stod i direkt förbindelse med det övriga järnvägsnätet i Sverige. Trafikunderlaget på Lelångenbanan beskars. Behovsgodståg infördes mellan Bengtsfors - Bäckefors under 1958 och den 28 maj 1960 lämnade sista rälsbussen Bengtsfors Västra i riktning söderut. Sträckan Bengtsfors - Billingsfors (söder) revs upp samma höst medan resterande del revs upp våren/sommaren 1964^{[6][7]} Trafiken på den återstående sträckan mellan Uddevalla och Bäckefors lades ner 1964, varefter Kungl. Maj:t gav tillstånd att riva hela banan. Flera av stationerna och hållplatserna utefter banan, såsom Lane (i Bohuslän), Nättjebacka, Ellenö, Ödeborg, Färgelanda, Hjertsäter, Högsäter, Tångelanda, Skällsäter (i Järbo socken), Bäckefors, Iväg/Ödskölt, Dingelvik (i Steneby) och Billingsfors, har även inrymt poststationer under kortare eller längre perioder under den aktuella tiden. Rälsen revs snabbt men delar av banvallen finns idag kvar i form av bilväg, cykelväg eller vandringsled

Dal-Västra Värmlands Järnväg, *De Vackra Vyernas Järnväg* (DVVJ) mellan Mellerud och Ar-

vika, 158 km, samt bibanan Beted-Skillingsfors Skillingsmarksbanan, 19 km, stod i sin helhet färdig 1928. Delar av banan används för godstrafik och turisttrafik, medan den reguljära persontrafiken lades ned 1985/1986. Anledningen till att banan byggdes var delvis transportbehovet från industrierna längs Dalslands kanal. Vintertid var sjövägarna frusna och ofarbara och vägarna var små och inte anpassade för den mängd transporter som behövdes. Detta gjorde att året runt-transporter försvårades, vilket var ett tungt argument för att få en järnväg till stånd. Sträckan mellan Mellerud och Billingsfors är fortfarande i drift för godstrafik med Trafikverket som bannansvarig, delen mellan Billingsfors och Bengtsfors förvaltas av Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg. Stiftelsen kör turisttrafik mellan Mellerud och Bengtsfors under sommaren och chartertrafik resten av året. Mellan Bengtsfors och Årjäng ligger spårren kvar och stiftelsen underhåller och arrangerar dressincyckling. Järnvägen norr om Årjäng revs upp 1989.

Historia

Diskussioner om järnvägar i norra Dalsland och sydvästra Värmland började i slutet på 1800-talet efter att Dalslands Järnväg, Nordvästra stambanan, Bergslagernas Järnvägar och något senare Uddevalla-Lelångens Järnväg öppnades. Efter unionsupplösningen 1905 tog diskussionerna ny fart och mellan 1906 och 1912 inlämnades sex koncessionsansökningar för området. En koncessionsansökan för normalspårig järnväg mellan Mellerud och Billingsfors hade lämnats in den 3 november 1906 men den avslogs 1911 efter protester från Uddevalla-Lelångens Järnväg. En ny koncession inlämnades den 15 april 1912 med en förlängd sträckning till Arvika på Nordvästra stambanan via Årjäng och Koppom och två bibanor Mosserud - Töckfors och Blomskog - Lennartsfors. Den 11 oktober 1913 rekommenderades två förslag Dal-Västra Värmlands Järnväg som fick koncession från Mellerud vid Bergslagernas Järnvägar till Arvika på Nordvästra stambanan med en bi-

banan Järnskog – Skillingfors och en annan koncession för Åmål–Årjängs Järnväg mellan Åmål och Årjäng. Koncessionen överlämnades till Dal – Västra Värmlands Järnvägsaktiebolag som bildades den 2 november 1914. Aktier tecknades för 4,74 miljoner kronor och banan beräknades kosta 9,2 miljoner kronor. Det skrevs ett avtal med Bergslagerernas Järnvägar om trafikering i 30 år med deras rullande material. Efter renstakning av banan flyttades byggstarten till 1917 och projektet delades, sträckan mellan Billingsfors och Arvika med bibana skulle finansieras med ett statligt lån på 5,6 miljoner kronor ur bibanefonden och sträckan mellan Mellerud och Billingsfors skulle finansieras av bolaget och ett lån på 1,6 miljoner kronor med Bergslagerernas Järnvägar som borgenär. Kostnaderna översteg beräkningarna, det fanns materialbrist och arbetskonflikter. Den första sträckan mellan Mellerud och Billingsfors öppnade för provisorisk trafik 1923. I slutet på 1927 var hela banan öppen för provisorisk trafik och den öppnade för allmän trafik den 1 mars 1928. Kostnaden blev 16 miljoner kronor.

Konkurs och försäljning

Låneskulden var för stor och bolaget gick i konkurs den 8 juni 1936. Riksgäldskontoret tog över och förvaltede bolaget till den 1 september 1937 när Bergslagerernas Järnvägar köpte järnvägen för 3,4 miljoner kronor. Järnvägen placerades i ett dotterbolag *Järnvägsaktiebolaget Dal - Västra Värmland* tillsammans med Åmål-Årjängs Järnväg som Bergslagerernas Järnvägar också hade köpt från Riksgäldskontoret efter att också det bolaget hade gjort konkurs. Svenska staten köpte Bergslagerernas Järnvägar med dotterbolaget Järnvägsaktiebolaget Dal–Västra Värmland den 1 juli 1947 och driften överförs till Statens Järnvägar den 1 juli 1948.

Trafik

Bergslagerernas Järnvägar trafikerade banan med sina järnvägsfordon enligt avtal ända fram till att staten köpte och Statens Järnvägar (SJ) tog över driften 1948.

Reguljärtrafikens upphörande

Den första trafiken som upphörde var godstrafiken mellan Gustavsfors och Årjäng den 1 juni 1958, följt av godstrafiken mellan Bengtsfors och Gustavsfors den 1 juni 1975. Efter ett ras vid Vännacka upphörde godstrafiken mellan Årjäng och Jössefors Östra den 31 juli 1985. Godstrafiken mellan Billingsfors och Bengtsfors upphörde den 27 augusti 1986 och på den norra delen mellan Jössefors Östra och Gilserud den 1 oktober 1989. Persontrafiken mellan Bengtsfors och Arvika upphörde 9 juni 1985, innan raset vid Vännacka, och på sträckan mellan Mellerud och Bengtsfors den 31 augusti 1986.

Banan

Banan byggdes normalspårig 1 435 mm och den största hastigheten vid öppnandet var mellan 45 och 65 kilometer i timmen beroende på rälstyp. När Statens Järnvägar tog över driften bytes rälerorna och hastigheten för motorvagnar blev 80 kilometer i timmen medan loktågen var begränsade till 55 kilometer i timmen. Det byggdes lokstall med vändskivor vid Bengtsfors Östra, Årjäng, Beted och Arvika och enbart lokstall i Mellerud. Det fanns 11 broar över vattendrag varav 4 gick över Dalslands kanal och 5 planskilda vägkorsningar. Spåren på sträckan norr om Årjäng till Jössefors Östra revs 1989 men större delen av banvallen finns kvar som mindre vägar. Bland annat används den före detta banvallen som cykelbana. Sträckan från Jössefors Östra till Gilserud låg kvar som industrispår till 1993. Banan mellan Bengtsfors och Årjäng används för dressincyklning och Mellerud - Bengtsfors finns kvar som trafikerad järnväg. Stiftelsen Dal-västra Värmlands Järnväg tog över underhållet norr om Billingsfors till Årjäng 1987 och staten via Trafikverket, efterföljare till Banverket, har fortfarande ansvar för underhållet i Billingsfors och söderut till Mellerud. Efter en urspårning av ett godståg vid Åsensbruk 2011 utförde Trafikverket 2012 underhåll på sträckan där underhållet är eftersatt[8] eftersom banan är klassad som lågtrafikerade järnväg med tveksamt samhällsekonomiskt motiverad trafik.

Skillingmarksbanan

Bibanan till Skillingfors, Skillingmarksbanan, öppnades för allmän trafik den 1 mars 1928 samtidigt som huvudbanan. Stationen i Skillingfors hade lokstall och vändskiva. Högsta hastigheten var 40 kilometer i timmen. Det sista persontåget gick den 27 maj 1961 och tidtabellslagd godstrafik hade upphört 1958. Banan revs men broläget över Kölaälven med delar av sträckningen runt bron användes för länsväg S 622. Resten av banvallen öster om Vadjungen är en mindre väg.

Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnvägs

När persontrafiken upphörde 1986 bildade Bengtsfors och Melleruds kommuner Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg för att driva linjetrafik under sommaren, chartertrafik och dressincyklning mot Värmlandsgränsen. Turisttrafiken med rälsbussar som fortfarande pågår startade 1987 mellan Mellerud och Bengtsfors och i Bengtsfors/Håverud finns anslutning till kanalbåtarna på Dalslands kanal. Årjäng kommun ingår i stiftelsen sedan 1990 när dressincyklning förlängdes till Årjäng. Stiftelsen svarar för banunderhållet norr om Billingsfors. Utöver tågtrafik och dressinuthyrning utför stiftelsen entreprenad och uthyrningsverksamhet vilket utgjorde ungefär hälften av omsättningen 2010. Normalt körs trafiken med Y1 motorvagnar men på lördagar kan man få man åka med klassiska Y7 rälsbussar.

Modelljärnväg ¹⁾

Det finns även en förening Sällskapet Lelångenbanan som håller på att bygga en modelljärnväg med Lelångenbanan som förebild. På sin webbsida publicerar föreningen nutida foton av banvallen.
<http://www.lelangensbanan.se/>

¹⁾ Info från redaktören

/Red. annm)

Föreningen SLÄKTDATA

Föreningen Släktdata bildades 1989 och är en ideell förening som har som huvudmål att göra så många avskrivna eller indexerade kyrkböcker som möjligt fritt tillgängliga för släktforskning. Vi har för närvarande ca 8 miljoner uppgifter fritt sökbara i vår databas. De registrerade uppgifterna ur kyrkböckerna omfattar utdrag ur födelse- vigsel- och dödböcker, bo-uppteckningar samt vissa husförhørs- och flyttningslängder under varierande perioder (1688–1946) beroende på församling.

Registren har ställts till vårt förflögande av släktforskare från olika

delar av landet, som har lagt ner ett mycket omfattande arbete med registrering.

Registren är tillgängliga och gratis sökbara i vår databas, som kan nå från vår hemsida www.slaktdata.org under fliken Registersökning.

Kontrollera alltid de uppgifter du hittar mot originalkällan. Din forskning blir aldrig starkare än sin svagaste länk. Originalkällan innehåller ofta också ytterligare uppgifter.

Vi hjälper föreningar och enskilda personer med råd för registrering

och gör resultatet fritt sökbart och tillgängligt för släktforskning gratis direkt på Internet.

Kontakta oss på register@slaktdata.org om du är intresserad av att hjälpa till med att utöka våra register? Eller kanske lämna ett bidrag till vår hemsida i form av artiklar, notiser m.m.

*Hanserik Englund
Ordförande
Föreningen Släktdata*

Släktforskningens dag i Göteborg

Redan i januari var det dags, det blev bråda dagar för alla deltagande föreningar som var med på arrangemanget som denna gång höll till på Stadsmuseet i Göteborg. Nu var det ju så att det var två dagar, men

DIS-Väst valde att endast vara med en dag. Alltid lika trevligt med släktforskning i olika former, många intressanta samtal och bra föredrag med foton som tema. Mängden porträtt som tagits under åren är enorm

och det finns flera bra databaser att undersöka, kanske just "mitt kort på en oidentifierad person finns med just där?"

Christina Claeson

Efterlysning

I Skepplanda hembygdsgförening har vi sedan i våren 2018 arbetat med att få ordning i vårt arkiv. Under arbetets gång har vi bland annat hittat en mängd "visitkort", d.v.s. porträttfotografier, tagna någon gång mellan 1860-talet och 1920-talet. Vi har nu lagt i drygt 300 sådan foton i hembygdsgföreningens databas bygdebands.se. Det gå att nå dessa foton via länken

<http://www.bygdebands.se/bildgalleri/2346403/sverige/vastra-gotalands-lan/ale/skepplanda/okanda-personer/>

Vi behöver hjälp med att försöka identifiera alla dessa personer. Förhoppningen är att det finns skäktforskare som känner igen sina anförvanter. Meddela då denna information till mig via bernt_vivi@telia.com Vi kan då placera personerna i sitt rätta sammanhang.

För Skepplanda hembygdsgförening
Bernt Johansson



Följande har saxats ur tidningen "Dalslänningens" jubileumsnummer "70 år" i oktober 1995. Innehållet har ursprungligen varit infört lördagen 18 juli 1925 i Bengtsfors Tidning, sedermera Dalslänningen, Kåseriet, skrivet av Erik Lindorm för Svenska Dagbladet, jämför landsväg – järnväg, men förutseende nog lyfter han i slutet blicken mot "luftvägen". Något att fundera över också nu, när det talas om att öka kapaciteten i luftrummet.

Landsvägens triumf

Vem kunde ännu vid sekelskiftet ana att våra gamla hederliga landsvägar skulle blott ett par decennier därefter uppleva en lysande upphöjelse?

Vi hade så smått börjat vänja oss vid tanken att landsvägen för all framtid blivit överflyglad av järnvägen. Den backiga, gropiga och senfärdigt framslingrande grusremsan hade slutligen blivit utslagen i tävlan med den raka, jämna, snabbt framrusande rälsen. De ärevördiga diligenserna hade försvunnit, ekipagen hade blivit allt sällsyntare, och de gästgivaregårdar som ej hade fördelen och äran att ligga strax intill järnvägsstationen, föllo i lägervall. Alltmera sällan anlände resande efter andfådda hästar för att taga in i de låga, hemtrevliga gästrummen. De föredrogo att knyta sig i närmaste järnvägsknut, där det fanns hotell med varmvatten och allting.

Man använde sig icke mer för längre sträckor av landsvägen, om det blott kunde undvikas. Denna blev alltmera hemfallen åt mjölkskjutsar, cyklande bonddrängar o. luffare. Där låg den om höstar och vårar och stirrade mot himlen med tusen tröstlösa regnpölsögon, och om vintern sov den under snöns liklakan. I närheten tjöto den nya tidens ångvisslor helt övermodigt, alla som hade råd och hade bråttom färdades numera på stålräls, inte på grus och sand.

Nej, landsvägen hade fått en för grundlig åderlätning för att kunna repa sig igen! Och de resandes poesi hade fått knäcken. Nu stuvade människorna in sig i kvava järnvägs-kupéer, som rusa blint genom landskapet. De resande kunde endast taga flyktiga ögonblicksfotografier på näthinnan av förbidansande hus och åkerlappar o. det enda de fingo en närmare uppfattning om var tele-

grafstolparna som med jämna mellanrum dansande förbi.

Och så gråts det en liten skvätt av saknad över det forna, poetiska sättet att resa, då resenären hade god tid på sig att fånga landskapets och befolkningens "själ", under ett långsamt masande efter vägarna bakom en ständigt viftande hästsvans.

Men nu är allt omkullkastat som genom en revolution. Och det är också en revolution, som har inträffat. Landsvägarna ha genom motorfordonen fått liv igen – och vilket liv! Det skummar ibland över, så att en del av det hamnar i diket. Där påträffas dagligen mer än en sorgligt tillbucklad bil med hjulen högt i vädret liksom till åkallan av alla milda makter. Det ser ut, som om föraren i festligt överdåd velat få det förolyckade skrället att sätta klackarna i själve himlavalvet...

Landsvägen är sannerligen icke längre något efterblivet stråk för drömmare och drönare. Det är slut med allt poetiskt vagabonderande längs dikesrenen, där så mycket poesi blivit plockad mellan hästhovsörter och smultronblom. Detta måste få sin återverkan på den svenska dikten, som varit till trängsel fylld av spelmän och poetiska luffare som underglada gånglåtar eller demoniska monologer trampat daggiga dikesrenar. Nu blir det allt mindre tid för drömmier och sjäfullhet, det gäller att i rätta ögonblicket hoppa ner i diket för att icke bli överkörd eller nerstänkt av en vårdslöst framfarande bil. Fotgängaren som förr kunde breda ut sig på vägen i så gott som ostört majestät är nu förvandlad till en jagad och hundsvotterad stackare.

På landsvägen är nämligen i allra bokstavligaste grad var och en herre

över sin stackare: cyklisten över fotgängaren, hästskjutsen över cyklisten, motorcyklisten över hästskjutsen och bilen över motorcyklisten. Det är bara fotgängaren, som uteslutande är stackare, och inte har någon att vara herre över. Om han inte är klädd i hund, förstås.

Det är bilen som satt liv i landsvägen. Bilen är den nyaste diligensen, fast oändligt mycket bekvämare och snabbare. Och framför den trava inga tröttkörda, svettångande hästar, som påkalla vårt medlidande. Ingen piska klatschar och inga svordomar hagla, ty vem vill i längden öda svordomar på en vrensk motor? Där hjälper varken fula ord, slag eller sparkar. Man måste handskas försiktigt med motorn, den går inte att driva fram med hotelser och piskrapp. Motorn kan inte behandlas som ett oskäligt kreatur.

Bilen har återgivet oss kontakten med landskapet, låter oss tränga in i det på helt annat sätt än järnvägen. Denna blir dock alltid något främmande i omgivningen, de stela stålrälserna på sina syllar bli aldrig riktigt sammanvuxna med marken. Intrycket av konstgjordhet plånas aldrig ut. Men landsvägen är organiskt samhörig med det land, där den drar fram, och får dess lynne och karaktär.

Och landsvägens poesi, som vi trodde utdöd, spirar åter upp ur cement och makadam, fast i en oväntad, en oanad form. Nu är det icke raska fotvandrare med ränsel på ryggen som förunnas att plocka den. Ack, långt därifrån, de få mest insupa dammvirvlar och bensinstanken. Det är bilisterna och deras passagerare, som nappa den till sig i förbifarten. Nu har sannerligen ingen människa ro att stoppa motorn och sätta sig vid

dikeskanten för att leta efter lyckoklöver. Och nog har den gamla landsvägens våghalsiga romantik med enlevering på vild häst fått ett modernt motstycke i motorcyklistens vådliga framfärd flickan bak. Förr satt flickan frampå, på sadelknappen, nu sitter hon bakpå eller ligger hoprullad i sidvagnen. Det är hela skillnaden, om man också undantar att kvinnorna numera icke längre bli enleverade utan snarare männen.

Den gamla, gråa föraktade landsvä-

gen har härligen kommit till heders och hotar i stället att övertrumfa sin nyss så övermäktige rival, järnvägen. På kortare sträckor stjälar den kvicka, oceremoniösa bilen passagerare och gods från det högtidligt frampustande tåget.

Men just som man nästan vill hålla före att landsvägen i den kampen kommer att triumfera, så lyfter man blicken och ser ovan sig en oändligt bredare väg, den blåa och dammfria luftvägen, som visserligen stundom

kan vara gropig, men som genast lagar sig själv igen, som aldrig tarvar några underhållningskostnader och som har svindlande gott om svängrum, icke blott på bredden utan även på höjden.

Då kryper onekligen landsvägens triumf betydlig ihop o. man anar det värsta för dess framtida storhet och herravälde.

(Su. D.) Erik Lindorm

Glöggmingel och vykortinspiration



Bengt Herrman, foto Christina Claeson

Många är de som har buntar med vykort hemma, men vad visar framsidan egentligen? Vad finns att berätta om just det här vykortet? Genom att väva ihop information om bilden på vykortet, någon liten klurig stämpel på baksidan visade Bengt Herrman hur vykort kan användas för att som i det här fallet beskriva hur emigrationen till Nordamerika tedde sig. Alla reste inte via Göteborg, men det är kanske mest den avresehamn som är mest förknippad med emigration. Många reste via Gävle, Karlshamn och Stockholm, men också via Trondheim. Väl framme i England,

skulle de ta sig vidare till Liverpool på andra sidan landet för att ta atlantångaren över till Nordamerika. De som förmedlade resorna, de så kallade agenterna hade oftast paketresor som innefattade även tågtransporten i England. I New York så hamnade passagerarna först en bit från Ellis Island, i ett så kallat karantänområde vid Lover Bay. Allt för att inte passagerarna skulle föra med sig smittsamma sjukdomar in i landet. Passagerarna kontrollerades av inspektörer, innan de släpptes in i landet. Första och andraklasspassagerarna behövde i de flesta fall inte

åka vidare till Ellis Island utan de klev av i New York. Vidare kontroller för att bland annat utesluta ögonsjukdomen Trakom följde och en och annan emigrant fick dessvärre återvända hem. De som fått "Landing Card" kunde fortsätta sin resa. Bengt Herrman berättade också om den olycksaliga förlisningen på Chicago River, mer om den längre fram i tidningen.

En spännande kväll med mycket ny information med fokus på emigration.

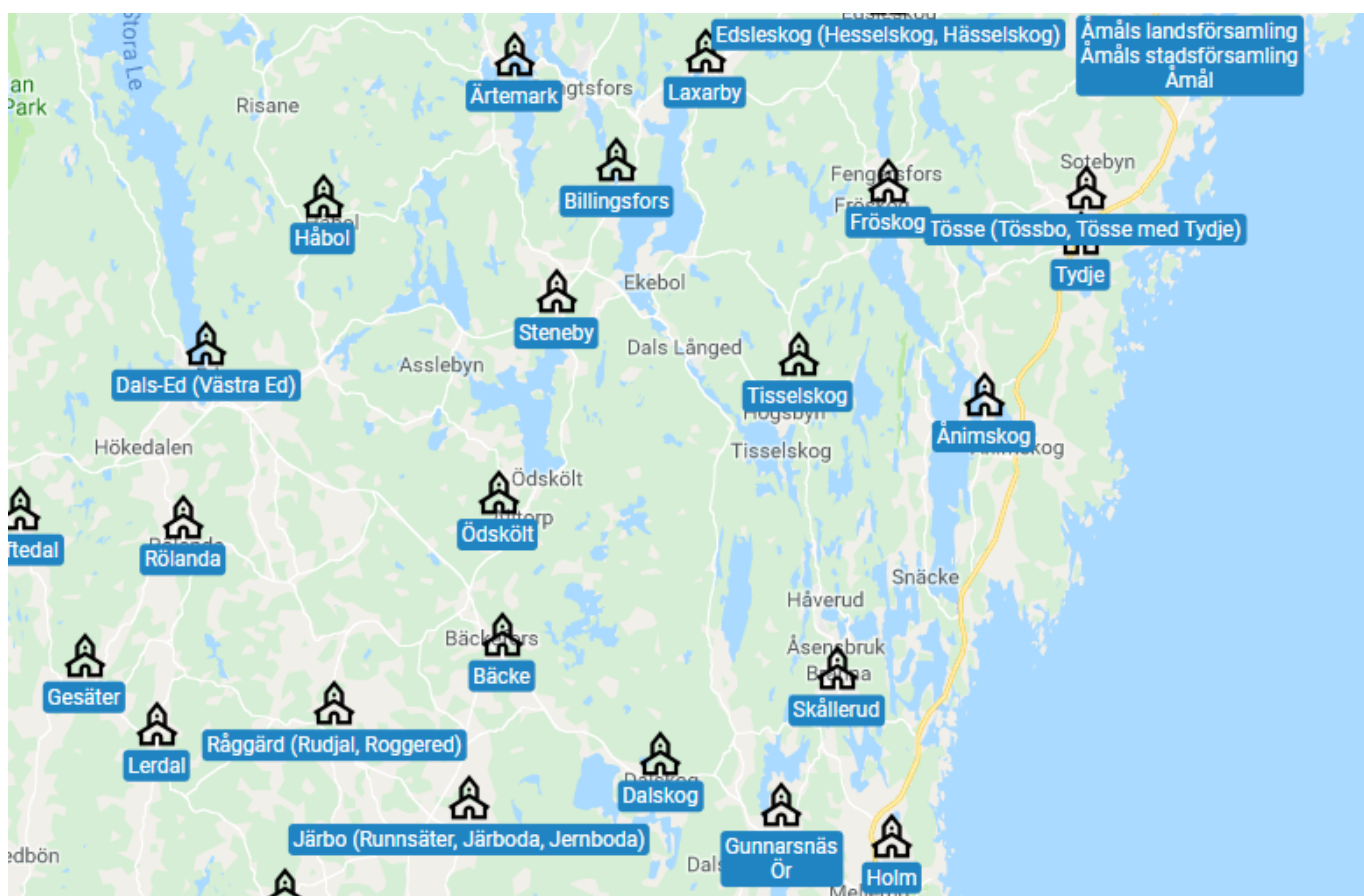
Christina Claeson

Nytt i ArkivDigital

Nu har ArkivDigital tagit fram en smart karta som är mycket användbar när det gäller att om möjligt lokalisera borttappade släktingar, eller de som kommer från en svårtydd plats i flyttningslängden.



Den här rutan finns till vänster i fönstret där du letar i kyrkoböckerna. Klicka på den uppåtriktade pilen och välj församlingar. Då kan du navigera dig runt i kartan och se vilka församlingar som finns runt om i Sverige. De är många och ibland kan det vara så att de heter likadant på flera olika ställen i landet.



Genom att välja församlingsnamn så visas både nuvarande och tidigare namn på församlingen. Det är ett utmärkt redskap i släktforskningen som de tagit fram.

Operation återkoppling

Som släktforskare är vi väldigt duktiga på att gräva i kyrkböcker och arkiv och att hitta släktingar att addera till släktträd och program. Efter inte så lång tid har vi samlat på oss en ansenlig mängd släktingar. Men hur många av oss kontaktar ”nya” släktingar eller återupptar en förlo-rad kontakt?

I mellandagarna 2017 tog jag efter en tids vända, kontakt med en av min pappas kusiner. Jag hade pratat med min pappa om det en tid men skjutit upp det. Jag tyckte att det kändes lite konstigt att ta kontakt med den sidan av familjen efter att släktens bröder avlidit på 40- och 50-talet med bara några års mellanrum. Kontakten som uppehölls några år av de respektive fruarna rann ut i sanden och efter det har det inte förekommit någon kontakt. Det geografiska avståndet på runt 50 mil bidrog säkert också.

Det fanns två anledningar till att jag kontaktade pappas kusin; dels att jag var nyfiken på den delen av släkt-trädet, dels att jag som DNA-släkt-

forskare gärna skulle vilja DNA-testa kusinen för att komma vidare i DNA-släktforskningen. Jag lyfte därför luren i mellandagarna och väntade lite svettigt medan signalerna gick ut innan luren lyftes. Det var ett väldigt trevligt samtal. Jag pratade såväl med kusinen, som idag närmar sig 90-årsåldern, som med hennes äldsta dotter. Båda var förvånade men glada över att jag tog kontakt. De var väldigt trevliga och välkomnande och jag kände direkt att jag gjort rätt som kontaktat dem. Vi pratade om att träffas under sommaren 2018 men sjukdom i familjen gjorde att vi inte hade mer än högst sporadisk mailkontakt med dem. Men så i början av december 2018 blev jag kontaktad av den yngsta dottern, som bara är ett par år äldre än jag. Hon skulle åka ner till Göteborg i tjänsten och frågade om vi kunde träffas. Och visst kunde vi det! Jag hämtade upp henne på centralen och sedan tillbringade vi sex timmar med att prata, uppdatera oss, hitta skillnader och likheter i våra familjer, ställa frågor och försöka hitta svar och skvallra mer allmänt. Det visade sig

också att både pappas kusin och hennes döttrar ville DNA-testa sig och jag kunde hjälpa till med DNA-test till familjen. Nu till våren/sommaren planerar vi att träffas igen, den här gången med flera i familjen. Det ska verkligen bli jätteroligt. Och så har vi DNA-resultatet att se fram emot som förhoppningsvis hjälper båda våra familjer vidare i sökandet på den grenen av släkten. Jag är verkligen glad över att jag tog mod till mig och tog kontakt. Det är väldigt värdefullt att kontakta sina släktingar medan tid finns. Datorsökningar och arkiv finns alltid kvar men att träffa en släkting, och att kanske även kunna DNA-testa denne, kan gå förlorat medan vi gräver i kyrkböcker och bo-uppteckningar.

Nu funderar jag på vem och vilken gren jag ska kontakta härnäst. Operation Återkoppling med de båda brödernas familjer är i alla fall genomförd.

Maria Brolin
www.generanor.se

FTDNA presenterar ett nytt sätt att visa Big -Y resultatet


Alla ni män som har tagit Big -Y kommer att ha stor nytta av den här nya grafiska presentationen av BIG-Y. Det heter Block Tree. Genom att klicka på de olika SNPs-en kommer olika vyer upp som visar varifrån de som testat kommer ifrån. Som allt annat med DNA så bygger resultatet på de personer som testat sig, och just ursprunget skall kanske tas med en stor nypa salt. Hursomhelst av de som testat sig så kommer väldigt många av dem från England och Skottland. Bara att leta vidare efter den okände anfadern som jag tror gömmer sig någonstans.



Hur gör jag för att få koordinater till mina orter i Disgen?

Det enklaste sättet är att leta upp orten via <https://www.hitta.se/> och välja karta.

I det här fallet valde jag en ort i Tisselskogs församling som heter Ramdalen. I sökresultatet kommer kommunen Dals-Långed upp vilket indikerar att det är rätt plats.

Tryck sedan på ikonen  som finns längst ner till höger på kartbilden.



Tryck på välj koordinater och markera sedan raden som det står RT 90 i raden till höger.

Gå sedan in i på kartan i Disgen, gå in i ortsträdet till vänster, leta upp orten som du vill lägga in en koordinat på och välj klistra in från klippbuffert. Klart

Se nu till att markera visa registrerade orter i kartpanelen så skall orten synas som en markering på kartan-

Ett annat sätt finns beskrivet här <https://www.dis.se/kartor-ort>

Via en underlagskarta.

Har du en  i underlagskarta, till exempel den röda kartan eller häradsekonomisk karta, kan du genom att använda  placera en ort från trädet på rätt ställe i kartan.

Den markeringen finns längst till vänster i kartfönstret.

Perfekt om du vet hur gårdarna i byn var placerade eller var det lilla torpet mitt i skogen hette.

(Lantmäteriet har en riktigt bra kartfunktion men där är koordinaterna angivna i SWE REF 99 som är ett annat sätt att visa kartinformation.)

Christina Claeson



Orterna med dess koordinater ovanpå en häradsekonomisk kartan från Silbodals socken i Värmland.

Förlisningen vid Chicago River

Det som Bengt Herrman tog upp på föreläsningen om förlisningen på Chicago River föranledde lite forskning på nätet.

Hur kommer det sig att det är så få som har hört talas om den här båto-lyckan?

SS Eastland som välte över på ena sidan, 844 passagerare och besättningsmän/kvinnor omkom söndagen den 24 juli 1915 i Chicago.

Tragedin som skedde så snart inpå Titanics förlisning! Eller var det på grund av Titanic som det här inte blev mer känd. Eller berodde det på att det framförallt var arbetare som var med på resan och ingen lyxkryssning? En sökning på de svenska digitala tidningar som finns inskannade gav ett magert resultat. SS Eastland var en ångbåt som åkte mellan South Haven i Michigan och Chicago i Illinois. Ursprungligen tillverkad för att vara ett fraktfartyg men den här dagen skulle hon ta med sig anställda på Western Electric på en färd till Michigan. Det var även två andra fartyg som skulle ta med sig passagerare på utfärden. De 2 500 passagerarna, många av dem var ursprungligen

från Tjeckien och några svenskamerikaner. På en hemsida om olyckan finns en förteckning över de som var med på SS Eastland, en del med foton och mer information.

Nu var tanken att de skulle åka iväg och ha trevligt, i Michigan fanns ett nöjesfält och goda möjligheter att ha en picknick med familjen men något gick, väldigt, väldigt fel. En av tankarna i båten som innehöll vatten för att stabilisera båten öppnades och båten fick snabbt slagsida. Troligen befann sig också många av passagerarna på en och samma sida av fartyget för att bli fotograferade. Båtens kapten satte igång larmsignalen och försökte på tillstånd en evakuering men för sent. Båten kantrade och drog med sig både passagerare och besättningsmän ner i Chicago River. Många av de som stod på kajen försökte undsätta de som hamnat i vattnet. Berättelser från de som var med, foton, men också rörlig film gör det hela än mer gripande. En av de överlevande Jack Woodford beskriver det som hände:

«And then movement caught my eye. I looked across the river. As I

watched in disoriented stupefaction a steamer large as an ocean liner slowly turned over on its side as though it were a whale going to take a nap. I didn't believe a huge steamer had done this before my eyes, lashed to a dock, in perfectly calm water, in excellent weather, with no explosion, no fire, nothing. I thought I had gone crazy.»

Ångbåten såldes senare till den amerikanska marinen och skrotades efter det andra världskriget. Fotot som visar den kantrade SS Eastland är ifrån Bengt Herrmans vykortssamling.

Christina Claeson

Källor

https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Eastland

<http://www.eastlanddisaster.org/history/what-happened>

<http://www.eastlanddisaster.org/people/passengers>

<https://allthatsinteresting.com/ss-eastland-disaster>

<https://www.expressen.se/nyheter/de-storsta-fartygskatastroferna/>

<https://maritimecyprus.com/2018/07/22/flashback-in-maritime-history-sinking-of-the-passenger-vessel-ss-eastland-on-the-chicago-river-24-july-1915/>

<https://www.dailymail.co.uk/news/article-2947748/Footage-1915-Chicago-ship-disaster-killed-844-found.html>

<http://www.rarenewspapers.com/view/547735>



Föreläsningar på Riksarkivet Göteborg våren 2019

Till föreläsningarna är det obligatorisk platsbokning – du bokar din biljett genom att maila ditt namn till bokning.gla@riksarkivet.se senast kl 12.00 samma dag som föreläsningen äger rum. Obs! Begränsat antal platser. Du behöver vara på plats 15 minuter innan föreläsningen för att bekräfta din bokning annars blir platsen vakant.

28 mars kl. 18.30 -19.15
29 mars kl. 15.00 - 15.45

Pankhurst kommer! – suffragetten Sylvia Pankhursts kontroversiella besök i Göteborg 1913

I år är det 100 år sedan Riksdagen fattade det första av två grundlagsändrande beslut om kvinnlig rösträtt i Sverige. Under närmare 20 års tid hade den kvinnliga rösträttsrörelsen arbetat för förändring, och rösträttsföreningen i Göteborg utmärkte sig som den mest stridbara i landet. Arkivarie **Karl-Magnus Johansson** berättar om kampen för kvinnlig rösträtt i Sverige med särskilt fokus på nya arkivfynd om Sylvia Pankhursts föredrag i Göteborg 1913 – en händelse som har beskrivits som den mest radikala i den svenska kvinnliga rösträttsrörelsen.

4 april kl. 18.30 - 19.15

Svineri, konnässörer, parvenyer och hipsters – svensk restauranghistoria från medeltida vinkällare till samtida food trucks

Det svenska uteätandet går att följa tillbaka till 1200-talet. Det har alltid varit varierat, med olika slags mat och dryck. Olika människor har gått till olika ställen, allt efter börsens storlek och de sociala ambitionerna. Välkommen till en föreläsning där **Richard Tellström**, docent i måltidskunskap, tar oss till förstaklassrestauranger, fulkrogar, färdigmat och det ständigt politiskt kontrollerade uteätandet i Sverige, från medeltiden till idag. Föreläsningen arrangeras i samarbete med Göteborgs universitet.

11 april kl. 18.30 -19.15

Pigor och drängar – landsbygdens tjänstefolk under 1700- och 1800-talen

Vilken roll spelade böndernas tjänstefolk i omvandlingen av det svenska jordbruket före industrialiseringen? Hur var det att leva och arbeta under tjänstehjonsstadgan, och hur skiljde det sig åt för män och kvinnor? Om dessa frågor föreläser **Carolina Uppenberg**, doktor i ekonomisk historia, utifrån sin nyutkomna avhandling *I husbondens bröd och arbete. Kön, makt och kontrakt i det svenska tjänstefolksystemet 1730–1860*.

25 april kl. 18.30 - 19.15

26 april kl. 15.00- 15. 45

Bland smugglare och kontraband

Som hamnstad har Göteborg sedan grundandet varit en betydelsefull plats både för den legala handeln och mer ljusskygga aktiviteter. Under denna föreläsning berättar arkivarie **Daniel Sjöberg** om källor som speglar smugglarens historia i Göteborg.

9 maj kl. 18.30- 19.15

Schwartzman & Nordström – filmvisning och föredrag om en konfektionsindustri

Schwartzman & Nordström grundades 1903 och kom att bli en av Uddevallas största industrier under mellankrigstiden, specialiserad på herrkostymer. Fotoarkivarien **Fiffi Myrström**, Bohuslans museum, visar filmer från produktionskedjan från 1920-talet-1991 och berättar om fotografier från verksamheten som förvaras i museets samlingar. **Rebecca Olsson**, arkivarie vid Landsarkivet, ger några exempel på vad som finns i företagets arkiv.

Torsdagsföreläsningarna äger rum i Landsarkivets hörsal, Arkivgatan 9, Obligatorisk platsbokning – du bokar din biljett genom att maila ditt namn till bokning.gla@riksarkivet.se senast kl. 12.00 samma dag som föreläsningen äger rum. Obs! Begränsat antal platser. Du behöver vara på plats 15 minuter innan föreläsningen för att bekräfta din bokning annars blir platsen vakant.

Torsdagsföreläsningarna arrangeras i olika delar med GöteborgsRegionens släktforskare, Industrihistoria i Väst, Kulturarvsakademien vid Göteborgs universitet och Göteborgs hembygdsförbund

Landsarkivet bjuder även in till följande arrangemang under hösten:

Lär dig tyda gammal handskrift!

Under våren kan du 28 mars och 11 april vara med och öva dig på att tyda gammal handskrift, då vi tillsammans läser texter från 1700- och 1800-talen. Vi börjar kl. 17.30 i Landsarkivets hörsal och håller på till kl. 18.00. Alla är välkomna, fri entré!

Östra Nordstans historia

Fram till den 9 april pågår också utställningen *Där ingen ska bo* om Östra Nordstans historia som har skapats av en deltagargrupp med elva arkivanvändare och en klass designstudenter från Göteborgs universitet. Utifrån filmen *Dom spränger i min stad i mitt hjärta*, en skildring av livet i Östra Nordstan inför de omfattande rivningarna på 1960-talet, har deltagargruppen valt ut spår och händelser att forska vidare på. Deras arkivsökningar lyfter upp fragment ur människors liv och stadsdelens förändringar genom historien. Designstudenterna har sedan fått ta till sig och formge materialet. Resultatet är en berättelse om livets all daglighet, om människors drömmar och motgångar, utanförskap och tillhörighet.

Fokus på böcker om Göteborg:

Paneldebatt:

Hur beskrivs staden Göteborg?

Torsdagen den 28 februari kl. 18.30-19.15

Hur har Göteborgs historia och samtid utforskats och beskrivits? Vilka böcker om staden finns utgivna och vilka saknas? Vilka perspektiv är representerade när staden skildras och vilka röster borde mer utrymme? I programpunkten bjuder vi in till en paneldebatt där dessa frågor diskuteras av representanter från forskningen, kulturarvsinstitutioner och bokutgivning.

Bokmässa: Göteborgsbokens dag

Lördagen den 13 april kl. 10

Under våren bjuder vi in till Göteborgsbokens dag för fjärde gången! Arrangemanget är endagsmässan som presenterar böcker, författare, förlag och andra utgivare som alla bidrar till litteraturen om Göteborg. Under dagen blir Landsarkivet en mötesplats för samtal kring Göteborg genom tiderna. Det kommer bland annat att ske genom försäljning av böcker och genom föredrag. Dessutom kommer **Årets göteborgsbok** att presenteras – en utmärkelse som premierar utgivningen av intressanta böcker med Göteborg i fokus. Göteborgsbokens dag arrangeras av Landsarkivet i samverkan med Göteborgs hembygdsförbund.

Delta i lärarika workshops

Bland lösdrivare register, stöldanmälningar, fyllerimål och resandejournaler – var med och skapa bättre sökvägar till polisarkiven från 1800-talet

Hur kan vi få bättre möjligheter att hitta personuppgifter i arkiven från poliskamraren i Göteborg under 1800-talet? Bakom arkivförteckningens kortfattade beskrivningar finns arkivmaterial med uppgifter som på många sätt är värdefull för forskningen, inte minst för personhistoriker och släktforskare. I detta projekt bjuder vi in dig att vara med i processen där vi tillsammans hjälps åt att identifiera och beskriva personuppgifter i arkiven, och skapar bättre sökvägar för både oss själva och kommande arkivanvändare!

Vi träffas vid **tre workshop-tillfällen**: måndagarna 4 mars, 1 april och 6 maj, kl. 16.

Om du är intresserad av att medverka i arbetsgruppen ber vi dig anmäla intresse genom att skicka ditt namn till bokning.gla@riksarkivet.se senast den 25 februari. OBS begränsat antal platser.

Skrivarstuga på Landsarkivet med Wikipedia

Wikipedia kan redigeras av alla. Vill du vara med? Under våren erbjuder vi tre träffar för dig som är nyfiken på hur Wikipedia fungerar. Vi berättar om hur det går till att redigera artiklar och tipsar om resurser på Landsarkivet som kan vara till hjälp. Tillfällena är både för dig som använt Wikipedia tidigare och för dig som är nybörjare. Erfarna Wikipediaskribenter deltar och kan ge svar på dina frågor om hur Wikipedia fungerar.

Måndag 18 mars kl. 16.00

Måndag 25 mars kl. 16.00

Måndag 8 april kl. 16.00

Alla är välkomna och inga förkunskaper krävs. Ta med egen dator. Föranmälan till bokning.gla@riksarkivet.se senast 10 mars.

FADDRAR

Disgenfadder

Christina Claeson

Göteborg Tel 031-15 95 38 (kv)
ch_claeson@hotmail.com

Hans Nyman

Sjömarken
Tel 033-25 40 75
hansnyman@telia.com

Tomas Johansson

Svenljunga
Tel 0325-136 31, 0705-42 43 28
tomasgh@live.se

Disgen för Linux

Roy Johansson

Götene
Tel 0511-580 20, 0709-70 61 70
roykleva@gotanet.com

Vi hjälper till med bland annat frågor om konvertering till Disgen 2018, installation och licenshantering. Maila eller ring!

DISBYTOMBUD

Hans Vappula

Källhagsgatan 47 3A, 507 60 Borås
Tel 0702-62 51 16
hans.vappula@gmail.com

Charlotte Börjesson

Tenorgatan 8, 421 38 Västra Frölunda
Tel 031-47 80 93
charlotte.borjesson@telia.com

MIN SLÄKT FADDER

Kjell Croné

Göteborg
Tel 031-15 95 38 (kvällstid)
crone.kjell@gmail.com

Annelie Lindgren Kedehag

Bollebygd
Tel 0739-77 83 88 (kvällstid)
petared@gmail.com

HEDERSMEDLEMMAR

Bertil Magnusson, PARTILLE,
Björn Molin, VÄSTRA FRÖLUNDA
Ingrid Lännestad, VÄSTRA FRÖLUNDA
Jan-Åke Thorsell, VÄSTRA FRÖLUNDA
Ulla-Britt Wallgren, KINNA
Kjell Weber, TORSLANDA
Charlotte Börjesson, VÄSTRA FRÖLUNDA
Kent Lundvall, UDDEVALLA
Eivor Strandefjord, KUNGSBACKA

MEDLEMSINFORMATION

Ordf.: Ylva Amberntsson

Persikogatan 126, 426 56 Västra Frölunda
Tel 031-29 01 86, ylvam55@gmail.com

V.Ordf.: Karin Nirvander

Askims Domarringsväg 210, 436 38 Askim
Tel 0705-28 49 93, k.nirvander@hotmail.se

Kassör: Ann Helen Lindström

Eklanda Bäck 3, 431 49 Mölndal
Tel 0707-79 68 50,
ann-helen.lindstrom@hotmail.com

Sekr.: Martin Johnsson

Skealyckan 2, 439 65 Stråvalla
Tel 0340-65 00 96, martin@ekmi.se

Ledamöter

Kjell Croné

Odinsgatan 20 B, 411 03 Göteborg
Tel 031-15 95 38 (kvällstid)
crone.kjell@gmail.com

Christina Claeson

Odinsgatan 20 B 3 tr, 411 03 Göteborg,
Tel 031-15 95 38 (kvällstid)
ch_claeson@hotmail.com

Ing-Britt Olsson

Grevebergsgatan 11D, 426 56 Västra Frölunda
Tel 031-47 02 22, 0708-71 53 33
ingbritt.m.olsson@gmail.com

Aina Wallström

Louisa Ströms väg 6, 427 38 Billdal
aina@wennewall.se

Kristina Andersson

Kvibergsvägen 7, 531 97 Lidköping
Tel 0510-270 93, foreningar.kristina@gmail.com

Suppleant

Jonny Holm

Lilla Fridhemsgatan 2, 414 73 Göteborg
Tel 031-12 55 36, jodoff@gmail.com

Revisorer:

Margareta Lund

Sveagatan 41, 441 32 Alingsås
Tel 0322-63 73 57

Lena Sundberg

Beryllgatan 18, 426 52 Västra Frölunda
Tel 031-29 48 18

Revisorssuppleant

Lennart Larsson

Tel 031-93 33 70

Valberedningen

Einar Gustafsson

Hästeviksgången 3, 426 71 Västra Frölunda
Tel 070-330 25 33

Redaktionsråd

Christina Claeson

Odinsgatan 20 B 3 tr, 411 03 Göteborg
Tel 031-15 95 38

Medlemsregister och ansvarig utgivare

Disketten:

Ylva Amberntsson

Persikogatan 126, 426 56 Västra Frölunda

Webbansvarig:

Christina Claeson



Avsändare:
DIS-Väst
c/o Ylva Amberntsson
Persikogatan 126
426 56 Västra Frölunda

Temakvällar i lokalen i Mölndal



Bild från /www.sciencemag.org/news/2015/09

26/3 18.00-20.00
Temakväll virus och annat otyg
Anderz Hellgren berättar:

”Så skyddar du din dator mot virus”

Genomgång av vad man:

- ska göra
- bör göra
- kan göra
- och inte göra

Pris 40 kr ink. fika

Anmäl senast tre dagar innan till
anmalan@dis-vast.o.se

9/5 18.00-20.00
Temakväll orter forts.

Ylva Amberntsson visar mer om ortsträdet i Disgen

Pris 40 kr ink. fika

Anmäl senast tre dagar innan till
anmalan@dis-vast.o.se

Vi kommer eventuellt att erbjuda fler temakvällar under våren.
Håll utkik på vår hemsida