



## Södra Munksjöområdet – historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering

JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM  
Byggnadsvårdsrapport 2008:63

*Bo E Karlson, Anette Lindgren & Ådel Vestbö Franzén*





---

# **Södra Munksjöområdet – historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering**

*Jönköpings stad i Jönköpings kommun  
Jönköpings län*

**JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM  
Byggnadsvårdsrapport 2008:63**

*Bo E Karlson, Anette Lindgren & Ådel Vestbö Franzén*

---

JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM  
Kulturmiljöavdelningen, byggnadsvård  
Byggnadsvårdsrapport 2008:63

Grafisk mall: Anders Gutehall. Layout: Britt-Marie Börjesgård.

Jönköpings läns museum. Box 2133, 550 02 Jönköping, Tel: 036-30 18 00.  
E-post: [info@jkgml.se](mailto:info@jkgml.se)

Utdrag ur tryckta och ajourhållna ekonomiska kartor är återgivna enligt tillstånd: Ur allmänt kartmaterial från Lantmäteriet. Medgivande 94.0133

© JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM 2008

# Innehåll

<b>Förord</b>	5	<i>Västra delen</i>	50
<b>Inledning</b>		<i>Centrala delen</i>	
<b>Landskap i förvandling - mark och människor i Vätterbäckenet från stenålder till 1700-tal.</b>	7	<i>Södra delen</i>	51
Yxan som indikator		<i>Sammanfattning</i>	
Hur påverkar stenåldern dagens stadsvision?		<b>Områdets utveckling under 1900-talet</b>	<b>53</b>
Bronser, människor och mark		Första halvan av 1900-talet	
Hur påverkar bronsålderns landskap och dess lämningar dagens stadsbyggnadsvisioner?	11	<i>Bebyggelseutvecklingen fram till 1960, sammanfattning</i>	55
Järnålder och en begynnande centralitet		<i>Tidiga industrier söder om sjön</i>	56
Järnåldern, medeltiden och stadsbyggnadsvisionen	13	<i>Öster om sjön</i>	57
Markanvändning kring Munksjön och Rocksjön från medeltid till 1700-tal		Utvecklingen från 1960	58
Medeltid	14	<i>Generalplanen 1950</i>	
Markanvändning kring år 1700 kring södra Munksjön		<i>Bebyggelseutveckling efter 1960, sammanfattning</i>	
Hur påverkas stadsplaneringen av medeltidens och den tidiga efterreformatoriska tidens landskap?	16	<i>Järnvägen</i>	
Avslutande kommentar	17	<i>E4 och Riksväg 40</i>	59
<b>Bebyggelsen fram till 1900-talets början</b>	<b>23</b>	Fridhem, Folkets Park och Flygfältet – kom och försvann under 1900-talet	62
Området kring Munksjön		<i>Egnahemsområdet Fridhem</i>	
Gårdarna kring Munksjöns östra och södra stränder		<i>Folkets Park</i>	
<i>Torpet Holmen under Ryhov</i>		<i>Flygplatsen</i>	64
<i>Ryhovs gård</i>	25	<b>Områdets arkitekturutveckling</b>	<b>66</b>
<i>Torpet Simsholmen under Strömsberg</i>		Perioden 1900-1920	
<i>Strömsbergs gård</i>	27	Funktionalismen	
<i>Skogsområdet med Oskarshall.</i>		1950-talet	67
<i>Området med torpbebyggelse utmed södra stranden under Strömsberg</i>		Högmodernism, 1960- och 1970-tal	
<i>Torpen och området söder om Tallahov</i>	29	Postmodernism, 1980- och 1990-tal	68
Västerbrunn på Strömsbergs mark		2000-tal, nyfunkis och "kedjearkitektur"	69
<i>Lastageplatserna vid södra Munksjön och sjöfarten</i>	31	<b>Karaktärisering och kulturhistorisk bedömning</b>	<b>71</b>
Nöjen och fritidsaktiviteter kring Munksjöns södra delar.	32	Område 1	
<b>Munksjö bruks område</b>	<b>37</b>	Historik	
Inledning		Karaktär	72
<i>Industriområdets nuvarande omfattning</i>		Kulturhistoriskt värde	
<i>Den tidiga industrietableringen i staden</i>		Område 2	75
Munksjö pappersbruk på 1860-talet	38	Historik	
<i>Uppbyggnadstiden</i>		Karaktär	76
Munksjö pappersbruk från 1870 till 1900	39	Kulturhistoriskt värde	
<i>Utvecklingen till storindustri</i>		Område 3	79
<i>Industrin och maskinerna</i>		Historik	
<i>Pappersprodukter och marknadsföring</i>	41	Karaktär	
<i>Pappersförädling</i>	42	Kulturhistoriskt värde	
Munksjö pappersbruk från 1900 till 1950		Område 3	79
<i>Storindustritiden</i>		Historik	
<i>Industrin och maskinerna</i>		Karaktär	
<i>Pappersprodukter och marknadsföring</i>	43	Kulturhistoriskt värde	80
<i>Pappersförädling</i>		<b>Sammanfattning och övergripande värdering</b>	<b>82</b>
Industrilokalerna		Munksjö bruks område	
<i>Industrilokalerna på 1860-talet</i>		Sammanfattning av intressanta områden, byggnader och strukturer	
<i>Industrilokalerna 1870-1900</i>	47	Munksjöns strandområden som naturelement	
Industrilokalerna 1900-50	48	Gränsområdena mot gamla Ljungarums socken	
Munksjö pappersbruk från 1950 till 2000		Naturen	
Industrilokalerna 1950-2000		Stadens siluett, bergshöjder och vattenytor	
Övergripande karaktärisering av Munksjö industriområde.	49	Det yngre industriområdet	83
		Höga hus	
		Bevarande av berättelsen istället för materialet	
		Långsiktig hållbar stadsutveckling	
		Stadsbyggnadsvisioner i konflikt	
		<b>Karta över värderade samt beskrivna objekt</b>	<b>84</b>
		<b>Källor och litteratur</b>	<b>85</b>



---

## Förord

Rapporten, Södra Munksjöområdet – historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering, har tillkommit på beställning av Stadskontoret i Jönköpings kommun. Rapporten ska ingå som ett planeringsunderlag i arbetet med Stadsbyggnadsvision 2.0.

År 2001 tog museet fram en rapport över norra Munksjön inom arbetet med Stadsbyggnadsvision 1.0, Norra Munksjöområdet – en historisk dokumentation, byggnadsvårdsrapport 2001:2. Denna rapport tar upp flera aspekter som rör Munksjön som helhet, bl.a. dess betydelse för näringsliv, friluftsliv och stadsliv. Utredningens avslutas med en sammanfattande analys av viktiga karaktärsdrag kring norra Munksjön.

Stadsbyggnadsvision 1.0 koncentrerade sig på olika sätt att förstärka stadskärnan medan 2.0 behandlar Jönköpings fortsatta utveckling, både i centrum och i områdena kring Munksjöns södra delar.

Länsmuseets utredningar är båda en del av det kunskapsunderlag som skall ligga grund för den fortsatta planeringsprocessen. Rapporterna har således karaktären av en historisk - antikvarisk förstudie och innebär inget ställningstagande i förhållande till det blivande ramprogrammet eller framtida konkreta planförslag inom området.

Föreliggande rapport ska ge en historisk helhetsbild och analys av miljöerna runt södra delen av Munksjön. Arbetet omfattar områdena 6-11 inom stadsbyggnadsvisionens s.k. spelplan. Munksjö fabriksområde inom område 4 togs inte med i rapporten Norra Munksjön. För Stadsbyggnadsvision 2.0 har en arkivstudie genomförts, däremot ingår ingen nulägesanalys eller värdering.

Den första delen utgörs av en förhistorisk studie, därefter följer en beskrivning av bebyggelseutvecklingen. Den börjar i perioden fram till sekelskiftet 1900, med ett särskilt avsnitt om Munksjö bruk och avslutas med områdets 1900-talshistoria. Den sista delen av rapporten omfattar karaktärisering och värdering av spelplanens områden 6-11.

I utredningsarbetet har medverkat antikvarierna Bo E Karlson, Anette Lindgren och Ådel Vestbö Franzén.

Jönköping, januari 2009

## Inledning

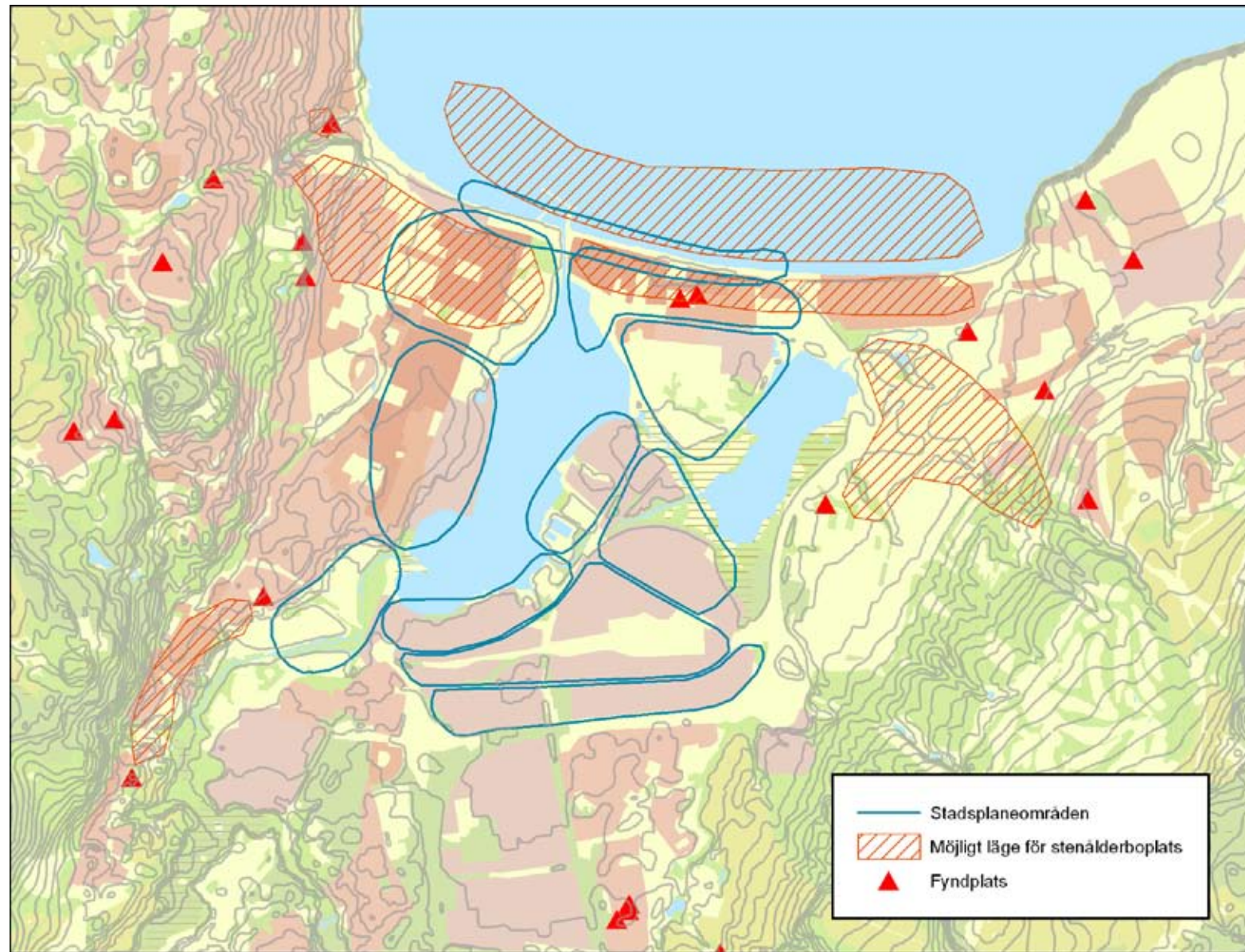
Jönköping är en vattenstad, inramad av Vätterns väldiga ”innanhav” och Munksjön och Rocksjöns mindre vattenspeglar. Läget mellan sjöarna har inverkat på stadens klimat, på dess förbindelser med omvärlden och inre kommunikationsleder. Det har också varit styrande för bebyggelsens lokalisering, både vid dess ursprungliga anläggande och i dess expansionsfaser.

I området mellan Vättern och de två lagunsjöarna Munksjön och Rocksjön finns spår efter bosättningar sedan stenåldern. Bosättningarna växte med tiden, allt mer mark odlades upp och successivt bildades ett system av byar och gårdar runt hela den södra delen av Munksjön. Ljungarums kyrkby och Torpa by är kända sedan medeltiden. När Jönköping stad etableras så är det i ett område där människor har vistats och bott sedan ca 3000 f.Kr.

De områden som låg kring Munksjöns södra delar skiljde sig åt. På den östra och södra sidan tillhörde markerna gårdarna och de tidigare byarna Ryhov och Strömsberg. Här anlades på 1600-talet och senare enstaka torp som karaktäriserade området fram till 1900-talets början då det införlivades med staden. Den västra sidan hörde till staden sedan medeltiden. Här fanns åkrar och ängar som vid 1800-talets mitt började bebyggas med industrier och bostäder. På 1870-talet tillkom de första stadsplanerna för denna del där Munksjö pappersbruk var den största industrin. Bruket hör till ett av undersökningsområdets få bevarade spår från 1800-talet.

Det senaste seklet har inneburit en radikal förändring av hela området kring södra Munksjön. Vid ingången till 1900-talet var detta den lantliga norra änden av Ljungarums socken, fortfarande med en struktur av gårdar och torpställen. Fram till mitten av 1900-talet växte det fram tätbebyggda industriområden både söder och öster om sjön, och mellan Munksjön och Rocksjön anlades stadens första flygplats på 1930-talet.

Nästa brytpunkt i områdets utveckling kom vid ingången till 1960-talet, då området fick sin nuvarande karaktär. Flygplatsen flyttades till Axamo, E4 och järnvägen drogs om och hela området omdanades för industri. De senaste decennierna har byggt vidare på denna struktur, nytillskott har skett i form av förnyelse och förtätning. Området är idag delvis under omvandling från industri till handel, och än större förändringar är att vänta inom ramen för Stadsbyggnadsvision 2.0



0 750 1 500 3 000 Meter

*Figur A: Spridningskarta över fynd av stenåldersföremål i och omkring stadsvisionsområdena. Utifrån fyndens spridning och vad vi vet om landsänkningen kan vi lägga in möjliga områden där stenålderns människor har bott och verkat.*



## Landskap i förvandling - mark och människor i Vätterbäckenet från stenålder till 1700-tal.

### Yxan som indikator

Området mellan Vättern och de två lagunsjöarna Munksjön och Rocksjön har erbjudit idealiska bosättnings- och försörjningsmöjligheter i en stenåldersekonomi baserad på jagande, fiskande och samlande. De omfattande sankmarkerna mellan sjöarna erbjöd ett myller av fågel; i de grunda lagunsjöarna fanns goda fångstmöjligheter för fisk. Att människor verkligen bosatte sig i Vätterbäckenet vittnar alla de lösfynd av stenåldersföremål som har påträffats, särskilt i samband med jordbruksarbete. Något uppströms från Dunkehallaans utlopp bör en boplatz ha funnits under stenålder. Här har skrapor och spån av flinta hittats samt en mejsel, också den i flinta. De fynd som är vanligast är olika former av yxor och en uppfattning om fyndens spridning i området kring Vättern ges i figur A.

Ett uppenbart problem när det gäller att hitta de boplatser där stenålderns människor bodde är den ständigt pågående landsänkningen. Antagligen

Senneolitiska fyndtyper: flathuggen spjutspets, dolk och pilspets av flinta, två skaftbålyxor av bergart.  
JM 12568, 12939, 12673, 7357, 27489.



Mellanolitiska fyndtyper: två isförmiga strid-yxor, tjockmarkig hällspad yxa av flinta, tjockmarkig yxa av bergart.  
JM 36, 16370, 5343, 11974.

Figur B. Ett litet urval av alla de fynd från senare delen av stenåldern (mellan- och senneolitikum) som har hittats i och omkring Jönköpings stad. Ur Klas Börjessons artikel förhistoria i Jönköpings kommun i Småländska Kulturbilder 1983, sid. 133. Fotograf: Jlm.

ligger de viktigaste boplatserna på ca 20 meters djup i Vättern, vid dåtidens åmynningar ut i sjön. De fynd som har kommit i dagen inom och i anslutning till undersökningsområdet är således endast toppen av ett isberg av stenåldersmänniskans materiella värld. Det organiska materialet finns inte kvar, utan vi får läsa av människans representation i landskapet genom de fynd vi känner till från Södra Vätterbygden. Fynden speglar också en tidsperiod om kanske 3000 år från jägar- och samlarstenålder och fram till den period då boskapsskötsel och odlings etablerades i området. Vad vi med säkerhet kan säga är att fynden inte speglar tillfälliga besök av förbiströvande grupper av människor, utan etablerade fångst- och samlarsamhälle med dels bofast, dels nomadiserade befolkningsgrupper som livnärde sig på de resurser som fanns i området. Med jordbruksstensålderns inträde, ca 4000 f Kr, blev det bofasta inslaget större och ett visst inslag av tidig odling och boskapshållande kan anas. (Figur B.)

### Hur påverkar stenåldern dagens stadsvision?

De fysiska lämningarna efter stenålderns landskap är borta ovan mark. De förutsättningar som då rådde klimatiskt och med hänsyn till flora och fauna är i dag helt annorlunda. En del av stenålderns resursområde och boplatzlämningar kan dock återfinnas under Vätterns yta. Icke desto mindre visar spridningen av fynd att boplatserna även fanns i högre liggande områden. I Jönköpingsområdet har stenåldersboplatser tidigare påträffats vid Gisebo samt vid kv. Valplatsen mellan Jönköping och Huskvarna. Det finns således möjligheter att påträffa lösfynd eller stenåldersboplatser vid markarbeten i och kring Jönköping.

### Bronser, människor och mark

Medan bronsåldern på det småländska höglandet präglades av en ekonomi som i stort var en fortsättning på den neolitiska, alltså den senare, jordbrukande delen av en stenåldersekonomi, kom bronsålder att uttryckas på ett helt annat sätt i Vätterbäckenet. Här påträffas en föremålsvärld och en bildvärld som knyter an till den sydsandinaviska. Vi känner till nio säkra gravhögar och ett gravröse från bronsålder i Vätterbäckenet och har uppgifter om att ytterligare fyra högar och ett röse skall ha funnits här. Inte nog med detta. Vätterns höjning har gjort att ett röse från bronsåldern nu

ligger 5 meter under Vätterns yta. Röset byggdes på en sandrevel mellan Skrämmaåns då varande utlopp och Vättern. Först ca 500 år f.Kr, alltså i övergången mellan brons- och järnålder, bör Vätterns vattenyta ha varit på samma nivå som röset. Vid dykning i Huskvarnaviken upptäcktes år 1995 en halsring av brons som kan dateras till yngre bronsålder, och två svärd från bronsålders äldre del hittades i närheten 1969 respektive 1995. Dessa fynd skall troligen ses som föremål som medvetet lagts ner i de mossar och sankmarker som på den tiden fanns i området, som ett offer till gudarna. En annan typ av samlade bronsföremål utgör det depåfynd som 1878 upptäcktes på byn Torpas ägor. Fyndet bestod av ca 20 föremål och skall troligen inte tolkas som ett offerfynd utan som en depå för bronsföremål som skulle smältas ner och omarbetas till nya bronser. Av någon anledning som vi inte känner till i dag kom ägaren aldrig tillbaka (Figur C).

Bronsålderns gravar manifesterar sig ofta högt i terrängen, men i områ-



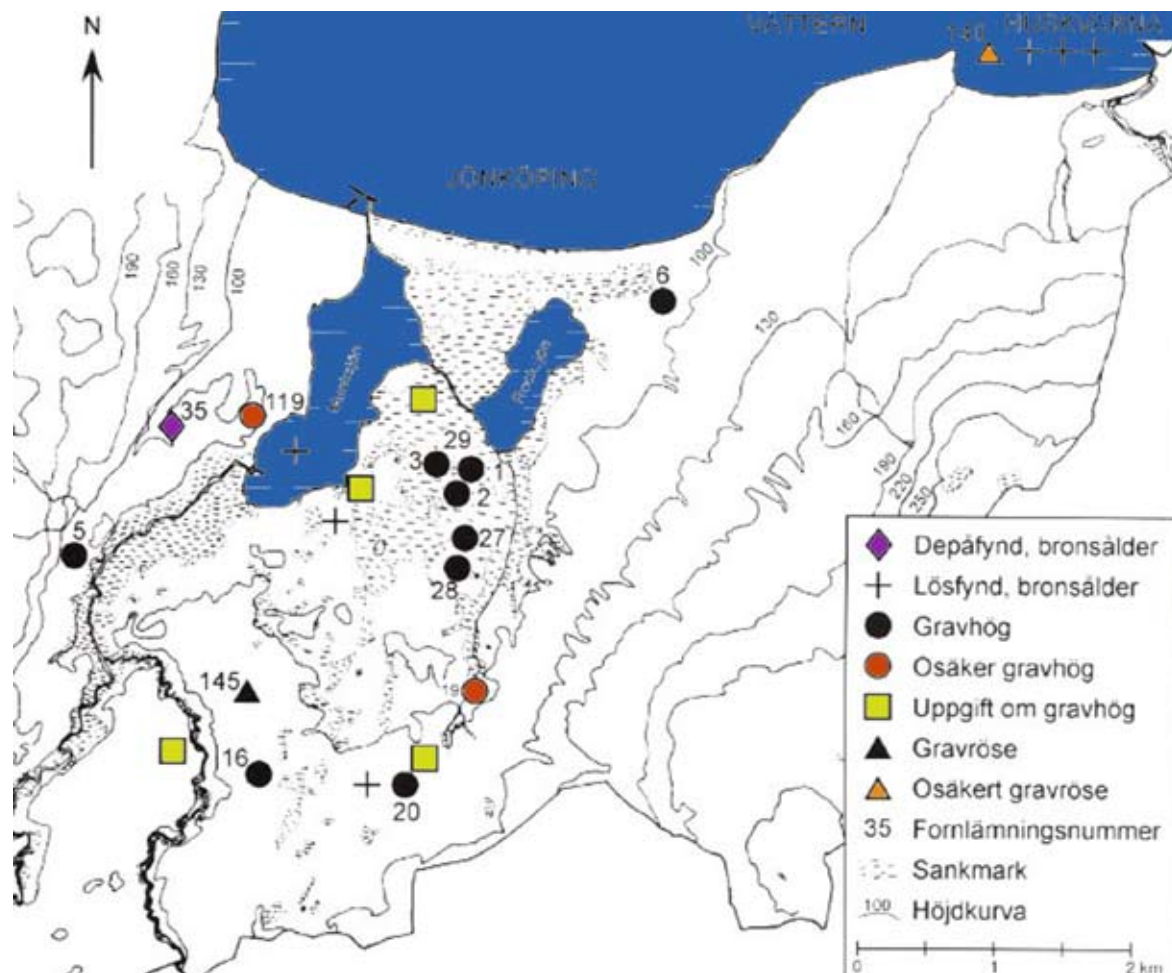
Figur C. De praktfulla men slitna bronsföremålen som deponerades på Torpa har tolkats som en bronsgjutares metallgömma. Troligen skulle bronserna smältas ner och göras om till nya föremål. Vad kom emellan? Foto: Jlm. Tillstånd SHM

det mellan Vättern, Munksjön och Rocksjön ligger rösen lågt i förhållande till den omgivande stigande miljön. Men bilden är skenbar. I det relativt flacka Vätterbäckenet har högarna varit väl synliga, manifesta lämningar byggda på de torrare holmar som fanns i den omgivande sankmarken (Fi-

gur D). Högarna och metallfynden speglar en ekonomi som har likheter med den vi hittar i Sydskandinavien. Även här kan den knytas till goda förutsättningar för odling och betesdrift. Vidare har man givetvis fortsatt att jaga småvilt och fiska. De grunda sjöarna och sank områden har fortfarande utgjort viktiga resursområden.

Flera av de bronsåldershögar vi känner till från Vätterbäckenet grävdes ut från 1930-talet och framåt för att ge plats för exploateringsföretag i Ljungarum, såsom Sagaholmshögen, som kanske är den mest kända. Endast en tredjedel av högen återstod att undersöka år 1971 efter att graven under åren hade använts till sandtag. Icke desto mindre påträffades en tämligen intakt kantkedja bestående av 64 sandstenshällar, varav 15 var ornerade med djur- och människofigurer. Ristningarna på Sagaholmshällarna är i dagsläget de enda figurristningarna i länet. I övrigt finns endast skålgropar som kan förekomma på stenar och block i bronsålderssammanhang. Bland annat hittades en skålgropssten i ett röse från Gamla Råslätt som år 1931 närmast skövlades för att ge plats åt bebyggelse.

Även om Sagaholmshögen med sina hällar fascinerar, kan det vara intressant att titta närmare på de fem högar som undersöktes i samband med anläggandet av Jönköpings flygfält och som kom att grävas ut av dels kapten Bror Kugelberg år 1932, dels av landsantikvarie Egil Lönnberg år 1940 (Figur E). Gravarna var högar och bestod av ett kärnröse som hade en tjock mantel av jord och torv (Figur F). Högarna var ingalunda orörda, utan någon hade genomgått en slarvig utgrävning redan på 1880-talet och flera hade ”restaurerats” år 1929. De utgrävningar som gjordes under 1930- och 1940-talet förefaller dock hållit god arkeologisk standard. De fynd som gjordes var helt i linje med vad som brukar förekomma vid dylika undersökningar. Gravarna var dels brandgravar, dels skelettbegravningar och fyndsammansättningen kunde bestå av en dubbelknapp och rakkniv i brons, en flintdolk, obrända ben och några bitar bränd lera som i grav raä nr 29:2, eller ett dolknappsfragment av brons med en bevarad nit i holken, en kniv, en bronsnål med ring som i grav raä nr 27, där det också hittades en sekundärbegravning från järnålder med järnbleck, nitar och spikar samt obrända ben. I raä nr 28, graven som brukar gå under beteckningen Högen vid trolltallen, efter den mäktiga tall som växte på högen, återfanns dolk eller svärds klinga samt dolk eller svärdshandtag av brons (Figur G). Svärdsfästet avslutades med en guldbleckbelagd rombisk knapp (Figur H).



Figur D. Spridningsbild över bronsåldershögar, rösen, depåfynd och lösfynd i och omkring stadsbyggnadsvisionsområdet, den s.k. Kärnan.



Figur E. Att låta allmänheten få komma och titta på en pågående utgrävning är inget nytt. Här föreläser ägaren till Strömsberg Knut von Essen om de pågående arkeologiska undersökningarna av högarna som togs bort för att ge plats åt flygfältet. JLM 94/1:5948. 1932. Fotograf: John Nyberg.



Figur F. Fornlämning raä 28. Högen till hälften bortgrävt och halva kärnröset frilagt. Från söder. Jönköping läns museum 94/1:6009. Fotograf: Egil Lönnberg. 1940.



Figur G: Trolltallen på den stora bronsåldershögen. Jönköpings läns museum 94/1:5991. Fotograf: JKPG's Byggnadskontor: 1940.



Figur H Fynden från "högen med Trolltallen" (raä 28) bestod bland annat av ett svärdsfäste med svärdsknapp ornerad med guldbleck, samt en spjutspets. Fotograf: Mikael Nordström, Jlm.



Figur I. Ett djupt årderspår från bronsåldern har dokumenterats och snittats. Jorden som samlades in från snittet har analyserats av kvartärgeologer. Genom att studera fossil efter gamla växtrester och fröer i jordprovet kan man få en indikation på dels vad som odlades på platsen, dels hur vegetationen såg ut i övrigt. Foto: Britt Ajneborn, Jlm.



Till vänster Figur K. En av flygfältets bronsåldershögar innan undersökning. Bilden ger en illustration av den talldominerade vegetationen på de holmar som reste sig över sankmarkerna. Här fanns även ett visst inslag av lärk. JLM 88/18:344. Fotograf okänd.

Till höger Figur J. Under utgrävningarna vid Skålabro hittades även denna malsten, komplett med underliggare och löpare. Foto: Britt Ajneborn, Jlm.



Bronsåldershögar har utifrån fynden kunnat dateras till bronsålderns period 2–3, ca åren 1500–1000 f. Kr. I dag finns fortfarande tre säkra och två osäkra bronsåldershögar kvar i Vätterbäckenet.

Var bodde bronsålderns människor? Det höga exploateringstrycket kring staden Jönköping har troligen raderat ut de flesta spår efter bronsålderns bebyggelse. Icke desto mindre har nyligen gjorda arkeologiska undersökningar vid Skålabro bragt i dagen lämningar efter hus och åkrar som kan vara från bronsålder. Än så länge saknas säkra dateringar, men mycket tyder på att vi här har resterna efter ett eller flera hus från bronsålder. Området är beläget på en avsats i lermark som sluttar ner mot Ljungarums industriområde. Leran var högavkastande, men bör ha varit svårbrukad som åkermark eftersom den troligen reddes med enkla årder. Å andra sidan var bronsålderns åkrar små, och kunde ligga utspridda över områden med varierande jordmånsförhållanden. Ett bevis på att man odlat med årder i området är de årderspår som framkom vid de arkeologiska utgrävningarna under 2008 (Jlm dnr 208/08). Kornen maldes sedan till mjöl på en malsten (Figur I och J)

Tiden mellan ca 1600–700 f.Kr har Vätterbäckenet präglats av ett brukat landskap växlande med mossar, sankmarker och kärr. Åkrar och bebyggelse har legat väl uppdragna i torra lägen, medan gravhögar har fått de bästa exponeringslägena i landskapet; dels de torra holmarna i sankmarken mellan de tre sjöarna, dels avsatser i sluttningarna som omgav bäckenet. (Figur K). Inslaget av betande djur har troligen varit stort. Kanske byggde ekonomin i stor grad på boskapsskötsel? Var det ett överskott på hudar och skinn som gjorde det möjligt att byta till sig dyra bronsföremål och som gjorde att man materiellt kunde identifierade sig med de metallrika bygderna i Sydskandinavien? Läget vid Vättern gör att vi kan betrakta dåtidens bosättningar som kustnära. Transport- och kontaktvägar norrut gick över Vättern. Åt öster och väster fanns de bygdeskiljande skogsområdena Holaveden och Hökensås som troligen har dragits in i bronsålderns försörjningsstrategi som jaktmarker. På så sätt blir Jönköpingsområdet en utpost där kontakterna går norrut mot Östergötland via Visingsö. Trots det vi vet om de manifesta lämningarna i form av högar, gravrösen, offer och depåfynd är föga känt om bronsåldermänniskans vardagsliv i Vätterbäckenet.

## Hur påverkar bronsålderns landskap och dess lämningar dagens stadsbyggnadsvisioner?

Lämningar efter bronsålderns boplatser, odlingsmarker och aktivitetsytor finns fortfarande kvar under matjorden. I form av härdar, kokgropar, stolphål och årderspår ger sig bronsåldern tillkänna under det som i dag är åker- och skogsmark. Det finns även möjligheter att hitta rester efter kärnrösen och kanthållar till bronsåldershögar som tidigare odlats bort. Vi har från undersökningar i Ljungarum sett att boplatserna finns något längre uppdragna i terrängen där dränerings- och odlingsförhållanden varit goda. Det är därför viktigt att markingrepp i ytor där matjordslagret finns kvar föregås av arkologisk utredning. Vi vet att offer till gudar var en del av bronsåldermänniskans föreställningsvärld. Offergåvor av brons och guld i form av smycken och vapen deponerades i framför allt i mossar. Med tanke på de omfattande sankmarker som fanns vid den dåvarande Vätterstranden samt i området mellan Munksjön, Rocksjön och Ljungarums by är det inte osannolikt att man vid markarbeten kan påträffa offerfynd i dessa områden.

## Järnålder och en begynnande centralitet

Även under äldre järnålder präglades landskapet av ensamliggande gravar som skulle manifesteras territoriellt anspråkstagande och makt. Kommer man upp på höjderna väster om staden, t.ex vid Åsen och Hulukvarn är järnålderns gravmonument riktigt representerade. Däremot är antalet kända gravar från denna del av förhistorisk tid få i själva Vätterbäckenet. Det var först i samband med utgrävningen av Sagaholmshögen som fyra äldre järnåldersgravar påträffades och grävdes ut. I gravarna framkom lerkärl med brända människoben, knivar, yxor, saxar, remändebeslag, bronsringar och en fibula, dvs ett dräktspänne. Allt daterade sig till perioden ca 350–500 e.Kr. Det är intressant att man flera århundraden efter Sagaholmshögens etablering fortfarande begravde sina döda intill högen. Men detta talar troligen om platsens speciella kultiska betydelse (Figur L).

Inga förhistoriska gravfält finns inom eller i anslutning till det aktuella stadsplaneområdet. Men det är högst troligt att de har funnits. Den nyuppodling som skedde, framför allt under perioden 1750–1850 kan ha raderat ut spåren efter de ofta låga högar och stensättningar som kännetecknar den

yngre järnålderns gravskick. Äldre antikvariska uppgifter berättar om ett gravfält vid Rosenlundsbankarna som vid 1800-talets början till större delen hade hamnat i Vättern på grund av den kraftiga erosionen. Icke desto mindre vet vi en hel del om var järnålderns människor bodde. Under de senaste 20 åren har järnålderns boplatser undersökts arkeologiskt vid Vättersnäs och sluttningarna norr om Öxenhaga och öster om Österängen.

En mäktig påminnelse om den yngre järnåldern, närmare bestämt folkvandringstidens, formvärld upptäcktes år 1927 vid grundgrävning för en kloakledning i Kanalgatan. På två meters djup framkom sexton bronsbeslag



Figur L. Sagaholmshögen är utgrävd, endast kanthällarna står kvar. Framför högen finns de fyra stensättningar som daterades till järnålder. JLM 94/1:5924. Fotograf: Anders Wihlborg 1971.

till en sadelmundering med bland annat avbildningar av människohuvuden samt ett silverbleck (Figur M).

För Jönköpingsborna har Vättern alltid utgjort en länk norrut. En länk som långt fram i tiden bör ha spelat en mycket större roll än de fåtaliga och, under stora delar av året, svårframkomliga vägar som hade sina sträckningar öster och väster om Vättern. Men vad är det som leder till att det så småningom, under yngre järnålder eller tidig medeltid uppstår ett maktcentrum vid Vätterns sydspets, det som senare skall bli staden Jönköping? En förklaring är troligen järnet, en annan vattenkraften. Från och med vendeltid, ca 600–800 e.Kr kan vi belägga en omfattande, lågteknisk järnframställning i området kring Axamo och Åsamon, väster respektive sydväst om Vätterbäckenet. Möjligen har ett centrum för byte och försäljning av järn uppstått i närheten av Vättern där transportvägarna norrut var belägna. Järnframställningen i Axamoområdet håller på ända fram till 1400-talet, då malmen från Taberg tar över som den viktigaste järnråvaran.



Figur M. Vid grävning för en kloakledning i Kanalgatan påträffades sexton bronsbeslag och ett tunt silverbleck. Troligen har föremålet suttit på en eller två träsadlar och kan dateras till ca år 400 e.Kr. Området var under denna del av järnåldern mossmark och mycket tyder på att föremålen lagts ner i mossen som ett offer; kanske i samband med ett krigsbyte. Foto: Sm, Inv.nr. 18359 © Sara Kusmin/Statens historiska museum.

Vattenkvarnarnas införande brukar dateras till ca 1100 e.Kr, alltså tidig medeltid. De kraftalstrande fallen i Dunkehallaån och Huskvarnaån har från början troligen använts till husbehovskvarnar, men allt eftersom befolkning ökar och området kring Jönköpings antar just formen av en köping eller stad, ökade omfattningen av kvarndriften. Energin från överfallskvarnarna kunde även utnyttjas vid sågning av bräder, bankning och tillplattning etc. Det är troligt att järnet från Axamo och Åsamon samt vatten från Dunkehallaån har spelat en huvudsaklig roll under yngre järnålder och tidig medeltid för etablerandet av staden i sitt dåvarande läge, väster om Munksjön. En annan viktig resurs utgjordes av fisket. Under tidig medeltid hade rättigheterna till laxfisket redan reglerats för Hökensås och Skämmaås del. Stora mängder fisk gick åt vid klostret och slottet. Vidare kunde man förse ett omland med torkad och saltad fisk från Vättern och åarna kring staden och upp mot Svedudden i Habo.

Jönköpings stadsprivilegier från 1284 ges troligen till en köping som sedan länge har fungerat som en stad. Här fanns kyrka, kloster och ett fäste för makten där dokument undertecknades. Arkeologiskt sett är Jönköping en av de bäst undersökta medeltidsstäderna. Från 1970-talet och fram till i dag har undersökningar gjorts av flera hantverks- och bostadskvarter och en kyrkogård. Flera Jönköpingsbor minns nog skeletten i gatan utanför Svarta Börsen (i korsningen Kyrkogatan/Västra Storgatan), som efter århundraden av glömska åter såg dagens ljus år 1999.

### Järnåldern, medeltiden och stadsbyggnadsvisionen

Fynden från Kanalgatan 1927 indikerar att det fortfarande kan finnas förhistoriska föremål kvar i marken från järnålder inne i centrala Jönköping. När vi kommer ut i stadskärnans ytterområden, det som fram till ca 1850 var ren jordbruksmark, kan rester efter överplöjda gravar och boplatser framkomma vid markarbeten. Eventuell exploatering av Vätterstranden och områden som är belägna en bit ut i Vättern kan medföra att man stöter på fornlämningar även här. Landsänkningen är en realitet, och vi vet egentligen inte vad som kan finnas under dyn på sjöbotten några meter ut i Vättern. Var fanns t.ex. medeltidens hamnanläggningar och hur såg de ut? Var finns vraken efter båtar som förläste eller som man medvetet har sänkt och lagt som spärrar eller vågbrytare en bit ut i vattnet?

Möjligheten av att stöta på medeltida lämningar är en realitet när markarbeten skall genomföras på Väster. Därför har hela det medeltida stadsområdet registrerats som en fast fornlämning.

### Markanvändning kring Munksjön och Rocksjön från medeltid till 1700-tal

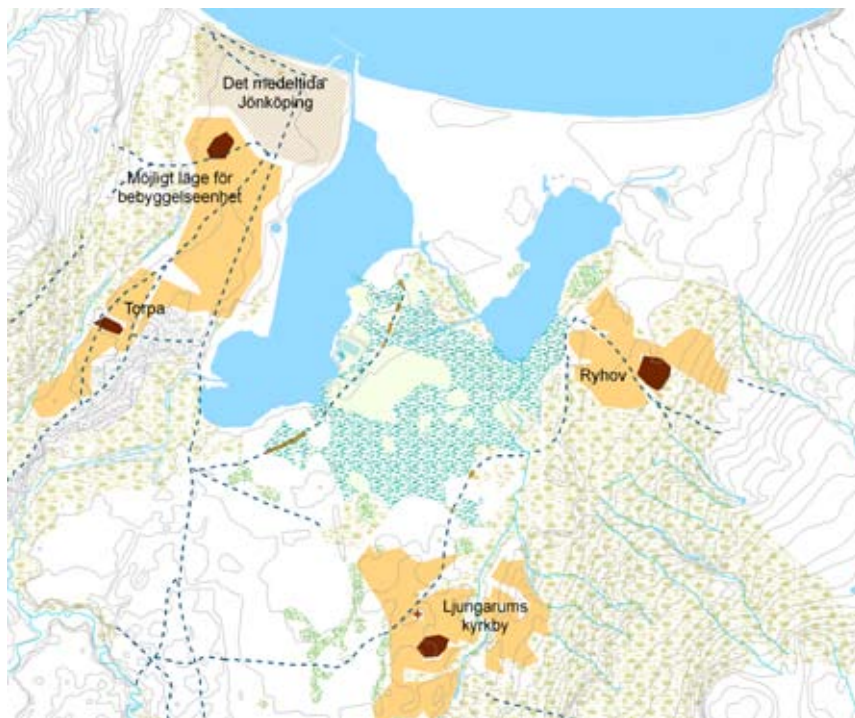
Det kan vara viktigt att komma ihåg att det som utgjorde den bebyggda delen av Jönköpings stad under medeltid och framåt täckte ett ganska litet område, först på Väster, sedan på Öster och senare på både östra och västra sidan om kanalen. Stora delar av det som i dag räknas till den bebyggda staden: Kålgården, Söder, Torpa, Bymarken, områdena österut förbi A6 samt markerna på ömse sidor om Munksjön var fram till ca 1850 antingen odlingslotter till stadens borgare eller ren jordbruksbygd.

Fram till 1600-talets början var dessutom den administrativa indelningen av det vi idag känner som centrala Jönköping en annan. Sanna socken omfattade, som namnet antyder, sandreveln öster om kanalen och sträckte sig ända bort till Huskvarnaåns mynning där gränsen mot Hakarps socken gick. Sanna socken hade givetvis en kyrka, belägen på Rosenlund. I samband med att Rosenlundsbankarna successivt krympte till följd av vattenerosion plockades kyrkan ner, troligen under 1500-talet. När Jönköpings stad etablerades på Öster kom Kristine församling att ersätta denna del av Sanna socken, medan Sanna sockens östra del kom att delas mellan Ljungarum och Rogberga socknar. De stora byarna Sanna och Jära kom att avhysas och markerna ingick sedan som stadsjordar till Jönköpings försörjning. Troligen gick sockengränsen mellan Sanna och Ljungarum strax söder om den mark som sedermera kom att bli Jönköpings kålgårdsområde, vid bäcken som förband Munksjön och Rocksjön. I dokument från 1200-talet räknas Ryhov till Ljungarums socken.

Vi skall i det följande studera områdena närmast Munksjön och Rocksjön, som utgör omvandlingsområdet inom stadsbyggnadsvisionen. Det viktigaste källmaterialet är en serie lantmäterikartor över stadens ägor på Väster, Torpa bys ägor samt Ljungarum och Ryhavs byar. Kartorna är relativt tidiga, från perioden 1670–1720. Många av de strukturer vi kan se i kartan speglar äldre förhållanden, medan annat har tillkommit bara årtiondena före kartornas tillkomst.

## Medeltid

Under medeltid var Ryhov, Ljungarum och Torpa rena bondbyar. Bebyggelsen har legat centralt inom ägoområdet. Ryhovs medeltida bytomt har troligen legat något längre österut än där kungsgården och senare sätesgården kom att ligga (Figur N). I kartan från 1680 och 1714 finns ett område benämnt Tomthagen och här bör den medeltida byn ha legat. Ryhov omtalas redan 1278 och under 1500-talet bestod byn av tre hemman, två skattegårdar och ett hemman ägt av Skänninge kloster. Hur gårdarna låg på bytomten vet vi inte, men kanske var det en solskiftad radby där åker och äng var fördelade i tegskiften mellan byns gårdar.



Figur N. Ett försök till rekonstruktion av bebyggelse och odlingslandskap kring Jönköping under medeltid. Ryhov och Ljungarums kyrkby samt Torpa var rena bondbyar där bönderna var landbor (närmast arrendatorer) under frälse, kyrka och kloster. Troligen låg Ryhov by i eller intill det område som betecknas som "Tomthagen" på kartor från 1680 och 1714.

Ljungarums kyrkby var en av södra Vätterbygdens största byar. Jordböckerna från 1500-talet tar upp sex mantal och bytomten känner vi till från en karta från 1637 (KKGA) då den låg på västra sidan om Strömsbergsån, mitt mellan det som senare blev säteriet Strömsberg och Ljungarums kyrka. I den äldsta kartan från 1600-talet ser man tydligt hur åkermarken även här var tegskiftad mellan byns gårdar. Även ängen bör ha varit tegskiftad även om detta inte syns i kartan. I en karta från 1680 som omfattar både Ryhov och Ljungarums kyrkbys ägor ligger byn fortfarande väster om ån. Detta skulle komma att förändras bara ett par årtionden senare (Figur O och P).

Även Torpa var under medeltiden en stor by. I kartan från 1696 kan tegförband med serier om sju tegar identifieras. Om detta speglar sju gårdar är omöjligt att säga utan noggrannare koll i de kamerala källorna, men mycket tyder på att Torp eller Torpa har bestått av flera bebyggelseenheter. Norr om Torpa vidtog de åkrar som delades upp mellan stadens borgare. Åkerarealen var omfattande jämfört med den åkermark som hörde till de övriga bondbyarna runt omkring. Kanske har det mellan den medeltida staden och Torpa funnits ytterligare bebyggelseenheter? Dess mark hade sedan kommit att läggas under stadens försörjning när staden under medeltiden expanderade på Väster.

## Markanvändning kring år 1700 kring södra Munksjön

Den första slutsatsen vi kan dra av 1700-talet markanvändning, som vi ser den i figur Q, är att Jönköpings expansion av industrimark under 1900-talets mitt och senare del, samt i dag även bostäder, har gjorts i ett hopplöst område. Sankmarkerna mellan och söder om Rocksjön och Munksjön kan inte ha varit det optimala valet vid anläggandet av bebyggelse och industri och sannerligen inte för bostadsbyggande. Trots ett antal små holmar som stack upp ur kärren och där man under bronsåldern manifesterat sin närvaro i området med gravmonument, präglades området av hopplös utmark. Dessa "furuholmar" utgjorde dock en viktig virkesreserv för den framväxande staden, men i övrig betecknas området som "Ringa skog och utmark, bestående en del av sandmoar med små furuskog be vuxen, en del av sankärr". Bebyggelsen, åker, äng och betesmark låg uppdraget i höjdlägena kring sänkan. Här hittar vi i kartorna bebyggelseområdet för Ryhov,





Figur O. Utdrag ur kartan över Ljungarums by år 1637. Sex av byns gårdar ligger samlade kring en bytomt väster om Strömsbergsån, medan en gård är belägen öster om ån.



Figur P. Karta över Strömsberg år 1712. Byn har avhysts och säteriet Strömsberg har etablerats öster om Strömsbergsån.

Ljungarums kyrkby och senare säteriet Strömsberg, Nygård, Torpa samt stadsjordarna som bredde ut sig över den medeltida staden och söderut fram till bygränsen mot Torpa.

Jönköpingsborna har under tidigare epoker verkligen kämpat mot vattnets makter. Mellan 1600 och 1900 fylldes Vätterstranden ut, vågbrytare byggdes, men icke desto mindre förekom översvämningar. Området mellan den sandrevel som utgjorde den bebyggda staden och söderut mot Ljungarum var verkligen vattensjukt på många ställen. De bastioner man under 1600-talets förra hälft planerar att bygga kring staden i ”morazet” blev aldrig verklighet. Detta kan dels bero på en ändrad hotbild på den militära sidan, men hänger nog också ihop med att man inser att markförhållanden inte tål en flera meter bred och hög bastion. Utfyllnadsarbetet skulle bli för övermäktigt.

Under 1500-talet kom Ryhov att bli s.k. ladugård under Jönköping slott. Byn kom således att ligga som en driftsenhet för jordbruket till slottet och kronan. Man får anta att Ryhofs by slogs ihop till en större enhet i samband med övergången till kungsladugård och att bebyggelsen flyttade från den tidigare tomten till ett läge närmre Rockjön där en större och sammanhållen driftsenhet etablerades. På 1600-talet finns gården som säteri, ägt och bebott av samma släkt som också ett tag ägde Strömsberg. Ca 1685 såldes Ryhov till kronan och kom sedan att bli boställe för landshövdingen i Jönköping. Flera dagsverkstorp kom under 1600-talet att byggas som satellitbosättningar till Ryhov, i utkanten av ägora åt norr och öster låg Hörnet, Bommen, Duvekullen, Bommeråsen, Riskullen och Husbacken. Vid Munksjöns strand kom torpet Holmen att ligga på en av de torra tallholmarna strax söder om det som från ca 1680 var Jönköpings kålgårdsområde.

Ljungarums by bestod under 1500-talet av sex gårdar av vilka en ägdes av Vadstena kloster, två av kyrkan och tre av olika frälesläkter. Under 1600-talet kom dock alla hemman i byn genom byten och köp att ägas av en familj. En av gårdarna, Storegården, blev säteri år 1666 och därmed kom de övriga gårdarna i byn att ligga under säteriet. Till minne av sin svärfar Peder Gudmundsson som hade adlats Strömberg år 1646, lät ägaren Israel Ridderhielm döpa säteriet till Strömsberg. I början låg säteriet på den gamla bytomten, men vid 1600-talets slut flyttade man säteriets läge till andra sidan av Strömsbergsbäcken. Här låg sedan tidigare en av byns gårdar och det var på dess ägor som säteriet kom att bebyggas. Samtidigt

avhystes resten av byn och området där den gamla bytomten legat blev åkermark. Säteriet låg nu på en höjdplatå där man kunde se över till kyrkan. En rak allé etablerades som en markör i detta maktens landskap mellan kyrkan och säteriet. Vad hände då med de brukare som bott i den avhysta byn? Troligen är de dem vi hittar i några av de dagsverkstorp som kom att etableras mellan ca 1670 och 1700 som närmast satellitbosättningar till säteriet (figur R). På kartan från 1714 är det inte en bondby, utan ett säteris landskap vi ser.

Dagsverkstorpens namn ger intressant landskapsinformation. Troligen var dräneringsförhållandena usla kring Vassnöden och inte var väl odlingsbetingelserna de bästa vid Vedermodan. Några torp fick namn efter de som bosatte sig där, således hittar vi de tre torpen Anders i Hagen, Arvid i Hagen och Görans vid Ledet några hundra meter söder om säteriet. Tallahov ger oss information av vilken vegetation som präglade holmarna vid Munksjön medan namnen Korgbo och Smedbo troligen speglar torparnas hantverksinriktning.

Torpas ägor låg något uppdraget ovanför Munksjön i väster och bar vid den första karteringen år 1696 fortfarande karaktären av bondby. Detta kan framför allt avläsas i de tegförband som man i kartan kan följa i åker och äng. Dock var själva byn under upplösning vid denna tid. Byn gränsade i norr mot Jönköpings stads ägor och den åker och äng som vid denna tid var fördelade mellan stadsborna i blockformiga ytor (Figur S). Även Torpa var nu indragen i stadens försörjningsstrategi genom att flera intressenter i staden, t ex. pastorn i Jönköping, hade jord i Torpas tegskiften. En viktig skillnad mellan Torpa i väster och de två säterierna i öster är torpen. Under Torpa by fanns endast torpet Solberga samt ett helt nyupptaget som ännu inte fått något namn. Kring Torpa by ser vi den vanliga utvecklingen vid denna tid med ett eller två torp som etablerar sig i byns utkanter medan säterierna med sitt behov av dagsverksdrift fyllde ut stora delar av byteritoriet med underliggande enheter.

### **Hur påverkas stadsplaneringen av medeltidens och den tidiga efterreformatoriska tidens landskap?**

I motsats till tidigare perioder finns fortfarande spår kvar i landskapet av de fysiska strukturer som anlades under medeltid och fram till ca år 1700.

Spåren blir tydligare ju längre fram i tiden vi kommer. Ett exempel på ett landskapsavsnitt med många spår kvar är Strömsbergs herrgård och de ägor som sträcker sig österut och i dag omfattas av Strömsbergs naturreservat. Trots att markanvändningen och vegetationen har förändrats finns många strukturer kvar som berättar om tidigare verksamhet i området. Många av de dagsverkstorp som anlades kring Ryhov och Strömsberg finns kvar, ibland som husgrunder, ibland som befintlig bebyggelse. Spåren efter 1700-talet landskap mellan stadens centrala delar och fram till Ljungarums kyrka försvann dock helt under perioden 1930–1980 då flygfält och industriområde etablerade sig här och radhusbebyggelsen bröt den naturliga samhörigheten mellan Ljungarums kyrka och byns gamla bytomt, som numera ligger under en fotbollsplan.

Minnets av det Jönköpings stad som var omgivet av en satellitetablering av tjänstemannaherrgårdar är på väg att försvinna. Det som kan göras är att rädda en del av de sammanhang som fortfarande finns i landskapet. Vilket var säterilandskapets skalmässighet och karaktär? Kan något av detta speglas i nya byggnader som etableras? Finns det oaser där det bitar äldre landskapet kommer fram i dagen? Vad kan göras för att göra dessa områden begripliga som en del av stadens historiska kapital?

### Avslutande kommentar

Förhistorisk verksamhet inom och i närheten av stadsbyggnadsvisionens område (Kärnan) har lämnat spår i form av en handfull monumentala bronsåldersgravar samt genom fynd av föremål från sten-, brons- och järnålder. Genom arkeologiska insatser har de senare åren också gett information om boplatser och agrar verksamhet. Under de tidigaste perioderna när människor vistades i Vätterbäckenet bör förutsättningarna ha varit mycket goda för en närmast bofast ekonomi, byggd på de resurser i form av fisk, fågel och småvilt som fanns i Vättern samt i de sjönära, fuktiga omgivningarna. I dag finns boplatser från stenålder kanske framför allt under Vätterns yta, som höjts sedan stenåldern. Med jordbrukets inträdande kom bosättningen att söka sig till de torrare höjpartierna. Att de monumentala gravarna lades på holmar i den omgivande sankmarken har dels sin förklaring i högarnas exponering som territoriella markörer men också i det faktum att mossar och sankmarker spelade en speciell roll i bronsåldersmänniskans föreställningsvärld, vilket inte minst framgår av de offerfynd som lades

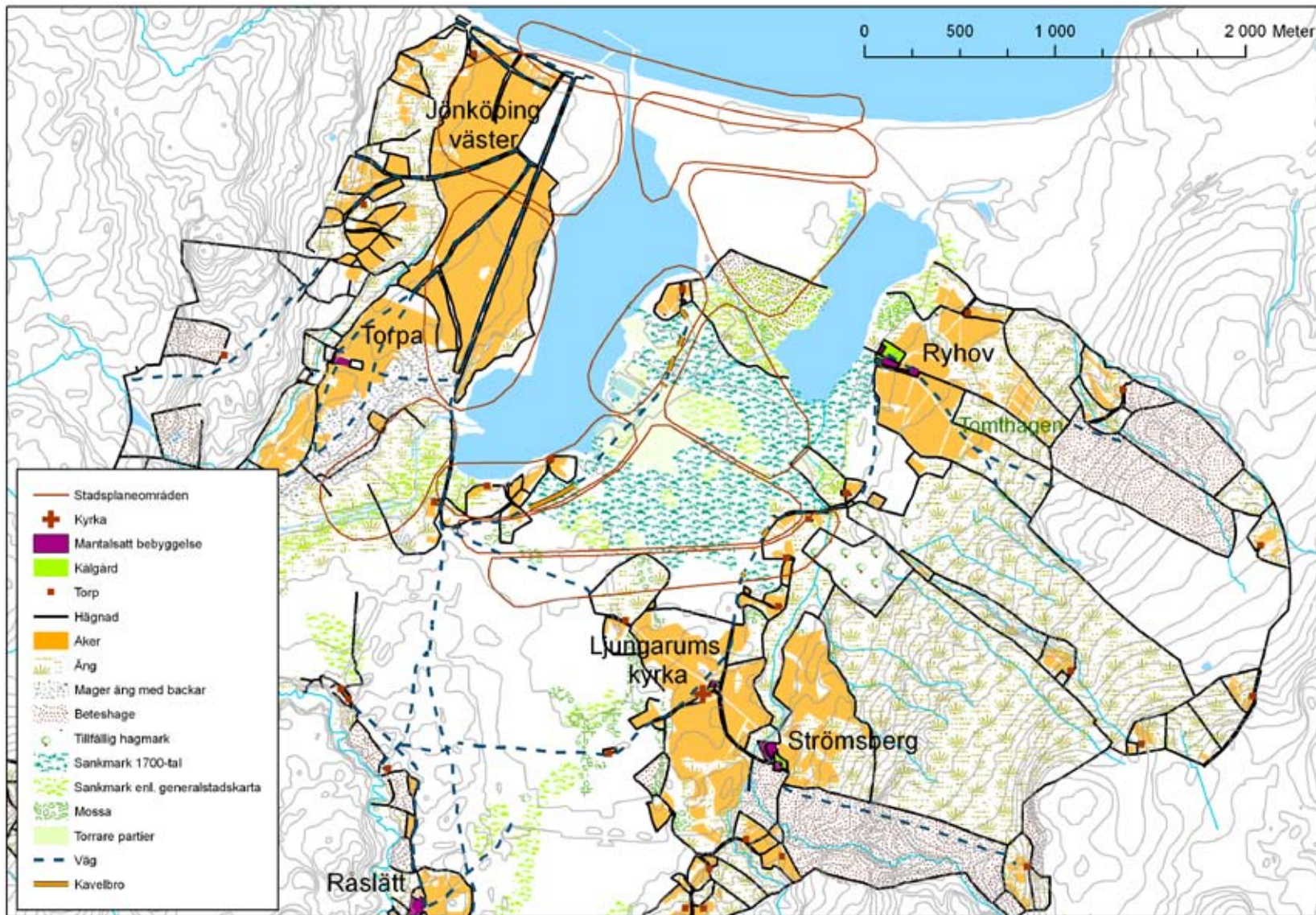
ner i mossarna intill Vättern. En halsring och två bronssvärd som troligen deponerats som offerfynd har hittats i Huskvarnaviken.

När Jönköping etableras som stad under medeltid är det i ett område där människor har vistats och bott sedan ca 3000 f.Kr. Staden växer fram i ett område där de ekonomiska grundförutsättningarna fanns, framför allt järn och vattenkraft. Staden omgavs av marker som sedan länge hade odlats upp och som låg till byar och gårdar kring Munksjön och Vättern. I mitten av Vätterbäckenet fanns dock ett område som inte var indraget i den aktiva försörjningsstrategin. Visserligen fanns här torrare holmar där virkestallar växte, men i övrigt bestod området av sankar kärr. Till följd av försvarstekniska beslut flyttade också staden under början av 1600-talet från de torra och väl dränerade plåtarna väster om Munksjön och kanalen till en sandrevel mellan Vättern och Munksjön. Planer på bastionsbyggen söder om den nyanlagda staden gavs upp efter en tid. Detta kan ha berott på att danskarna inte längre låg och lurade i väster, men kan även ha berott på att man insett svårigheterna med att bygga bastioner i lös kärrmark.

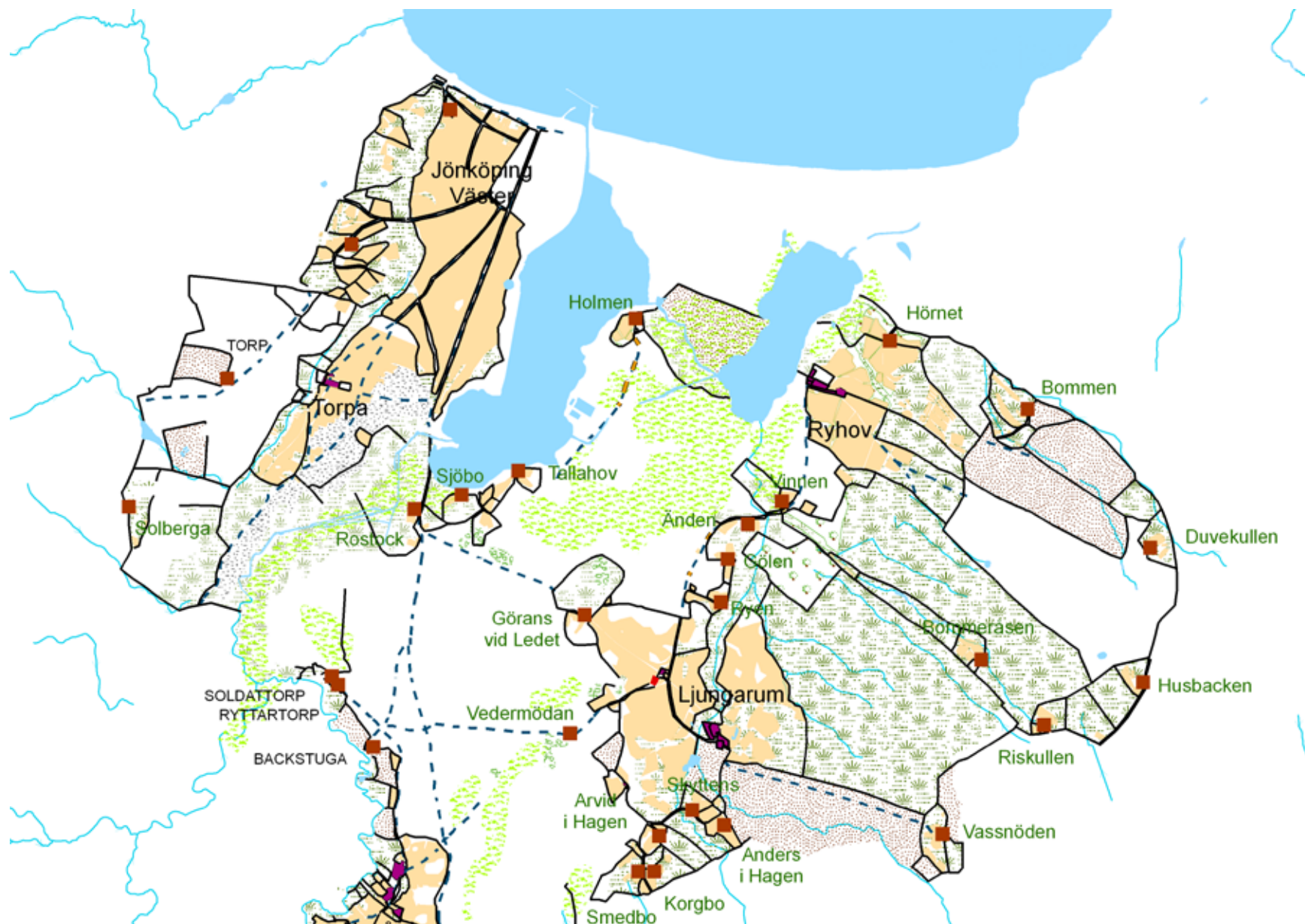
Kärrmarken söder om Jönköpings kålgårdar kom att ligga som ett mellanrum mellan Torpa i väster och Ryhov och Strömsbergs ägor i öster. Endast några dagsverkstorp kom att etableras i området kring år 1700 på de torrare holmar som låg intill Munksjön. Stadens expansion inom detta område hör framför allt till 1900-talet då nya möjligheter fanns att leda bort vatten och torrlägga den tidigare kärrmarken (figur T).



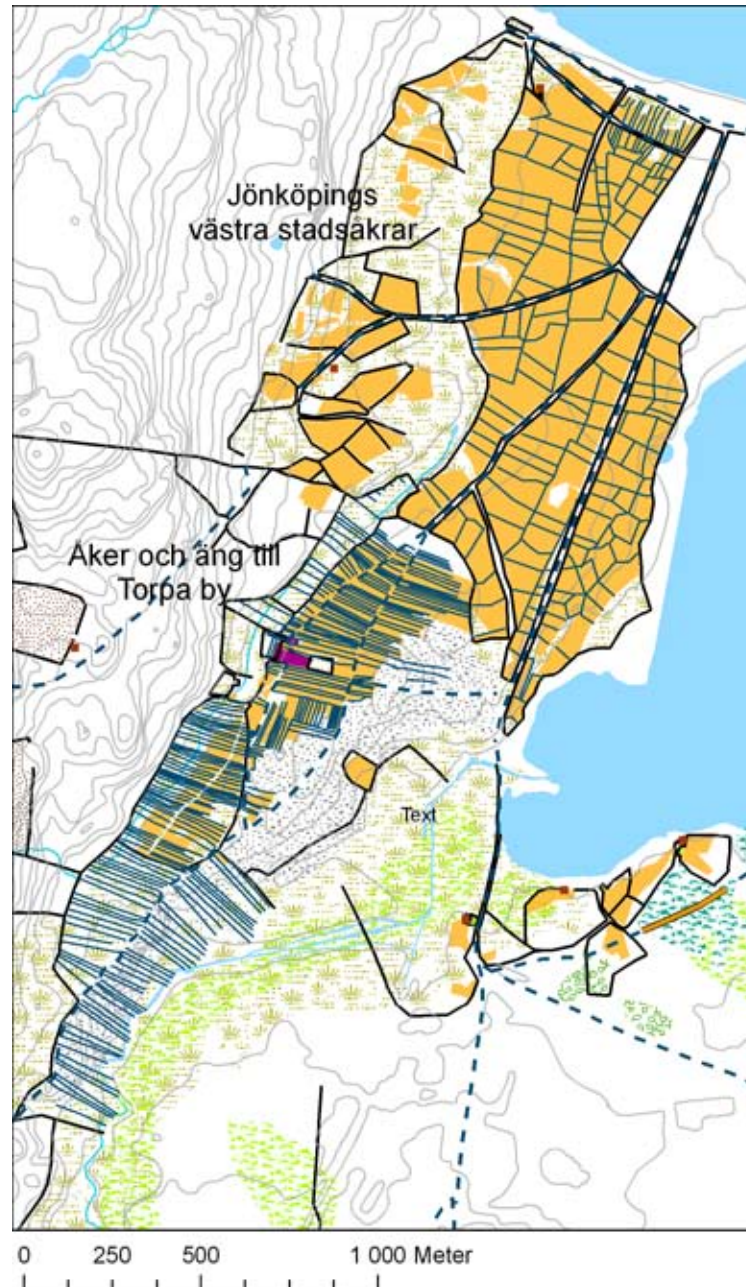
*Figur T. Nygrävd kanal vid den sista bortgrävda gravhögen på gamla flygfältet. Jönköpings läns museum 94/1:6021. Fotograf: Egil Lönnberg. 1940.*



Figur Q. Markanvändning kring Munksjön och Rocksjön, ca 1700. Lägg märke till att bebyggelse och odlingsmark ligger i torra höjdlägen medan mossarna och tallmoarna mellan sjöarna är utmark och skräpmark.



Figur R. Torpetableringen kring Munksjön och Rocksjön skedde framför allt mellan ca 1680 och 1715 i samband med säteribildandet. De avhysta bönderna blev nu troligen dagsverkstorpare under säterierna Ryhov och Strömsberg. Antalet torp till Torpa, som fortfarande hade karaktär av bondby, var betydligt färre.



*Figur S. Torpa by och Jönköpings stadsägor karterades under 1600-talets slut. Trots att områdena domineras av odlingsmark är principen olika för uppdelningen av åker och äng. Torpa visar ett traditionellt ägomönster med långsmala tegar, medan åkermarken inom Jönköpings stadsområde har delats upp i blockformade stycken*





*På en akvarell med utsikt över staden från slottsvallarna 1790 avbildas till höger om staden området på Munksjöns östra strand med torpen Holmen och till höger om detta Simsholmen. Till detta område fanns ingen vägförbindelse från staden. Genom utlagda spänger fanns gångförbindelse med torpen och vidare söderut mot Ljungarum. Akvarell av J C Linnerhielm 1790. Jönköpings läns museum.*



## Bebyggelsen fram till 1900-talets början

### Området kring Munksjön

Munksjöns östra och södra stränder upptogs till största delen av marker som tillhörde Strömsbergs gård. Stranden på den västra sidan tillhörde staden.

Området gränsar i norr mot den kanalliknade å som förbinder Munksjön och Rocksjön. Norr om sankmarkerna kring ån ligger Kålgårdsområdet. Markområdet söder om ån bestod tidigare av ett flertal holmar som reste sig över de omgivande sankmarkerna. På den första av dessa utmed Munksjön låg torpet Holmen. Torpet och dess omgivande område tillhörde gården Ryhov som främst hade sina marker kring Rocksjön. Söder om denna började sedan de marker som låg under gården Strömsberg. Även här fanns några holmar och den nordligaste var Simsholmen med ett torp. Söder om detta var det fast mark på sjöns östra och södra del fram mot Tabergsån vid Jordbron. Norr om Jordbron utbreddes stadens södra områden som var uppodlad mark sedan medeltiden och som senare bebyggdes. Området sträcker sig upp till nuvarande Kungsgatan med högskoleområdet.

### Gårdarna kring Munksjöns östra och södra stränder

#### Torpet Holmen under Ryhov

Den nordligaste delen av området på Munksjöns östra strand tillhörde kungsladugården Ryhov. När Ljungarums socken införlivades med staden 1910 utlades en stadsplan på detta område som fastställdes 1913. Staden övertog sedan området från Ryhov. Först på slutet av 1910-talet anlades en farbar väg och gata till staden. Tidigare gick det inte att norrifrån åka hit med vagn. Sedan lång tid fanns utlagda gångvägar av trä över sankmarkerna som kallades spänger. Mot söder fanns även spänger mot de holmar som tillhörde Strömsberg.

På den största holmen vid Munksjön anlades troligen vid mitten av 1600-talet torpet Holmen. Det var den första bebyggda holmen söder om staden utmed Munksjöstranden.

Denna holme var beväxt med skog och bör tidigare ha utnyttjats som

betesmark men kom nu att uppodlas. På en karta över Ryhovs ägor från 1688 och på en karta från 1714 finns torpet markerat. På de tidiga kartorna över staden från 1610-talet finns ingen bebyggelse markerad på Holmen och heller inte på kartor över staden från 1600-talets mitt. Med sin enkla bebyggelse invid Munksjön med en liten kålgård omgavs det av några åkrar med sandjord. Vidare fanns betesmark och omgivande kärrängar. Odlingsområdet utvidgades under 1800-talet men bebyggelsen behöll en enkel karaktär. Torpet brukades in på 1930-talet och några byggnader låg kvar ännu på 1950-talet.

Holmen blev ett utflyktsmål på den gångväg som gick söderut mot Ljungarum och hälsobrunnen Västerbrunn. Med roddbåt kunde torpet även lätt nås från staden och senare även med ång- eller motorbåt. Det anordnades en enkel servering här som finns skildrad från 1800-talets mitt och in på 1900-talet.

Holmen var väl synlig från staden och finns avbildad redan 1690. Det var då som landshövdingen Erik Dahlbergh använde utsikten från Holmen för att teckna slottet och staden för det stadspanorama som publicerades i "Suecia antiqua et hodierna". Här avbildas några byggnader som ligger på ett litet avstånd från sjön. Intill byggnaderna är rest en majstång som kan vara ett tillägg för att ge en ram åt bilden. Detta bör vara den äldsta



Torpet Holmen med sina små byggnader vid Munksjön finns avbildade på den stadsvy över staden som Erik Dahlbergh utförde 1690. I förgrunden Holmen och på andra sidan Munksjön Slottet och till höger staden nuvarande Öster. Detalj av kopparstick ur "Suecia antiqua et hodierna" som gavs ut 1716.



Området söder om Rocksjökanalen med de tidigare torpen Holmen och Simsholmen låg ännu i mitten av 1930-talet nästan obebyggt. Torpen omgavs av odlingsmarker och kärrmarker. Bakom dessa anlades i början av 1930-talet Jönköpings flygplats. Delförstoring av flygfoto från 1930-talets början från nordväst.



Torpet Holmen vid Munksjön och kanalen till Rocksjön. Detalj av en karta över Ryhov från 1688 av lantmätaren Duiker. Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun.



Torpet Holmen vid Munksjön med omgivande marker. Detalj av en karta över Ryhovs gård från 1714 av lantmätaren Peter Bursei. Lantmäteriverket.

återgivningen av ett torp i stadens närhet. Att Dahlbergh använde Holmen som utsiktsplats kan hänga samman med att han hade kungsladugården Ryhov som lönejord och bodde där periodvis.

Hundra år senare avbildas Holmen med tre små byggnader, men då från slottsområdet på en akvarell av Jonas Carl Linnerhielm signerad 1790. Från slutet av 1800-talet syns även Holmen på en målning från Vindbron vilket visar att torpet var väl synligt även från den centrala staden och senare finns det avbildat på fotografier.

### Ryhovs gård

Ryhovs gård låg öster om Munksjön kring Rocksjöns södra och östra stränder men hade även ett område fram till Munksjön på båda sidor om ån mellan sjöarna. Fram till 1600-talets början var Ryhov en by, Rydh, med flera gårdar. Dessa slogs sedan samman till kungsladugården Ryhov. År 1684 avsattes Ryhov av kronan till löneboställe för landshövdingarna i Jönköpings län och var det fram till 1886. Gården användes framförallt som sommarbostad. På gårdens område anlades på 1910-talet ett infanteriregemente med en stor kasernanläggning som lades ned redan 1927. I början av 1930-talet byggdes kasernerna om till mentalsjukhus och 1988 öppnades det nybyggda länssjukhuset Ryhov. På gårdens östra del kring torpet Hörnet anlades 1898 ett regemente, A6, som lades ned 1985. På det gamla kasernområdet öppnades 1987 A6 köpcenter.



Ryhovs gårds centrala del ligger öster om Rocksjön. Huvudbyggnaden på den gamla kungsladugården Ryhov uppfördes vid 1700-talets mitt. Foto 2006.



Torpet Simsholmen på sin udde med staden i bakgrunden från söder. Till höger vid strandkanten Villa Oscarshall där senare Folkets Park byggdes. Framför villan byggdes ett litet vindkraftverk med en väderkvarn som omtalas i slutet av 1800-talet. Foto 1900 av Lindeborgs Atelier.

### Torpet Simsholmen under Strömsberg

Söder om torpet Holmen fanns ytterligare några små holmar och här gick en i äldre tid omtvistad gräns mellan Ryhov och Strömsberg. Denna gräns var inte helt klarlagd på 1700-talet och anspråk gjordes från Ryhovs sida på ett område söderut. En holme utmed sjön kom senare att kallas Simsholmen. Innanför denna låg en stor holme med en del skog och holmarna omgavs av sank- och kärrmarker. Simsholmen var även skog-beväxt och odlades upp och bebyggdes först under 1700-talets senare del. Även här tillkom en enkel bebyggelse. Det sista bostadshuset revs först på 1960-talet. I anslutning till Simsholmens östra område tillkom under 1800-talet ett litet torp eller stuga som kallades Lilla Simsholmen. Denna fanns kvar till mitten av 1900-talet. Odlingsområdet utvidgades efter hand och torpet Simsholmen utvecklades till en mindre gård. Detta område och ett område söderut utmed Munksjön såldes 1905 till Jönköpings stad och 1913 fastställdes en ny stadsplan för hela området.

Simsholmen låg utmed den spångade gångvägen mot Ljungarum och blev därför ett omtyckt utflyktsmål för stadsborna. Detta omtalas särskilt under mitten och slutet av 1800-talet och då anordnades en servering och torpet användes även för festarrangemang. Hit kunde man även åka båt från



Flygbild från 1935 över Munksjöns östra och södra stränder från söder. I förgrunden sjöns södra sida där hälsobrunnen Västerbrunn och torpen Tallahov och Sjöbo låg. Här fanns även Tallahovs lastageplats med brygga. Till höger i tallskogen låg villa Oscarshall och här anlades Folkets Park 1923. På området norrut med en udde i sjön ligger ännu torpet Simsholmen där senare avloppsreningsverket Simsholmen anlades. På den nordligaste delen med en udde i sjön låg torpet Holmen. Där ligger idag bl a Maxi-varuhuset. Norrut Rocksjökanalen och stadsbebyggelsen på Kålgårdsområdet. Hela detta område var ännu till stor del obebyggt.



Gården Strömsberg bildades på slutet av 1600-talet av Ljungarums by. Huvudbyggnaden uppfördes på 1740-talet. Foto 2006.

Nedan: Oscarshall byggdes som en sommarvilla av hamnkaptenen Oscar Sandberg omkring 1880. Villan ingick 1923 i den nyanlagda Folkets Park och användes under många år som serveringsbyggnad. Foto från 1900-talets början Jönköpings läns museum.



staden och Simsholmen blev mera uppmärksammat än Holmen. Simsholmen avbildas, om än skissartat, redan 1790. Vid 1800-talets mitt avbildas torpet och torparna på en oljemålning, troligen av Johan Fredrik Höckert. Det är en vinterbild med ett torparpar som går på isen framför torpet. Byggnaderna avtecknar sig tydligt på ett foto över sjöns östra sida från 1872. Söder om Simsholmen var det en kärrmark och ett skogsområde och ett stycke söderut utmed sjön låg sedan torpet Tallahov under Strömsberg.

### **Strömsbergs gård**

Området kring Munksjöns östra och södra del tillhörde säteriet Strömsberg. Strömsbergs gårdsbebyggelse ligger drygt en kilometer söderut. Gården med sin välbevarade äldre bebyggelse ligger nära Ljungarums kyrka. På 1600-talet låg här en by, Ljungarum, med flera gårdar som slogs samman till Strömsbergs säteri vid århundradets slut.

På byns och senare gårdens marker utmed Munksjön gjordes uppodlingar och här anlades troligen vid 1600-talets mitt eller tidigare ett torp, Siööbro. Vid 1600-talets slut och under 1700-talet kompletterades detta med flera torp och dessa levde kvar in på 1900-talet. Denna del av Strömsbergs egendom inköptes av staden 1905 och omfattade ett område på omkring 100 hektar. Hela Ljungarums socken införlivades med staden 1910 och för området vid Munksjön upprättades en stadsplan 1913. Detta innebar att området nu började bebyggas främst utmed sjön. På området söderut mellan Munksjön och Ljungarums kyrkby och säteriet Strömsbergs gårdsbebyggelse fanns även ett flertal torp och småstugor. Dessa låg främst närmare kyrkbyn och ett stort område mot Munksjön upptogs av lätt bevuxen skogsmark och sandmoar. Övriga delar och den stora gården såldes 1967 av ägarfamiljen von Essen till en byggnadsfirma och huvuddelen av markområdet övertogs senare av Jönköpings kommun.

### **Skogsområdet med Oskarshall.**

Söder om Simsholmen sträckte sig ett skogbevuxet område fram mot sjön och bildade en udde. Denna var obebyggt men här anlades omkring 1880 en tomt och byggdes en villa som gavs namnet Oscarshall. Området kring Oscarshall uppläts av staden 1923 till ett nytt Folkets Park som fanns kvar här till 1970. Under Folkparkstiden användes villan som serveringsbyggnad. På början av 1970-talet revs folkparkens byggnader.

Villan Oscarshall revs först 1984 och lämnade då plats för det nuvarande djursjukhuset. Idag upptas detta område av parkmark och här finns även en sortergård och ett djursjukhus.

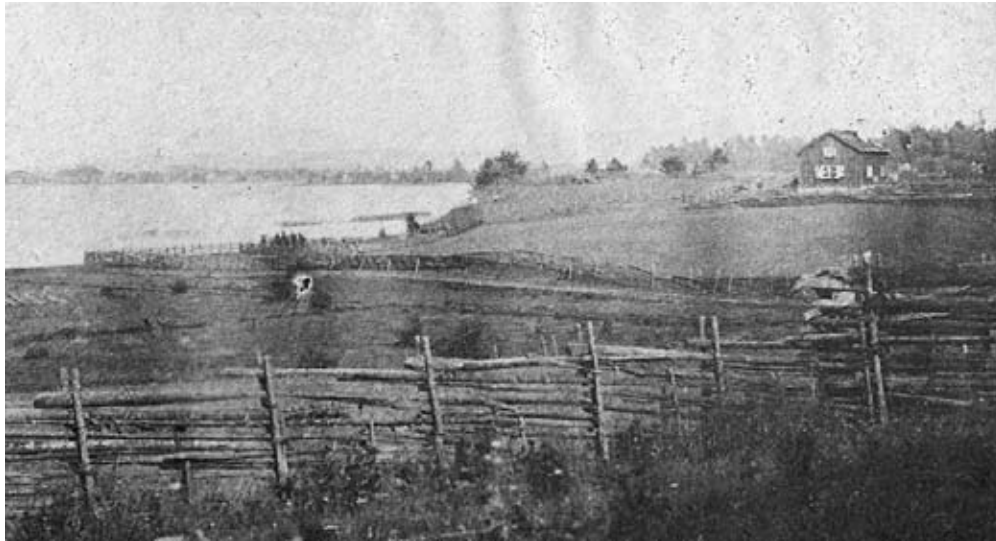
Oscarshall var den första villabyggnaden för sommarboende utmed Munksjöns södra strand. Den byggdes omkring 1880 av hamnkaptenen Oscar Sandberg. Det var en träbyggnad med ett spetsigt tak och den hade en veranda mot sjön. Vid sjön låg en svart- och vitmålad brygga. Denna användes senare efter ombyggnad som ångbåtsbygga. På tomten fanns även en del trädgårdsodlingar. Oscarshall blev ett nytt landmärke på den sydöstra stranden av sjön

### **Området med torpbebyggelse utmed södra stranden under Strömsberg**

Söder om skogsområdet där Oscarshall byggdes fanns en liten vik som senare utvidgades till en kanal. Därefter vidtog utmed hela den södra stranden ett fast markområde fram mot Tabergså. På detta utmarksområde till Strömsberg anlades några torpställen och hälsobrunnen Västerbrunn i början av 1700-talet. Redan på 1600-talet hade en lastageplats anlagts vid torpet Tallahov. Idag upptas detta område vid Munksjöns södra del av en blandad bebyggelse med industrier, serviceanläggningar och lokaler för handel. Utmed sjöstranden är nu anlagt en gång- och cykelväg.

Det första torpet var Tallahov som troligen anlades vid 1600-talets slut och som hade sin uppodlade mark i anslutning till sjöstranden. Bebyggelsen var enkel och det brukades till på 1910-talet och några byggnader fanns ännu kvar på 1930-talet. Tallahovstorpets finns avbildat på fotografier redan på 1860-talet. Vid dess sjöstrand anlades en lastageplats och brygga troligen redan på 1600-talet. Tallahov blev på detta sätt det mest omtalade torpet utmed södra Munksjön och på dess område var det en omfattande verksamhet med transporter och besökare till hälsobrunnen.

Väster om Tallahov sträckte sig ett delvis uppodlat område väster och söderut på Strömsbergs marker fram mot Tabergså med Jordbron i norr. Här hade redan på 1600-talet anlagts några torp. Det var Sjöbo, först kallat Siööbro, vid strandkanten och detta var det äldsta torpet och anlades troligen vid 1600-talets mitt. Vidare låg här torpet Rostock ett stycke söderut utmed den sydgående landsvägen mot Barnarp och Värnamo. Dessa torp hade en enkel bebyggelse och omgavs av små åkrar och betesmarker. Under



Utsikt över den södra stranden av Munksjön med torpet Sjöen till höger och med staden i bakgrunden. Foto Johannes Jaeger 1859.



Södra stranden av Munksjön under Strömsberg. Här ligger från norr torpen Tallahov och Sjöen, hälsobrunnen Västerbrunn och mot söder torpet Rostock vid landsvägen från staden mot Barnarp. Detalj av karta över Strömsberg från 1712 av lantmätaren Peter Bursei. Lantmäteriverket.



Torpet Sjöen, här kallat Sjööbro, och den södra delen av Munksjön under Strömsberg. Detta var det äldsta torpet vid Munksjön under Ljungarums by. Detalj av en karta över Ryhov och Ljungarum från 1688 av lantmätaren Duiker. Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun.



*Slåtter vid ängsmarkerna kring Jordbron. I båten sitter torparen Oscar Bäck på Sjöen som slår vass till foder för sina djur och pigan Ida räfsar. Foto 1901.*

1800-talet tillkom ytterligare några små bostadshus i detta område och odlingsmarken utvidgades efter hand. Landsvägen mot Barnarp förbättrades efter hand. I nära anslutning till denna och i närheten av Tabergsån anlades i nord- sydlig riktning i början av 1890-talet Vaggerydsbanans järnvägslinje som norrut fortsatte över Jordbron och hade sin ännu bevarade stationsbyggnad vid nuvarande länsstyrelsen. För denna nya banlinje gjordes en del markarbeten och byggdes en ny bro över Jordbron till vilken krävdes utfyllningar och förstärkningar av banvallen.

På fotografier från 1800-talets senare del och 1900-talets början framstår området närmast sjön som svagt sluttande mot norr där de få husen är klart synbara och där skogen tar vid ett stycke söderut.

### **Torpen och området söder om Tallahov**

Söder om Tallahov utbredde sig fram mot Ljungarums kyrkby ett område med småskog och sandmoar. Närmare kyrkbyn låg med anslutning norrut mot Ryhov några mindre torp och småstugor. De sista resterna av denna bebyggelse revs på 1970-talet.

### **Västerbrunn på Strömsbergs mark**

Att ”driicka brunn” kom att bli populärt under 1700-talet. Brunnarna kom att lokaliseras till särskilt värdefulla källor. I Jönköping växte under 1700-talet upp de två hälsobrunnarna Västerbrunn och Österbrunn, och dessa kom att bli uppskattade under lång tid.

I början av 1700-talet hade en källa på Strömsbergs gårds ägor ansetts vara hälsobringande. Då provinsialläkaren Jacob Sjöberg kom till Jönköping 1708 började han undersöka källan och fann den mycket god. Den blev nu mycket besökt och Sjöberg skrev även en skrift om källan. Den kallades då Lindedahl eller Lindahl, och senare allmänt Västerbrunn. Under lång tid kom den att behålla sin popularitet, och platsen var välbesökt ännu några decennier in på 1900-talet. Populariteten jämförd med konkurrenten Österbrunn kom att skifta något under olika perioder. Västerbrunn ansågs, särskilt under 1800-talet första hälft, ha haft en mera folklig prägel. Brunnens kom att utvecklas till ett rekreations- och nöjescentrum. Redan vid 1800-talets mitt gick en regelbunden omnibustrafik med hästvagnar till Västerbrunn och även båturer på Munksjön. Brunnens utnyttjades främst på sommarhalvåret.

Från början fanns endast ett brunnskar med lås, men snart kom ett brunnshus att uppföras över källan. Senare tillkom flera byggnader. Den äldsta avbildningen är ett foto från 1859. År 1848 gjordes en omfattande upprustning av lokalerna. De bestod då av en brunnssalong som på baksidan fick en stor veranda i slutet av 1800-talet. Vidar fanns mindre byggnader samt gungor och kägelbana. År 1963 revs den sista av dessa byggnader som var den gamla brunnssalongen.

Hälsobrunnarna har en lång tradition i Sverige. I slutet av 1600-talet hade Medevi brunn i närheten av Motala återupptäckts som en givande hälsobrunn. Den följdes sedan av bl a Sätre 1701, Ramlösa 1707 och Loka 1725. Dessa brunnar kom att bilda särskilda miljöer där besökarna även vistades under längre perioder, främst under sommaren. De kom att bilda centrum för ett rikt societetsliv, men hade även lasarettanläggningar, som Medevi är ett bra exempel på. Först i början av 1800-talet började de utländska brunnarna att dra till sig svenskar i någon omfattning. Ännu hade heller inte havsbadorterna börjat utvecklas, vilket skedde först i början av 1800-talet.



*Hälsobrunnen Västerbrunn. Från vänster en stuga. I mitten brunnsbyggnaden med två stora rum i bottenvåningen och ett par bostadsrum i övervåningen. Längst till höger i den omgivande lilla parken syns själva brunnen med sitt tak. Foto Johannes Jaeger 1859.*



*Hälsobrunnen Västerbrunn med sin huvudbyggnad från norr vid 1900-talets början. Kolorerat vykort.*

Av en något annan karaktär blev de många brunnar, som växte upp kring de svenska städerna. De kom att få en annan prägel och förenade olika funktioner för umgänge och rekreation. Den rent medicinska var den ursprungliga, men härtill kom de att vara ramen till det borgerliga societetslivet under sommaren och att vara folkliga förlusteställen, ett slags tivoli.

Jönköpings hälsobrunnar kom främst att tjäna ett lokalt behov. Bebyggelsens utformning kan därför inte mäta sig med de mera kända brunnsorterna i landet. Jämfört med de stora brunnsorterna på kontinenten och då särskilt i Tyskland, var de mycket små. Vid dessa brunnsorter utvecklades högtstående arkitektoniska anläggningar med ett rikt socialt liv. Några av dessa fick även besök av en del Jönköpingsbor.

Främst får brunnarna i Jönköping ses som lokala anläggningar av den typ som blev vanlig i många svenska städer. De kom även att förena många funktioner, där nöjessidan kom att ta överhand. Gränsen mellan hälsobrunnar och utvårdshus blev därför flytande. En intressant företeelse är därför den på 1840-talet i Jönköping inrättade "Carlsbaderbrunnen", som inte var anlagd vid någon källa.

Den största och förmodligen för Jönköpingsborna den mest uppskattade brunnsorten i närområdet vid Vättern var Medevi brunn. Det är här av intresse att stadsläkaren i Jönköping och Linnelärjungen A M Wåhlin var brunnsläkare där under åren 1784- 87. Vidare hade stadens "förste hotellier" C F Schieutz ansvaret för brunnens mathållning under åren 1782 - 99, en tid under vilken den besöktes av många prominenta gäster. Detta gav säkert goda kontakter för Jönköpings borgerskap.

I Jönköpings län fanns även ett flertal brunnsorter och några var av mera uppskattat slag än de kring staden. En del kom att bilda mera enhetliga byggnadsmiljöer och av de största var Lannaskede brunn, med flera intressenter från Eksjö. Även Holsby brunn tillhörde de mest uppskattade. I Eksjö fanns även ett par brunnsplatser, med hade främst en lokal publik. Örserumsbrunn utanför Gränna kom först att bli mera uppskattad under slutet av 1800-talet. På Västgötasidan var Torhults brunn en under slutet av 1800-talet ofta besökt brunnsort.



### Lastageplatserna vid södra Munksjön och sjöfarten

Av avgörande betydelse för Jönköpings sjöfart på Vättern och sjöfarten på Munksjön var behovet av kalksten för masugnarna i Tabergs bergslag. Dessa transporter gick till två lastageplatser vid Munksjöns södra del. Kronans ambition var att utöka Tabergs bergslag och för detta bildades 1618 ett konsortium mellan Kronan och privata aktörer. Masugnarna behövde kalksten (limsten) som hämtades vid kalkstensbrottet till Lerbäckes bergslag vid Harge by utanför Askersund. Lastageplatserna anlades vid torpet Tallahov och på norra sidan av Tabergsåns utlopp i Munksjön vid Jordbron. Lastageplatserna för kalkstenstransporter upphörde helt i slutet av 1800-talet, men som brygga och lastageplats fortlevde den ännu under 1900-talet. Här fanns ännu vid slutet av 1900-talet en lastbrygga som senare togs bort. Den var belägen vid Skeppsbrogatans avslutning ut i Munksjön. Idag går en promenadled över det område där bryggan låg.

Till att börja med erbjöds en av kronans skutor. I en kunglig resolution år 1643 avhandlas bland annat att borgarna i Jönköping nekats att bedriva fraktfart av spannmål till den egna staden från Östergötland samt limsten från Hammars socken (Harge). Senast från denna tid bör alltså fraktfarten helt ha tagits om hand av Hargebönderna som med sina råbockar seglade lasten till Jönköping på i bästa fall 7-8 timmar.

Leveransen av limsten blev genom Tabergs bergslag regelbunden till staden som för egen del även sedan tidigare behövde råvaran för kalkbränning i samband med uppbyggnaden av slottet och den nya staden på öster. Två limugnsplatser upprättades för kalkframställningen. I början av 1800-talet förefaller ugnar finnas kvar men andra verksamheter tar vid mot 1800-talets mitt.

Limstenen lossades på limplanerna vid Tallahovs lastageplats på Munksjöns sydöstra strand och lastageplatsen vid Jordbron på den sydvästra stranden nära Tabergsåns utlopp i Munksjön. Tabergs bönder skötte sedan transporten av limsten och malm mellan hyttorna och utlastningsplatserna.

För att nå in i Munksjön med skutor av det slag som användes för transporter av kalksten krävdes att de kunde passera genom Hamnkanalen som utgjorde Munksjöns utlopp mot Vättern. Här fanns sedan medeltiden en bro. Vid början av 1610-talet då staden flyttades till nuvarande Öster fick denna



Lastageplatsen Tallahov. Detalj av karta över Jönköpings stad av Ljunggren 1855.

då enda broförbindelse allt större betydelse. När den gjordes öppningsbar för större skutor är inte helt klarlagt men detta påverkades av behovet av transporter med kalksten. En ny bro tillkom 1618 och det är möjligt att större skutor kunde passera genom den i mastat skick. I 1630 års räkenskaper för Jönköpings slott omtalas utgifter för en vindbro mellan slottet och staden. Detta är det första säkra belägget för en öppningsbar bro.

Handelssjöfarten expanderade kraftigt från 1830-talet fram till mitten av århundradet. De förbättrade kommunikationerna gynnar även annan industriell verksamhet. Industrier börjar nu växa upp utmed Munksjöns västra strand söder om den nyanlagda västra förstaden. Närheten till sjöfart var viktiga etableringsfaktorer för den framväxande industrin. Då blivande Jönköpings mekaniska verkstad ansökte om tilldelning av tomt för verksamheten 1859 var anspråken att man ville ha en tomt tätt intill staden och utmed sjön. Nya industrier etablerade sig på 1860-70-talen på den västra stranden och under 1880-talet på den östra. Det fanns alltså vid 1800-talets slut anledning för fraktfarten att anlöp samtliga Munksjöns stränder.

Industrier och rekreationslokaler låg under lång tid blandade utefter Munksjöns stränder. Efter hand konkurrerade industrierna och järnvägen ut de närmast staden belägna fritidsanläggningarna.

Passagerartrafik mellan Munksjöns stränder bedrevs med vevslupar och ångslupar. Ångslupstrafiken pågick mellan 1860- och 1970-talet. Rekreation och näringar knutna till fritidsverksamhet utgjorde väsentliga inslag i bruket av Munksjön och dess stränder vid sidan av fraktfart och industri främst från och med 1690-talet till mitten av 1900-talet.

Då södra stambanan anlades under 1860-talet fylldes en del av den yttre hamnen ut. Detta innebar minskat kajutrymme. Därför påbörjades en utbyggnad av den inre hamnen och på 1910-talet en utvidgning av den yttre hamnen. Ett nytt tull- och packhus byggdes nu på västra Munksjöstranden och ett sammanbindningsspår drogs under 1870-talet fram till detta. Västra kajen förlängdes sedan till nuvarande Gjuterigatan. Lyftkranen som fortfarande finns kvar vid västra kajen tillkom som ett led i denna utveckling på 1880-talet. I början av 1890-talet dras järnvägsförbindelsen till Vaggeryd ut vilket innebär vissa utfyllnader och att ett spårområde skär längs större delen av den västra stranden ned till Jordbron och vidare söderut på Strömsbergs marker. Parallellt med de allmänna kajerna hade de olika industrierna utmed Munksjöns stränder egna lastageplatser i form av bryggor.



*Segelbåt och ångbåt vid Munksjöns östra strand vid torpet Holmen. Oljemålning av Blanch 1872.*

Under 1880-talet, då sjöfarten kulminerar i Jönköping, var det ca 1600 fartygsbesök per år. En stor del av dessa skepp trafikerar Munksjön och samsas med badande, fritidsfiskande, fritidsroddare, fritidsseglare och intern fritidspassagerartrafik. Ångbåtar byggdes från och med 1880-talet på Jönköpings mekaniska verkstad och under 1890-talet rådde ett ångbåtskrig på Vättern där en mängd båtar och rederier konkurrerade om turerna. Såväl kanalbåtarna som de ångare som skötte reguljärtrafiken mellan vätterhamnarna utgick från västra kajen vid Munksjön.

Det var stor trängsel och aktivitet både på Munksjön och längs kajerna vid denna tid. Innan segelfartygen försågs med hjälpmotor kunde en stor mängd skutor ligga i hamn i avvaktan på vind. Under 1900-talet avtog verksamheten gradvis. Lustturerna på Munksjön utgick i slutet av 1800-talet främst från Fisktorget och Södra Strandgatan. En populär ångbåt var Olga redan under 1860-talet. Vinterviken vid Munksjöns östra strand hade tidigt en hamnfunktion. Segelfartygen hade in på 1900-talet sin vinteruppläggningsplats där.

Runt sekelskiftet 1900 minskade sjöfarten och konkurrensen från järnvägen gjorde sig alltmer gällande. Vaggerydsbanans etablerande på 1890-talet innebar att Munksjö bruk och Jönköpings mekaniska verkstad fick nya möjligheter att transportera sitt gods via järnväg.

### **Nöjen och fritidsaktiviteter kring Munksjöns södra delar.**

De områden kring Munksjöns östra, södra och västra stränder som här beskrivs utgjorde ett sammanhängande rekreationsområde för stadsborna. Detta började bli mera uppmärksammat under 1700-talet och en bidragande orsak var upptäckten av hälsokällan vid Västerbrunn. Med den fick stadsborna ett besöksmål som utvecklade sig till ett nöjesområde.

Munksjön utnyttjades året runt för lek och idrott. Detta gällde främst den norra delen som låg inom den då bebyggda staden. Redan på 1830-talet anordnades simundervisning och simtävlingar. Flera badhus med hopptorn byggdes kring stränderna i dess norra del. Under 1800-talets slut och 1900-talet första hälft var främst rodd, segling och simning populärt under somrarna. 1884 bildades Jönköpings Roddsällskap och 1891 uppfördes ett eget båt- och klubbhus, beläget i Kålgårdsområdets strandlinje mot Munksjön, nedanför Nydahls gjuteri. 1907 flyttades det till Fisktorget, där

det dock hamnade för stadens utbyggnadsplaner och flyttades på 1930-talet till Holmen där det finns kvar som en del av den nuvarande byggnaden.

Det var gott om segel- och roddbåtar på Munksjön vid sekelskiftet 1900. En stor del av österborna for ut till Ljungarumsskogen för helgfirande och andra rodde ut för att bada eller fiska. Munksjöns vatten hade aldrig haft rykte om sig att vara vidare klart men det fanns trots det både kallbadhus och fina badplatser såsom Norsudden vid Holmen, Simsholmen och Tallahov berättar han vidare. Här fanns också gott om fisk. En svarvare som hyrde en liten stuga vid Västerbrunn var en riktig fiskefantast och han hade ett av sina bästa ställen vid Tabergsåns utlopp i sjön. Stugan var fullbelamrad med redskap som en fiskestuga på västkusten.

Vintertid var den islagda Munksjön en omtyckt plats för sport, lek och promenader. Det började redan under 1800-talets senare del. Skridskotävlingar gick av stapeln på isen under 1900-talet.

Från 1800-talets mitt och särskilt från dess senare del finns en rad skildringar av hur stadsborna utnyttjade området särskilt under somrarna.

*”Med vårens och sommarens annalkande började så människorna åter att röra på sig, och vid första lägliga tillfälle återknöts bekantskapen med stadens omgivningar, som med sin vilda och jungfruliga natur i omedelbar närhet ännu inte vandaliserats av bebyggelsen. Det första besöket gällde givetvis vår så dyrkade Ljungarumsskog, vilken man gjort bekantskap med redan vid de första stapplande stegen”.*

Så beskrev Edvard Johansson området när han skildrade sin uppväxt på 1890-talet. Han fortsatte sedan med att berätta om folklivet kring sjön.

*”Skogarna bestod av fyra Holmar, omgivna av kärr, vilka var förbundna med varandra genom spänger. De hade namn av första, andra, tredje och fjärde skogen allt eftersom man med spängernas hjälp nådde dem. Alla skogarna var sommartid kära tillhåll för östra stadsdelens befolkning. Också med båt kunde man komma dit, då på den tiden nästa varje familj förfogade över en sådan, hur skröplig båten många gånger än var. Av skogarna var den fjärde, som låg på fastlandet och hade den största utbredningen, den mest besökta. Där tillbringade familjerna, försedda med matsäckskorgar, vanligen söndagen. Man placerade sig där man fann omgivningen vacker, tilltalande och oupptagen.”*



Utsikt från Skinnarsdal över Strömsberg och Ljungarum mot norr omkring 1850. Oljemålning av Berger.



Utsikt från Skinnarsdal över Ljungarum mot norr på 1840-talet. Akvarell. I bakgrunden Rocksjön, Kålgårdsområdet och staden med Kristine kyrka.

Mycket besökta och av alla stadsbor kända var även ”Peters på Holmen” och ”Simsholmen” strax ovanför. Längre söderut kom man till det lilla jordbruket Tallahov där backslutningarna var en av stadsbornas många lägerplatser.

Fortsatte man vägen västerut utmed sjön kom man till den på höjden liggande Västerbrunn, som med sina gamla anor och sitt vackra läge med härlig utsikt över staden var en vederkvickande tillflyktsort för hela stadens befolkning, hög som låg. Byggnaden utgjordes av två rum och kök och en mindre veranda på nedre botten. All servering skedde sommartid ute i parken dels i stora syrénbersåer, dels på gångarna och yttersta höjden åt Munksjön å massiva träbord med bänkar och kanske lika mycket i gröngräset eller varhelst en plats var ledig. På morgnarna mellan 6 och 7 pågick brunnsdrickningen vid en strax intill byggnaden belägen brunn. På lördagar och framförallt på söndagseftermiddagar, då tillströmningen var som störst, kunde Västerbrunn besökas av ca.5 000 stadsbor av den dåvarande befolkningen av ca. 20.000 invånare.

Vid sådana tillfällen var även utom Västerbrunns område utefter vägarna på ömse sidor, ja snart sagt överallt, anbragt stånd med försäljning av läskedrycker och karameller, och det hela påminde om en marknad. På höjden åt öster samlades sedan om aftonen alla för att delta eller åse dansen. Musiken utfördes av en eller två fiolspelare och från denna enkla dansbana härstammar den så populära ”Ljungarumspolskan”.

Förbindelserna till Västerbrunn var, utom de förut nämnda spångerna för österbon, Barnarpsvägen för västerbon samt ångslupen Olga. Båten var liten varför de flesta sökte sig dit landsvägen, och en del rodde.

Redan på 1860-talet var folklivet vid Västerbrunn av likartad karaktär. Teckla Wrangel berättar i sin bok ”Från forna tider ” om hur ungdomarna i den arla morgonstunden med en eller annan fru som ”förkläde” reste till Västerbrunn i Ljungarumsskogen. Där förenade man nytta med nöje genom brunnsdrickning, pepparkaksätning och promenad i skogen.

I en annan skildring från samma tid av Sigrid Rosell berättas om hur gårdsägarna utmed Smedjegatan med roddbåtar gjorde utflykter till de vackra ställena på andra sidan sjön, Holmen, Simsholmen och Västerbrunn. Hon berättar vidare om hur hennes föräldrar hyrde ett litet sommarställe i stugan på Tallahov åt barnen. Tre olika familjer bodde då i den lilla stugan. På lördagarna provianterade de med roddbåt in till staden. Ljungarumsskogen var en lunga för staden berättar Sigrid Rosell vidare. Det var en riktig storskog, uppvuxen ur den finaste sandmylla. Där fanns blåbärs- och lingonbestånd i sådan mängd och storlek, att många familjer kunde plocka sitt hushållsbehov. Intill Västerbrunn fanns även en liten hjortronmyr. Vidare berättar hon om hur man till midsommar plockade linnéa i mängder och gjorde kransar av blomrankorna.



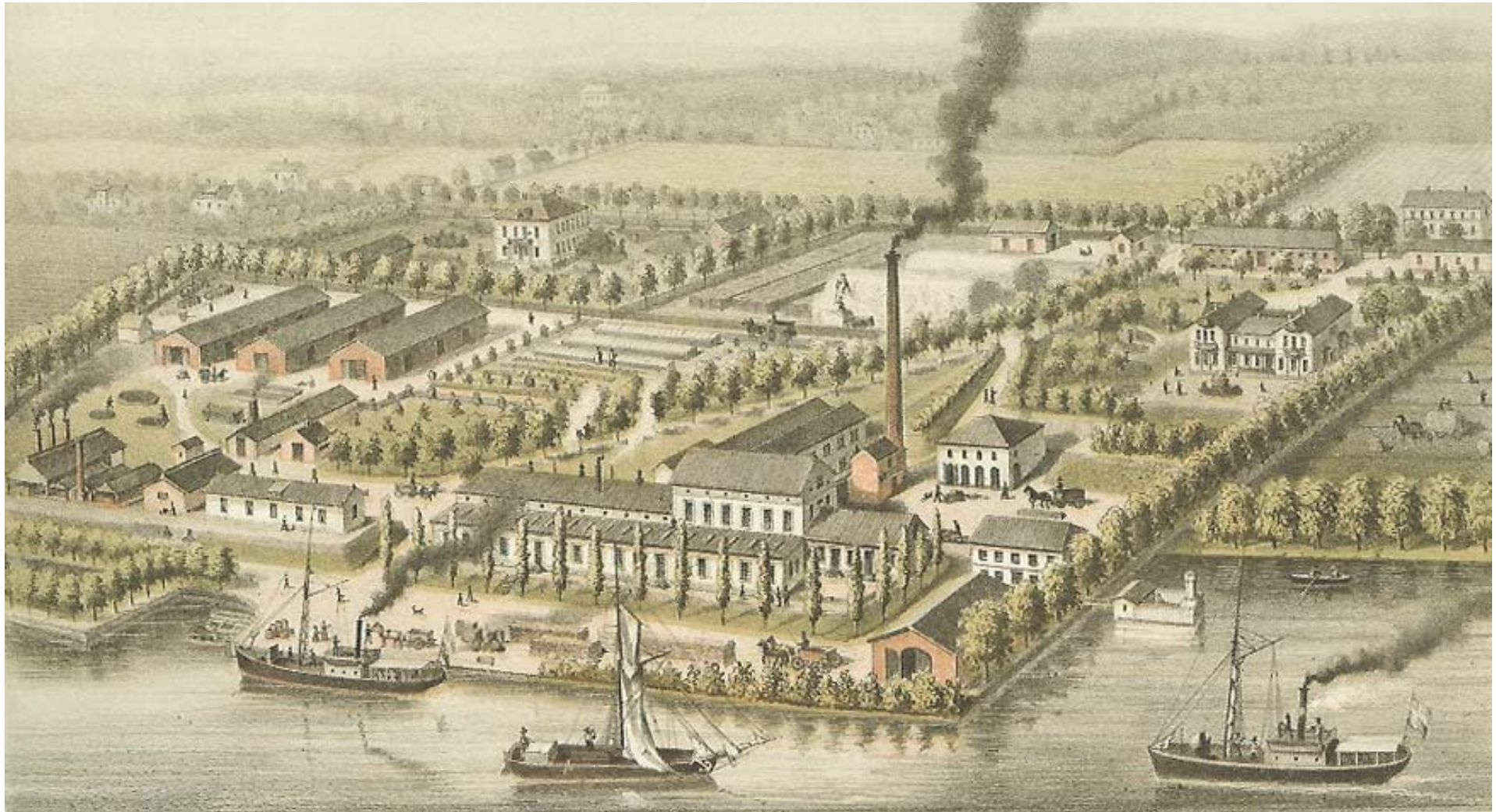
*Utsikt från Lurakulle på Munksjöns västra strand mot öster med torpet Holmen med sin ladugård. I bakgrunden markerna kring Ryhov med nuvarande A6 köpcenter. Till höger torpet Simsholmen och därefter det skogsområde där senare Folkets Park byggdes. Foto av N B Ögren 1872.*



*Utsikt över Jönköping från Dunkehalla 1790. Till höger Munksjön med dess östra stränder med torpen Holmen och Simsholmen. Akvarell av J C Linnerhielm*



*Ovan: Torpet Sjöen med familjen Bäck och några gästande barn. Foto 1909.  
T. v: Torpet Tallahov vid 1900-talets början. Foto Jönköpings läns museum.*



*Munksjö pappersbruk i flygperspektiv från öster i slutet av 1870-talet enligt en litografi. Vid Munksjön hade fabriken bryggor och lastningsplatser. Nära stranden ligger fabriksbyggnaden och bakom denna ångpannehuset med sin höga skorsten. Byggnaderna till vänster inrymde kokeri och lagerlokaler. Bakom fabriksbyggnaderna finns det stora upplaget av halm och ved. Till höger ligger disponentsvillan omgiven av en park och norr om denna vid nuvarande Barnarpsgatan en portbyggnad och förrådsbyggnader. Litografi från 1870-talet.*

## Munksjö bruks område

### Inledning

#### Industriområdets nuvarande omfattning

Munksjö bruk anlades i början av 1860-talet och omfattade då endast ett mindre område som fortfarande ingår i och utgör en del av kärnan i det stora industriområdet. Fabriksområdet utvidgades med inköp av närliggande tomter. Detta började redan på 1860-talet och fortsatte fram till 1900-talets senare del. Hela industriområdet utgjorde då huvuddelen av markområdet mellan Barnarpsgatan i väster, området söder om Kungsgatans förlängning i norr, Munksjön i öster och Jordbron i söder. Utmed Barnarpsgatans södra del tillhörde några tomtområden närmast gatan andra ägare. Industriområdet tillhörde Munksjö AB men den nordligaste delen och Mariedal, som idag utgör en del av högskoleområdet, frånsåldes på 1960-talet. Under 2007 uppdelades industriområdet i tre delområden. Kärnan av industribebyggelsen i områdets östra del, med en sydlig gräns vid den tidigare Bygatan, ägs fortfarande av bruket. De tidigare kontorsbyggnaderna utmed Barnarpsgatan och den inre delen med den tidigare disponentsvillan såldes till ett fastighetsbolag. Den södra delen av industriområdet, söder om den tidigare Bygatan ned till Jordbron, såldes även till samma fastighetsbolag.

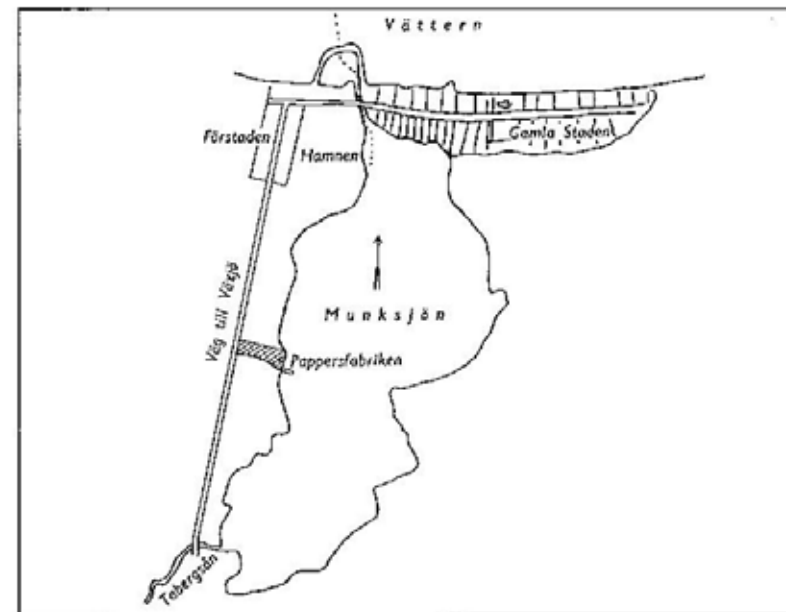
#### Den tidiga industrietableringen i staden

Av Jönköpings tre stora pionjärindustrier vid 1800-talets mitt är det endast Munksjö Bruk, grundat 1862, som har fortsatt sin verksamhet på sitt ursprungliga område. Av de övriga två var Jönköpings tändsticksfabrik äldst, grundad 1845, vars efterföljare lade ned de sista delarna på slutet av 1980-talet. Det tredje var Jönköpings Mekaniska Werkstad, grundad 1860, vars efterföljare lade ned de sista delarna i början av 1990-talet och på vars område högskolan har byggts.

Tiden kring 1800-talets mitt var ett dynamiskt skede i den industriella utvecklingen i Jönköping, och dessa tre industrier kom under lång tid att var de dominerande arbetsgivarna i staden. De etablerade industriområdena placerades utanför den dåvarande stadskärnan och behövde genom den nya ångkraften inte placeras i anslutning till något vattendrag som gav

kraft. Däremot var det för transporter viktigt att ha tillgång till bryggor och hamnplats, och tomterna låg alla vid sjöarna Vättern eller Munksjön. Möjligheterna att starta industrier var till stor del beroende på tillgång av riskvilligt kapital och god arbetskraft.

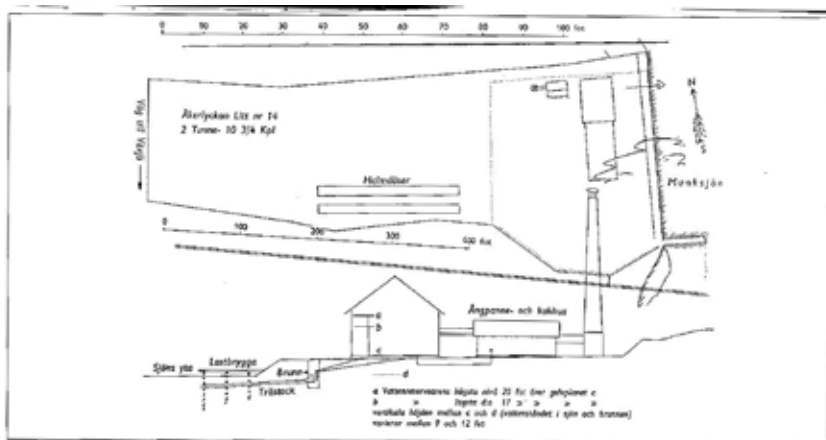
Industripionjärerna i Jönköping är att söka inom en mycket liten krets av unga entusiaster. Bröderna Johan Edvard och Carl Frans Lundström tillhör denna. Båda var med att starta tändsticksfabriken och tillsammans med Frans Gustaf Sandwall, startade de Jönköpings Mekaniska Werkstad. Munksjö pappersbruk grundades av Johan Edward med finansiell hjälp av storföretagaren och publicisten i Stockholm Lars Johan Hierta.



Kartskiss över pappersbrukets läge vid Munksjön söder om Förstaden, nuvarande Väster. Renritning efter skiss av J E Lundström på 1860-talets början. Efter Munksjö Bruks Minnen 1953.



Munksjö pappersbruk från sydväst vid 1860-talets början. I bakgrunden staden med norra Munksjöstranden och Kristine kyrka. Oljemålningen tillhör stiftelsen Lars Hiertas minne.



Planritning av bruksområdet och sektionsritning av fabriksbyggnaderna och bryggan i Munksjön. Efter ritning utförd av J E Lundström vintern 1860-61. Efter Munksjö Bruks Minnen 1953.

## Munksjö pappersbruk på 1860-talet

### Uppbyggnadstiden

Den första planen på att etablera ett pappersbruk i Jönköping var ett möte mellan Johan Edvard Lundström och Lars Johan Hierta. Enligt traditionen ägde det rum en sommardag 1859 på en ångbåt i Tyskland. Lundström hade under en studieresa på kontinenten ägnat stor uppmärksamhet åt en ny metod för att kunna framställa papper ur halmmassa. Dessa erfarenheter förmedlade han nu till L J Hierta, som var i Tyskland för att sköta sin hälsa vid en badort. Hierta blev intresserad av Lundströms planer på att ta upp en sådan tillverkning. Samma höst påbörjades gemensamma utredningar om en industrietablering. Dessa resulterade i att ett kontrakt skrevs den 31 december 1859 där det tilltänkta fabriksföretaget skulle finansieras av Hierta. Lundström åtog sig ledningen och driften mot ett årligt arvode.

Nu påbörjades planeringen av Munksjö pappersbruk och en tomt inköptes redan 1860. Den första industribyggnaden med tillhörande anläggningar var klar 1862 och nu börjades produktionen i full skala efter en provperiod. Från början bestod maskinparken av en pappersmaskin men utvidgades redan 1863 till två. Redan år 1865 hade produktionen kommit upp i ett värde av 244 000 riksdaler och var därmed stadens näst största industrianläggning. Råvaran för papperstillverkningen var till största delen halm. Produktionen inriktade sig främst på grövre omslagspapper men snart upptogs tillverkning av tak- och förhydringspapp för byggnader. Fabriken sysselsatte då drygt 60 personer varav tio var kvinnor. Under 1860-talet var konjunkturen gynnsam men mot slutet av årtiondet inträdde en viss nedgång.

I Jönköpings län var Munksjö det största pappersbruket, och det enda som drevs med ångmaskiner. Det var även en av länets största fabriksanläggningar. I landet fanns vid denna tid endast några få pappersbruk som var av större .

Redan 1869 upphörde samarbetet mellan J E Lundström och L J Hierta och Lundström löstes ut ur fabriken. Han startade då en ny pappersfabrik vid Mariestad och flyttade från Jönköping. Som disponent inträdde nu hans medarbetare Karl Ottonin Ljungqvist, som varit bokhållare på fabriken.

Karl Ottonin Ljungqvist föddes 1836 i Karlstad där han växte upp. Han studerade vid Uppsala universitet och fick efter anställning vid en tidning



i Karlstad tjänst vid kontoret för Munksjö Bruk 1863. Snabbt ökades befogetheterna och han blev även delägare 1869 och efter L J Hiertas död 1872 huvudägare. Denna ställning som bruksdisponent innehade han till 1896 då han hastigt avled strax före sin sextioårsdag.

Företaget gick under Ljungqvists ledning in i en dynamisk utveckling och fabriksområdet utvidgades. Konjunkturerna var gynnsamma men en stor del av framgångarna anses ha berott på Ljungqvists administrativa förmåga och val av medarbetare. Han var även mycket engagerad i samhällsfrågor. Under många år var han ledamot av Jönköpings stadsfullmäktige och landstinget. Som riksdagsman för första kammaren verkade han under drygt tio år och var även ledamot i olika utredningar.

## Munksjö pappersbruk från 1870 till 1900

### Utvecklingen till storindustri

Efter en mindre konjunktur nedgång kring 1870 gick företaget in i en dynamisk utveckling under slutet av århundradet. Fabriksområdet var från början inte större än två tunnland, men det utvidgades efter hand och omfattade vid 1800-talets slut ett stort område mellan dåvarande Barnarpsvägen och Munksjön. På 1880-talet införlivades med området villa Byslätt, belägen söder om entrén från Barnarpsgatan och 1891 inköptes villa Mariedal norr om industriområdet. Till bruket hörde även områden på den västra sidan om gatan. Dessa tomtområden innebar att industriområdet kunde hållas samman. Det strandnära läget var gynnsamt för transporter och vattenförsörjning.

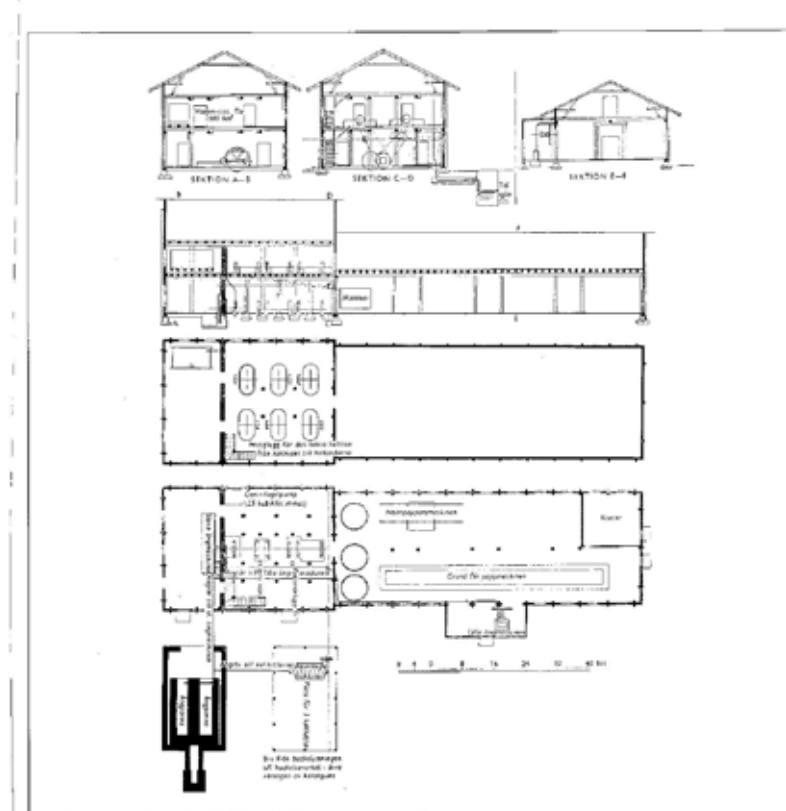
### Industrin och maskinerna

Under 1870-talet utvidgades maskinparken och från att från början haft en kokare var antalet nu uppe i sju. Investeringarna fortsatte och av företagets produkter blev takpapp en av de största, och en slogan var ”Munksjö papp på alla tak”. Produktionen av omslags- och kraftpapper utvecklades. Konkurrensen ökade men fabriken kunde hela tiden öka sin produktion.

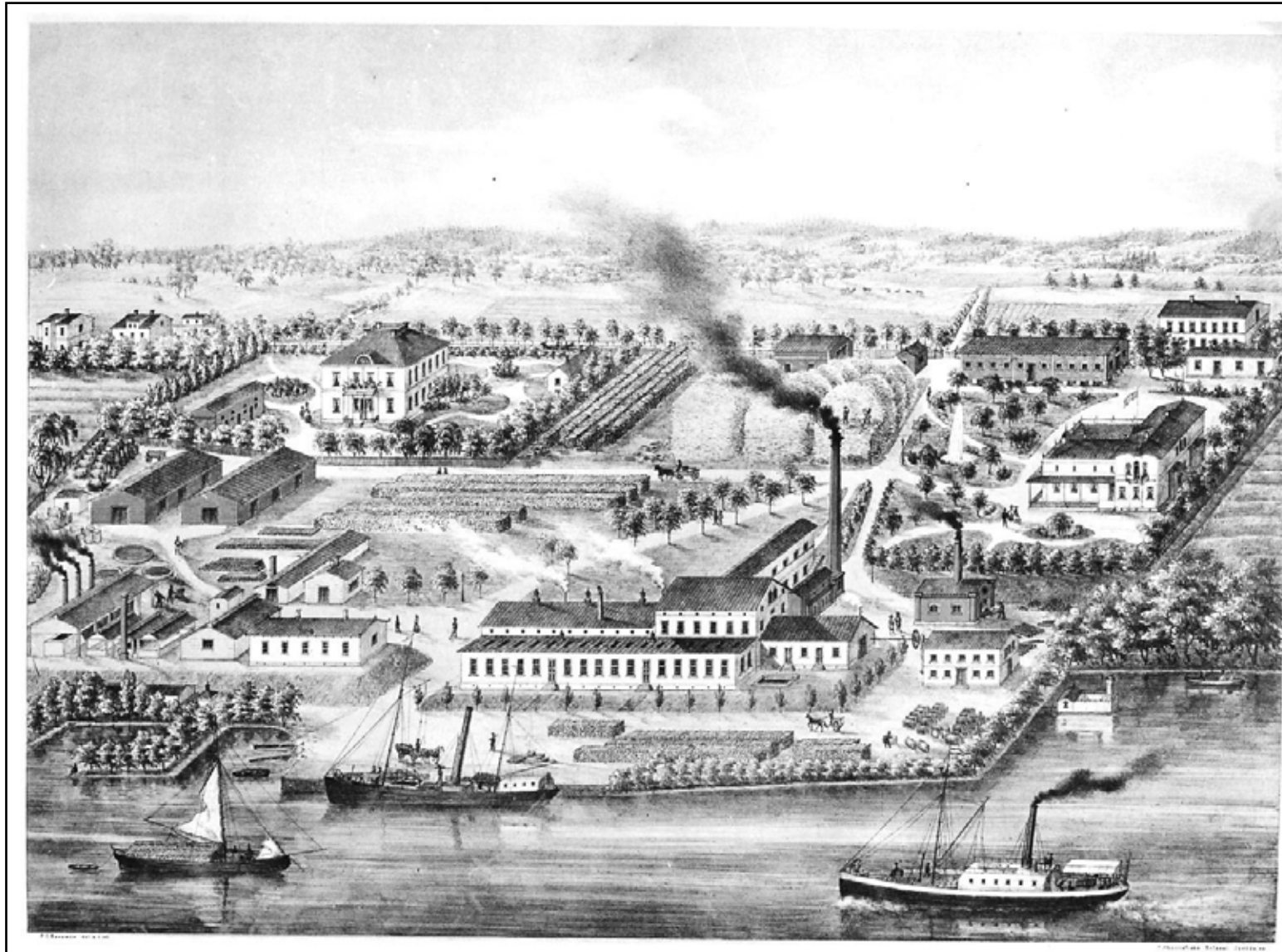
Råvaran blev en stor fråga mot slutet av 1870-talet. Munksjö hade satsat på halm men det visade sig nu att några konkurrenter hade börjat använda trämassa med stor framgång. Under 1878 rådde en stor allmän konjunktur-



Vinjetbild till reklambroschyr troligen från 1862. Fabriken är sedd från sydväst med staden och Munksjön i bakgrunden.



Plan- och sektionsritning av fabriksbyggnaden efter en ritning utförd av J E Lundström 1862 som tillhör Stiftelsen Lars Hiertas minne. Efter Munksjö Bruks minnen 1953.



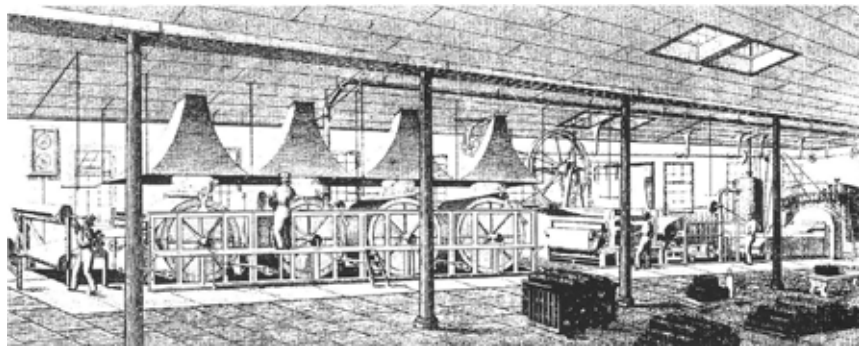
*Munksjö pappersbruk i flygperspektiv från öster i början av 1870-talet enligt en litografi. Fabriksområdet utvidgades i början av 1870-talet. Bilden visar längst fram Munksjön med de bryggor och lastningsplatser. Fabriksbyggnaden i mitten hade byggts ut och bakom denna ångpannehuset med sin höga skorsten. Till vänster avbildas några nya byggnader med kokeriet. Intill dessa och mot väster stora upplag av ved. Den stora tvåvåningsbyggnaden är Bysslätt som senare inköptes av bruket. Till höger om denna avbildas de mycket stora halmhögarna. Halm var den främsta råvaran vid denna tid. Bakom dessa upp mot Barnarpsvägen, nuvarande Barnarpsgatan, ligger magasins- och uthusbyggnader. Längst till höger ligger den 1870 uppförda disponentsvillan som senare kom att byggas ut i olika omgångar. Villan omges av en park och vid sjön ligger ett mindre badhus.*

nedgång med hot om sammanslagningar av andra företag i pappersbranschen. År 1879 bedömde företaget att en förbättring var på väg och beslöt att byta ut halmmassan mot trämassa. Nu anställdes Alvar Müntzinger från Gustavsfors som ledare för den nya anläggningen på Munksjö. Han kom att få allt större uppgifter med den tekniska utvecklingen av företaget. I juni 1895 blev han ordförande i styrelsen men lämnade företaget redan 1896.

Under åren 1879-80 byggdes en ny fabrik för framställning av natroncellulosa vilket var den första större förändringen av produktionen. Denna fabrik utbyggdes 1896 och var i drift fram till 1903. För den tekniska utformningen hade Alvar Müntzinger hela ansvaret. Massaveden högs till flis och sedan behandlades den i kokare för tömning i diffusörerna. Massan kallades fidémassa efter det av massan tillverkade papperet. Papperet hade en mjukhet och en ljus färg som uppskattades av kundkretsen.

För att få en förbättrad stadga i företaget ombildades bruket till aktiebolag 1890. Namnet blev Munksjö Pappersbruk AB och bolagsordningen stadfästes av Kungl. Maj:t. Aktiekapitalet var 700 000 kr. Fortfarande var det ett familjeföretag och aktierna fördelades inom familjen och på ett fåtal andra intressenter.

För att få ett starkare omslagspapper än det man kunde framställa av natroncellulosa ombyggdes fabriken för produktion av kraftmassa. Halm- och lumpkokeriet från den Lundströmska tiden om- och utbyggdes för kraftkokare. Denna tillverkningsprocess innebar bl. a. att den använda luten blåstes till cellulosafabrikens sodahus. Kraftmassan tvättades inte eller helt



*Interiör av fabriksbyggnaden med den stora pappersmaskinen. Ur reklamroschyr från 1860 talets början.*

obetydligt och fördes sedan till malning. Denna metod ansågs ge massan vissa goda egenskaper. Driften av denna metod hölls igång till 1904. Detta var en av de tekniska förbättringar som innebar en ökad konkurrenskraft.

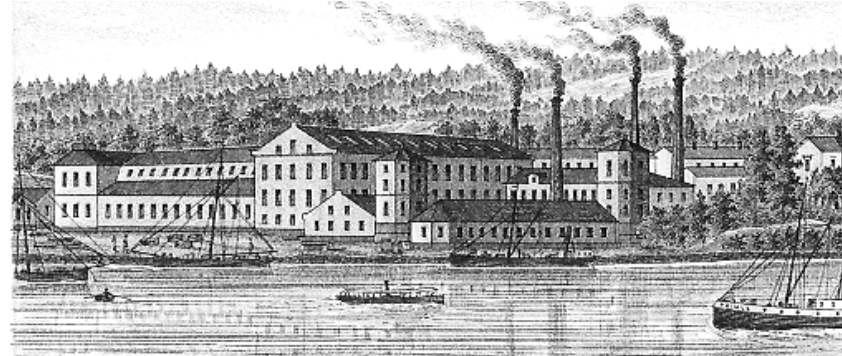
Under åren 1897-98 byggdes på Munksjö en sulfitfabrik. På det tekniska området hade redan en omfattande utveckling ägt rum. Nu valde Munksjö ett patent på kokare som tillkom 1895. Det var en svensk uppfinning och fabriken förvärvade nyttjanderätten till denna.

Utvecklingen skedde nu från liggande till stående kokare. Brukets andra kokare blev landets första svetsade kokare. Olika kokartyper avlöste senare varandra och denna process i tillverkningen förändrades under 1900-talet.

### **Pappersprodukter och marknadsföring**

Tillverkningen av takpapp fortsatte med det produktionssätt som hade utvecklats på 1860-talet. Råpappen gjordes av halvyllelump utan inblandning av surrogat. Som impregneringsmedel användes stenkolstjära i stället för träkolstjära som varit det vanliga men som lättare tvättades ut vid växlande väderlek. För bestrykning av taken efter läggningen användes kalktjära. Därefter beströddes taken med sand. Det visade sig att denna täckning, som Lundström var upphovsman till, var mycket fast och väderbeständig.

Under 1870- och 80-talen gjordes försök med förbättringar av takpappens färg och bestrykning, men dessa produkter hade en mera begränsad hållfasthet varför man fortsatte med den tidigare behandlingsmetoden med



*Fabriksbyggnaderna från Munksjön mot sydväst vid 1880-talets mitt. De tidigaste träbyggnaderna i den centrala delen hade ersatts med större tegelbyggnader. Flera höga skorstenar hade nu tillkommit. Samtida litografi..*

en del mindre förbättringar. Det visade sig att denna produkt först på 1900-talet förändrades mera påtagligt.

Vidare tillverkades förhrydningspapp i stor omfattning och den hade en stor betydelse i produktionen. Den ena typen användes som väggbeklädnad och den andra användes som golvbeklädnad under mattor. Men även ett flertal specialpapper fanns med i produktionen. Det var spännpapp och klisterpapper för tapetserarbruk och papper för isolering vid grundläggningsarbeten och ljudisolering.

Takpaptillverkningen var dominerande under fabriken's första decennier och bruket var mera ett takpappbruk än ett pappersbruk.

Vidare tillverkades olika papperstyper. En tidig stor produkt var det naturfärgade gula omslagspapperet som baserades på halmmassa. Det användes mycket i butikerna för att göra strutar innan de fabriksgjorda påsarna kom i produktion. Många andra kvaliteter tillverkades och kunde beställas för olika ändamål. En stor produkt var papper i olika färger till tändsticksaskar.

Ett papper som tillverkades av fidélmassa kom i slutet av 1880-talet och det hade en mjukhet och ljus färg som gjorde det till en stor produkt. Med andra papperstyper fick företaget inte samma framgång och även produktionstekniskt var det inte samma goda resultat som en del konkurrenter. På början av 1900-talet skedde en rad förbättringar och det gällde särskilt sulfitpapper.



*Industribyggnaderna från öster med fabrikskajen. Foto omkring 1910*

### **Pappersförädling**

Förädling av papper och tryck var inte något som företaget skulle var engagerat med enligt ett uttalande av Ljungqvist på 1880-talet. Denna inställning kom dock att förändras och en del förädlade produkter fick efter hand en stor betydelse. Det gällde främst påsar och kuvert och på 1880-talet började man tillverka toalettpapper som förpackades i buntar sammanhållna med ståltråd.

### **Munksjö pappersbruk från 1900 till 1950**

#### **Storindustritiden**

Bruksområdet hade i slutet av 1800-talet utvidgats med inköp av ett område norr om den gamla industritomten och likaså söderut. Ytterligare områden söderut införlivades och togs nu i bruk och en del regleringar av kajområdena mot Munksjön utfördes. De områden som hade ägts av bruket väster om Barnarpsgatan avvecklades på 1930-talet.

Fabriksområdet omfattade omkring 1950 40 tunnland mot de drygt två som fanns vid starten 1860.

#### **Industrin och maskinerna**

När det gällde företagens sulfitpapper kom en klar förbättring i början av 1900-talet. Det gällde främst ensidigt glättat påspapper. En annan produkt av alla de som företaget framställde var papper för lindring av elkablar s k kabelpapper och produktionen började 1909 då staden året innan fått sitt första kommunala elverk.

Den under åren 1897-98 byggda sulfitfabriken hade genomgått en rad tekniska förbättringar. Under ingenjören August Skeppstedts ledning företogs nu en rad förändringar av de i drift varande kokarna. Nya installerades 1907 och 1911. Kraftmassetillverkningen hade 1904 flyttats till Vaggeryd och detta innebar att det nu fanns ökat utrymme för nya installationer. På det tekniska området hade en omfattande utveckling ägt rum.

Under åren 1934-38 byggdes en ny sulfitfabrik vid Munksjö. Då valdes en Flodinkokare med Brobecks cirkulationssystem. De gamla uttjänta kokarna användes som cisterner. Fabriksutrustningen ansågs vara traditionell och produktionskapaciteten tredubblades till 18 000 ton årligen.

### **Pappersprodukter och marknadsföring**

Papper tillverkades för en rad olika ändamål och utvecklingen gick mot en ökad specialisering anpassad till råvara och efterfrågan. Den takpapp som hade utvecklats redan på 1860-talet var av en kvalitet som först på 1930-talet ersattes med flera olika produkter. Då tillkom nya lokaler som ersättning för de som utnyttjats sedan 1800-talets mitt. Nu utökades sortimentet med underhållsfri papp, impregnerat papper och asfaltbestruket papper. På slutet av 1930-talet och kring 1950 skedde ytterligare utbyggnader av takpaptillverkningen.

### **Pappersförädling**

Sedan 1800-talet hade en del pappersprodukter förädlats inom fabriken. Det var bl a påsar, kuvert och toalettpapper. Nu tillkom på 1920-talet en del nya produkter. Det var särskilt säckar för cement och andra ändamål.

På 1930-talet påbörjades tillverkningen av många nya pappersprodukter och på 1940-talet var produktionen mycket omfattande. Det gällde påsar för vitt skilda ändamål, toalettpapper i blad och rullar, hushållspapper i rullar, handdukar, servetter, dekorerat omslagspapper och bärkassar. Dessutom tillverkades papper för olika tekniska ändamål. För denna produktion uppfördes särskilda byggnader.

## **Industrilokalerna**

### **Industrilokalerna på 1860-talet**

Fabriksbyggnaderna började planeras 1860. Uppdraget att uppgöra slutliga ritningar på fabriksanläggningen gavs först till en ingenjör i Berlin, E Fr Scholl. Dessa motsvarade inte Lundströms förväntningar och han bortkopplades från projektet med undantag av vissa maskinleveranser. I stället tog sig Lundström själv an ritningsarbetet, och var livligt sysselsatt med detta under vintern 1860-1861. Hans första planer var att uppföra själva fabriksbyggnaden av tegel, men detta övergavs. Planerna kom nu att gälla en timmerbyggnad med tak av skiffer, och under själva byggnadsarbetet, som påbörjades sommaren 1861, kom ytterligare förändringar. Den äldsta avbildningen av fabriken från 1860-talets början, ger en i stort rättvisande bild av anläggningen. Det är dock troligt att arkitekten A W Edelsvärd

hade gjort ett särskilt förslag till byggnadens dekor såsom den framställs på en reklambroschyr. Efter den första uppbyggnadsetappen förändrades byggnaden mycket lite under 1860-talet.

### **Industrilokalerna 1870-1900**

Från 1870-talets början byggdes bruket ut och en rad nya byggnader tillkom. Plankartor med inritade byggnader hade upprättats för tomtområdet redan i början av 1860-talet. År 1894 gjordes en ny plankarta upp och byggnaderna numreras efter deras tillkomstår. Denna karta förnyades sedan under hela 1900-talet.

Tegel ersatte trä i industribyggnaderna där tillverkningsprocessen och brandskyddet krävde detta. Hela det centrala fabriksområdet förändrades nu och de nya röda tegelbyggnaderna gav industriområdet en ny karaktär. Fabriksskorstenen med sin bolmande rök markerade brukets läge i hela stadsområdet. Fabriken syntes tydligast från sjösidan mot Munksjön och likaså när man åkte in mot staden från söder. Disponentsbostaden i sin park samt kontorsbyggnaden och de södra längorna utmed gatan byggdes alla av trä. När man närmade sig fabriksområdet från Barnarpsgatan var skärmen mot gatan träbyggnader på samma sätt som det är ännu idag.

De omfattande nybyggnaderna under dessa tre decennier var anpassade för produktionsutvecklingen och råvaru- och energiförsörjningen.

Kajen utmed Munksjön byggdes ut för att kunna ta emot det växande antalet transporter med råvaror av träprodukter. På mitten av 1890-talet förstärktes transporterna genom att en järnvägslinje med stickspår drogs genom hela industriområdet och vidare söderut. Det var den nya Vaggerydsbanan med förbindelse mot Halmstad som till en del skar av direktkontakten mot Munksjön. För bruket krävdes upplagsplatser av stor omfattning. Från början hade halm varit huvudråvaran men den ersattes till stor del med träprodukter under slutet av 1800-talet. Stora halmbalar hade dominerat de centrala upplagringsplatserna inom området och dessa ersattes senare av andra upplag av främst massaved längre söderut. Vedupplag upptog även ett större område.

Industriområdet förtätades. På 1880-talets början hade träkonstruktionerna i den äldsta fabriksbyggnaden fått svåra rötskador. Den omfattande hanteringen av vatten och kemikalier i tillverkningsprocessen hade visat



Utsnitt av tryckt stadskarta från 1868 av P C Bergman. Visar fabriksområdet som under 1860-talet kompletterades med några mindre byggnader.



Utsnitt av tryckt stadskarta från omkring 1880 av P C Bergman. Visar fabriksområdet med de till- och utbyggnader som gjordes under 1860-talets slut och på 1870-talet. Karta, Stadsbyggnadskontoret.



Utsnitt av stadskarta från 1895. Visar fabriksområdet med de till- och utbyggnader som gjordes under 1880-talet och på början av 1890-talet. Detta är den första karta som redovisar alla byggnader på stadens tomter. Karta, Stadsbyggnadskontoret.



Utsnitt av tryckt stadskarta från 1906. Visar fabriksområdet med de till- och utbyggnader som gjordes i slutet av 1890-talet och i början av 1900-talet. Karta, Stadsbyggnadskontoret.



Utsnitt av tryckt stadskarta från 1915 av stadsingenjören Einar Adell. Visar fabriksområdet med de till- och utbyggnader som gjordes i början av 1900-talet. Karta, Stadsbyggnadskontoret.



Utsnitt av tryckt stadskarta från 1934-35 av stadsingenjören Einar Adell.

sig skadligt för träet och redan från början hade önskemålet varit att bygga den i tegel. Under det att produktionen hölls igång utbyttes nu trästommen till tegel och taket lades om. Ångpannehusen med tillhörande skorstenar byggdes ut i flera omgångar. En ny stor skorsten uppfördes 1889. Ett nytt ångpannehus i tegel tillkom 1893 och en ny kraftstation med två ångpannor och generatorer togs i bruk 1897. Mot slutet av århundradet sökte bruket ny energiförsörjning i form av elkraft från eget vattenfall och detta kunde genomföras i början av 1900-talet.



Flygfoto från 1935 från söder över Munksjö industriområde och staden.

De gamla fabriksbyggnaderna ersattes med tegelbyggnader på samma platser och ett stort nytillskott var den cellulosaafabrik i tegel som togs i bruk 1880. Den hade planerats och påbörjats i slutet av 1870-talet. Under 1880-talet införlivades den söderut utmed gatan liggande villan Byslätt med industriområdet. Villan revs och här uppfördes nya fabriksbyggnader.

Flera om- och nybyggnader utfördes under 1880-talet men även 1890-talet blev ett decennium med en stor förnyelse. Då började även industriområdet söder om Bygatan att bebyggas.

En ny smidesverkstad uppförs i tegel 1892 efter ritningar av Bror Ljung. Han var verksam på fabriken under några år och gjorde upp en ny plankarta över området 1894. Samma år utförde han ritningar till en kausticeringsbyggnad i tegel. Ett sodaåtervinningshus i trä tillkom 1897 och året därpå ett sågverkshus efter ritningar av Herman Svensson. Samma år ombyggs ett elverk och ett ångpannehus som bl a inrymde ett bad. En stor anläggning detta år var en nybyggnad av en sulfittfabrik. Året därpå, 1899, tillkom en stor lastagebrygga vid Munksjön efter ritningar av Herman Svensson. För de anställda byggdes en arbetarpaviljong i trä med samlingslokal och servering strax söder om huvudentrén till området. Denna paviljong flyttades på 1930-talet ut mot gatan.

Kontoret var på 1870-talet delvis inrymt i en mindre träbyggnad mot gatan och bredvid denna låg en magasinsbyggnad och ett mindre porthus. År 1882 fick arkitekten Victor von Gegerfeldt i uppdrag att utforma en ny huvudentré. Den bestod av en överbyggd körport flankerad av två tornlika sidobyggnader. På den norra sidan om porten byggdes en stor kontorsbyggnad och på den södra en stall- och förrådsbyggnad. Kontorsbyggnaden tillbyggdes 1896 efter ritningar av Bror Ljung.

Mellan Barnarpsgatan och fabriksanläggningen byggdes 1870 efter ritningar av arkitekten V. von Gegerfeldt en disponentsbostad i trä för O Ljungqvist. Villan omgavs av en stor trädgård som sträckte sig ut mot gatan i väster och som gränsade mot Mariedal i norr. Denna villa byggdes sedan ut i flera omgångar och Ljungqvist anlätade flera välkända arkitekter. Det var Magnus Isaeus och Carl Sandahl på 1870- 80-talen, Victor von Gegerfeldt på 1880-talet och på 1890-talets början Hugo Norlin. Norlin avslutade dessa till- och ombyggnader med en matsalslänga mot öster. Norr om denna byggnad uppfördes på 1880-talet ett annex kallat Novum, främst inrett som



sovrum för familjens stora barnaskara. Till denna disponentsvilla kan även räknas den trädgårdsanläggning med växthus och bostadshus som låg på den västra sidan av Barnarpsgatan, där ett större tomtområde tillhörde fabriken. Vid Munksjön fanns även ett mindre kallbadhus.

Den norr om industriområdet belägna villan Mariedal som hade byggts på slutet av 1840-talet inköptes 1891. Byggnaden med sin stora trädgård uppläts som bostad åt fabrikschefen.

### Industrilokalerna 1900-50

Under slutet av 1890-talet hade en rad nybyggnader gjorts och driften fortsatte nu i dessa lokaler som efter hand förnyades och byggdes om. Under denna tid tillkom i bolaget en rad andra bruk och tillverkningslokaler samt en rad skogsegendomar. Detta medförde att delar av råvaruproduktionen förlades till olika orter och detta påverkade och delade upp de verksamheter som tidigare var samlade på bruksområdet.

Energiförsörjningen blev en allt viktigare fråga. Vid 1800-talets slut började man söka nya källor i form av elkraft. Detta genomfördes i början av 1900-talet. Ebbes kraftstation och vattenfallsrätt i Huskvarnafallen inköptes 1902, och den nya kraftstationen stod klar 1906. En tillbyggnad för kraftstationen på industriområdet hade gjorts 1903. Detta innebar ett stort framsteg för energiförsörjningen och en särskild elledning drogs från Huskvarna till Munksjö bruk. Först 1908 fick staden sitt första elverk. Ångpannorna var dock fortfarande en viktig tillgång för fabriken, och en ny ångpannecentral tillkom 1913 efter ritningar av K W Hagmark. År 1928 fick ångkraftscentralen nya pannor. Elförsörjningen fick efter hand en allt större betydelse.

Några nya fabrikslokaler tillkom vid 1900-talets början. Pappersmaskinsalen tillbyggdes 1906 och året därpå byggdes ett nytt varmbadhus för arbetarna. Sulfittfabriken byggdes ut med nya kokhus 1907 och 1911.

På 1920-talet börjar åter en mera aktiv förnyelse av byggnadsbeståndet. Söder om det centrala fabriksområdet byggdes en ny fabrik för lumpsortering och råpapper. Vidare tillkom nya byggnader för impregnering och en ny avdelning stod klar 1930.

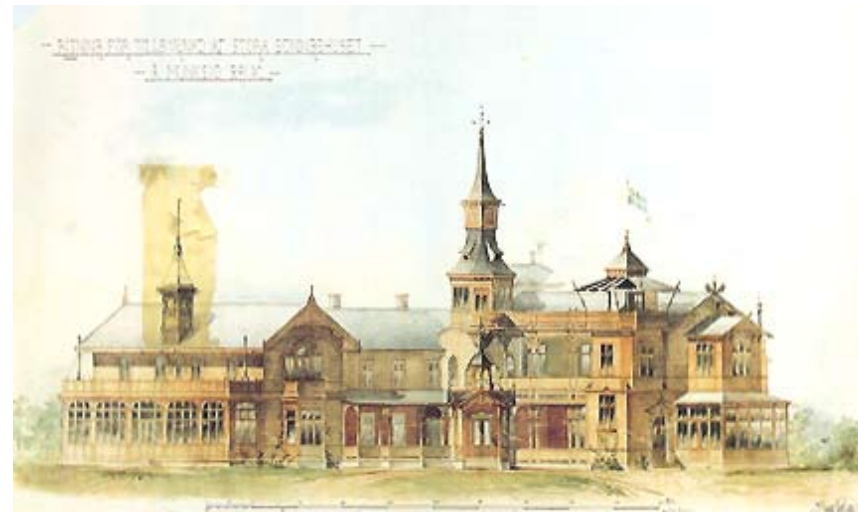
Sulfittfabriken ansågs vara försliten och omodern, och en ny byggnad uppfördes 1938. Det var en stor och centralt belägen röd tegelbyggnad på

vars tak en mycket stor neonskylt med fabriken namn placerades. Skylten blev ett riktmärke i stadsmiljön och syntes vida omkring. Tidigare hade ingen industri i staden haft en skylt av så stora dimensioner.

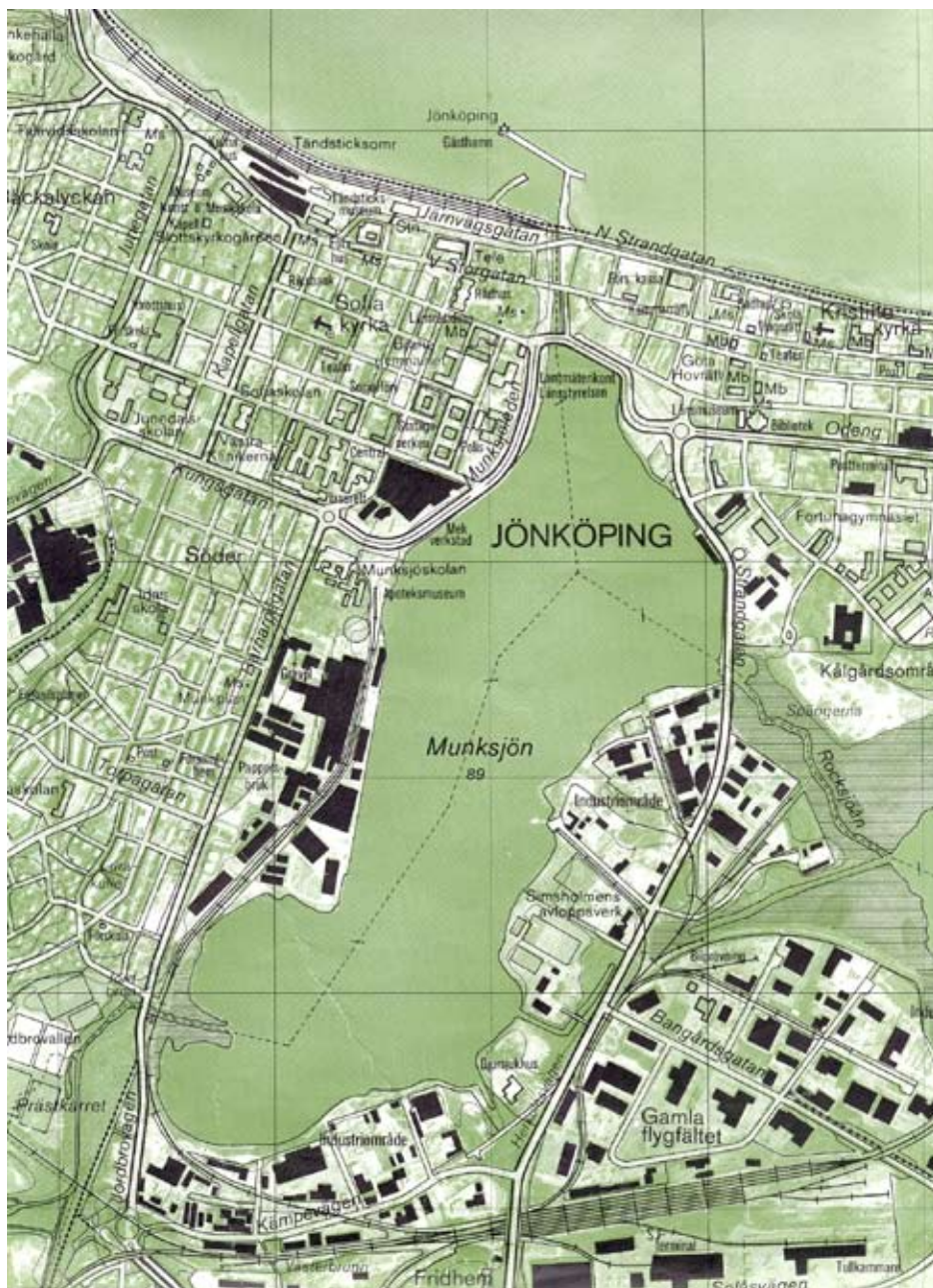
En särskild byggnad för en säckfabrik uppfördes 1941-42. På den södra delen av fabriksområdet uppfördes 1947-48 en stor fabriksbyggnad med stora lokaler i bottenvåningen för papper och papp med moderna anordningar för hantering av rullar, balar mm. Övervåningen var utrustad för tillverkning av pappersfabrikat.

Den gamla disponentsvillan användes huvudsakligen som bostäder och delvis som kontorslokaler. De i slutet av 1800-talet tillkomna dekorationerna togs till en del bort på 1920-talet och senare.

De nya fabrikscheferna hade som disponentsbostad nu Mariedal. Villan om- och tillbyggdes 1917 efter ritningar av stadsarkitekten August Atterström och den omgivande parken bibehölls till stor del.



*Perspektivritning av disponentsvillan vid mitten av 1890-talet utförd av arkitekten Hugo Norlin. Den av Norlin ritade nya matsalslängan mot öster avslutade de omfattande utbyggnaderna under slutet av 1800-talet. På 1910-talet började de dekorativa verandorna att reduceras och fram mot 1900-talets mitt hade de tillbyggda verandorna, tornen och andra tillbyggnader rivits. Villans nuvarande exteriör är välbevarad till form och snickerier men avskalad av de verandor och dekorativa tillägg som gjordes under 1800-talets slut. Interiören är i bottenvåningen mycket välbevarad. En omfattande restaurering gjordes på 1950-talet som återgav interiören sin 1800-talskaraktär.*



## Munksjö pappersbruk från 1950 till 2000

Tiden fram till 1970-talet karaktäriseras av att Munksjö blir en anpassad storindustri med dotterföretag och samverkade industrier. Innehavet av en rad stora skogsegendomar ingick som en del i industrin. Denna industristruktur påverkade industriområdet där det skedde en förtätning och en utvidgning söderut. Transporterna förändrades och sjöfarten lades ned. Industrin och maskinerna anpassades till marknadsutvecklingen och marknadsföringen utvecklades.

På 1970-talet inträder en rad förändringar och Munksjö kommer in i en ekonomisk krissituation. Denna innebar avyttring av en rad tillgångar främst i form av försäljning av skogsegendomar. Krisen fördjupades på slutet av 1970-talet och en krisgrupp tillsattes för att sanera och rekonstruera företaget. År 1981 fördjupades krisen och styrelsen beslutade om betalningsinställelse och inledande av ackordsförhandlingar. Ett ackord genomfördes och detta medförde en omstart av koncernens verksamhet.

Efter en omfattande sanering kom koncernen åter på fötter och huvudägarskapet förändrades vid flera tillfällen. Verksamheten förbättrades i slutet på 1990-talet och år 2000 var ett vinstår. Huvudägarskapet har sedan förändrats och en stor del av industriområdet har sålts ut.

## Industrilokalerna 1950-2000

Bruket industrilokaler på Munksjöområdet omfattade på 1950-talet en mängd byggnader för olika ändamål. Sedan slutet av 1800-talet hade kartor gjorts upp för området och byggnaderna numrerats efter tillkomsttid. Dessa kartor ger en detaljerad information av industrilokalernas förnyelse. När nya pappersmaskiner installerades gavs de löpande nummer. År 1951 anskaffades pappersmaskin nr 13 som blev den största specialpappersmaskinen. Tio år senare, 1962, tillkom ytterligare en maskinenhet. Under slutet av 1950-talet tillkom nya lokaler för takpapperstillverkningen.

Transporterna av massträ förändrades och den egna flottan av transportfartyg minskades för att helt läggas ned i början av 1970-talet. Munksjön blir då heller inte åtkomlig för sjötransporter då broarna vid Hamnkanalen

*Ekonomisk karta över Munksjöområdet från mitten av 1980-talet.*

görs fasta. Detta påverkar det kajområde som sedan brukets tillkomst haft stor betydelse. På 1890-talet hade bruket fått järnvägsförbindelse. Transporter på järnväg ökade alltmer för att senare minska och övergå till lastbiltransporter.

År 1974 överlät Munksjö sin takpappertillverkning till en annan företagsenhet och sulfitfabriken lades ned. Sulfitfabriken med sin stora byggnadsvolym och dominerande läge mot Barnarpsgatan revs efter några år.

För att öka tillverkningen av papper utbyggdes 1975 maskin nr 13 till en kapacitet av 30 000 ton per år från att tidigare producerat 20 000 ton.

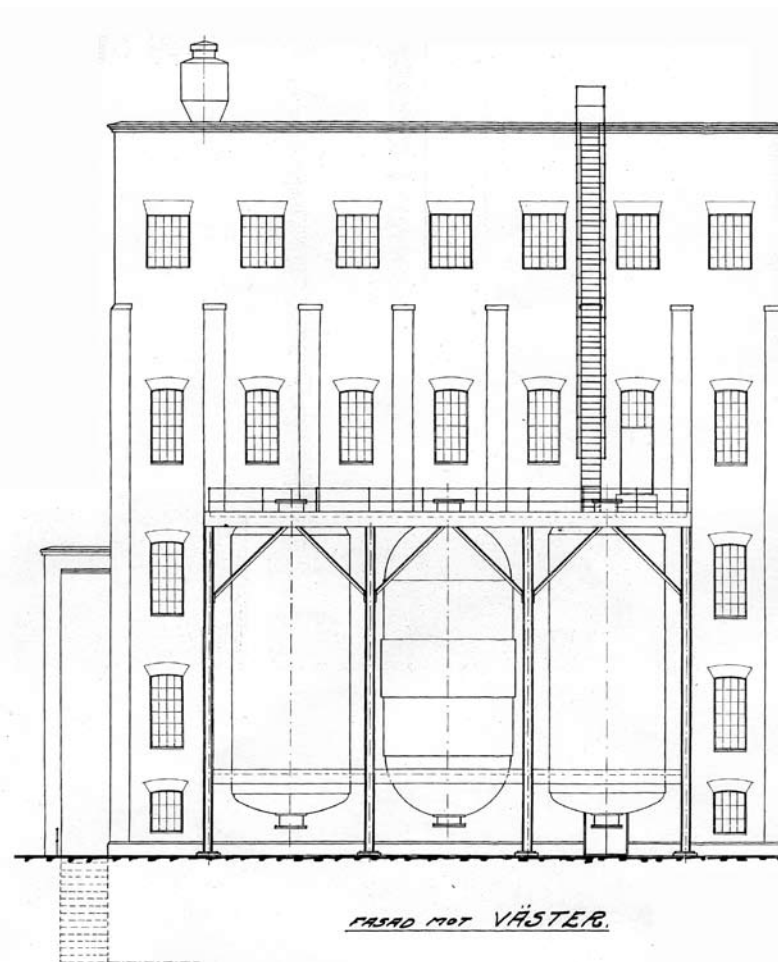
De nya maskinerna installerades ofta i befintliga lokaler som tillbyggdes. Nybyggda produktionslokaler fogades även samman med de befintliga och det äldre industriområdet bestod av stora sammanlänkade byggnader. På den södra delen av området som började tas i bruk på 1890-talet fanns främst fritt liggande lokaler. Denna utveckling fortsatte under 1900-talets senare del. Hit förlades främst verksamheter som var knutna till förädling av pappersprodukter. Ett exempel på detta är att hygienavdelningen flyttades hit 1975. Här tillkom nya lokaler för olika ändamål ännu på 1970- 80-talet.

Under 1900-talets senare del förändrades lokalbehovet efter de nya förutsättningar som gavs då industrin införlivades eller samägdes med andra pappersbruk. Det skedde därför en omfördelning av produktionen mellan de olika enheterna. Detta innebar både en förstärkning och en avtrappning av olika led i tillverkningsprocessen inom det gamla industriområdet.

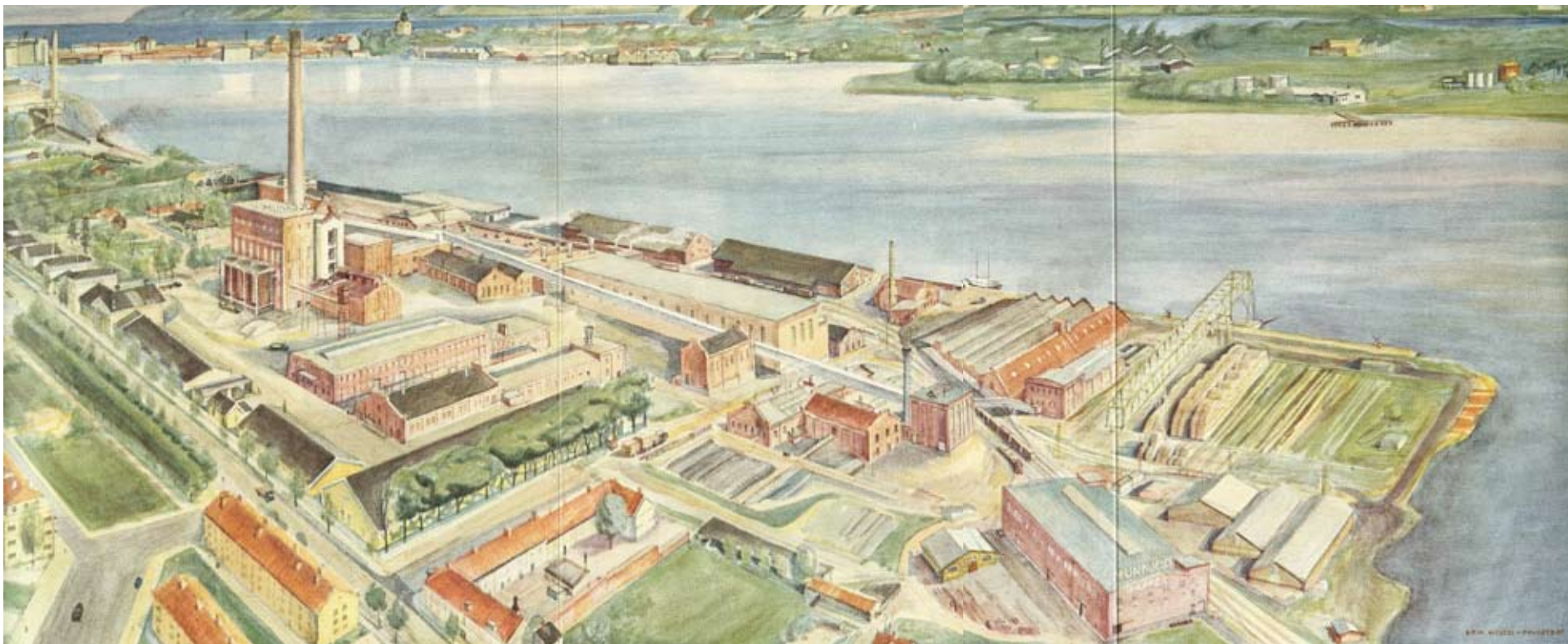
### Övergripande karaktärisering av Munksjö industriområde.

Munksjö industriområde utgör idag med sin omfattande bebyggelse och hundrafemtioåriga historia ett karaktäristiskt inslag i Jönköpings bebyggelse. Industrins långas historia och stora betydelse för näringslivet i staden har gjort att det tidigt uppmärksammats som bärare av ett viktigt kulturarv för Jönköping. I en rad skrifter och artiklar finns skildringar om brukets historia och den stora betydelse som det haft för näringslivet, befolkningen och stadsbilden.

I det kulturminnesvårdsprogram som antogs av Jönköpings kommun 1989 upptogs Munksjöns äldre bebyggelse främst i de delar som ligger ut mot Barnarpsgatan. Det omfattar främst den till industrin tillhörande träbebyggel-



*Fasad och sektionsritning av sulfitfabriken, signerad T.A. 1935. Fabriken lades ner på 1970-talet och revs senare.*



*Munksjö bruk 1951, akvarell av E. Wessel-Fougstedt. Visar industriområdet från sydväst. Sulfidfabriken med den höga skorstenen syns mitt i området.*

sen från 1800-talets senare del. Den centrala och södra industribebyggelsen dokumenterades endast översiktligt i förarbetet för kulturminnesvårdsprogrammet. Dessa delar ingick inte i de sammanfattningar som sedan gjordes. Då detta område har varit ett ännu i bruk varande industriområde har dessa frågor i den kommunala planeringen först tagits upp när den översiktliga planeringen nu går in i ett aktivt programskede.

På uppdrag av kommunen har här gjorts en sammanfattande beskrivning av industrins byggnadshistoria. Den har endast omfattat en planmässig översiktlig beskrivning av de enskilda byggnaderna.

### **Västra delen**

Industriområdets västra del utmed Barnarpsgatan omfattar en träbebyggelse från främst 1800-talets senare del. Denna bebyggelse finns mera ingående beskriven och har tagits upp i tidigare kulturminnesvårdsprogram.

### **Centrala delen**

Den centrala industribebyggelsen i området ned mot Munksjön och ned mot Bygatan har en omfattande bebyggelse som tillkommet vid olika tider. Karaktäristiskt för denna är att den till sin planform är en förnyelse

av den struktur som formades under slutet av 1800-talet. I denna ingår väsentliga delar av de industrilokaler som formades och utbyggdes under slutet av 1800-talet då de tidigaste industribyggnaderna av trä ersattes med tegelbyggnader. Därefter har byggnadsbeståndet förnyats genom om- och tillbyggnader och genom nybyggnader. Denna förändring går att detaljrikt beskriva genom det mycket omfattande ritningsmaterial och de beskrivningar som finns bevarade. Dessa finns dels i kommunala arkiv och arkiv på riksplanet. Det mest ingående materialet finns i Munksjö bruks eget arkiv som dels överförts till landsarkivet i Vadstena och som dels förvaras i företagets eget arkiv.

Då byggnaderna har numrerats efter sin tillkomsttid på de översiktsskator som började göras upp på slutet av 1800-talet är det möjligt att följa deras förändringar genom tiden. Mera sammanfattande beskrivningar finns i de bevarade brandförsäkringshandlingar som upprättats kontinuerligt.

För att som underlag till en fortsatt översiktlig - och detaljplanering krävs därför en dokumentation och arkivgenomgång av den befintliga bebyggelsen för att kunna bedöma de kulturhistoriska värdena som de sammanhängande byggnadsstrukturerna och enskilda byggnaderna har.

### **Södra delen**

Det södra industriområdet består idag av en mera öppen struktur där förändringarna går tillbaka till det sena 1800-talet då behovet ökade av nya lokaler och upplagsplatser. Förändringarna har här varit mera omfattande under det sena 1900-talet. Bedömningen av de kulturhistoriska värdena inom detta område måste grunda sig på samma förutsättningar som för det tidigare beskrivna centrala industriområdet.

### **Sammanfattning**

Sammanfattningsvis kan sägas att Munksjö industriområde utgörs av en byggnadsstruktur som innehåller såväl stora sammanhållna enheter som enskilda byggnader med stora kulturhistoriska värden.



*Munksjö industriområde, de centrala och södra delarna. Lodbild från ca 1975, Stadsbyggnadskontorets arkiv*



*Kvarteren Österbotten, Östen m.fl. från norr. I förgrunden syns tegellängan från 1916-17, på fasaden står det Nimo-verken. Lite längre inåt syns det välvda taket på Ekmans kartongindustri. Foto från 1949, Stadsbyggnadskontorets arkiv.*

## Områdets utveckling under 1900-talet

Det senaste seklet har inneburit en radikal förändring av hela området kring södra Munksjön. Vid ingången till 1900-talet var detta den lantliga norra änden av Ljungarums socken, fortfarande med en struktur av gårdar och torpställen. Lite industri hade börjat etablera sig strax söder om Munksjön och några villor låg samlade kring Fridhem. I övrigt dominerade landsbygd och tallskog.

Ljungarum inkorporerades med Jönköping 1910, och därefter har området följt utvecklingen av Jönköpings stad. Fram till mitten av 1900-talet växte det fram tätbebyggda industriområden både söder och öster om sjön, och mellan Munksjön och Rocksjön anlades stadens första flygplats på 1930-talet.

Nästa brytpunkt i områdets utveckling kom vid ingången till 1960-talet. Generalplanen 1950 kom till genomförande under sextioalet och fick en stor påverkan på undersökningsområdet. Det är utifrån denna plan som området fått sin nuvarande karaktär. Flygplatsen flyttades till Axamo, E4 och järnvägen drogs om och hela området omdanades för industri.

De senaste decennierna har byggt vidare på denna struktur. Nyttillskott har skett i form av förnyelse och förtätning. Områdets karaktär är nu delvis under omvandling från industri till handel.

### Första halvan av 1900-talet

I början av 1900-talet hade Jönköpings stad en stark tillväxt, pådriven av industrialiseringen och den medföljande urbaniseringen. Befolkningsomflyttningarna mellan landsbygd och tätorter var omfattande hela i Sverige. I Jönköpings län bodde vid 1900-talet ingång ca 14 % av länets invånare i städerna, 1920 utgjorde stadsborna 29 %, 1940 var siffran 34 % och 1960 bodde nära hälften av länsinvånarna (49 %) i städer.

Strax efter sekelskiftet 1900 började den norra delen av Ljungarums socken, området söder om Munksjön, så smått att utvecklas till en förstad med en stark relation till staden. Flera industrier tillkom och början till ett egnahemsområde växte fram i området vid Fridhem. Verksamheterna placerades där det ansågs lämpligt utifrån egna behov då ingen stadsplan reglerade denna tidiga bebyggelse.



*Utsnitt ur Einar Adélls stadskarta från 1924, där industriområdena öster och söder om sjön är inritade. Det är dock endast i söder som industrier ännu byggts. Södra delen har kontakt med Vaggerydsbanan via ett stickspår. Många transporter sköttes även på vatten.*



*Bearbetning av Ragnar Bjurulfs uppritning av Industristaden Jönköping 1927. Det bebyggda södra området är inritat och förstorat. På den östra delen är endast torpet Simsholmen markerat.*



*Kvarteren Österbotten, Östen m.fl. från söder. Slakthusområdet i förgrunden, längst bort syns de två första byggnaderna på Nordiska Syrgasfabriken. Foto från 1949, Stadsbyggnadskontorets arkiv*



När staden nu började växa uppstod ett stort behov av mark för utbyggnad av både bostäder och verksamheter. Lösningen blev att Ljungarum införlivades med Jönköpings stad år 1910. Detta innebar både nya utbyggnadsmöjligheter och att staden fick kontroll över den oreglerade förstadsbebyggelse som vuxit fram på Ljungarumssidan om stadsgränsen.

Uppdraget att planlägga de ännu obebyggda delarna av både det gamla och nya stadsområdet gick till Stockholmsarkitekten Per Olof Hallman, ett av de stora namnen inom stadsplanering under början av 1900-talet. Hallman arbetade fram en stadsplan med tidstypiskt slingrande gator och oregelbundna kvartersformer, vilket skapade en karaktär av att staden vuxit till allt eftersom. För de norra delarna av Ljungarums socken planerades bl.a. en modern arbetarestad för de blivande industriområdena vid Munk- och Rocksjöarna.

Planen fastställdes år 1913, men snart uppstod kritik. Det ansågs bl.a. att kvarteren gjorts för små, gatorna för breda och tomterna onödigt spetsvinkliga. En ändring beställdes av förste stadsingenjören i Göteborg, Albert Lilienberg, och fastställdes 1926. Efter Lilienbergs omarbetning har ingen hel stadsomfattande plan tagits fram. Istället har man kontinuerligt arbetat med översiktsplaner och stadsdelsvisa planer.

### **Bebyggelseutvecklingen fram till 1960, sammanfattning**

Vid inkorporeringen fanns alltså redan början till ett industriområde vid den södra stranden, och början till ett egnahemsområde vid Fridhem. Övrig bebyggelse bestod nästan uteslutande av äldre strukturer med torpställen. När planerna kom på 1910- och 20-talen så lades största delen av Ljungarums strandnära områden ut som industriområden. Den tidiga utbyggnaden kom framför allt längs den södra stranden och öster om sjön, vid torpet Holmen. Söder om Simsholmen utvecklades under 1920-talet en Folkets Park.

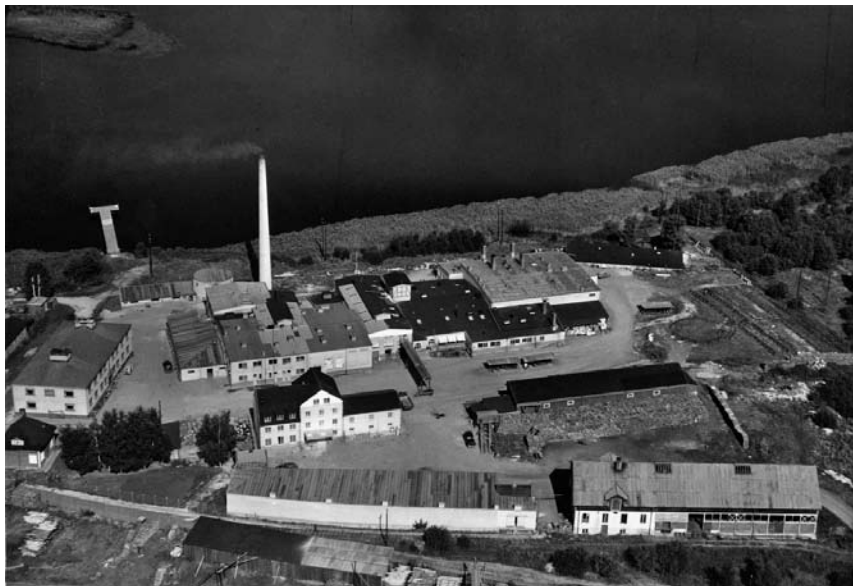
En större riktningssändring kom i början av 1930-talet, då staden beslutade att anlägga ett flygfält mellan sjöarna. Detta medförde att industriutvecklingen under 1940- och 1950-talen begränsades till de områden där byggnationen redan påbörjats. Vid slutet av 1950-talet var områdena ganska tätt bebyggda med olika typer av verksamheter. Flygfältet låg kvar till strax efter 1960.



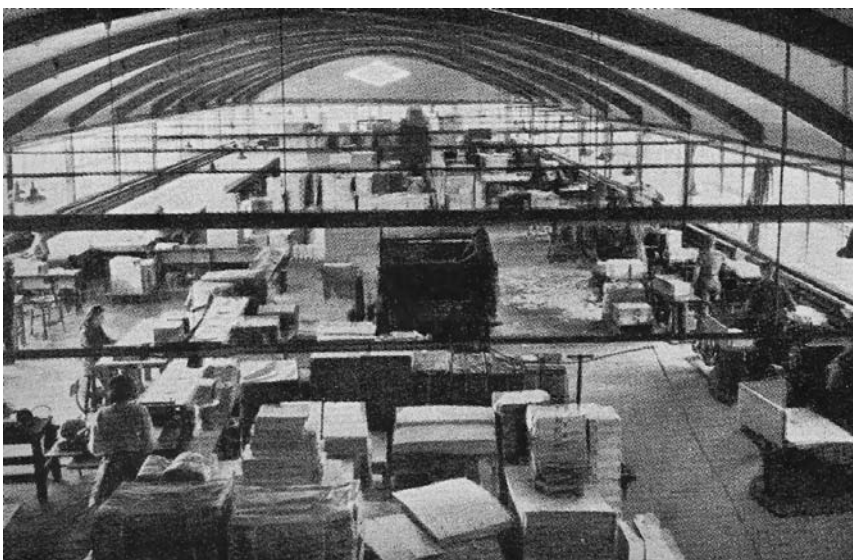
*Lossning av aspstockar från skutan Anna 1924-25. Lossningen sker i slakthusområdet - kanske ska stockarna till Jordbro tändsticksfabrik? Foto JLM*



*Arbetare vid Ljungarums tegelbruk, 1920-30-tal, fotograf okänd, JLM arkiv*



Slakteriet söder om sjön, från söder. I nedre högra hörnet ligger pudretfabriken. Foto Oscar Bladh 1949, Stadsbyggnadskontorets arkiv.



Ovan och till höger: Ekmans kartongindustri strax innan 1940, ur boken Beskrivning över Jönköping

### Tidiga industrier söder om sjön

Ljungarums tegelbruk fanns i området redan innan inkorporeringen. Det var lokaliserat till området främst på grund av närheten till egna sandtag. Under 1910-talet uppfördes slakteriet, tryckfärgsfabriken och parkettfabriken, de senare snart med nya verksamheter i lokalerna, därefter var utvecklingen långsam. På 1930-talet beskrivs området som följer:

*”Vid Munksjöns södra strand är även beläget ett industri- och upplagsområde samt söder därom en murstensfabrik. De å strandområdet söder om Munksjön belägna industrierna, ett slakteri, en tändsticksfabrik (inställd 1930 på grund av driftskoncentration), en pudretfabrik och en skofabrik, äro ett uttryck för stadens strävan att förlägga dylik industri utom stadsbygdens område och låta ett industriområde växa upp här med både järnvägs- och sjöförbindelser.”*

Weiler, 1936

Bland nästa grupp av företag att märks trävaru-, betong- och cementtillverkare (1930-/40-tal), verkstäder och gasverk (1950-tal). Fram till 1960 växte det fram ett tätbebyggt industriområde med en relativt småskalig karaktär. Bebyggelsen blev huvudsakligen enkelt och funktionellt utformad, men flera av byggnaderna fick en mer bearbetad arkitektur där var och en är förankrad i sin tid. Slakthuset (1915) ritades av en dansk arkitekt, och även flera av de tillkommande byggnaderna på tomten fick mera omsorgsfullt utformad arkitektur. Fabrikslängan på den intilliggande tomten Österbotten hör också till denna tidsperiod. Från 1930- till 1950-talen uppfördes flera mindre industrianläggningar med fin arkitektonisk utformning. Den långa f.d. Kartongfabriken i kv. Örlogsmannen är intressant, liksom samlingen av 1950-talsbyggnader längs Syrgasvägen.

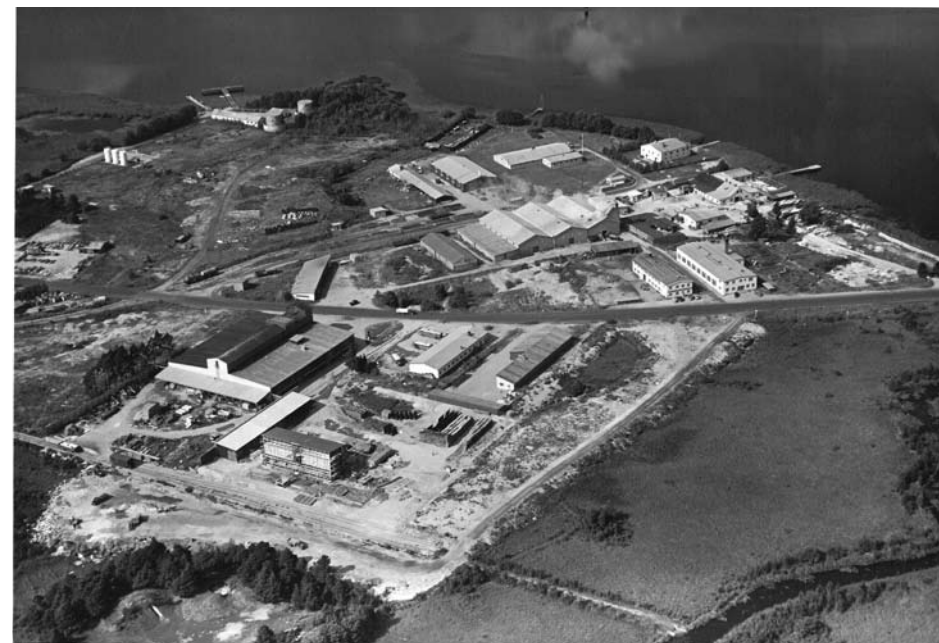


## Öster om sjön

I området närmast staden, vid torpet Holmen, planerades tidigt ett industriområde. Bebyggelseutvecklingen var dock långsam fram till ca 1940, med undantag för att segelsällskapet och roddföreningen etablerade sig och en cementvarufabrik byggdes intill torpet Holmens gårdsbyggnader.

Under 1940- och 1950-talen bebyggdes området ner till nuvarande Simsholmens renhållningsverk med industrier, magasin och verkstäder i den norra delen, och bensin/oljedepåer i den södra delen. Vid ingången till 1960-talet var området i stort sett helt utbyggt. Bebyggelsen bestod i huvudsak av enkelt utformade funktionella byggnader, där det var enkelt att urskilja lagerbyggnader från fabriker och kontor. Undantaget är tre byggnaderna i kvarteret Ön som låg exponerade vid längs Kämpevägens västra sida, en verkstad och två industrier, där den arkitektoniska utformningen getts större omsorg. Detta gäller särskilt Ön 4, nuvarande Bergmans möbler, som fick en tydlig 1950-talsdräkt och en formgivning som inte enbart utgick ifrån verksamhetens funktionella behov.

Området fick en karaktär som i stort sett överensstämmer med det första industriområdet söder om sjön, men i sammantaget enklare beroende på den stora andelen lagerbyggnader. Här saknas också den första generationens industribyggnader och byggnaderna har generellt varit något större.



*Ovan till höger: Kvarteret Öriket, Örnungen m.fl. från norr. I förgrunden ligger cementvarufabriken, numera är ersatt med Telia-huset, sedan roddklubben, magasinsbyggnader och Munksjöslipen. Foto 1949, Stadsbyggnadskontorets arkiv.*

*Till höger: Samma område från sydost. I förgrunden syns Lantmännens anläggning för lagring av spannmål, potatis m.m., numera plats för ICA Maxi. På kvarteret Överskottet har en del bränsledepåer vuxit fram, och upp mot höger i bild syns flera industri- och lagerbyggnader. Längst ut mot vattnet till höger syns samma byggnader som på bilden ovanför, slipen, roddklubben och cementvaruhandeln. Foto 1949, Stadsbyggnadskontorets arkiv*

## Utvecklingen från 1960

### Generalplanen 1950

Stadens invånarantal ökade stadigt från sekelskiftet 1900 och fram till 1970-talet, med en särskilt snabb utveckling under 1930- och 1940-talen. Urbaniseringen och folkökningen under denna period medförde ett stort tryck att bygga ut och förändra staden. Det krävdes fler bostäder och arbetsplatser, mer industri, större institutioner, bättre infrastruktur o.s.v. För att få hjälp med en framtida disponering av marken utarbetade Vattenbyggnadsbyrån åren 1947-49 en generalplan för Jönköping.

”Generalplanen 1950” har till stor del format det område kring södra Munksjön som är föremål för denna förundersökning. Planen angav hur marken skulle fördelas till industri, boende och andra allmänna ändamål. Man planerade för att staden skulle få en fortsatt kraftig folkökning, en expanderande bilism och en intensifiering av industri och handel.

### Bebyggelseutveckling efter 1960, sammanfattning

För stadens centrum fick Generalplanen långtgående konsekvenser. Man utgick ifrån att centrum skulle användas för annat än bostadsändamål, främst handel och kontor, vilket förutsatte ”kraftiga saneringar”. Följden blev omfattande rivningar och nybyggen vilket drastiskt ändrade utseendet på stora delar av centrala stan.

På Gamla flygfältet och i norra Ljungarum reserverade staden mark för företag av skilda slag, såsom industrier och verkstäder. Mark för företagsområdet erhöles dels genom en planerad flytt av flygplatsen, och dels genom att staden köpte in egendomen Strömsberg.

Området genomgick en snabb utveckling under 1960- och 1970-talen. År 1961 öppnade det nya flygfältet på Axamo och under efterföljande år avvecklades Ljungarumsfältet helt. Under 1960-talet drogs E4 (gamla Riksettan) om och fick en ny stäckning strax söder om egnahemsområdet Fridhem. Under tidigt 1970-tal drogs även Vaggerydsbanan om runt Munksjön, och en rangerbangård anlades mitt på f.d. flygfältet.

Från 1960-1980 tillkom närmare 700 nya arbeten i det nya industriområdet, varav en stor del i de speditiönsföretag som etablerade sig i området. De sista resterna av den gamla torpbebyggelsen försvann på 1960-talet

och då tillkom bl.a. Simsholmens reningsverk vid Munksjön. Villorna på Fridhem revs successivt fram till början av 1980-talet. Under de senare decennierna har det mer handlat om kompletteringar och förnyelser inom området.

### Järnvägen

Den tidiga industrin och järnvägen var intimt sammankopplade, vilket fortfarande är synligt i alla de industrispår som går i undersökningsområdet. Den första järnvägsdragningen i området var ett industrispår från slakteriområdet söder om sjön. Spåret var sammankopplat med Vaggerydsbanan (invigd 1894), vilken gick förbi Munksjö pappersbruk, via en egen station upp till centralstationen. Via Vaggerydsbanan hade Jönköping kontakt med Södra Stambanan.

Järnvägen mellan Borås-Jönköping skulle få ännu större inflytande på området. Banan påbörjades med sträckan Borås-Ulricehamn 1914-1917 och fortsättningen till Jönköping byggdes 1928-1940. Delar av banan utfördes som s.k. AK-arbete, alltså med stöd av Statens Arbetslöshetskommission. Inom Jönköpings län anlades stationer i Bottnaryd, Fläckebo, Västra Jära, Knutshult, Sandseryd och Västerbrunn i Jönköpings stad. I Generalplanen 1950 skrivs:

*Den relativt nybyggda Ulricehamnsbanan är förd söder om staden och den går runt sjöarna in till centralstationen. Banan är dock icke elektrifierad och torde heller icke bli det inom överskådlig tid. Vid Västerbrunn söder om Munksjön, intill befintliga industrier och där järnvägarna löper samman, torde en hållplats komma att utbildas.*

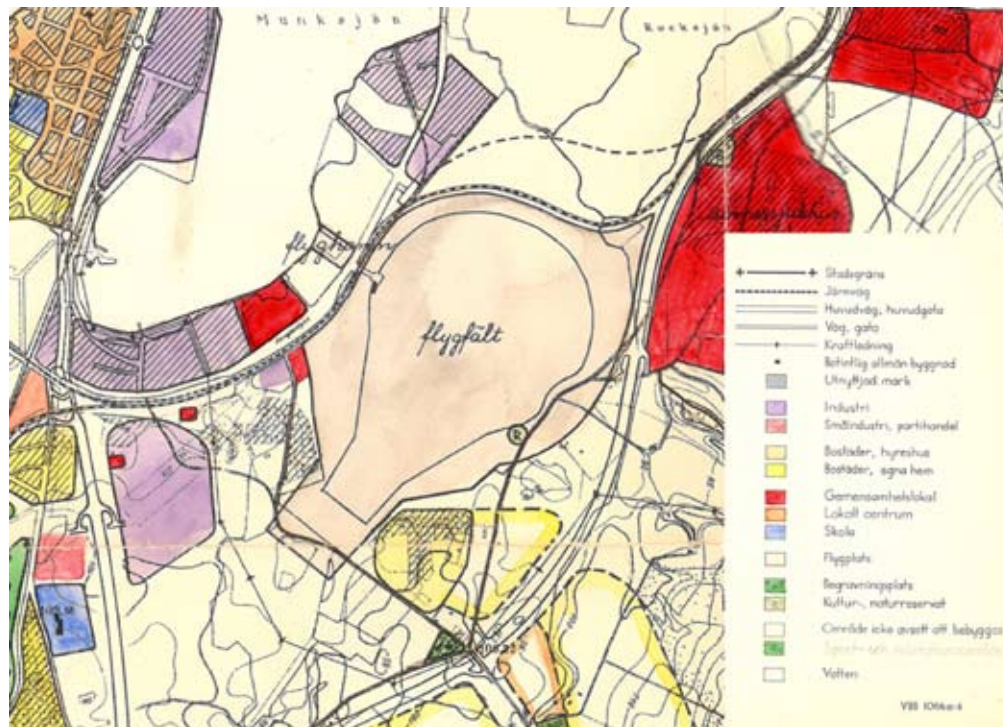
Det hann ”utbildas” en hållplats med en liten väntkur i trä vid Västerbrunn, men järnvägen Borås-Jönköping blev inte långvarig. Sträckan mellan Ulricehamn och Jönköping stängdes för trafik redan år 1960 och största delen av banan är numera riven. Bandelen från Bottnaryd till Jönköping låg kvar och användes delvis för grustransporter fram till 1996.

Järnvägssträckningen blev ändå viktig för områdets utveckling till industri- och transportcentrum, i synnerhet delarna runt sjön. Efter flytten av flygfältet drogs Vaggerydsbanan om och lades i Ulricehamnsbanans gamla sträckning runt sjön. Mitt på den f.d. landningsbanan byggdes en

större rangerbangård. Omläggningen av Vaggerydsbanan skedde år 1972 och samtidigt elektrifierades de fyra kilometrarna från Jönköping C till godsbangården. Industrispåren inom undersökningsområdet är till stor del i bruk än idag.

### E4 och Riksväg 40

Riksväg 40 mellan Jönköping och Göteborg utgör tillsammans med E4 en huvudförbindelse mellan Göteborg och Stockholm. Riksväg 40 hette ursprungligen (från 1945) Riksfemman, och E4 gick tidigare under benämningen Riksettan. De var för sin tid moderna vägar, men bilismens snabba framväxt gjorde att de snart nådde sin maximala kapacitet. Riksvägarna har byggts om och byggts ut flera gånger under andra halvan av 1900-talet. Sina nuvarande namn fick de i början av 1960-talet.



Ovan: en av de mindre geomgripande förändringarna som skisserades i generalplanen, med flygplatsen kvar på Ljungarum. Till höger: Rangerbangården idag.

E4 byggdes ut till motorväg genom Jönköping redan på 1960-talet. Dragningen genom norra Ljungarum har fått stor påverkan på det aktuella undersökningsområdet och är, tillsammans med järnvägen, en stor anledning till att så många logistikföretag etablerats här.

Riksväg 40 mellan Ulricehamn - Jönköping rätades ut och rustades upp på mitten av 60-talet, och infarten till Jönköping fick en ny sträckning. Under 2000-talet har vägen ytterligare moderniserats till en 2+1-väg med mitträcke. Infarten förbi Haga byggdes om 2007-08. På sikt kommer sannolikt hela sträckan mellan Borås och Jönköping att byggas ut till motorväg.





Karta från 1954. Områdena närmast sjön var vid denna tid nästan helt bebyggda. Flygfältet började bli ett påtagligt hinder för stadens utveckling. Söder och öster om flygfältet ligger de äldre strukturerna orörda. Fridhems villaområde och Folkets park (väster om hangaren) var nu så stora som de kom att bli innan de utvecklades.



*Foto från ca 1975. Flytten av flygplatsen, järnvägsomdragning och E4 i sin nya sträckning har förändrat förutsättningarna för området på ett omvälvande sätt. Flera villor ligger kvar i Fridhem, men det är uppenbart att skedet som egnahemsområde är över. En stor rangerbangård skär det f.d. flygfältet i två delar och industribyggnationen är i full gång. Foto ur Stadsbyggnadskontorets arkiv;*

## Fridhem, Folkets Park och Flygfältet – kom och försvann under 1900-talet

### Egnahemsområdet Fridhem

Bostadsområdet Fridhem växte fram på den norra delen av Strömsbergs ägor under 1920- och 30-talen. I området låg sedan tidigare villan Fridhem (senare barnhem) och Ljungarums tegelbruk. Huvuddelen av villabebyggelsen uppfördes från mitten av 1920-talet fram till mitten av 1930-talet och bland arkitekterna kan nämnas bröderna John och Nils Snygg samt Alvid Ingerfeldt, alla vid stadsingenjörskontoret i Jönköping, och småhusfabrikanter som Boro-Hus och Fabriks AB Egna Hem. Området blev ett tidstypiskt egnahemsområde och successivt växte en viss service och verksamhet fram, bl.a. en affär och en slöjdverkstad. Från 1934 utsträcktes omnibusslinjerna från staden till Fridhem och Ljungarums kyrka.

Mycket få uppgifter har kommit fram om detta bostadsområde, men i generalplanen 1950 beskrivs bebyggelsen på Fridhem som ”av lägre kvalitet” jämfört med villabebyggelsen i bl.a. Bäckalycke- och Rosenlundsområdena. Med tanke på att huvuddelen av bebyggelsen syntes vara normal egnahemsbebyggelse och endast var 20-30 år gammal vid tiden för generalplanen är det något förvånande att bebyggelsen beskrivs som ”i huvudsak gammal och undermålig”. Fridhem konstaterades även ha en hög folktäthet och ligga ”i störande närhet av flygfältet och industrien”. Det noterades även att området saknade gas- och vattenledning samt ordnat avloppssystem. Samma gällde för de näraliggande områdena Haga och Strömsholm.

På 1960-talet ändrades förutsättningarna radikalt då E4:an (gamla Riksettan) fick ny sträckning strax söder om Fridhem. E4:an delade därmed effektivt av Fridhems villabebyggelse från det framväxande Ljungarums bostadsområde. Området norr om E4 skulle renodlas till industriområde och bostäderna på Fridhem skulle ersättas av småindustri och hantverk. Boendet avvecklades allt eftersom och idag finns ingenting kvar av egnahemsbebyggelsen på Fridhem.

### Folkets Park

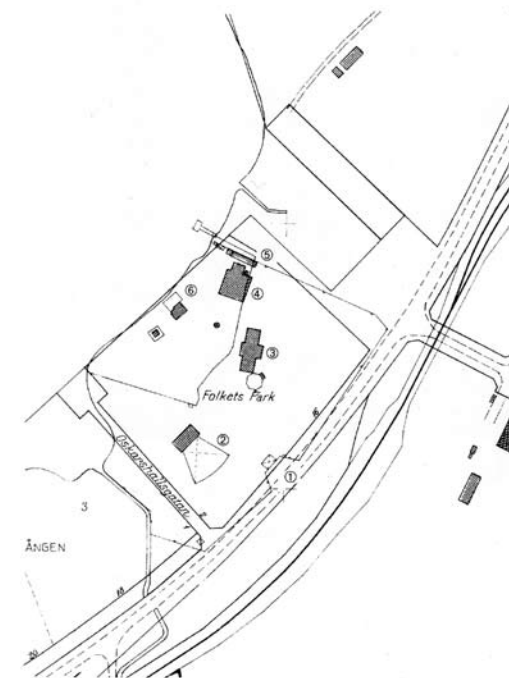
Från 1923 hyrde staden ut Oscarshall, området vid nuvarande djursjuk-

huset i kv. Överskottet, till Fackliga Centralorganisationen för inrättande av en Folkets Park. Invigningen skedde samma år, med dans på nybyggd dansbana. Danskvällarna var stommen i verksamheten, men det bjöds även sång, teater, revy och annan underhållning. Transporter ordnades med båt från staden till parkens brygga, senare även på landvägen med buss.

År 1929 omfattade parken området från vattnet och fram till Kämpevägen. Byggnaderna var ”Stugan” (Oscar Sandbergs f.d. sommarvilla från 1880-talet) med terrass för servering, dansbana/teaterlokal under tak, toaletter samt stånd för pilkastning m.m., och en godiskiosk som inköpts från Jönköpingsutställningen året innan.

Under andra halvan av 1930-talet uppfördes en ny teater, en 30 meter lång spelhall, en nöjeshall och dansbana för ”kulturell dans”, vilket medgav både gammaldans och modern dans vid samma evenemang.

Verksamheten pågick fram till 1970-talet då Folkets Park lades ner. Jönköpings stad övertog mark och byggnader, varav de flesta revs 1974. Villan stod kvar tills djursjukhuset byggdes i början av 1980-talet. Anläggningen revs tyvärr utan dokumentation.



*Uppritning av folkparken, ur Gudmundsgillet årsbok 1984*

Jönköpings Folkets Park. Plan av parken enligt en stadskarta från 1948. ① Entré. Nybyggd 1944. ② Teaterbyggnad med scenhus och salong som rymde 800 sittplatser. Uppförd 1936. ③ Nöjeshall samt dansbana uppförd 1938. ④ Gamla teatern uppförd 1925 med en tillbyggd dansbana från 1927. Denna byggnad var teater till 1936. ⑤ Nöjeshall, tillkom 1936. ⑥ Stugan, serveringslokal med terrass. Var före folkparkstiden bostadshus.





*Egnahemsområdet Fridhem från väster. I förgrunden arbetarebostäderna till Ljungarums bruk, uppe i vänstra kanten ett sågverk. Mitt i bild, långt upp, skymtar barnhemmet. Foto Oscar Bladh 1949, Stadsbyggnadskontorets arkiv*

### Flygplatsen

I början av 1930-talet beslöt Jönköpings stadsfullmäktige att anlägga ett flygfält på området mellan Munksjön och södra delen av Rocksjön. Anläggningsarbetena påbörjades 1931 och de innebar bl.a. att delar av den gamla Ljungarumsskogen kom att försvinna och stora utfyllnader gjordes i den låglänta och delvis sankta marken. Invigningen av Jönköpings flygplats skedde på eftersommaren 1935. Fältet utformades med en rund form som gav en 650 meter lång rullbana i alla riktningar. Hangaren som tillhörde flygfältet inrymde plats för 6-10 flygplan samt bostad för flygplatsvakten. Flygledartornet tillkom något senare.

Ett flygbolag bildades av flygklubben, stadens myndigheter och näringsidkare. Bolaget förfogade över flygplan och drev verksamheten på platsen. Flygtiden beräknades till Stockholm resp. Köpenhamn cirka 2 timmar, till Göteborg ca 1 timma och till Oslo 2 ½ - 3 timmar.

Fältet utvidgades i början av 1940-talet, men stadens planerare började snart visa tveksamheter inför flygfältets placering. I Generalplanen 1948-49 konstateras att industrins utveckling är en stark drivkraft i staden, och man började se en ände på lämplig industrimark i stadens närhet.

Tankar på att flytta flygplatsen lanseras redan i detta skede. Flygfältsområdet bedömdes som mycket lämpligt för industri med tanke på läget nära den kommande rikshuvudvägen (E4) och med tillgång till industrispår och hamnplats. Man påpekade också att befintliga industrier kring flygfältet skulle vinna på att ”frigöras från flygkravens restriktiva höjdbestämmelser”. Andra argument för en flytt var ljudstörningar (för närboende) och ”icke högklassiga” rullningsbanor och inflygningssektorer. Den högt belägna Axamo väster om staden angavs som ett av alternativen till placering. Så blev det också. Jönköpings första flygfält lades ner som trafikflygplats 1961, då Axamo flygfält togs i bruk.

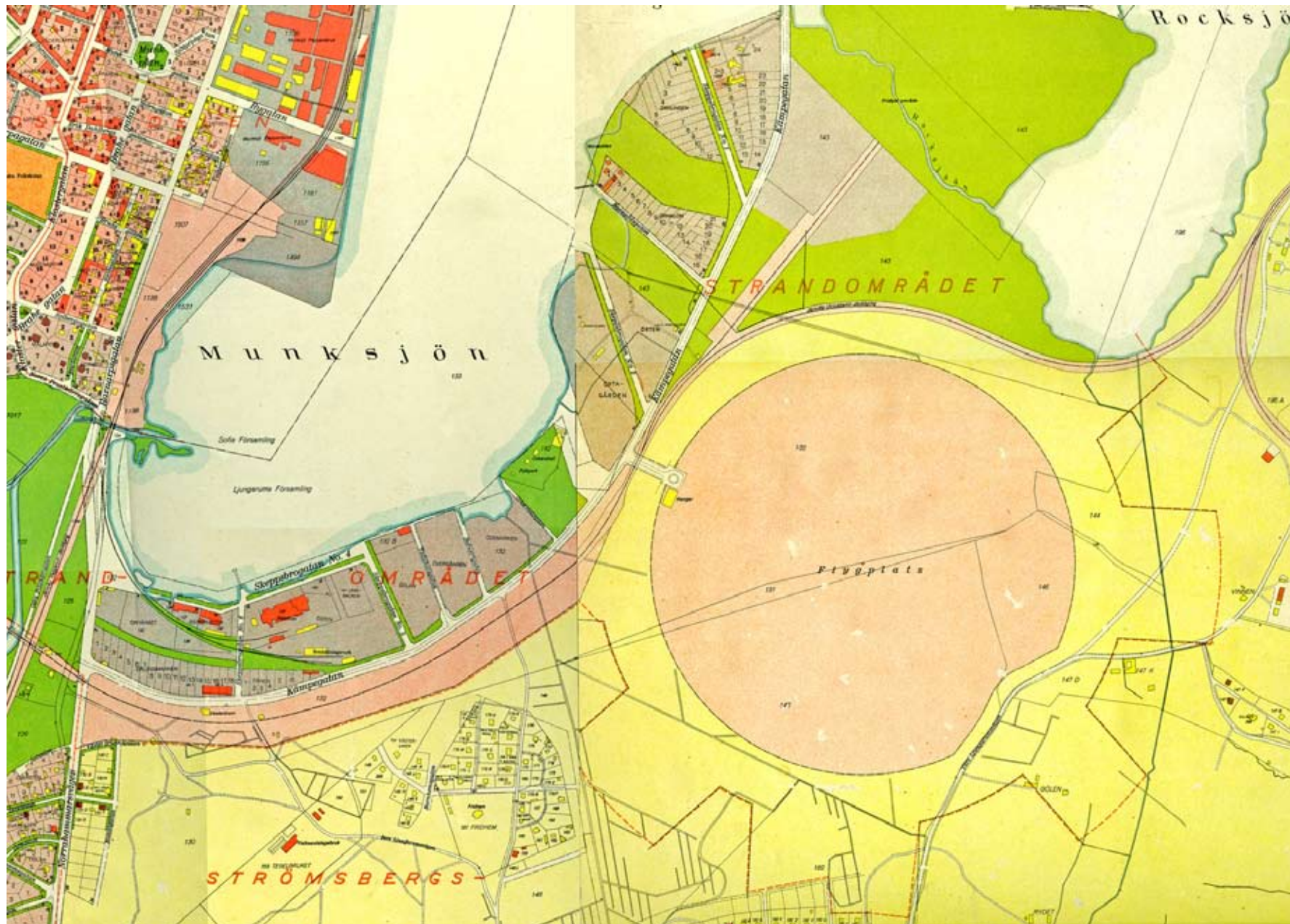
De sista flygplatsbyggnaderna revs i början av 1970-talet. Efter nedläggningen fick området en ny plan och här tillkom nu ett stort industri- och distributionsområde. I områdets mitt anlades en ny järnvägsterminal för godshantering och ett transportcentrum som idag upptar ett stort område. Efter detta har området tagits i anspråk av industrier och liknande verksamheter, och under de senaste decennierna har detaljhandeln etablerat sig starkt i området.



Flygplatsen från söder, tidigt 1930-tal. Hangaren är inte byggd ännu. Foto av A/B Almquist och Cöster, Helsingborg, ur JLM arkiv



Flygfältets hangar från sydost, fotograferad av Bo E Karlson på tidigt 1970-tal. JLM arkiv



Karta över Jönköpings stad upprättad 1934-35 av stadsingenjör Einar Adell. Industriutvecklingen är relativt långsam, däremot är Fridhemsområdet i stort sett helt utbyggt. (Bilden är ett montage av flera kartdelar.)

## Områdets arkitekturutveckling

### Perioden 1900-1920

Vid ingången till 1900-talet var Sverige inne i en snabb industrialisering och massiv inflyttning till städerna. Många tyckte att den nya urbana livsstilen var konstlad och stel. Man längtade tillbaka till ett enklare liv nära naturen. Tidens arkitektur speglar detta genom att stilideal hämtades från historiska byggnader, främst inhemska. Byggnaderna präglas av naturnära ”äkta” material och ett synligt hantverk. Stilen är en tydlig kontrast mot det sena 1800-talets stilarkitektur, vilken sågs som schablonmässig med sitt överdåd av standardiserade dekorelement. Industrier från denna tid fick ofta en påkostad utformning för att framhäva den status som var förknippad med fabriksörssyslan.

De tidigaste industrierna inom området ligger söder om sjön. Formspråket var enkelt klassicistiskt, i putsat tegel, med smårutsindelade fönster och markerade listverk. Längan närmast sjön i kvarteret Österbotten är den tydligaste representanten för detta byggnadsskede. F.d. Slakteriet och f.d. Ljungarums tegelbruk är två andra, men byggnaderna är så pass om- och tillbyggda att tydligheten försvunnit. En liten byggnad i nationalromantisk stil, sannolikt transformatorbyggnad, finns bevarad på slakthusområdet.

### Funktionalismen

Funktionalismen började utvecklas under 1920-talet. Husens arkitektoniska utformning utgick ifrån byggnadens funktion och de skulle vara rena, utan stilhistoriska tillbakablickar. Husen fick enkla fasader i ljus puts eller tegel och taken var flacka. Fönsterpartierna kunde utvecklas till hela fönsterband. Fönster över hörn är ett exempel på nymodighet för tiden.

De funktionalistiska byggnaderna inom området är till största delen kraftigt ombyggda, men några exempel finns kvar. F.d. Ekmans kartongfabrik på kv. Örlogsmannen 10 är områdets mest intressanta funktisbyggnad. Slakthusets kontor vid Skeppsbrogatan är väl bevarat och det finns några tidstypiska byggnader som hör till depåverksamheten i kvarteret Örnklon. Magasinsraden på Örnungen 12 är goda exempel på en enkel byggnadstyp som var vanlig i området.



Ovan: Transformator (?),  
slakthuskvarteret  
T.v: kv. Österbotten



Kartongfabriken,  
Örlogsmannen 10



Ovan: Kontoret,  
slakthuskvarteret  
T.h: kv. Örnklon



## 1950-talet

Nu utvecklades den funktionalistiska arkitekturen till en modernistisk byggnadsstil som blev en del av folkhemmet. Femtioalet i Sverige var en tid av framtidstro. Det industriella byggandet med prefabricerade betongelement utvecklades och detta präglar mycket av den storskaliga arkitekturen. Samtidigt byggs unikt utformade enstaka hus. Lättbetong och modern byggnadsteknik gav också nya möjligheter till plastiska former och stora volymer i nätta format. Femtioalet präglas också av mer vardagliga, gedigna byggnader med harmoniska fasader, stora ljusinsläpp och diskreta utsmyckningar.

Bergmans möbler vid Herkulesvägen (Ön 4) är det tydligast tidspräglade exemplet inom området. Både utformning och läge gör byggnaden mycket intressant.

I kvarteren Ödlan och Övergången finns flera fina exempel på 1950-talets industribyggnader. Där finns bilverkstaden på Övergången 5, de tre tegelbyggnaderna som tillhör AGA på Ödlan 4, den putsade, gul/vitfärgade byggnaden på Ödlan 14 och delar av f.d. Syrgasverken på Ödlan 21 som sammantaget bildar en relativt väl bevarad miljö av småindustri från tiden.

## Högmodernism, 1960- och 1970-tal

Under 1960- och 1970-talet kom modernismen till sin mognad. Exteriört präglas tidens byggnader av rena former och lugna stora ytor i neutrala färger. Vanliga material är slätbetong, tegel, trä och plåt. Installationer av olika slag fick gärna synas, därför är ventilationstrummor och rörledningar ofta framträdande på tidens byggnader.

Industribyggnader som tillkom under detta skede upplevs ofta som anonyma. Vanligast är den långsträckt, avskalade, plåtklädda och enkelt geometriskt formade varianten. En byggnad som svarar mot den förekommande verksamhetens behov, till synes helt utan arkitektoniska anspråk. De är också ofta en produkt av en namnlös ingenjör snarare än en arkitekt.

Utformningen berättar för betraktaren att all prioritet läggs på verksamheten. Byggnaden blir ett klimatskydd, ett hölje som omsluter det betydelsefulla som egentligen görs, detta betydelsefulla från vilket följaktligen så få resurser som möjligt bör användas till det högst sekundära höljet.



*T.h: Bergmans, arkivbild 1987*



*Ovan: Ödlan 14  
T.h: Ödlan 4*



*Nedan: Öronskyddet 7, ett av flera exempel*



En typisk industribyggnad från tiden uppvisar en långt driven formförenkling, långsträckt rektangulär planform, fasader i profilerad plåt på en stomme av stålpelare, horisontella fönsterband ett stycke under den omarkerade takfoten och ett mycket flackt sadeltak. Ovanför fönsterbanden kan fasaden ha fått en kontrasterande färg. Ibland är fönsterbandet endast markerat med en linje i fasaden ett stycke nedanför takfoten.

På flygfältsområdet, som bebyggdes just under denna period, finns det många exempel på denna typ av högmodernistiska byggnader. Atteviks/Scanias stora komplex i kvarteret Överkastet är ett tydligt exempel, liksom nuvarande Djurmagazinets byggnad på Överdraget 2, bara för att nämna två. Flera av anläggningarna är sammansatta av produktions-/lagerbyggnader i denna stil och kontorsdelar med ett mer ”traditionellt” uttryck, till exempel byggnaden med Lännen/Hydroscand på Öronskyddet 7. Likaså finns flera byggnader/anläggningar med en högre arkitektonisk ambition, t.ex. nuvarande Green Cargos/Sandahlsbolagens speditjonsanläggning på Gamla Flygfältet 2:2, som visar en fin balans mellan form och funktion och har ett samtida uttryck med hög kvalitet. (Bild s. 78) Bland de tidiga byggnaderna på flygfältet finns också exempel där 1950-talets formspråk dröjt kvar, t.ex. i Meca Bilreservdelars byggnad på Överdraget 7, med pulpettak och nätta byggnadsvolymer. (Bild s. 78)

## Postmodernism, 1980- och 1990-tal

Postmodernismen växte fram under 1970-talet som en reaktion mot modernismens kollektivism och funktionsinriktning. Nu återkom de klassicistiska arkitekturelementen och naturmaterialen, och byggnaderna fick en tydlig arkitektonisk utformning. Kolonner och antikinspirerade gavelfält blev vanliga motiv, gärna i kombination med ett i övrigt modernt formspråk. Månghörniga byggnader och byggnadsdelar blev vanliga. De dekorativa detaljerna blev rikligt förekommande och ofta färgglada.

Flygfältsområdet var i stort sett färdigutbyggt vid ingången till 1980-talet, så perioden har mest bidragit med kompletteringar (och en del renoveringar). Den mest framträdande byggnaden från tiden är ”Teliahuset” som ersatte äldre småskalig industri i kvarteret Öriket. Postmodernism i mindre format finns bl.a. i Max hamburgerrestaurang (Örnnäset 3), i byggnaden på Örtugen 3 och i Skoda-försäljningen i korsningen Porfyrvägen/Skifervägen i kvarteret Överkastet.



Ovan: Attevik/Scania, kv. Överkastet  
T.h: Lännen, Öronskyddet 7  
Nedan: Djurmagazinet, Överdraget 2



Ovan: ”Teliahuset”, kv. Öriket  
T.h: Maxi, Örnnäset 3  
(typbyggnad, finns på flera ställen)



Detaljhandeln började etablera sig i området under denna period. Denna verksamhet är mer utåtriktad till sin funktion, vilket även kom till uttryck i arkitekturen. De tidiga försäljningsställena etablerade sig i lagerliknande byggnader och stora skyltar på fasaden var den tydligaste markeringen av affärsverksamheten. Exempel på denna typ av är ÖoB och Djurmagazinet nära Bangårdsrondellen. Nästa generation av affärshus visar byggnader med tydligare karaktär av storbutiker, där större omsorg lagts på byggnadernas exteriör och entrépartierna är betonade. Byggnadskropparna är slutna, med tydlig betoning på entrén. Det är vanligt med utskjutande, glasade entrépartier som sträcker sig i hela byggnadens höjd. Byggnaderna är om- eller nybyggda i denna fason. Exempel på denna form är Iklass och Biltema i kvarteret Översikten och det nybyggda ICA Maxi i kvarteret Örnäset .

### 2000-tal, nyfunkis och "kedjearkitektur"

Vår samtida arkitektur domineras av nyfunktionalismen. Stilen låter, likt 1930-talets funktionalism, byggnadens utformning hänga samman med dess inre funktion. Kontraster mellan former, färger och material gör att många av de moderna byggnaderna har ett grafiskt uttryck. Idag är det inte industribyggnader som uppförs inom området utan de flesta av de senare tillkomna byggnaderna hör till den nya funktionen som externt köpcentrum.

Den senaste utbyggnadsfasen består till största delen av stora byggnader med "showroom"-karaktär, med utåtlutande fasader i material som glas, trä och matt metall, utformade för att förmedla exklusivitet. Byggnaderna är ännu tydligare kopplade till det varumärke de representerar, ofta produkter som kan räknas till kapitalvaror. Tydliga exempel är Media Markt och Sova i kvarteret Överblicken, och Mekonomen (f.d. bilförsäljning) i kvarteret Öronlappen.



Ovan: Örnäset  
T.v: Iklass i kv. Översikten



Ovan: Sova i kv Överblicken  
T.v: Media-Markt, Överblicken  
Nedan: Mekonomen i kvarteret Öronlappen





Ovan: För karaktäriseringen har undersökningsområdet delats in i tre delområden. 1 och 2 är de äldre industriområdena, 3 är den utbyggnadsfas som inleddes strax efter 1960. 4 betecknar Munksjö bruks område, som endast karaktäriserats översiktligt i avsnittet om brukets historia. Det ingår inte i värderingsavsnittet.

Till höger: Försäljning och småindustri dominerar i område 1 och 2. Den över bilden är från Herkulesvägen, i området vid ICA Maxi, den undre är från kvarteret Övergången i område 1.

Skyltar och flaggor kan vara lika viktiga igenkänningsmärken för verksamheterna som själva byggnaderna i områdena som dessa. I synnerhet gäller det byggnader av den enklare typ som är vanlig på område 3.





## Karaktärisering och kulturhistorisk bedömning

För karaktäriseringen har undersökningsområdet delats in i tre delområden. 1 och 2 är de äldre industriområdena, 3 är den utbyggnadsfas som inleddes strax efter 1960. Se även karta på motstående sida. Observera att Munksjö Bruks område inte ingår i karaktäriseringen.

### Område 1

Område 1 utgörs av det äldsta industriområdet söder om sjön, alltså de kvarter som idag har en sydgräns i Kämpevägen. Ljungarums tegelbruk ligger utanför området, men hör till det första utbyggnadsskedet och beskrivs därför i detta avsnitt.

### Historik

De första industrierna byggdes strax efter sekelskiftet 1900. Fram till mitten av 1910-talet uppfördes Ljungarums tegelbruk i kv. Äran, den gula fabrikslängan i kv. Österbotten samt slakteri och renhållningsverk i kv. Östen. Efter Ljungarums inkorporering i Jönköping lades marken ut som industri. Utvecklingen var inledningsvis långsam, men under 1930- till 1950-talen blev området i princip helt utbyggt. Under andra halvan av 1900-talet har det mest handlat om förtätningar, om- och tillbyggnader och annan ändring av befintlig bebyggelse.

Verksamheterna har varit av varierande slag. Lite tyngre tillverkningsindustri, verkstäder, sågverk och en del kemisk industri (gas) hör till de tidiga i området. Flera av verksamheterna är kvar än idag.

För några av de äldre industrierna har det framkommit mer uppgifter under utredningen. Följande får ses som exempel på verksamheter inom området:

#### *Ljungarums tegelbruk*

Söder om Munksjön, i nuvarande kvarteret Äran, låg Ljungarums tegelbruk, senare med namnet Jönköpings murstensfabrik. Verksamheten startade 1906 med tillverkning av kalksandtegel, ett

vitt murtegel, efter en holländsk metod. För tillverkningen hämtades material i det egna stora sandtaget strax intill fabriken. Sanden transporterades på smalspår fram till fabriken, år 1942 till en mängd av 32 kubikmeter sand om dagen. För den dagliga tillverkningen av ca 10 000 tegel om dagen brukades även 2 ton kalk från Oaxen i Södertälje, och vatten som togs ur egen brunn. Fabrikation pågick i regel från april tills tjälen gick i marken. Fabrikens produkter hade i huvudsak omsättning i Jönköping med omnejd, men viss del fraktades ut med skutor inåt Västergötland.

Delar av byggnaderna som tillhörde tegelbruket finns kvar inom nuvarande kvarteret Äran (nr 13). Byggnaderna är kraftigt förändrade. (Brukets struktur med byggnader och bruksvägar till sandtagen syns på kartan från 1934-35, sid. 65)

#### *Jönköpings Läns Andelsslakteri*

Andelsslakteriet vid Munksjöns södra strand var en av de tidiga industrierna i området. De första byggnaderna ritades av Köpenhamnsarkitekten Carl Madsen år 1915. Anläggningen byggdes sedan ut successivt. Bland de tidiga utbyggnaderna hörde de flesta till själva slakteriet. Några decennier senare kompletteras anläggningen med bl.a. kontorsbyggnad 1940, konservfabrik 1940, rökar 1942 och charkuterifabrik 1944.

På tomten uppfördes också en s.k. pudrettfabrik, ritad av August Atterström år 1922. Pudrett var benämningen på ett gödselmedel i pulverform som framställdes av latrin. Byggnaden hörde till renhållningsverket.

#### *Tryckfärgsfabriken – Parkettfabriken – Jordbro tändsticksfabrik – NIMO-verken*

Tegellängan i nuvarande kvarteret Österbotten har huserat en rad mindre industrier. Längan ritades av Oskar Öberg, en produktiv Jönköpingsarkitekt med omsorgsfullt gestaltade bruksbyggnader som kännemärke. Längan ritades åt de två förstnämnda verksamheterna 1916 resp. 1917, men de avlöstes relativt snart av Jordbro tändsticksfabrik. 1944 startades NIMO-verken i lokalerna. De började med tillverkning av rostfria produkter såsom tvättrännor, tvättlådor, stor-

köksinredningar samt senare även tvättmaskiner. Granne med NIMO låg ett emaljverk som företaget samarbetade med i bl.a. tillverkning av badkar. 1952 flyttade verksamheten från Jönköping.

### ***Helmer Ekmans kartongindustri***

Byggnaden, på nuvarande kv. Örlogsmannen 10, ritades år 1931 av Theodor Anton Bergen vid AB ingenjörbyrå i Stockholm. Arkitekten har även ritat Syrgasverken i kvarteret Ödlan.

Bergen var en av Sveriges ledande byggnadskonstruktörer. Han hade varit i USA och tagit intryck av taylorismen med dess strävan mot standardisering, arbetsdisciplin och arbetsmetodik. Efter dessa principer skapade han effektiva industribyggnader. Kartongindustrin är inte en av hans större projekt, men den beskrevs 1940 vara en ”hypermodern fabriksfastighet”. Byggnaden är delvis förändrad, men fortfarande i bra skick och har bevarade drag som välvd takform och långsgående fönsterband som delas upp av regelbundet placerade pelare.

### ***Svenska Gengas AB – Skånska Cement AB***

Magasin, kross och kontor för Svenska Gengas AB uppfördes 1941. På 1940-talet etablerades Skånska Cement, med cementvarufabrik 1943 och betongfabrik 1945. Övriga delar av kvarteret Örlogsmannen bebyggdes med bl.a. snickeriverkstad och virkeshus under 1930- och 1940-talen.

### **Karaktär**

Området som helhet utgör ett typiskt mindre industriområde som hämtar huvuddelen av sina karaktärsdrag från mitten av 1900-talet. Det är till största delen tättbebyggt med jämförelsevis småskaliga verksamheter. Byggnaderna har tillkommit under hela 1900-talet, med tyngdpunkt i perioden 1930-1960. De har olika karaktär utifrån sina funktioner, men gemensamt är att de är ganska enkelt utformade, tidtypiska byggnader med form utifrån sina funktioner. De flesta är uppbyggda av flera byggnader som placerats kring en gård. Byggnaderna vänder sig in mot gården och enheterna är slutna utåt, ibland med höga plank.

### **Kulturhistoriskt värde**

Områdets främsta värde är som representant för ett stadsnära industriområde från mitten av 1900-talet. Detta värde utgörs av den samlade bebyggelsen. Området är i denna aspekt inte unikt. Det är däremot en årsring i stadens utveckling och de kvaliteter som finns bör ses som en tillgång i den framtida planeringen. Dessa kvaliteter ligger främst i enskilda byggnader. Byggnaderna har värden som kan bära fram områdets industri- och bebyggelsehistoria genom sin utformning, konstruktion eller funktion.

I kvarteret Österbotten finns den putsade tegellänga som ritades 1916-17 åt en tryckfärgs- respektive parkettfabrik (historik, se ovan). Byggnaden uppvisar många tidstypiska drag och är relativt väl bevarad. Den är en av få representanter för det första utbyggnadsskedet och har också ett miljöskapande värde då den ger en historisk dimension åt miljön längs Munksjöpromenaden (Hälsans Stig)

På Örlogsmannen 10 ligger f.d. Helmer Ekmans Kartongindustri, historik se ovan. Byggnaden har ett teknik- och industrihistoriskt värde som är knutet till arkitekten T A Bergen. Byggnaden har också kvaliteter i sin utformning som bör ses som en tillgång för området. Den var mycket modern för sin tid, både i funktion och i formspråk. Det välvda taket, fönsterbanden och väggpelarna ger byggnaden ett särpräglad uttryck.

Intilliggande kvarteret Östen tas till sin helhet upp av f.d. slakthuset (historik, se ovan). Byggnaderna är mycket om- och tillbyggda, vilket medfört att tydligheten i arkitektur och funktioner till största delen är borta idag. Två fristående byggnader i relativt gott skick kan pekas ut som representanter för denna storindustri; kontorsbyggnaden från 1940 och den lilla vaktstugan från 1918. Båda har tidstypiska utföranden och ger området ett historiskt djup.

I kvarteren Ödlan och Övergången, längs Syrgasvägen, finns en grupp intressanta byggnader. Sammantaget utgör de en representativ samling av mindre industrier från 1950-talet och de har en hel del arkitektoniska kvaliteter. Materialval, materialbehandling och färgsättning är mycket tidstypisk på alla de beskrivna byggnaderna, och de har lättheten i formspråket från sin samtid.



Ovan: Från Övergången 9 mot sydöst, Övergången 5.  
T.h: Ödlan 4 från söder .



Ovan: Från Kämpevägen mot nordväst, Ödlan 14 och 4 (AGA)  
Nedan: Övergången 5, från Kämpevägen



Miljöbilder från området kring Syrgasvägen .



*Miljöbilder  
från kvarteret  
Ön, mot  
Öriket, samt  
oljedepån i  
Örnklon.*

*Ovan t.v.:  
Örnklon 10,  
mitten: upplag  
på Ön 6, t.h.:  
Örnungen 11,  
bildemont.,  
Nedan t.v.:  
Örnklon 6, t.h.:  
Roddargatan  
mot Öriket 2*

På Ödlan 14 finns en lager- och kontorsbyggnad som uppfördes för firma Alfort & Cronholm. Kontoret är putsat och färgsatt i senapsgult med dekorrande i vitt, lagret har en välvd vägg mot Kämpevägen och är i vitslammat tegel.

Strax bakom, på Ödlan 4, ligger tre parallellställda byggnader i rött tegel, ritade 1957 för AGA av AB Industribyrån i Stockholm. Byggnaden närmast Syrgasvägen, kontor och lager, har sadeltak, regelbunden fönstersättning och en påfallande kraftig skorsten. De två tillverkningsbyggnaderna längre in på tomten har flacka tak med fönsterband längs takfoten och vertikala väggpelare som ger rytmiskt indelade fasader. Färgsättningen är uppbyggd av mörkrött fasadtegel och vita detaljer. AGA-skyltarna på taken är landmärken i området.

På Ödlan 21 finns f.d. Nordiska Syrgasverkens byggnad, alltså den verksamhet som gett namn åt gatan. Byggnaden ritades även den av T A Bergen. Trots att den är om- och tillbyggd så syns tidstypiska drag som pulpettak, enkelt dekorerade tegelfasader och nätta fönsterbågar. Syrgasfabrikens första byggnader från sent 1940-tal ligger på ömse sidor om Syrgasvägens norra ände. De är kraftigt ombyggda.

På Övergången 5 ligger en låg, vitputsad anläggning ritad av byggmästare E Åhsberg, Jönköping. Ritningarna visar ett garage med bilverkstad och smedja. Det är en typisk modernistisk anläggning med enkla, tydliga former. Verkstadsdelen markeras med sågtandsformade takkupor.

Den gamla gränsen mellan Ljungarum och Jönköpings stad gick i vattendraget vid Jordbron. Denna gräns är än idag tydligt avläsbar och har ett högt pedagogiskt värde. Rester av uppvuxen tallskog står som representanter för den gamla Ljungarumsskogen och bör värnas.

## Område 2

Område 2 utgörs av det äldre industriområdet i norra delen av undersökningsområdet, avgränsat av de två vattendragen från Rocksjön och med ett mindre tillägg av f.d. folkparken på Simsholmen.

## Historik

Områdets utveckling är till stor del parallell med område 1. Det skiljer sig främst i det geografiska läget, det ligger närmre staden men var på flera sätt mer otillgänglig. Marken mot staden till var sank och svårfarbar.

Folkparken som anlades på Simsholmen under 1920-talet och båtupplaget på Munksjöslipen var de första anläggningarna i området utöver torpbebyggelsen och en sommarvilla. På 1936 års karta är området markerat som industrimark och Kämpevägen är utlagd. Utbyggnaden är i en inledningsfas och på kartan syns en cementvarufabrik i kvarteret Öriket, ett magasin i kvarteret Ön, roddklubbens båthus som flyttades till platsen 1936 och en cisternanläggning vid vattnet i kvarteret Örnklon.

I likhet med område ett var det perioden fram till och med 1950-talet som var den stora utbyggnadsperioden. Bland verksamheterna syns ett flertal magasin och upplag, bl.a. för bränsle, byggvaror och jordbruksprodukter samt flera medelstora industrier och verkstäder.

Även här var området i stort sett utbyggt vid slutet av 1950-talet. En skillnad från området söder om sjön är att bebyggelsen på område 2 ersatts med nytt i större utsträckning. Cementfabriken på kvarteret Öriket revs och ersattes med ett affärs- och kontorshus ("Telia-huset") vid ingången till 1990-talet, och några år senare revs stora delar av bebyggelsen i kvarteret Örnästet för att ge plats åt etableringen av ICA Maxi. Ön 6, mitt inne i kvarteret, är idag en i princip helt avriven tomt som används för parkering.

För några av de äldre industrierna har det framkommit mer uppgifter under utredningen. Följande får ses som exempel på verksamheter inom området:

### *Oljeupplag, kvarteret Örnklon*

Under 1930-talet etablerades ett större olje- och bensinupplag på det område som nu benämns kvarteret Örnklon. I en beskrivning av Jönköping från 1936 står följande:

*"Oljeupplagen är både genom sin storlek och genom sin belägenhet särskilt iögonfallande. De ligger samtliga vid vatten, ett med egen brygga vid Vättern, i kvarteret Åtorp, med sina karaktäristiska "hattaskar", ett ligger på Munksjöns östra sida vid Norsudden."*

*Weiler, 1936*

### *Jönköpings Läns Lantmäns centralförening*

Lantmännen uppförde 1940-41 en stor träbyggnad med magasin, spannmåls- och potatissilo. Anläggningen ritades och byggdes av byggnadsfirman Bröderna Persson, Balsby. På dess plats ligger nu ICA Maxi.

### *Munksjöslipen*

Jönköpings Segelsällskap (JSS) bildades 1890, och hör till stadens äldre föreningar. Sin första upplagsplats för båtar hade man vid Limugnen vid Munksjöns västra strand. År 1920 fick sällskapet arrendera den mark där Munksjövarvet (slipen) ligger än idag. Området utrustades för att kunna ta upp båtarna för vinterförvaring direkt från Munksjön. Anslutningsväg från Kämpevägen till slipen byggdes 1935. Under 1950-talet började medlemmar bygga båthus på området. Sommaren 1975 lämnade sällskapets båtar för sista gången Munksjön sjövägen, sedan stängdes svängbron mot Vättern.

Sedan ett par decennier har Munksjöslipen inte längre förbindelse med sjön. En gång- och cykelbana löper mellan slipen och sjön. Verksamheten på slipen är däremot fortfarande igång, och används idag främst av medlemmar som bygger och renoverar båtar. Vid sjösättning får båtarna numera transporteras landvägen.

### *Jönköpings Roddsällskap*

Sällskapet bildades 1884 med Munksjön som hemnavatten. Klubbhuset byggdes 1891 vid Kålgården. Det flyttades till Fisktorget 1907 och sedan till nuvarande plats i kvarteret Örnungen i början av 1930-talet. Huset finns kvar, i ombyggt skick.



*Bergmans möbler, från nordost*

### **Karaktär**

Tongivande verksamheter har varit magasin och upplag av olika slag, samt en del industri och verkstäder. Närmast väster om Kämpevägen uppfördes industribyggnader med en mer uttalad arkitektonisk utformning.

I de kvarter där den äldre bebyggelsen står kvar dominerar de enkelt utformade och slutna magasinsbyggnaderna, medan de f.d. industrierna mot Kämpevägen omvandlats till försäljningsställen med en mer öppen karaktär. De nya inslagen, Telia-huset och ICA Maxi, är båda volymmässigt framträdande byggnader som ger hela området en glidning mot en storskalig karaktär. De äldre och yngre byggnaderna kommunicerar inte med varandra utan existerar helt parallellt. Kvarteren Örnklon, Örten, Överskottet och den östra delen av Örnästet är till största delen inte tillgängliga för allmänheten. Bebyggelsen är glest placerad, enkelt och praktiskt utformad, och tomterna är till stor del stängslade.

Längs Klubbhusgatan finns en intressant miljö med småskalig karaktär. Den utgörs av segel- och roddklubbarna (samt de senare tillkomna klubbhusen för sportfiske- och vattenskidklubbarna), vilka har en viktig roll för att illustrera den historiska kopplingen mellan staden och vattnet, och en rad med putsade magasinsbyggnader som sluter miljön åt sydöst. Lagerverksamheten och fritidssjöfarten är karaktäristiska för området.

### **Kulturhistoriskt värde**

I likhet med område ett ligger områdets främsta värde i den historia det berättar om stadens och näringarnas utveckling under 1900-talet. Som område ett bedöms värdena inte vara så stora att ett omfattande bevarande krävs, men de kvaliteter som faktiskt finns bör ses som en tillgång i den framtida planeringen. De största kvaliteterna ligger i enskilda byggnader samt i miljön vid Klubbhusgatan.

Områdets mest särpräglade äldre byggnad är Bergmans möbler på Ön 4. Den uppfördes under andra halvan av 1950-talet och har en tydlig samtida prägel. Den är uppbruten på flera byggnadsdelar och flera plan för att skapa ett lätt uttryck åt den ganska stora volymen. Arkitektoniskt är sågtaken och den rundade formen åt väster mest karaktärsskapande. Formspråket och läget ger byggnaden en framträdande plats i stadsbilden.



*Miljön runt Klubbhusgatan präglas av fritidssjöfartens olika anläggningar och av låga magasinbyggnader som ligger med gavlarna mot gatan.*

*Ovan t.v: Roddarna, Simsholmen 1:1  
Ovan: Magasin på Örnungen 12,  
Nedan: båthus på Munksjöslipen*





Miljöbilder från flygfältsområdet. Övan Green Cargo vid bangården, med kontor och lagerlänga, t.v. vanliga byggnadstyper, bl.a. Jönköpings betong och Meca (Överdraget 7). Överst t.h. del av Överdraget 8.



Jönköpings Segelsällskap och Jönköpings Roddklubb har funnits i området sedan 1920 respektive 1936 och hör båda till områdets äldsta verksamheter. Idag finns även Jönköpings Vattenskidklubb och Jönköpings Sportfiskeklubb i området. Klubbverksamheterna illustrerar kopplingen mellan vattnet och staden och är miljöskapande, de äldre verksamheterna har ett kontinuitetsvärde. Slipen representerar en enklare form av ”självbygge” som sällan värderas högt, men den enhetliga miljön med rödfärgade båthus i olika utföranden har kvaliteter som kan bli en tillgång i stadsbyggandet.

Längs Klubbhusgatan ligger en rad med murade och vitpustade magasin från 1940- och 50-talen. De kompletterar den småskaliga klubbhusbebyggelsen mycket väl och är goda representanter för de magasin som tidigare varit den dominerande byggnadstypen på område 2.

Oljecisternerna på kvarteret Örnklon har en kontinuitet sedan 1930-talet, där de stått som landmärken i staden, som ”karakteristiska hattaskar” för att låna Weilers ord.

Den gamla gränsen mellan Ljungarums socken och Jönköpings stad gick i Rocksjöån. Denna gräns är än idag tydligt avläsbar och har ett högt pedagogiskt värde. Rester av uppvuxen tallskog står som representanter för den gamla Ljungarumsskogen och bör värnas.

### Område 3

Område 3 utgörs av hela den utbyggnadsfas som initierades vid ingången till 1960-talet.

### Historik

Område 3 har ett historielager från 1900-talet som ligger under den nuvarande strukturen. Detta lager innehåller ett egnahemsområde och ett tegelbruk i den södra delen (mot Ljungarums industriområde) och ett flygfält åt öster.

Fridhemsrondellen betecknar det område där tidigare egnahemsområdet Fridhem låg. Området fick i sin tur namn efter Villa Fridhem, som uppfördes någon gång kring sekelskiftet 1900. Runt villan växte succes-

sivt ett egnahemsområde fram. Fridhemsområdet beskrivs mer ingående i tidigare kapitel. Villan fick med tiden ny funktion som barnhem (därav Barnhemsgatan) och kompletterades med en modernare anläggning ritad av Boo D:son Widén, Jönköping, år 1947. Nybygget låg inom nuvarande Ärevarvet 1. Ett par sågverk låg norr och väster om villaområdet, antagligen från 1940-talet, och längre i väster låg Ljungarums tegelbruk med tillhörande personalbostäder. I närområdet fanns tidigt under 1900-talet även sandtäkter åt tegelbruket.

Den stora östra delen upptogs nästan helt av Ljungarums flygfält från 1930-talet till strax efter 1960. Fältet var bebyggt med en hangar och ett flygledartorn från 1930-talet.

En fabrik för AB Industrimodell, ritad 1949, byggdes öster om flygfältet (inom nuvarande Översikten 7), annars dominerades omlandet i öster av de äldre torpställena.

Under 1960- och 1970-talen genomgick hela området radikala förändringar. E4 byggdes ut och drogs om förbi undersökningsområdet, flygfältet flyttades till Axamo vilket frigjorde stora hårdgjorda markytor, Vaggerydsbanan lades i Ulricehamnsbanans gamla läge runt sjöarna och en rangerbangård byggdes. Generalplanen 1950 reserverade området för industri, vilket nu kom till genomförande i en snabb takt. Mitt på det gamla flygfältet växte det fram ett speditiionscentrum, med närhet både till järnväg och E4, och på den övriga ytan etablerades olika sorters verksamheter, främst lager- och industribyggnader.

Lite handel har förekommit sedan inledningen, bl.a. i Lantmännens anläggning (Överblicken 2) och i bilhallarna längs Bangårdsgatan. Under de senaste decennierna har området fått ett allt större inslag av handel. Nyetableringarna är idag nästan uteslutande större butikshus.

### Karaktär

Områdets karaktär domineras av industrier, speditiionsföretag och affärshus. Det är storskaliga byggnader som i de flesta fall ligger omgivna av stora öppna asfalterade ytor, parkeringsplatser eller verksamhetsytor beroende på verksamhet. Landskapet är utformat för att upplevas från bilen. Stora parkeringar, skyltar och flaggor är vanliga inslag i denna typ

av landskap, och fungerar som markörer för de olika verksamheterna. De flesta av gatorna är långa och raka. Kvartersbildningarna kan bitvis vara ottydliga.

Högmodernismen under 1960- och 70-talen har satt starkast prägel på området. Industrier och speditörsföretag var de dominerande verksamheterna under denna tid. Byggnaderna blev tidsenligt enkelt utformade, ofta med fasader i profilerad plåt. Utformningen är helt styrd av verksamhetens behov. Postmodernismens friare byggnadsskick har mest bidragit med kompletteringar och renoveringar. Den senaste utbyggnadsfasen består till största delen av stora byggnader för internationella varuhuskedjor, och får sägas representera en internationell arkitektur

Sedan handeln gjort sitt intåg i området har karaktären förändrats ganska mycket. Inledningsvis byggdes ganska anonyma byggnader som främst fungerat som ”skylthängare”, medan den senaste tiden uppvisat en påkostad ”konceptarkitektur” där byggnaden är utformad för att passa in i affärskedjans profil. Hela byggnaden blir en del av marknadsföringen. På så sätt finns en likhet med förra sekelskiftets fabriksbyggnader men angreppssättet är i det närmast helt motsatt. Vid förra sekelskiftet använde man ofta illustrationer av sina byggnader i företagets marknadsföring, medan dagens byggnader snarast är utformade utifrån den marknadsföringsprofil man valt.

### Kulturhistoriskt värde

Område tre som helhet är ett tydligt exempel på efterkrigstidens ideal om den funktionsseparerade staden, i detta fall planlagt i Generalplan 1950. Bebyggelsen visar en tidstypisk utveckling i byggnadsformer och näringsverksamheter.

När industriområdet på flygfältet planlades låg fokus på att skapa effektiva flöden och därigenom skapa goda möjligheter för industriutveckling snarare än att ge möjligheter för ett utvecklat stadsliv. Staden sågs mer som en maskin än som en organism, och byggnaderna var snarare en del i en process än arkitektoniska skapelser med egenvärde. Hela området, såsom ett manifesterat planeringsideal, har naturligtvis ett samhällshistoriskt värde och inom området finns både byggnader och strukturer av byggnadstek-

nikhistoriskt värde. Värdet är dock svårhanterligt, av många orsaker. En faktor är att kvaliteten i bebyggelsen är högst varierande. En annan är att på grund av bebyggelsens karaktär så skulle ett meningsfullt bevarande även omfatta bevarande av funktioner. Detta kan visa sig omöjligt att kombinera med de ambitioner som uttryckts i Stadsbyggnadsvision 2.0.

Det finns flera byggnader med gestaltningsmässiga och/eller andra kvaliteter, och bland dessa kan man finna representanter som kan bära fram denna del av historien. Byggnaderna är ofta platsritade, men kan inte klassas som unika i ett nationellt perspektiv. Eftersom funktionen är en så integrerad del av utformningen på dessa byggnader, och eftersom anläggningarna är så stora, så ställs också stora krav för att över huvud taget kunna integrera de mer intressanta industribyggnaderna i en ändrad stadsdel. Om ett urval ska göras så bör det ske när man kommer närmare ett förändringsskede.

Den stora mängden byggnader inom undersökningsområdet har också gjort det omöjligt att göra en rättvis analys av var och en av dem. Värderingen av område 3 ska därför ses som översiktlig. När detta är sagt finns några byggnader som kan framhållas såsom goda exempel på de byggnadstyper som dominerar området:

Green Cargos/Sandahlsbolagens speditörsanläggning på Gamla Flygfältet 2:2 har både en kontorsbyggnad och en lagerlänga som är fint utformade med tidstypiska former, färger och material. Tillsammans med omlastningen från tåg till lastbil är detta ett gott exempel på en anläggning sprungit ur tidens planeringsideal. (Bilder på förra uppslaget)

Paul Halls byggnad på Öronskyddet 8 (1970) är ett bra exempel på en för tiden vanlig typ av byggnad med betonad kontorsdel sammanbyggd med ett mer anonymt lager. Den har kvaliteter i utformningen som gör den mer pedagogisk än motsvarande byggnad i enklare version, även om den enklare byggnaden på sitt sätt är än mer tidstypisk. (Bild till höger)

Jönköpings Betong, Översikten 1, är en god representant för den tyngre industrin inom området. Det typiska ligger i den tydliga tekniska konstruktionen, material och färgsättning. (Bild på förra uppslaget)

När det gäller bebyggelsen från de senare decennierna, främst affärshus, så gör närheten i tid att de är svåra att bedöma. De har enbart behandlats i arkitekturutvecklingsavsnittet.



Miljöbilder från området kring Bangårdsgatan. Skyltar och flaggor är mycket vanliga. Till höger Paul Hall (Öronskyddet 8) med sammansatt lager och kontorsbyggnad.

## Sammanfattning och övergripande värdering

### Munksjö bruks område

Den kulturhistoriskt mest intressanta industribebyggelsen återfinns tveklöst inom Munksjö bruks område. I uppdraget med denna rapport ingår dock endast en historisk genomgång av bruket. En kulturhistorisk värdering av Munksjö bruk bör genomföras separat.

### Sammanfattning av intressanta områden, byggnader och strukturer

När det gäller den värderade bebyggelsen är det dessa områden och strukturer som bedömts ha det högsta kulturhistoriska värdet:

- Enskilda byggnader: Tegellängan i kv. Österbotten, kontor och transformatorstation i kv. Östen, f.d. kartongfabriken på Örlogsmannen 10, Bergmans möbler på Ön 4. Alla har sitt främsta värde som bärare av områdets industri- och bebyggelsehistoria.
- Den samlade 1950-talsindustrin kring Syrgasvägen (kv. Ödlan och Övergången), i egenskap av representativ samling av mindre industrier från 1950-talet.
- Miljön med klubbhus/anläggningar samt de pustade magasinbyggnaderna längs Klubbhusgatans yttre del. Klubbhusen bär den historiska kopplingen mellan stad och vatten, magasinerna är representanter för en tidigare vanlig byggnadstyp.
- Cisternerna på Örnklon, i egenskap av landmärken.
- Området med högmodernistiska anläggningar från 1960-talet och framåt har ett kulturhistoriskt värde, främst i egenskap av symboler för tidens tanke om den funktionsseparerade staden.

Med detta sagt så är ingen del av områdena 6-11 unikt i ett större perspektiv. Denna typ av industriområden är vanlig i Sverige, när det gäller 1960-talsdelen rent av mycket vanlig, men för Jönköpings del har detta ändå varit en del av stadsstrukturen sedan tidigt 1900-tal.

### Munksjöns strandområden som naturelement

Södra delen av Munksjön har fortfarande kvar sin naturliga utsträckning med uddar, vikar och tillflöden. Endast vid Munksjö bruks område har kajer byggts som ändrat strandlinjens form. Torpställen och ägo gränser är fortfarande möjliga att uppfatta, i synnerhet från vattnet. Strandlinjens naturliga form står för kontinuiteten i landskapet och bör hanteras med varsamhet.

Vid nybyggnad nära stranden är det extra viktigt att studera byggnadshöjder och siluetter, då de hamnar i exponerade lägen. En variation i byggnadshöjd är att föredra, för att inte skapa en barriär mot vattnet. Söder om sjön är strandområdet och promenadstråket mer känsligt för slagskuggor.

### Gränsområdena mot gamla Ljungarums socken

Vid södra Munksjön ligger gränsområdena mot Ljungarum kvar som är tydliga fysiska markeringar av den gamla sockengränsen. På västra sidan gick gränsen vid Jordbron och på östra sidan vid Rocksjöans utlopp. Tabergsåns lopp är delvis ändrat inom f.d. Kabe sommarland men den är lämnad i ursprungligt läge närmast Munksjön. Rocksjöån är kompletterad med en grävd kanal (Simsholmskanalen) men är annars orörd.

Gränsområdena har ett historiskt värde och bör värnas som synliga kännemärken.

### Naturen

Bevarad tallskog finns i några grupper. De är representanter för den stora Ljungarumsskogen som tidigare täckte området från gränsen till Jönköping och söderut, och längs vissa sträckor bör naturen få ta sig fram till vattenbrynet.

### Stadens siluett, bergshöjder och vattenytor

Ett övergripande karaktärsdrag för Jönköping är de inramande, skogsklädda bergshöjderna. Tillsammans med de stora öppna vattenytorna är de sårmärken för staden. Detta är ett karaktärsdrag att ta hänsyn till när man diskuterar byggnadshöjder och täthet.

## Det yngre industriområdet

Som upprepats flera gånger i rapporten så är det funktionen snarare än byggnaderna som är det yngre industriområdets tydligaste värde. Området är industrins parallell till bostädernas ”miljöprogramsområden” och det är sprunget ur samma planeringsideal. I början av 1960-talet var industrin motor i samhällsutvecklingen, och det välstrukturerade industriområdet var en symbol för det framgångsrika, framtidsinriktade samhället.

## Höga hus

Jönköping är inte en stad som av tradition byggt på höjden. Några enstaka höga byggnader är dock redan uppförda; bostadshuset Jätten i centrala staden, Telia-huset på Ön och Eurostop strax öster om undersökningsområdet. En fortsatt exploatering med höghus som spridda solitärer kan knappast ses som önskvärd, då det riskerar att ge staden ett splittrat uttryck som till viss del konkurrerar med den naturliga topografin.

Inom undersökningsområdet finns inga entydiga för- eller nackdelar med höga hus utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv. Höga hus i området söder om Munksjön torde inte bryta horisontlinjen sett från centrala staden, vilket ger en mindre inverkan på upplevelsen av det omgivande naturlandskapet än om höghus skulle placeras närmre staden.

## Bevarande av berättelsen istället för materialet

Ett perspektiv som måste framhållas är att trots att många av miljöerna ter sig ganska anonyma för en utomstående, så finns det många som har en stark relation till området. Industrierna, verkstäderna och de andra verksamheterna har varit arbetsplats för ett mycket stort antal Jönköpingsbor, ända från tidigt 1900-tal och fram till idag. De ingår i den moderna hembygdens landskap, vari många stadsbor har självupplevda minnen och till vilket ännu fler har en relation t.ex. genom sin familjehistoria.

En etnologisk dokumentation av området kan vara ett sätt att bevara berättelsen om industriområdets roll i stadens utveckling. Minnet av äldre strukturer kan också föras vidare genom att namnformer från gator, byggnader eller viktiga verksamheter bevaras. Så har t.ex. gjorts i namngivningen av Fridhemsrondellen och Barnhemsgatan.

## Långsiktigt hållbar stadsutveckling

En målsättning inom Stadsbyggnadsvisionen är en långsiktigt hållbar stadsutveckling. En aspekt av detta är att en stad med hus av blandad ålder och standard ger möjligheter för ett mer mångfacetterat stadsliv att utveckla sig. När det gamla förenas med det nya ges t.ex. större utrymme för småföretag och mindre affärsverksamheter/kontor att etablera sig, vilket gynnar mångfalden och bidrar till den långsiktigt hållbara stadsutvecklingen.

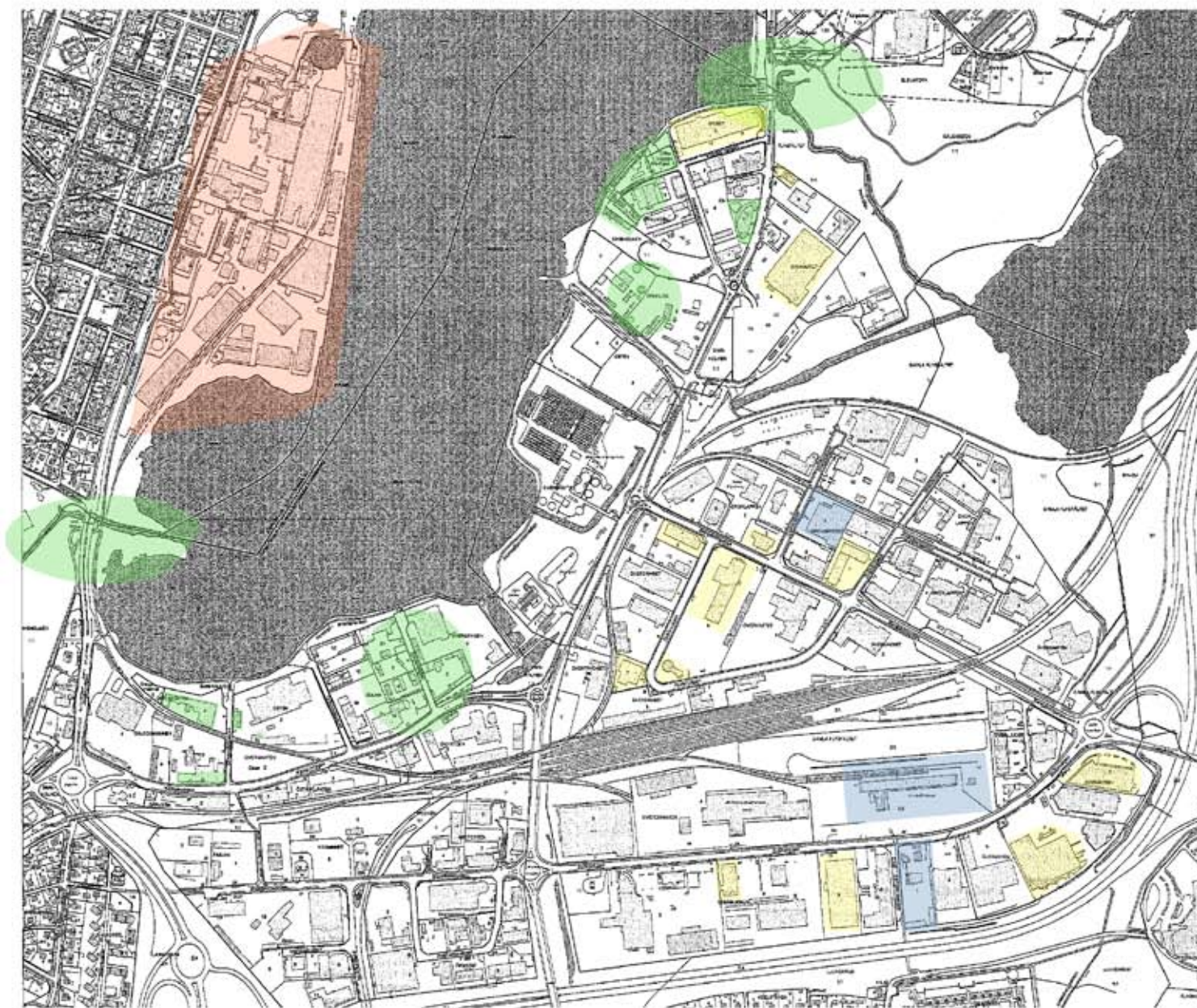
Detta är naturligtvis ett argument för att bevara delar av det äldre byggnadsbeståndet inom hela undersökningsområdet. Det är främst de småskaliga industribyggnaderna som ter sig lämpliga för dessa ändamål, eller vissa av de större komplexen som kan delas av flera användare.

## Stadsbyggnadsvisioner i konflikt

Stadsbyggnadsvision 2.0 ligger i linje med rådande stadsplaneideal om den täta funktionsintegrerade staden. Detta ideal ligger även i linje med många andra övergripande mål, bl.a. för miljön. Inom detta undersökningsområde hamnar visionen i direkt konflikt med förra generationens funktionsseparerade, bilanpassade och utglesade stadsbyggande. Detta kan konstateras utan vidare värdering.

Vid inledningen av 1960-talet var ekonomin i stark tillväxt och resurserna tedde sig oändliga. Transporter och avstånd var inga problem, stora satsningar på infrastrukturen genomfördes med inriktning på effektiva flöden av gods och människor. Utbyggnaden av industriområdena söder och öster om Munksjön bygger helt på denna modernistiska vision. Generalplanen 1950 gav området sin funktion som renodlat industriområde, motorväg och järnväg byggdes ut och området blev en fullt funktionsseparerad enhet.

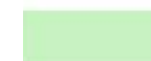
Avslutningsvis får därmed konstateras att många (de flesta) av områdets anläggningar är svåra att integrera i en miljö som skapats utifrån en helt annan vision utan att anläggningarna tappar stora delar av sin funktion, och därmed även sitt största kulturhistoriska värde.



## Karta över värderade samt beskrivna objekt



Munksjö bruks område, innehåller byggnader och strukturer av högt kulturhistoriskt värde, även sett i ett större perspektiv. En fullständig förundersökning av området har inte genomförts inom ramen för nuvarande uppdrag. En värdering bör utföras separat.



Byggnader, områden eller strukturer som bedömts ha det högsta kulturhistoriska värdet inom undersökningsområdet.



Anläggningar som omnämns som goda exempel på de dominerande byggnadstyperna inom område 3



Anläggning som finns med i text och bild i avsnittet om arkitekturutveckling.

---

## Källor och litteratur

### Avsnitt ett: Landskap i förvandling- mark och människor i Väterbäckenet från stenålder till 1700-tal

#### Arkiv:

- Riksarkivet: Karl Karlsson- Gyllenhielms samlingar: KKGA:  
Geometrisk karta över Ljungarums by 1636.
- Arkiv på nätet: Lantmäteriet: Arkivsök:  
E141-12:1 Avmätning, Peter Bursie, 1714  
E141-14:1 Avmätning av Peter Bursie 1714  
E141-14:2 Avmätning av Peter Bursie 1714  
E141-15:E2:130-131 Avmätning Peter Jonsson Duker 1646  
E141-15:1 Storskifte, Jonatan Montelin 1788  
E141-18:1 Avmätning, Peter Bursie 1712.  
E141-18:2 Geometrisk delineation, Tvisteplats med Ryhov. Arvid Mårtensson Hagman 1736.
- 06-JÖS-5 Karta och ägobeskrivning, Jonas Peterson Duker 1674.  
E61-1:4 Geografisk delning över östra stadsägorna, Jonas Peterson Duker 1674.
- 06-JÖL-3 Karta, ägobeskrivning, skattläggning, lantmätare okänd, 1696.

#### Litteratur:

- Björck, Niclas, 1991: Den lågtekniska järnframställningen i södra Vätterbygden. Uppsats för C1 i arkeologi. Uppsala.
- Börjesson, Klas, 1984: Förhistoria i Jönköpings kommun. Före Jönköping. Småländska kulturbilder 1983 (red: Gunnar Lindqvist) S. 127-173. Jönköping.
- Goldhahn, Joakim, 1999. Sagaholm, hällristningar och gravritual. Studia Archaeologica Universitatis Umensin 11. Jönköpings

Läns Museums Rapportserie 41. Jönköping.

Goldhahn, Joakim, 2004. Från Sagaholm till Bredarör. Hällbildstudier 2000-2004. Gotarc Serie C. Arkeologiska Skrifter No 62. Västra Frölunda.

Nordström, Mikael, 1997. Historia kring bronsålder i södra Vätterbygden. Det nära förflutna - om arkeologi i Jönköpings län. Småländska kulturbilder 1997 (red: Mikael Nordström, Linnéa Varenius), s 36-51. Jönköping.

Gutehall, Anders, 1997. Huskvarnaviken - ett kulturlandskap under vatten. Det nära förflutna - om arkeologi i Jönköpings län. Småländska kulturbilder 1997 (red: Mikael Nordström, Linnéa Varenius), s 58-69. Jönköping.

### Avsnitt två, Bebyggelsen fram till 1900-talets början samt Munksjöbruks område

#### Arkiv:

- Jönköpings läns museum: Handlingar, foton.
- Stadsbyggnadskontorets arkiv, Jönköpings kommun: Handlingar, ritningar, kartor.
- Jönköpings stadsarkiv, Jönköpings kommun: Handlingar, kartor, bilder.
- Jönköpings läns lantmäterikontor: Kartor.
- Munksjö Bruks arkiv: Handlingar, ritningar, kartor.
- Lantmäteriverket, Gävle: Kartor.
- Stockholms stadsarkiv: Brandförsäkringsbeskrivningar.

#### Litteratur:

- Areslätt, T., Jönköping. Rapport Medeltidsstaden 58. Riksantikvarieämbetet och statens historiska museer, Stockholm 1984.
- Allvin, J., Strödda anteckningar angående Jönköpings stad och dess omgivning. Jönköping 1839.

- Berglund, Bengt, Christensen Jan, Thavenius Robert, Liberalernas Jönköping, Stad i omvandling 1825–1875.
- Dahlbergh, E., Teckningarna till Svecia antiqua et hodierna I–IV. Stockholm 1963-70.
- Ekedahl, U. och Jerkeman, P. På brukspatrons tid. Snillet, industrialisten och deras liv till vardags och fest. Stockholm 2005.
- Ericsson, P., Bad och badhus i Jönköping. Ett bidrag till den offentliga hygienens historia från medeltid till nutid. Gudmundsgilletts årsbok 1981.
- Ericsson, Per, Munksjön – en oas för fritid. JP 31 januari 2001.
- Generalplan för Jönköping, Beskrivning av, Upprättad åren 1947-1949, Jönköping (Stockholm) 1950
- Generalplan för Jönköping, Tillägg till, 1958, Jönköping 1958
- Gustafsson, Karl- Fredrik, Papper och massa i Småland. Del 2. Jönköpings län. Stockholm 2004.
- Johanson, E. O., Några stadsplaneprojekt för Jönköping från 1600-talets början. Meddelanden från Norra Smålands fornminnesförening 1932.
- Järhult, Ragnar, Jag smyckar diktens kläder. Bokbindarmästare Lennart Wilhelm Enander. Helsingborg 1995.
- Jönköpings historia 1–IV. Jönköping 1917–21.
- Jönköpings Roddsällskap 50 år. 1884–1934. Jönköping 1934.
- Jönköpings stads historia I–IV. Jönköping 1963–84.
- Karlson, Bo E. Bebyggelse i Jönköping 1612–1870. Offentliga institutioner. Småländska kulturbilder 1984.
- Karlson, Bo E., Bebyggelse i Jönköping 1612–1870. Produktion, rekreation. Småländska kulturbilder 1996.
- Karlson, Bo E., Stadens förnyelse och kontinuitet. Jönköping 2004
- Lönnerberg, Egil, Om Tabergs bergsbruk och bergslag, Gudmundsgilletts årsbok 1940, Jönköping, 1940.
- Malmquist, Yngve, De seglade på Vättern, Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare, Jönköping, 1986.
- Norra Munksjöområdet – en historisk dokumentation. Jönköpings läns museum. Byggnadsvårdsrapport 2001:2. Jönköping 2001.
- Oredsson, Sverker, red., Jönköpings kommuns historia – de första 35 åren, Lund 2007
- Ridderberg, Maria, A6 och Ryhov, Ljungarum, Rosenlund, Vättersnäs, Österängen samt Ekhagen i Jönköping, Kulturhistorisk utredning och förslag till bevarandeprogram, Jönköpings läns museum Rapport nr 25, Jönköpings kommun Stadsarkitektkontoret 1/88, Jönköping 1989
- Rosell, S., Den gamla gården. Mäster Gudmunds gilles årsbok 1931
- Weiler, Gösta, Om Vätterbygden och Vättersjöfarten i äldre tider, Gudmundsgilletts årsbok 1939, Jönköping, 1939.
- Weiler, Gösta, Om Vättersjöfarten under halvtannat århundrade före Järnvägarnas tid, Gudmundsgilletts årsbok 1940, Jönköping 1940.
- Weiler, Gösta, Om Vättersjöfarten under järnvägarnas tid (de senaste hundra åren), Gudmundsgilletts årsbok 1957–58, Jönköping 1958
- Åsgrim Berlin, Agneta, Jönköpingspromenader Helsingborg 1994.
- Avsnitt tre, "Områdets utveckling under 1900-talet" samt "Områdets arkitekturutveckling"**
- Arkiv:**
- Jönköpings läns museum, topografiskt arkiv (foton, dokument, tidningsklipp över området), ärendearkiv
- Stadsbyggnadskontorets arkiv; bygglovhandlingar och ritningsmaterial på Stadsbyggnadskontoret, fotografier från Stadsarkivet



---

**Litteratur:**

- Anse, Ulla, red., Tema: Arkitektur, i LKF Bulletinen nr 1 2008, Linköping 2008
- Generalplan för Jönköping, Beskrivning av, Upprättad åren 1947-1949, Jönköping (Stockholm) 1950
- Generalplan för Jönköping, Tillägg till, 1958, Jönköping 1958
- Jönköping – Huskvarna – Gränna – Nässjö – Eksjö – Tranås – Värnamo – Vetlanda – Sävsjö med omgivning, i serien Svenska stadsmonografier, Ringström & Ringström, Uppsala (Stockholm) 1950
- Jönköpings historia, på uppdrag av stadsfullmäktige i Jönköping, fjärde delen, Jönköping 1921
- Jönköpings län, i serien Städer och samhällen, Religion & Kultur, Göteborg 1944
- Jönköpings län i ord och bild, en hundraårskrönika, Bokförlaget Antiqua, Göteborg (Arlöv) 1956
- Jönköpings Segelsällskap 1890-1990, Jubileumsbok, eget förlag, Jönköping (Taberg) 1990
- Jönköpings stads historia, del 3 ”Efter kommunalreformen 1962”, Jönköping (Värnamo) 1971
- Jönköpings stads historia, del 4 ”De sista decennierna som stad”, Jönköping 1984
- Lindqvist, Sigvard, ”Jönköpings andra folkpark”, i Gudmundsgillet årsbok 1984, Jönköping 1984
- Matti, Thomas, Industriförbundet och den demokratiska utmaningen, Uppsala papers in financial and business history, Report no 18, Uppsala 2003
- Oredsson, Sverker, red., Jönköpings kommuns historia – de första 35 åren, Lund 2007
- Ridderberg, Maria, A6 och Ryhov, Ljungarum, Rosenlund, Vättersnäs, Österängen samt Ekhagen i Jönköping, Kulturhistorisk utredning och förslag till bevarandeprogram, Jönköpings läns

museum Rapport nr 25, Jönköpings kommun Stadsarkitektkontoret 1/88, Jönköping 1989

Smålands Allehanda Där 10.000 tegel tillverkas pr dag. 31/10 1942

Thulin, Bertil, Järnvägen Borås-Ulricehamn-Jönköping, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 50, Kungälv 1990

Warngård, Björn, red., Ur det gamla växer det nya fram, i EBAB-världen, maj 2007

Wendel, B., Beskrivning över Jönköping med omnejd, i serien Stadsbeskrivningar, Fournir, Stockholm 1940

Weiler, Gösta, Jönköping – en stadsgeografisk undersökning, Elanders, Göteborg 1936

Åsgrim-Berlin, Agneta, red., Visioner och vardagsarkitektur – Byggnadskonst i Jönköpings län under 1900-talet, Småländska kulturbilder 2007, Jönköpings läns museum, Jönköping 2007

**Otryckta källor:**

NIMO-verken, verksamhet: <http://www.nimoverken.com/company/> 2008-10-27

Krohn-Andersson, Fredrik, ”Fula plåtskjul eller goda klimatskydd”, [http://www.kulturarvvarmland.se/pdf/Arkitektur\\_ellericke\\_arkitekturkohn.pdf](http://www.kulturarvvarmland.se/pdf/Arkitektur_ellericke_arkitekturkohn.pdf) 2008-11-13

Historik om Vaggerydsbanan: <http://www.jarnvag.net/banguide/Jonkoping-Vaggeryd.asp> 2008-11-18





Rapporten, *Södra Munksjöområdet – historisk dokumentation och kulturhistorisk värdering*, har tillkommit på beställning av Jönköpings kommun. År 2001 tog museet fram en rapport över norra Munksjön inom arbetet med Stadsbyggnadsvision 1.0, *Norra Munksjöområdet – en historisk dokumentation*, byggnadsvårdsrapport 2001:2. Läns museets utredningar är båda en del av det breda kunskapsunderlag som skall ligga grund för den fortsatta planeringsprocessen inom Stadsbyggnadsvision 2.0.

Rapporten över södra Munksjön inleds med en studie som omfattar områdets äldsta historia, perioden från stenåldern fram till medeltiden. Därefter följer en beskrivning av bebyggelseutvecklingen. Den börjar i perioden fram till sekelskiftet 1900, med ett särskilt avsnitt om Munksjö bruk, och avslutas med områdets 1900-talshistoria. Den sista delen av rapporten omfattar karaktärisering och värdering av områdena söder om sjön, delområdena 6-11 på Stadsbyggnadsvisionens "spelplan". Munksjö bruks område karaktäriseras översiktligt, men ingår inte i rapportens karaktäriserings- och värderingsavsnitt.

