



(Foto: Oscar Bladh K1153)

Norra Munksjöområdet – en historisk dokumentation

JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM
Byggnadsvårdsrapport 2001:2



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

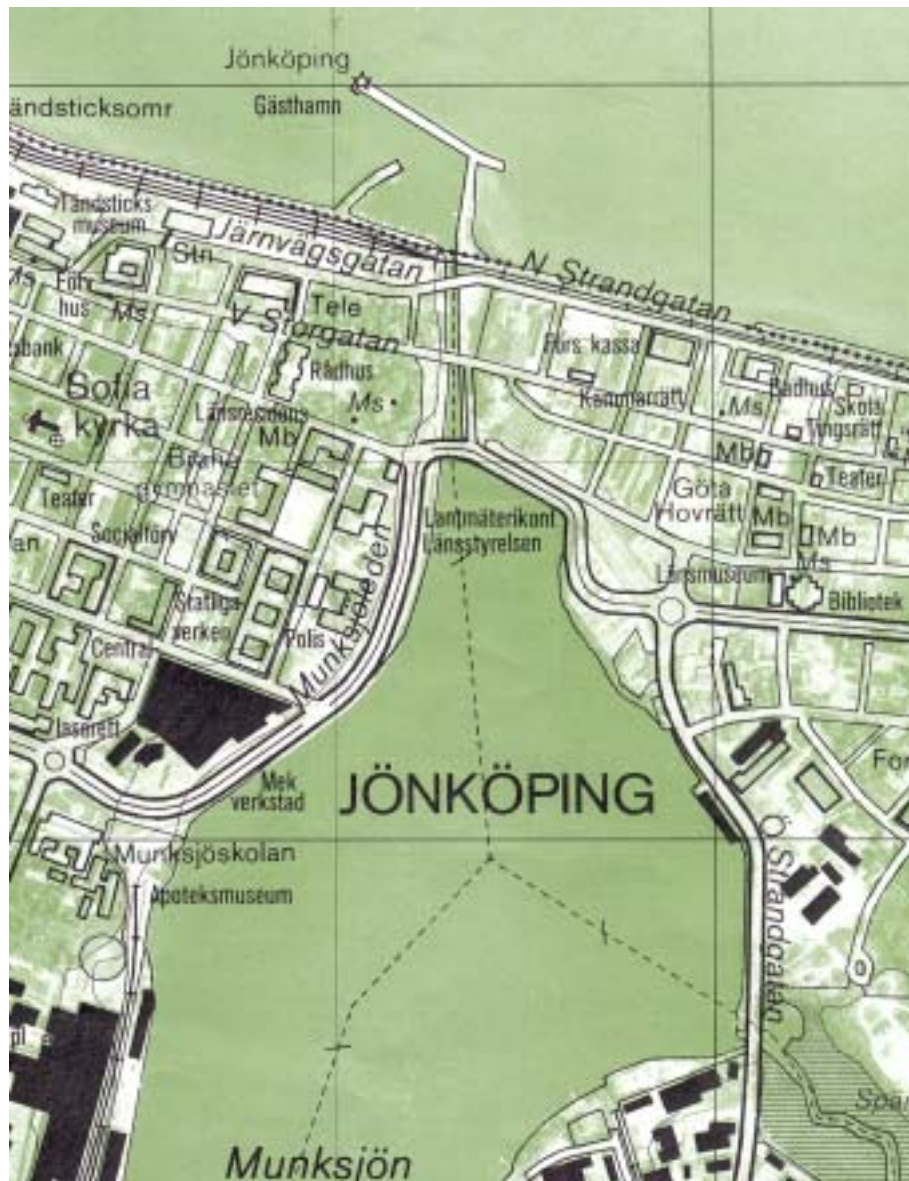
Jönköpings läns museum. Box 2133, 550 02 Jönköping, Tel: 036-30 18 00.
E-post: info@jkpglm.se

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

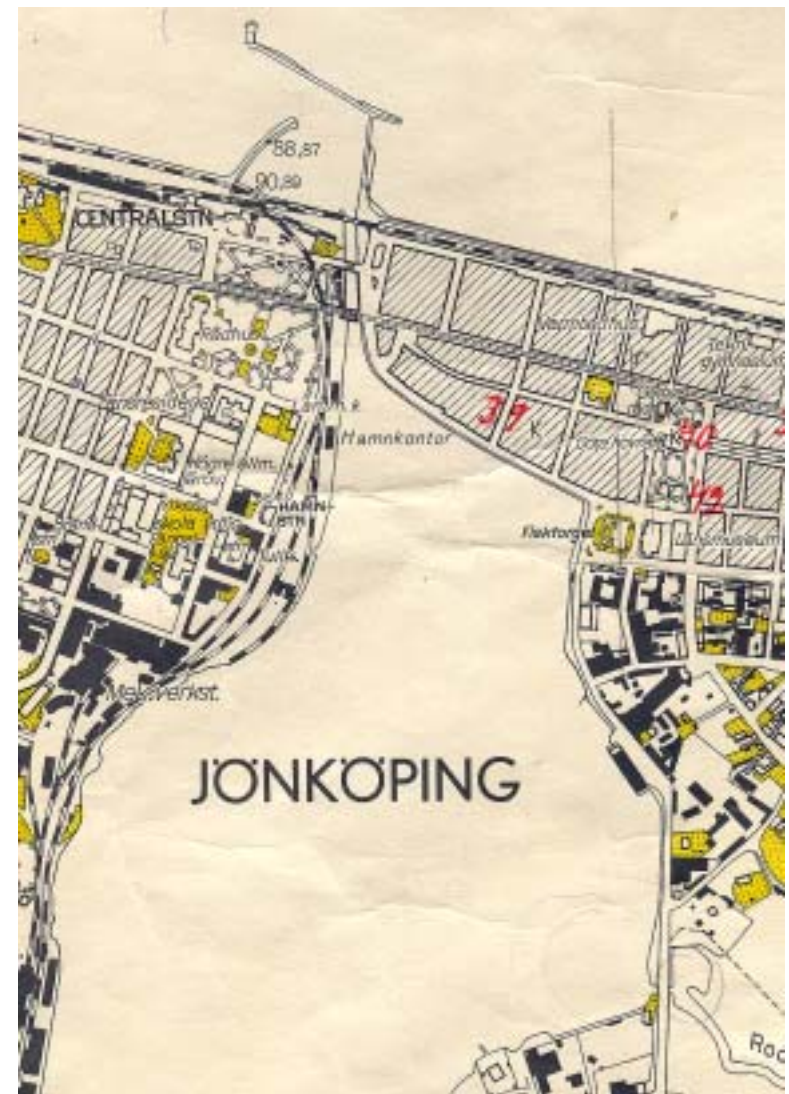
© JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM 2001

Innehåll

Förord	5	Munksjön och dess stränder som en arena för stadens liv	48
Inledning	5	Staden på vattnet	48
Bebyggelsen kring Munksjön genom tiderna	6	Sjöbryggor och stensatta kajer	49
Norra Munksjöområdet från medeltid till modern tid	6	Utflyktsmål och utsikter	50
Munksjöstranden under medeltiden	6	Badkultur vid Munksjön	51
Den nya staden på Sanden	7	Roddare och segelsällskap	51
<i>Stadsplanen</i>	7	Skridskodans och bandymatch	52
Västra stranden	10	Från naturidyll till miljöproblem	53
<i>Limsugnsområdet</i>	10	Sammanfattning och historisk stadsbildsanalys	54
<i>Slottsområdet</i>	11	Karaktäristik av norra Munksjöområdet	55
Norra stranden	13	Västra stranden	55
Östra stranden	16	Hamnkanalen och centrala parkstråket	55
Arkeologisk analys	19	Lillsjöraden	56
Munksjöns stränder under modern tid	23	Kålgårdsstranden och området kring Musierondellen	56
Institutionsstaden på den västra stranden	23	Källor och litteratur	57
<i>Järnvägen och trafiken</i>	23	Norra Munksjöområdet från medeltid till modern tid	57
<i>Offentliga byggnader och kommunaltekniska verk</i>	24	Arkeologisk analys	57
<i>JMW och högskolan</i>	24	Munksjöns stränder under modern tid	57
<i>Norra stranden – Lillsjöraden</i>	25	Munksjöns betydelse för stadens näringar och för sjöfarten	58
<i>Stadsplaneförslag och saneringsdiskussioner</i>	27	Munksjön och dess stränder som en arena för stadens liv	59
Östra stranden – Kålgårdsområdet	29	Bildförteckning	60
<i>Gaturegleringar och stadsplaner</i>	29		
<i>Igenläggningen av kanalen</i>	29		
<i>Verksamheter och bebyggelsekaraktär</i>	29		
En tänkt bro över Munksjön	30		
Munksjöns betydelse för stadens näringar och för sjöfarten	33		
Medeltiden	33		
Den nya staden på Väster	34		
<i>Inseglingsrännan från Vättern</i>	34		
<i>Munksjön under 1600-talet</i>	34		
<i>Tabergs bergslag och etableringen av fastare handelstrader</i>	37		
<i>Bruksägarnas lastageplatser</i>	37		
<i>Vindbron vid passagen till Munksjön</i>	39		
<i>Att angöra gårdarna efter Smedjegatan</i>	39		
<i>Magistraten, bruksägarna och sjöfarten under 1700-talet och det tidiga 1800-talet</i>	40		
Vättersjöfartens storhetstid	42		
Den nya hamnen	42		
Sjöfartens expansion och Munksjöns nyttjande	42		
Järnvägens etablering – den inre hamnen byggs ut	43		
Hamnlivet under sjöfartsexpansionens kulmen och 1900-talets nedgång	45		



Ekonomiska kartan, Jönköping 7E 1a, aktuell karta.



Ekonomiska kartan, Jönköping 7E 1a, kartlagd 1954.

Förord

Länsmuseets rapport, **Norra Munksjöområdet, en historisk dokumentation**, har tillkommit på beställning av arbetsgruppen för Projekt Norra Munksjön. I januari 2000 presenterade stadsbyggnadskontoret i Jönköpings kommun Stadsbyggnadsvisionen för Centrala Jönköping. Kommunfullmäktige har fattat beslut om att fortsätta arbetet med stadsbyggnadsvisionens idéer och projekt, och under 2001 kommer ett ramprogram att utarbetas för den del av Stadsvisionen som berör Norra Munksjön.

Länsmuseets utredning är en del av det kunskapsunderlag som skall ligga grund för den fortsatta planeringsprocessen. Den historiska delen av utredningen innehåller kapitel om områdets plan- och bebyggelsehistoria, om Munksjöns betydelse för sjöfart och näringar samt om stadslivet genom tiderna på och kring sjön. I utredningens avslutande del görs en sammanfattande analys av vilka karaktärsdrag som fortfarande är tydliga i strandområdets skilda avsnitt och som är väsentliga att ta hänsyn till vid de förändringar som planeras.

Länsmuseets utredning har således karaktären av en historisk - antikvarisk förstudie och innebär inget ställningstagande i förhållande till det blivande ramprogrammet eller framtida konkreta planförslag inom området.

Den bebyggelsehistoriska studien håller sig inom ramprogrammets utredningsområde, vilket sträcker sig från Kungsgatans vid västra Munksjöstranden till Rocksjöåns mynning vid den östra. För de avsnitt som berör sjöfart och sociala aktiviteter har dock Munksjön i dess helhet varit den naturliga avgränsningen. I utredningsarbetet har medverkat antikvarierna Britt-Marie Börjesgård, Bo E Karlson, Hugo Larsson, Ann-Marie Nordman samt Agneta Åsgrim Berlin.

Jönköping den 9 februari 2001

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.

Munksjön, Rocksjön och deras omgivningar är, geologiskt sett, en produkt av den stora inlandsisens avsmältning och sedimentavsättning, som ägde rum för tio till tolv tusen år sedan. Sjöarna skall tolkas som dödissjöar. Stora isblock kalvade från moderisen och blev liggande kvar i en djupt nedskuren del av Vättersänkan, samtidigt som moderisen långsamt smälte undan norrut. Efterhand smälte även dödispartierna vars gropar vattenfylldes.

Munksjöns och Rocksjöns vattenområde kom att utgöra den sydligaste utlöparen av den s.k. Fjordvättern, som var en havsvik av den Baltiska issjön. Under preoboreal tid, för ungefär 10 000 år sedan avskildes Vätterns sydligaste del genom landhöjningen och bildade en särskild sjö med gemensam vattenyta. Ytterligare drygt tusen år senare hade denna sjö delats i två, nuvarande Munksjöns och Rocksjön, båda med avrinning i Vättern genom det vattendrag som långt senare skulle omvandlas till Hamnkanalen. Tillflödet till Munksjön sker idag främst från Tabergsåån.

Munksjön hette i äldsta tid Lillsjön. Namnet är belagt första gången 1431 som *lilla siö*, 1594 som *lille sjö*. Namnet är givet i förhållande till Vättern som i den medeltida tänkeboken, dvs. stadens dombok, alltid kallades enbart *sjön*. Benämningen Lillsjön fortlevde fram till 1900-talet i dagligt tal, parallellt med namnet Munksjön.

Äldsta belägget, *Munckesiön*, är från 1611. Namngivningen kopplas till Jönköpings kloster, vars ägor sträckt sig ned till sjön på dess västra sida. Intressant är att namnet dyker upp mer än 50 år efter det att franciskanerklostret avvecklats och dess anläggning hade tagits i anspråk av Jönköpings slott.

Bebyggelsen kring Munksjön genom tiderna

Norra Munksjöområdet från medeltid till modern tid

av Bo E. Karlson

Munksjöstranden under medeltiden

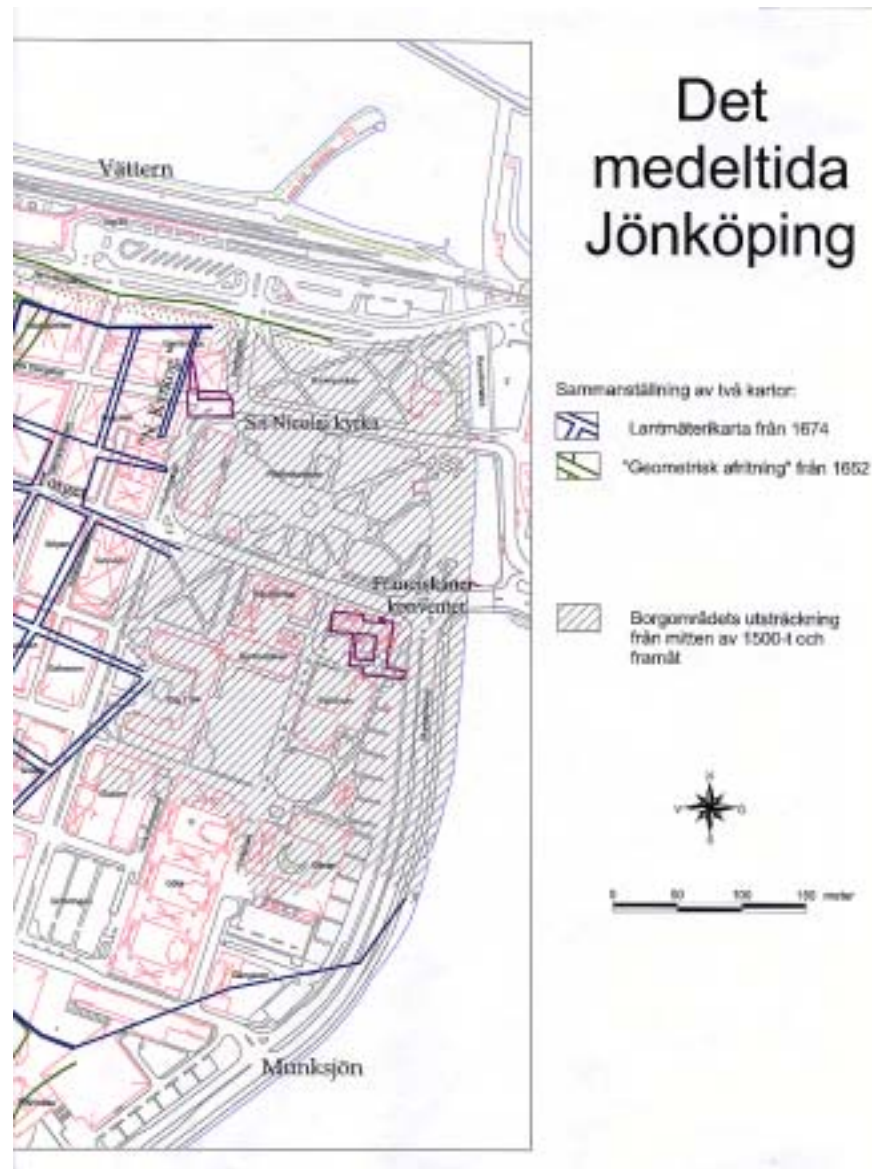
Munksjöns västra strand ingick i medeltidsstadens område. Jönköping var fram till 1612 beläget på nuvarande Väster. Den äldsta stadsbildningen och dess stadsplan tillkom förmodligen på 1280-talet. Det äldsta stadsprivilegiet utfärdades av konung Magnus Ladulås 1284.

Munksjöns norra och östra stränder utgjordes under medeltiden av området Sanden. Det låg öster om den medeltida staden, och avgränsades från denna av Munksjöns utlopp i Vättern, nuvarande Hamnkanalen. Sanden bestod av en smal sandrevel. Över denna gick en landsväg från staden österut, men området var i stort sett obebyggt. Vissa delar användes som betesmark.

Det medeltida stadsområdet var ett relativt högt och plant område och bestod av en lutande sandplatå. Det sträckte sig i norr mot Vättern. Mot öster avgränsades det av kanalen mellan Munksjön och Vättern och hade där en flack avslutning mot sjön. Söderut avslutades stadsområdet utan någon markant avgränsning i den flacka terrängen.

För stadens planfigur utgjorde de genomgående vägsträckorna en grundläggande förutsättning. I stadens nordöstra del låg kyrkogården och kyrkan. Den mera tätbebyggda delen av staden sträckte sig fram söder om kyrkan och delvis öster om denna i nuvarande Hamnparken, för att sedan tunnans ut mot klosterområdet. Längre söderut glesnade bebyggelsen, och bestod huvudsakligen av kålgårdar.

Franciskanerklostret med sina centrala stenbyggnader var beläget utmed Munksjön och grundlades redan 1283. Efter dess nedläggning på 1540-talet omvandlades det till en befäst borg. Klosters läge är väldokumenterat, men några fasta rester har ej påträffats. Den borg som började byggas omkring 1550 med de gamla klosterbyggnaderna som kärna, utvidgades efter hand och kom att väsentligt inkräkta på stadens område i sydost. Den blev det största byggnadsverket i staden. Av andra omtalade anläggningar vid slottet har ett tegelbruk förmodligen legat vid Munksjön.



Mot Munksjön avslutades den medeltida staden med området kring klostret och norr om detta fanns fram mot kanalen troligen en spridd bebyggelse. Söder om klosterområdet sträckte sig stadens utmarker fram mot sjön. Kartan markerar klostrets läge i förhållande till dagens stadsplan.

Den nya staden på Sanden

När Jönköping skulle byggas upp efter den medeltida stadens brand 1612, kom den på konungens order att flyttas till Sanden öster om staden. Detta område hade redan tidigare föreslagits som ett nytt stadsområde. Det var främst av försvarstekniska skäl som flyttningen skedde. Det nya området låg väl skyddat mellan sjöarna Vättern i norr och Munksjön och Rocksjön i söder. Mellan sjöarna i söder även fanns omfattande sankmarker. På den andra sidan om hamnkanalen mellan Vättern och Munksjön låg slottet, som nu kunde bli ett effektivt skydd för staden vilket det inte var för den medeltida stadsområdet.

Området Sanden var en sandrevel med en bredd av några tiotals meter och dess form varierade något för att sedan bli bredare mot öster. Nivån var som högst en dryg meter ovanför Vätterns medelyta.

Stadsplanen

Stadsplanen till det nya Jönköping uppgjordes främst av Hans Fleming, som var slottets byggmästare sedan början av 1590-talet. Han var bosatt i staden samtidigt som han hade uppdrag på en rad olika platser i landet. Ritningarna upprättades från 1613 och fram till 1620-talets början. Den centrala delen av staden lades ut med början 1613, då tomterna började fördelas.

Stadens plan fick anpassas till det smala och delvis sankade området som Sanden utgjorde och detta kom att kräva omfattande utfyllningsarbeten. Grunden i planen utgjordes av Storgatan, vars sträckning fick anpassas till den medeltida landsvägen och områdets något böjda form, vilket innebar att gatan fick en något svängd riktning. Den nya stadens plan kom till stor del att återspegla den medeltida stadens struktur.

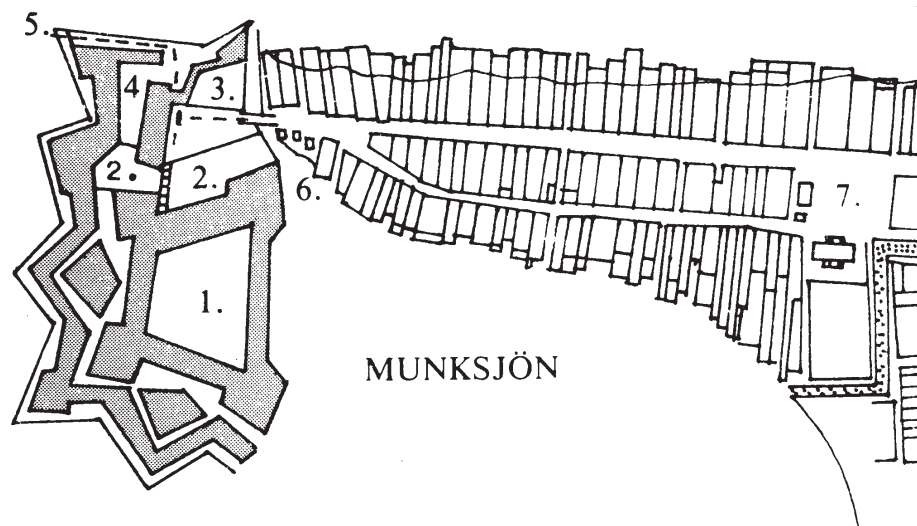
H Thomés karta från 1625 är den äldsta karta som ger en autentisk bild av stadens bebyggelse. Söder om den centrala staden är även planerade befästningar utritade.



På ömse sidor om gatan utlades rektangulära kvartersrader med något oregelbunden form. Dessa avgränsades av smala gränder, s k vattugränder. Ungefär vid gatans mitt utlades stadens torg, nuvarande Hovrättstorget. Från torget utlades från dess södra sida västerut en parallellgata med Storgatan, nuvarande Smedjegatan, som först vid mitten av århundradet kom att förbindas med Storgatan i väster. Kvartersraden söder om Smedjegatan kom att bilda gräns mot Munksjön i söder och tomterna sträckte sig ut mot sjön på samma sätt som de gjorde mot Vättern i norr.

En inre kanal utmärktes i planen och den anlades sedan med inlopp från Munksjöns nordöstra strand fram mot torget och sedan vidare österut. Söder om kanalen sträckte sig sankmarker med några mindre holmar ned mot ån som förband Munksjön med Rocksjön.

Stadsplaneområdet kom att utläggas till tomter och bebyggas under 1600-talets förra hälft. En utvidgning av området söderut utmed Munksjön uppgjordes redan i de första planerna kring mitten av 1610-talet. Ett omfattande försvarssystem med vallar och bastioner kring staden planerades, men dessa kom inte att genomföras. Planerna blev endast ett storslaget exempel på den tidiga stormaktstidens stadsbyggnadsambitioner och planeringskonst.



På 1690-talet gjordes en uppmätning av staden. Denna karta från omkring 1696 visar hur området på Munksjöns norra strand under 1600-talet hade fyllts ut och hur Smedjegatans sträckning mot väster kom att förenas med Storgatan.

Det område av staden som utgjorde Munksjöns norra och nordöstra strand kom efter hand att förändras. I den stadsplan som uppgjorts 1627 fanns endast en del av den blivande Smedjegatan utmärkt, men vid 1600-talets mitt gavs i två planer hela gatans sträckning med anslutning till Storgatan. Smedjegatan drogs här i en sned vinkel mot nordväst och hela kvartersrader kunde nu utläggas söder om gatan. Efter detta mönster byggdes och utfylldes sedan tomterna på den södra sidan ut mot Munksjön, vilket sedan fortsatte under 1700- och 1800-talen.



Jönköping med Munksjöns stränder omkring 1690. Kopparstick ur Erik Dahlberghs *Suecia antiqua et hodierna*. Till vänster syns Jönköpings slott och till höger den nya staden över vilken reser sig Göta hovrätt och Kristine kyrka.

Efter den stora stadsbranden 1854 uppgjordes en ny stadsplan. För Munksjöns norra strand innebar denna att en strandgata utlades närmast vattnet, som skulle förenas med en kaj. Utläggandet av Strandgatan verkställdes först på 1890-talets slut. Vid 1860-talets början hade även ett förslag framlagts på att dra järnvägen till centralstationen på Väster på en bank utmed Munksjöns norra strand, men dessa planer ändrades, särskilt av kostnadsskäl, till Vätterstranden. För Jönköping tillkom en ny stadsplan 1875 som upprättades av Per Georg Sundius och denna godkändes av Kungl Maj:t 1877. Här fanns även en strandgata utlagd. När Södra Strandgatan slutligen anlades på 1890-talet kom det att medföra en radikal förändring av Munksjöns norra strand.



Limugnsområdet från öster i flygperspektiv 1882. Från vänster utvårdshuset Stora Limugnen med sin park. Framför denna en tallbarrsoljefabrik och badanstalt och Norlings tapetfabriks stora träbyggnad. Till höger Jönköpings Mekaniska Verkstads fabriksområde.

Västra stranden

Limugnsområdet

När den nya staden byggdes upp låg på den västra Munksjöstranden slottet som den dominerande anläggningen. Söder om det egentliga slottsområdet med dess utanverk fanns lyckor ned mot den svagt sluttande dal där en mindre bäck rann ut i Munksjön. Detta södra område kom nu att användas som betesmark, men även för en del mindre anläggningar som ett tegelbruk och en kalkugn.

Redan i början av 1600-talet fanns inom områdets södra del en kalkugn, markerad på en karta från denna tid. Den ingick i de verksamheter som var förenade med slottsanläggningen. Därav fick området namnet Limugnen. I början av 1800-talet omnämns åter en sedan länge befintlig kalkugn. På området fanns även andra verksamheter bl a ett kimröksbruk på 1830-talet.

Limugnen fick, troligen på 1790-talet, en bebyggelse av herrgårdstyp. I början av 1800-talet fanns en rad byggnader och en större huvudbyggnad i två våningar, som troligen ombyggdes på 1840-talet, och var bostad för högreståndspersoner. Limugnen kom vid 1800-talets mitt att uppdelas på två fastigheter som fick namnen Stora och Lilla Limugnen. Mest känt var Stora Limugnen som utvårdshus mellan 1858 och slutet av 1880-talet. En rad nya byggnader uppfördes såsom kätgelbanor, musikpaviljonger, växthus, vidare fanns en stor parkanläggning och en promenadplats med brygga vid Munksjön. Efter vårdshusepoken användes huvudbyggnaden för olika ändamål och var under lång tid privatskola.

På Lilla Limugnen anlades efter 1800-talets mitt bl a en badanstalt och en skogsullfabrik som förädlade tallbarr. Under åren 1871 till 1892 var Lilla Limugnens tapetfabrik förlagd hit. Den drevs av J Edgren. I slutet av 1800-talet användes området främst av en snickerifabrik innan det överogs av Jönköpings Mekaniska Werkstad.

Jönköpings egentliga industrialisering började vid slutet av 1850-talet. I början av 1860-talet skedde en snabb tillväxt. Utmed Munksjön kom Jönköpings Mekaniska Werkstad – JMW, och Munksjö Pappersbruk att etableras i början av 1860-talet.

Det område som Jönköpings Mekaniska Werkstad kom att ta i anspråk hade fram till den medeltida stadens brand 1612 utgjorts av den sydligaste delen av staden. Jönköpings slott kom att ta detta område i anspråk som del av dess utanverk och kringområde. Först vid raseringen av fästningsområdet under 1800-talets förra hälft kunde de närmast liggande områdena åter tas i anspråk för andra ändamål.

Jönköpings Mekaniska Werkstad grundades år 1860 av Frans Gustaf Sandwall tillsammans med de båda industripionjärerna bröderna Johan Edward och Carl Frans Lundström. På sommaren 1860 påbörjades arbetet med den första gjuteribyggnaden.

Sandwall drev fabriken och blev snart ensam ägare. År 1861 hade fabriken fått namnet Jönköpings gjuteri och detta behöll det till 1866. Då bildades ett bolag under namnet Jönköpings Mekaniska Werkstad. I folkmun kallades företaget under lång tid framöver för ”Sandwallska gjuteriet”.

Sortimentet, som från början bestått av gjutgods av olika slag, kom under slutet av 1860-talet att utvidgas med fläktar och turbiner. Detta medförde att byggnadsbeståndet måste förnyas. Företagets verksamhet utvidgades under 1870-talet.



Jönköpings slott från sydost. Modell av slottets utseende vid slutet av 1600-talet. Innanför de höga vallarna mot Munksjön syns den centrala slottsanläggningen med tyghus, slottskyrka, länsresidens och förvaltningsbyggnader. Framför denna låg slottets förborg med tyghus och slottets port- Västerport.

Slottsområdet

Jönköpings slott upptog områdets norra del och utmed Munksjöns strand låg slottets östra och södra vallar och bastioner.

Slottet hade anlagts på 1550-talet som ett led i landets gränsförsvaret. Kärnan av bygnadsbeståndet utgjordes av det medeltida klostret, vars byggnader togs tillvara och förstärktes. Kring detta byggdes vallar och gravar och en rad mindre byggnader av trä.

Slottet rustades etappvis upp under 1600-talet, i hög grad beroende på det utrikespolitiska läget, då slottet hade en central betydelse i rikets gräns-

försvaret. Upprustningen gällde först den centrala inre delen. Mot norr anlades en förborg med vallar och ett porttorn, Västerport, som samtidigt blev stadens port mot väster. Förborgen gränsade mot Munksjön i öster.

I slottet inrymdes även den 1639 till Jönköping förlagda länsförvaltningen och landshövdingen fick även här sitt residens.

Upprustningar och tillbyggnader av den centrala slottsanläggningen pågick oberoende av den utrikespolitiska situationen, då byggnaderna användes både som förläggningar, tygförråd och administrativa lokaler av olika slag för slottet och länet. På Förborgen tillkom ett flertal byggnader. För tygförråden uppfördes två stora träbyggnader vid 1600-talets slut. Mot Munksjön byggdes vid samma tid en smedja i sten, som under 1800-talets förra hälft användes som stadens vågbod. Vid vindbron mot Hamnkanalen byggdes även ett porttorn i trä, som stod kvar till 1700-talets mitt.

På det inre slottsområdet inträffade 1737 en stor brand, som kom att öde-

lägga nästan alla byggnader innanför de höga inre vallarna. Vallarna och bastionerna stod kvar intakta och likaså Förborgens område. Ruinerna var i dåligt skick och revs och intresse saknades för en återuppbyggnad. På 1750-talet byggdes här sedan ett länsfängelse och vidare tillkom några större förrådsbyggnader.

Jönköpings slott hade under 1700-talet mist sin strategiska betydelse, och dess vallar underhölls inte längre. Storgatan västerut hade gått genom den gamla Västerport, men på 1810-talet drogs istället gatan direkt västerut från Förborgen och dess vallar skars igenom. På detta sätt påbörjades



Munksjöns västra strand med Hamnkanalen och Yttre hamnen. Närmast syns den inre hamnen och bakom denna från vänster länsfängelset från 1850-talet, tullhuset från 1871 samt ett upplagsområde bakom vilket läroverkets gymnastikhus reser sig. Till höger utbreder sig Rådhusparken och Hamnparken.

raseringen av slottsområdet. Då staden behövde fyllnadsmassor för att igenfylla den gamla inre hamnen, nuvarande Östra Torget, erhöles tillstånd att ta massor från slottets vallar mot Munksjön. På detta sätt erhöles även ny tomtmark intill den sedan på 1830-talet utbyggda hamnen vid Munksjön. Härmed fortsatte en successiv rasering av utanverk och vallar, som var särskilt omfattande på 1860-talet. När kronans tygförråd 1842 överfördes till Karlsborg, som blivit den nya centralfästningen för landets inland, blev de gamla tygförråden överflödiga och de revs på 1840-talet. Nu gavs möjligheter till att utnyttja hela det gamla slottsområdet för nya ändamål, och raseringarna fortsatte sedan och var helt avslutade 1872.

Efter en brand på Förborgens ytterområde uppgjordes 1836 en stadsplan för reglering av området närmast slottet och kring stadens utfartsvägar mot söder och väster. Området kom att kallas Förstaden. Planen bestod av ett rutnät av kvarter i nord-sydlig riktning. För det gamla slottsområdet uppgjordes först 1862 en plan, där området indelades i kvartersrutor över dess södra del medan den norra delen avsattes till parker.

I slutet av 1840-talet anlades Hamnparken, som på 1860-talet minskades i norr när järnvägen anlades. År 1864 stod den nya järnvägsstationen,

ritad av arkitekten AW Edelsvärd, helt klar och den upptog ett stort område närmast Vätterstranden. Redan då planerades ett stickspår söderut till den inre hamnen, men det tillkom först på 1880-talet. Intill den nyanlagda inre hamnen låg fram till på 1860-talet stadens vågbod och intill denna fanns från 1840-talet ett litet utvårdshus, Balders hage med en kugelbana. Dessa anläggningar kom nu att rivas i samband med att slottsvallarna raserades. I början av 1870-talet anlades Rådhusparken och området närmast Hamnkanalen och Munksjön utlades till ett marknadstorg. Den på 1830-talet anlagda inre hamnen utmed Munksjön utvidgades. I dess fortsättning hade på 1840-talet bl a byggts ett kallbadhus för simövningar, som var i verksamhet några år. År 1869 byggdes ett större badhus på stenkar ute i sjön. Söder om detta uppfördes även ett kommunalt kallbadhus och ett klapphus. På den södra delen av vallområdet tillkom 1851 en mindre restaurangpaviljong, Albano, som var ett populärt utvårdshus fram till 1860, då vallarna här kom att raseras. Den första större anläggningen som byggdes på det gamla vallområdet var ett länsfängelse. Ovanför hamnplanen fann upplagsplatser och på 1870-talets början tillkom här ett nytt tullhus och hamnkontor, vilket även inrymde en auktionskammare.

Norra stranden

Munksjöns norra strand utgjordes av de tomter som gränsade mot vattnet på Smedjegatans södra sida fram mot den inre kanalen i öster. Dess västra avslutning mot Hamnkanalen utgjordes av stadens vågbodar vid Vindbron.

Tomterna på Smedjegatans södra sida vidgades genom regleringar i stadsplanerna och genom en spontan utfyllnad i sjön. Många kom nästan helt att anläggas genom utfyllningar i Munksjön. Vissa tomter har på så sätt kunnat utvidgas flera gånger under ett par århundraden. Munksjöns norra strand kom att uppvisa en oregelbunden form. Innan Smedjegatan kring 1600-talets mitt dragits fram till Storgatan vid Lilla Torget i väster, sträckte sig en del tomter utmed Storgatans södra sida hela vägen ned till Munksjön, men kom senare att delas av.



Munksjöns norra strand karakteriserades av de gårdar på Smedjegatans södra sida som sträckte sig ned mot vattnet med uthusbyggnader och bryggor. Akvarell av J C Linnerhielm 1790.

Då utfyllningarna skedde tomvis, kunde det även skilja väsentligt på tomter som låg bredvid varandra. Hur detta i stora drag gick till visar det bevarade kartmaterialet och en del tomtkartor. Arkeologiska undersökningar har även gett klara belägg för successiva utfyllningar från 1600- till 1800-talet. Byggnader uppfördes även här i många fall på pålar ute i vattnet. Resultatet blev en taggig byggnadslinje med hus och bryggor som hängde över vattnet. Särskilt vanligt blev detta på de större handelsgårdarna under 1700 och 1800-talet.

Gårdarna utmed Smedjegatans södra sida kom att byggas upp efterhand under 1600-talets förra hälft och mitt. Först kom en rad hantverkare att bygga upp gårdar. Många var vapenhantverkare knutna till Jönköpings faktori och en del fick även hjälp genom kronan med utfyllnader av tomter. Tomterna blev enskilt ägda och koncentrationen av vapenhantverkare gav redan på 1630-talet gatan namnet Smedjegatan.

Hantverkare av olika kategorier dominerade fram till 1700-talets senare del, då alltfler handelsmän etablerade sig här. Det fanns även några få tomter som inte var bebyggda och som användes som kålgårdar. En del gårdar började även att slås samman till större enheter av två eller flera tomter. Handelsgårdarna kom främst att etablera sig utmed gatans västra del. En fördel för handelsgårdarna var att de kunde ta emot transporter från båtar på Munksjön och därför anlades enskilda bryggor med intilliggande magasinsbyggnader som även kunde byggas på pålar ute i vattnet. Tomterna kom att bebyggas med alltfler och större byggnader. Av hantverks-gårdarna var särskilt garverierna beroende av god vattentillgång och flera kom att anläggas utmed gatan och särskilt i dess östra del. Under 1800-talet skedde en stark förtätning av gårdarnas bebyggelse och alltfler bostadslägenheter inreddes i gamla och nya byggnader.



En tidigt fotografi över Munksjöns norra strand togs 1862 från slottets ännu kvarliggande vallar. Från vänster syns gårdssidan av Smedjegatan 8 och mot öster gårdarna fram mot den inre kanalens inlopp vid nuvarande Slottsgatan. Till höger vid platsen för nuvarande läns museet låg magasinbyggnaden Arken.

Östra stranden

Munksjöns västra strand utgjordes av området från den inre kanalens inlopp i norr till den å i söder som förband Munksjön med Rocksjön.

När staden anlades utgjordes detta område huvudsakligen av kärr och sankmarker, ur vilka reste sig några låga holmar. Redan när det centrala stadsområdet började bebyggas och utfyllas planerades för en utbyggnad söderut. En del utfyllningar började vidtagas utmed de vägar och spänger som anlades för att nå förbindelse med holmarna. Dessa huvudvägar genom området förbands vid 1700-talets mitt med varandra, och kom senare att kallas Holmgatorna. Vid mitten av 1600-talet var det få områden, som ännu fyllts ut, men vid århundradets slut hade ett stort antal kålgårds lotter tillkommit och var då ett nittiotal. Antalet ökade under 17- och 1800-talet. Några gatubeteckningar kom ej att införas förrän kring 1800-talets mitt. Beteckningarna för lotterna var littra med nummer och dessa delades sedan in i områden A, B, C osv. Lotterna började redan på 1700-talet ges särskilda namn. Det kunde var Rosenholm, Gröne trädgård, Venedig, Nydala eller Carlsro.



På Kålgårdsområdet fanns två holmar vid Munksjön där det under 1600-talets senare del byggdes väderkvarnar. Karta över Väderkvarnsbacken-Lillholmen 1677.

Lantmätaren Jonas Allvin beskrev området 1839: ”stadens nära tvåhundra, kålgårdar – en eröfring ifrån de här förutvarande sankkärren, genom ifyllning af sand och andra torra ämnen, – af hvilka de flesta hafva sitt, mer eller mindre prydliga lusthus: vittnande om människans förmåga att omskapa jordens yta.”



Kålgårdsområdet finns avbildat på förlageteckningen till Sueciaverket från omkring 1690.

Under 1600-talet uppkom en del byggnader på området. Den tidigaste som omtalas är på Blekholmen vid Munksjön, som användes av vantmakeriet och där tyger blektes. Holmen var bebodd på 1660-talet och här fanns även en väderkvarn vid 1600-talets mitt. På en annan av de små holmarna längre norrut och omedelbart söder om det dåvarande stadsstaketet var Lillholmen. Här byggdes på 1660-talet en liten väderkvarn och en stuga och senare även en liten tullstuga.

Under 1700-talets senare del och under 1800-talet byggdes alltfler mindre byggnader men även en del lite större hus, särskilt i dess norra del, som alltmera började bli en del av den tätare stadsbebyggelsen på Maderna.

Under slutet av 1700-talet anlades ett par utvårdshus. Det tidigaste var det ännu bevarade Aspholmen, som troligen fick två nya hus omkring 1780. Traditionen med utvårdshus fortsatte under 1800-talet med bl a trädgården Tivoli norr om Aspholmen.

Under senare delen av 1700-talet växte allt fler små byggnader upp på kålgårdslotterna. Ofta var det endast något redskapshus eller lusthus i vilket man kunde vistas vid sina besök, och som särskilt utnyttjades under sommarhalvåret.

Vid kanalens inlopp i områdets norra del kom efter hand utfyllningar att göras och en del byggnader att uppföras. Vid 1800-talets början tillkom här en magasinsbyggnad. Ett stycke söderut hade på en lott byggts ett mindre varmbadhus på 1830-talet, och det var i bruk till på 1870-talet.

På en del lotter kom under 1800-talet att byggas mindre sommarvillor. Ett tidigt exempel är Framnäs vid Munksjön, från omkring 1850. Byggnaden var i en våning och hade pelarburna loggior på var sida. Den kom att rivas på 1940-talet. Framnäs omgavs av en större trädgård som låg med strandtomt mot Munksjön.

Söder om Framnäs låg Vinterviken, där bl a stadens segelsällskap hade lokaler under slutet av 1800-talet. Området var även ankringsplats för båtar främst under vintersäsongen. Längre söderut dominerades områden av sankmarker vid Rocksjöns utlopp och den kanal som förband de båda sjöarna. Förbindelsen söderut skedde främst på en spångad led, och någon fast broförbindelse fanns ej förrän på 1900-talet.

Kålgårdsområdets västra del mot Munksjön avbildat på en karta från 1868. Västra Holmgatan sträcker sig mot sydost över de tidigare holmarna. I norr mot Munksjön syns kanalens inlopp och söder om denna sankmarker ned mot Hjertmanskärr och Badhuset. Söderut på den tidigare Blekholmen, ligger Framnäs och Vinterviken och i söder Rocksjöns utlopp.

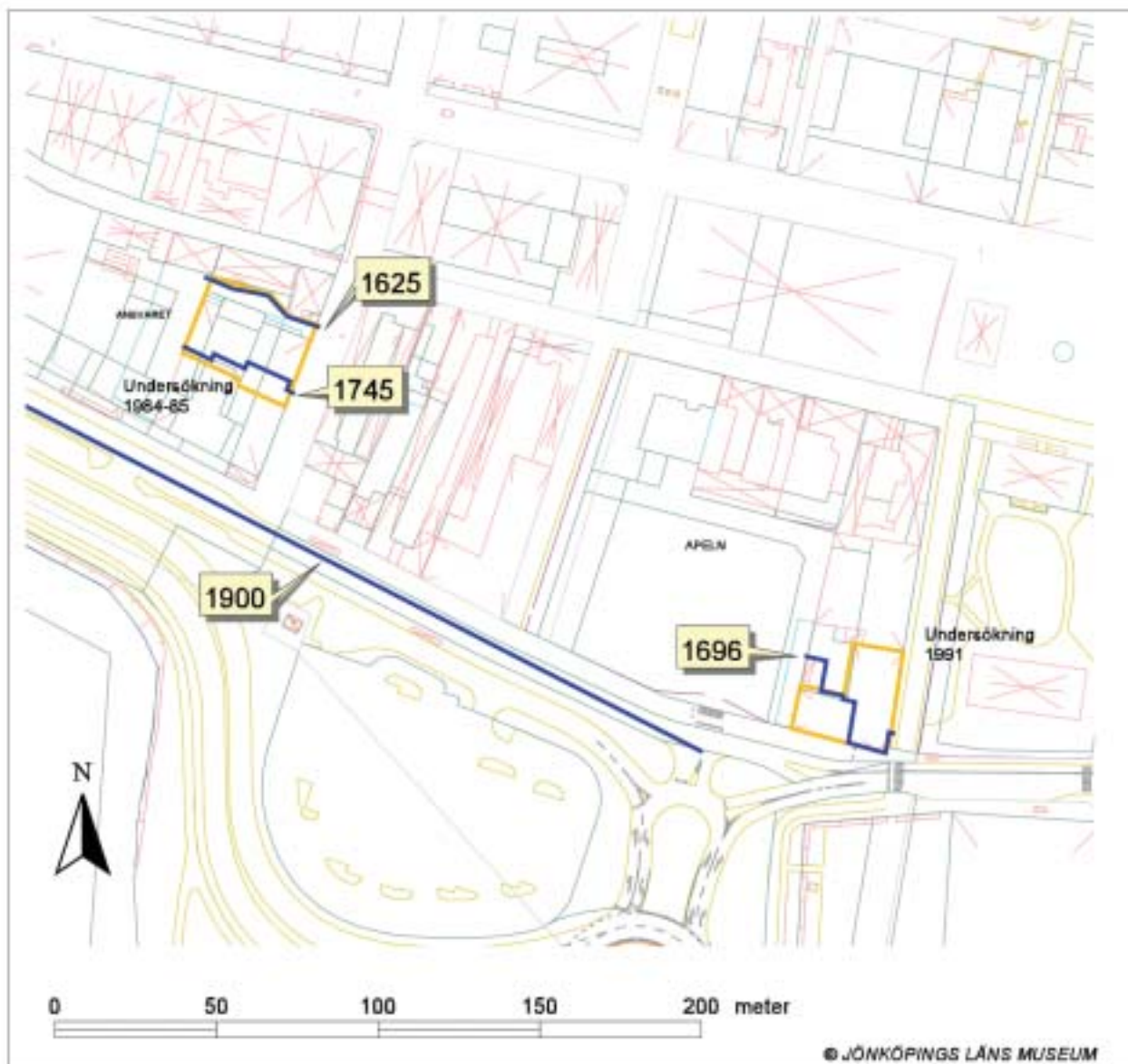




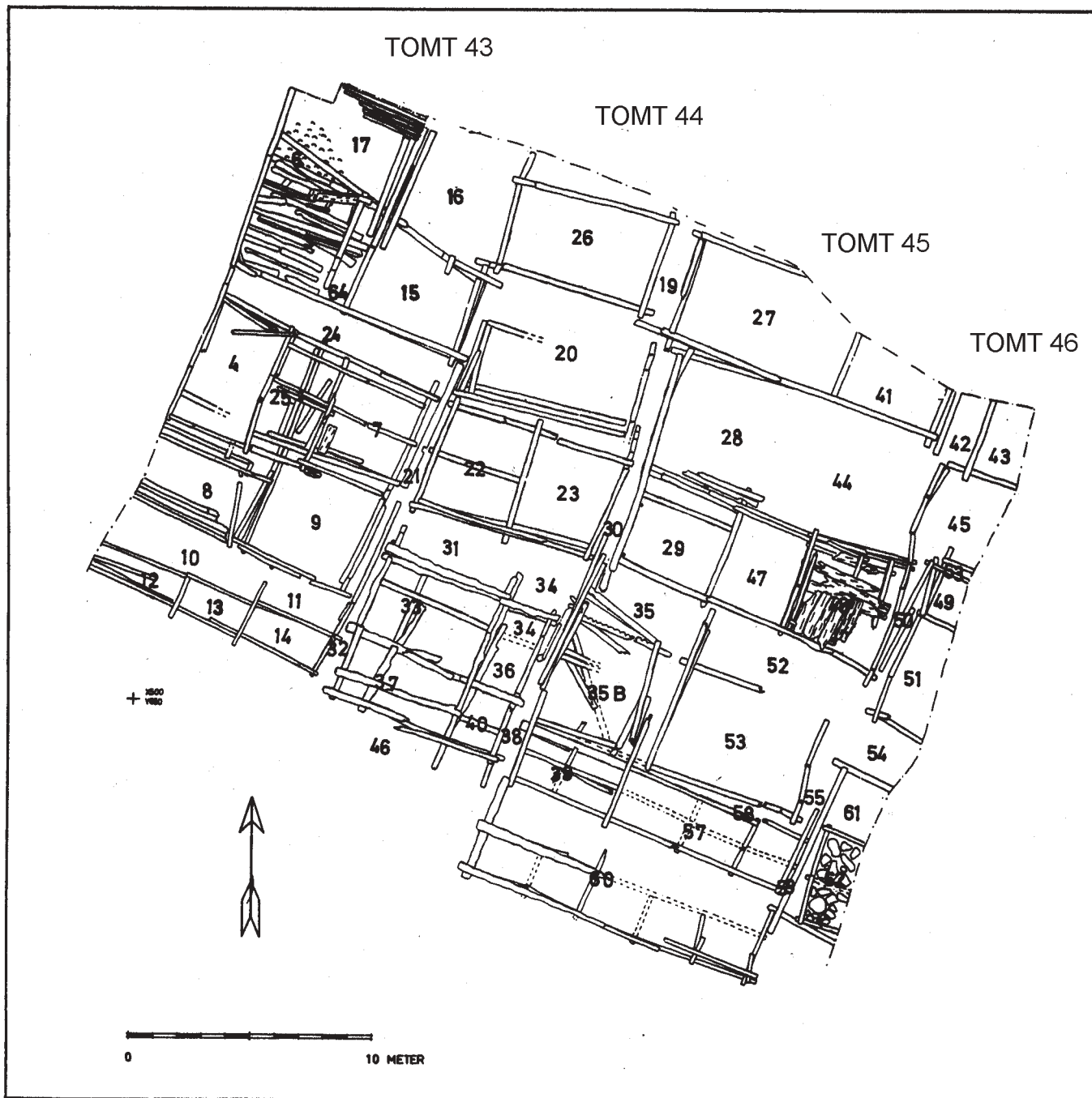
Inloppet till den inre kanalen i början av 1860-talet. Till vänster bryggor till gårdarna utmed Smedjegatan och i fonden vid inloppet det Malmbergiska garveriets torkhus. Till höger magasinsbyggnaden Arken vid kanalen.

Arkeologisk analys

av Ann-Marie Nordman

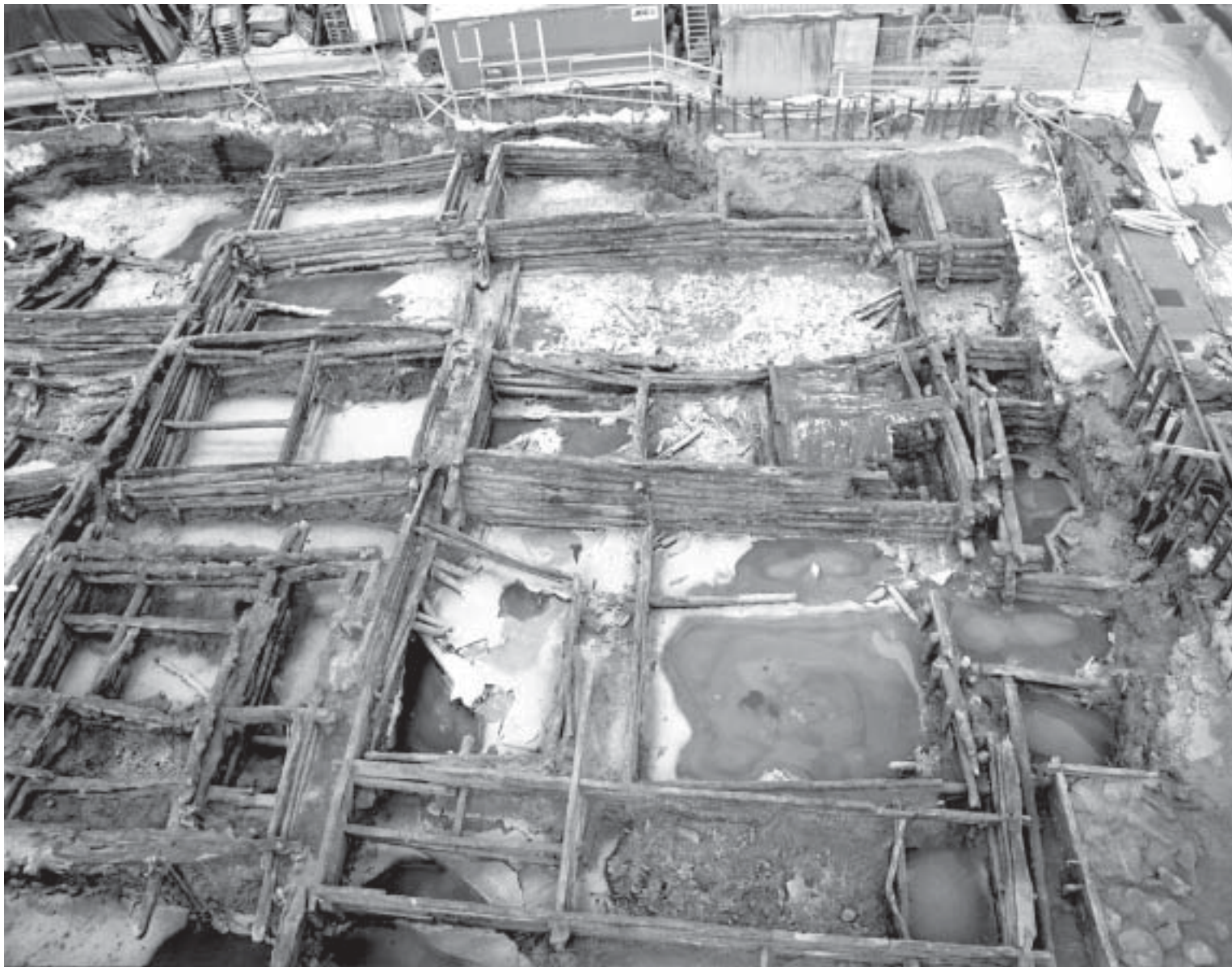


Flertalet arkeologiska undersökningar har genomförts i kvarteren norr om Munksjön. Två av de största omfattade delar av kv Ansvar samt Apeln. Dessa undersökningar har bekräftat hur besvärligt det har varit att bygga på Öster. Den fuktiga marken och höga grundvattennivån har tvingat markägarna att med olika medel försöka skapa fasta, torra grunder för bebyggelsen. Källare har överhuvudtaget inte varit möjligt att bygga på tomterna mot Munksjön. Den successiva torrläggningen av Munksjöstranden har resulterat i strandlinjeförskjutning åt söder med i genomsnitt 60 meter fram till början av 1900-talet. På kartan har ungefärligt läge för strandlinje under angivet år markerats.



I samband med arkeologiska undersökningar 1984–85 inom kv Ansvaret (nuvarande Hotel John Bauer), framkom omfattande system med tråkistor under bebyggelsen. Kistorna har lagts ut successivt från norr till söder under en period av drygt 100 år, från 1600-talets första hälft till 1700-talets andra hälft. Vid 1600-talets början har strandlinjen följt undersökningsområdets norra begränsning. Redan i slutet av 1600-talet har strandlinjen förskjutits till undersökningsområdets södra del varvid tomterna har utvidgats med ca 20 meter åt söder.

Kistorna byggdes av 5–10 skift rundtimmer och deras storlek har varierat från ca 2x2 m till 10x8 m. De största kistorna har bestått av två eller flera mindre fack/rum. Kistorna fylldes med granris, träflis och jord samt i undantagsfall med stenar. Stenfyllda kistor kan tänkas ha använts som grundläggning för t.ex. ugnar. Ofta har kistans storlek bestämts av den planerade byggnadens storlek och form.





Ibland har man sparat på virke genom att endast lägga ner varannan stock i en kistvägg. Detta har dock ofta straffat sig genom sättningsskador i de ovanliggande husgrunderna. Husgrunden har bestått av kraftiga syllstockar vilka oftast vilar direkt på kistan, ibland finns en enkel syllstensrad under syllstocken. På bilden syns övre delen av två kistor samt undre delen av husväggar med dörröppningar. I båda fallen har kraftiga sättningar skadat grunderna.

En del av kistorna har lagts ut på vintertid och fått sjunka ner efter islossning. Kistan har då styrts på plats med hjälp av långa störrar sk "riktare". På bilden syns nedre delen av två sådana riktare på utsidan av ett kisthörn i kvarteret Apeln (nuvarande Kammarrätten). En riktare fanns även på insidan av hörnet.



Munksjöns stränder under modern tid

av Britt-Marie Börjesgård

Institutionsstaden på den västra stranden

Munksjöns nordvästra strand dominerades som tidigare beskrivet av slotet. Under 1800-talet kommer dock marken att frigöras för andra ändamål. Detta är en utveckling som vi också känner igen från andra svenska städer, där befästningsvallar och annan statligt ägd mark tas i anspråk för olika nya funktioner i de framväxande moderna handels- och industristäderna.

I Jönköping sker övergången successivt. Redan från 1830-tal anges att slottsområdet används som upplagsplats och för stenbrytning till hamnbygget. År 1843 anvisar kronan mark för anläggande av en park för stadens förskönande – Hamnparken, som i det läget sträckte sig ända ned till Vätterstranden. Tjugo år senare överlåter staten hela fästningsområdet till Jönköpings stad, förutom ett antal tomter som reserverades för olika statliga ändamål så som järnväg, fängelse, länsresidens, post- och telegrafhus.

Järnvägen och trafiken

När stambanan stod klar år 1864 aktualiserades också en spårdragning till den inre hamnen, från Vätterstranden längs kanalen in i Munksjön. Stadsfullmäktige ställde sig dock tveksamma till förslaget för att spara träd i Hamnparken. Efter att det nya tullhuset i hamnen stod klart år 1872 lades spåren ut. Förbindelsen ordnades först i form av en vändskiva öster om stationen och omlades till direktspår år 1882.

1890 fick ett grupp av stadens ledande män koncession på att uppföra en järnvägsförbindelse mellan Jönköping och Vaggeryd. 1892 överläts rätten till Halmstad-Nässjö järnvägsaktiebolag som var en av Sveriges största privatbanor. Järnvägen togs i bruk 1894, hamnstationen stod klar samma år. I samband med byggandet av Vaggerydsbanan genomfördes vissa fyllningsarbeten i Munksjön, sydost om Jönköpings Mekaniska Werkstad lades järnvägen på en bank i sjön, så att en konstgjord lagun formades. ”Katthavet” lades successivt igen och fyllde helt på 1930–40-talet. Förutom Vaggerydsbanan fanns sammanlagt sju spår på kajen för hamnens och in-

dustriernas behov och söder om JMW låg lokstallar. I slutet av 60-talet började man utnyttja spåret över Storgatan som tidigare enbart hade nyttjats för godstrafik, vilket gjorde att tågen kunde gå direkt från stambanan till Vaggerydsbanan. Med denna trafikförändring blev hamnstationen degraderad till hållplats och 1972 drogs även hållplatsen in, då trafiken framfördes på nya spår till stambanan. Samma år revs rälsen upp. 1975 fastställdes planförslaget vad gäller Munksjöleden och verkställdes åren 1977–78. Planen, innebar en förlängning av trafikleden längs Munksjöns norra strand över på den västra stranden där leden lades på det gamla hamn- och spårområdet, vidare till Kungsgatan.

När Vaggerydsbanan byggdes lades spåret på en bank i sjön utanför Jönköpings Mekaniska Werkstad. Här syns ”Katthavet” och stickspåren söder om JMW och Lindskogs möbelfabrik. Omkring år 1900.



Offentliga byggnader och kommunaltekniska verk

Residenset stod färdigt år 1886 och innehöll förutom landhövdingbostad, rum åt länsstyrelsens tjänstemän samt lantmäterikontor.

Residenset och Riksbankens kontor som år 1889 uppförs på tomten öster om länsresidenset är orienterade mot Skolgatan, trots detta har de utgjort en av blickpunkterna på den västra stranden.

Med uppförandet av Lantmäterikontoret år 1935 fick Munksjöns norra strand ett landmärke i den nya funktionalistiska byggnadsstilen. Länsstyrelsens förvaltningsbyggnad från 1958 är den byggnad som höjdmässigt konkurrerar med brandstationens slangtorn. Byggnaden står som ett tydligt utropstecken vid Hamnkanalens utlopp i Munksjön.



Byggnadskomplexet för de utflyttade statliga verken, skogvårdsstyrelsen och jordbruksverket, uppfördes på den tomt där det tidigare fängelset hade legat. Den tunga byggnaden i rött tegel är precis som det snarlika nya polishuset, ritad av arkitektkontoret A-trio i Jönköping. Polishuset påbörjades år 1974 och verksbyggnaden två år senare.

Förutom de statliga institutionerna kom området också att innehålla ett antal kommunaltekniska verk samt flera skolbyggnader. Öster om gasverket i kvarteret Gångaren byggdes år 1906 stadens elverk. Elverket var knutet till beslutet att inrätta elektriska spårvägar. År 1957 tillbyggdes elverket åt söder, den så kallade Västra fördelningsstationen. Idag är det enbart tillbyggnaden som finns kvar. Väster om tullhuset i samma kvarter, uppfördes 1937 ett polishuset i två våningar.

1913 stod den nya läroverksbyggnaden, Braheskolan, klar och därmed tillkom ytterligare en storlagen byggnad som var synlig över hela Munksjön. Det gamla läroverket har sedan dess fungerat som rådhus.

JMW och högskolan

Söder om Gjuterigatan, etablerade sig som tidigare nämnt Jönköpings Mekaniska Werkstad. Under 1800-talets slut uppfördes en rad byggnader längs med Gjuterigatan, varav smidesverkstaden (1871), filareverkstaden (1884) och modellmagasinet (1898) är bevarade. Företagets fortsatta expansion skedde söder ut, vilket i ett första skede innebar att anläggningarna Lilla och Stora Limugnen på olika sätt kom att inlemmas i och kringskäras av JMW:s område

Västra kajen. Bakom hamnskjulen och järnvägsspåren syns till vänster hamnstationen och tullhuset och strax väster därom länsfängelset. Till höger ligger det nyuppförda lantmäterikontoret och där bakom läroverkets gymnastikbyggnad och Per Brahe-gymnasiet. Foto efter 1935.

för att sedan försvinna. Lilla Limugnen upp-gick år 1899 i JMW:s område. Vid etableringen av Vaggerydsbanan lades spårområdet ut i Stora Limugnens trädgård öster om världshuset, fastighetens kontakt med vattnet skars därmed av. Ytterligare en del av parken försvann när Kungsgatan förlängdes. Huvudbyggnaden användes därefter bland annat som skola. Den stod kvar till 1940-talets slut då JMW:s kontorsbyggnad uppfördes på platsen.

När Högskolefastigheter AB år 1994 över-tog området sträckte sig JMW över ett helt kvarter (kvarteret Jönköpings Mekaniska Verk-stad), som avgränsades av Munksjöleden, Kyrkogatan och Gjuterigatan. Företagets bygg-nadsbestånd täckte tiden från 1870-talet fram till idag. Det som är bevarat inom högskolans ram är några av de äldsta byggnaderna. Idag domineras stadsbilden i detta området av de un-der 1990-talet nyuppförda högskolebygg-nadernas storskaliga funkisinfluerade byggnads-kroppar avfärgade i klara grundfärger.

Norra stranden – Lillsjöraden

Lillsjöraden berördes inte av stadsbranden 1854 och kom att behålla sin ålderdomliga karaktär 1800-talet ut. Den största förändringen sker när den norra kajen stenläggs i början på 1890-talet och Södra Strandgatan läggs ut. Smedjegatans tomer ner mot Munksjön hade tidigare en mera privat karaktär, varje tomt gick ner till vattnet och tomtägarna hade egna bryggor. Gatans utläggning gör den norra strandkanten allmän, men berövar samtidigt tomtägarna deras direktkontakt med vattnet. Vid sekelskiftet breddas gränderna ner mot vattnet och vissa förändringar sker i bebyggelsen i samband med detta. Även en breddning av Smedjegatan planläggs.



Flygfoto från Rådhusparken över Hamnkanalens mynning och Lillsjöraden år 1935. (Foto: Oscar Bladh K1128.)

Smedjegatan var vid denna tid en affärs- och hantverksgata med stor mångfald. Tomterna var långa och smala och alltjämt bebyggda med trähus i en och två våningars höjd, även vindarna kunde vara inredda. Mot gatan låg byggnader med affärslokaler och bostäder. Dessa hus hade ofta en mera ståndsmässig fasad. De täta gårdarna innehöll framför allt magasin, uthus och verkstadslokaler, men också vissa bostäder. Några gårdar hade också trädgårdar.



I en beskrivning av affärslivet omkring år 1890 nämns fem speceri-affärer, två järnhandlare, konditorier och bagerier, mössfabrikörer, bokbindare, tryckerier och snickeriverkstäder. Vidare fanns en raksalong, krog, konfektkokeri, slaktare, svarveri och bildhuggeri, herrekipering och hattmakare, färgeri och garnhandel, skrårderi, åkeri och hyrkuskverksamhet, garveri, privatskola samt samlingslokaler dels för Ynglingaföreningen dels för ett religiöst samfund. Alla fastigheter utom Westmans snusfabrik på Smedjegatan 40 hade butikslokaler mot gatan.

Omkring år 1900 byggs flera nya stora stenhus på Öster. I området runt Lilla torget, numera Hoppets torg, kommer två bankpalats att uppföras. Först uppförs Smålands enskilda banks kontor på Östra Storgatans hörntomt mot Smedjegatan vid Hoppets gränd. Ett år senare bygger även Länssparbanken strax söder därom i kvarteret Ansvaret. Båda är stora stenhus i fem våningar i en helt annan skala och karaktär än trästaden i övrigt, vilket gör dessa sekelskifteshus till tydliga nya inslag i stadsbilden. Länssparbankens hus upptog t.ex. tre gamla tomter.

År 1917 byggs ytterligare ett stenhus vid Hovrättsgränd, en byggnad som sedermera kommer att inrymma Jönköpings linnefabrik och idag utgör lokaler för Göta hovrätt.

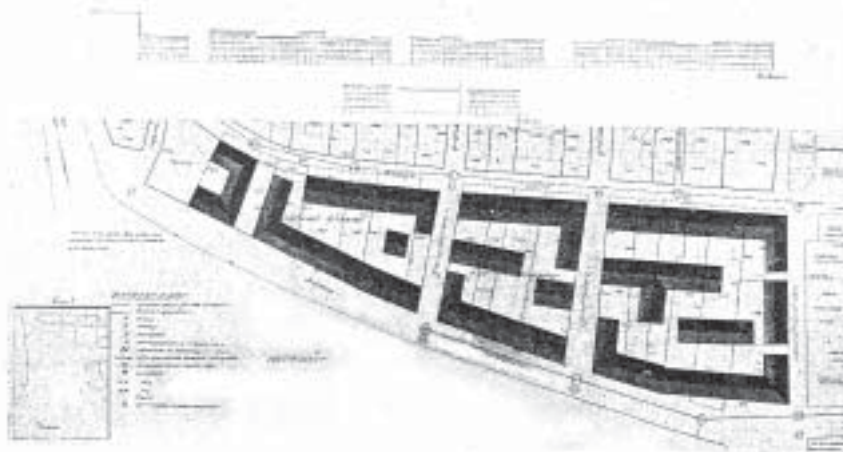


Ovan: 1928 uppfördes en byggnad i fyra våningar i kvarteret Arkadien. Fastigheten är den första som är anpassad till den samma år genomförda stadsplanetävlingen. Foto från 1935. (Flygfoto: O. Bladh K1136.)

Nedan: Med Södra Strandgatans kajläggning på 1890-talet fick Munksjön en distinkt avgränsning i norr. På denna flygbild från omkring år 1950 pågår rivningar i kvarteret Apeln, till höger i bild. I övrigt har Lillsjöraden ännu sin karaktär bevarad. (Flygfoto: Oskar Bladh B 718-49.)

Stadsplaneförslag och saneringsdiskussioner

År 1928 utlyser staden en arkitekttävling gällande stadsplanen för kvarteren söder om Smedjegatan. I tävlingsreglerna kan man läsa, ”*Stor vikt bör läggas vid, att hela området fasad mot Strandgatan utbildas med hänsyn till läget mot söder och Munksjön som stadsbilden i dess helhet.*” Ord som praktiskt, hygieniskt, lämpliga husmassor, god belysning och lufttillförsel visar den tidens syn på vad som är önskvärt och att den äldre bebyggelsen representerade dessa begrepps motsats. I ett tillägg påpekas ”*att det icke är önskvärt att träbyggnaderna utmed Södra Strandgatan bibehålles vid det framtida ordnandet av denna gatusträcka*”. Första,



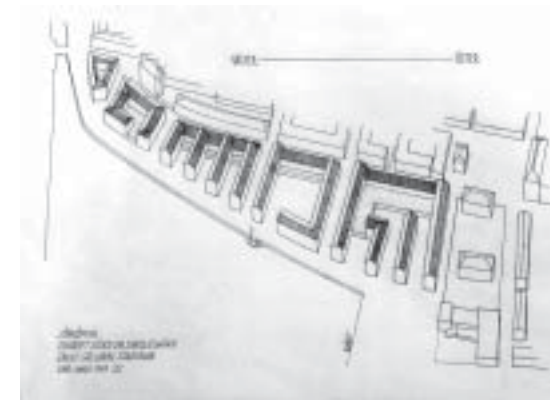
Det vinnande förslaget av Lewerentz och Almqvist. Notera den nya gränden som förslogs att tas upp i Lillsjöradens västra del, ur Byggmästaren 1928.

andra och tredje pris tas hem av Stockholmsarkitekterna Sigurd Lewerentz och Oswald Almqvist. Fjärde priset går till Sven Markelius, också han en av de tongivande svenska arkitekterna vid denna tid. Planförslagen är präglade av de nya funktionalistiska planidealen! Här ska byggas för ljus och rymd. Den befintliga bebyggelsen föreslås ersättas av långa längor i tre respektive fyra våningar, med stora öppna gårdar mellan husen, antingen orienterade i öst-västlig riktning eller i nord-syd. En av perspektivskisserna ger associationer till Norr Mälärstrand i Stockholm, som är planlagd och

bebyggd vid samma tid. Vinnande förslag köps in och arkitekt Lewerentz gör hösten 1928 en justering av planen vad gäller kvarteret Arkadien, där en ny byggnad uppförs i hörnet Södra Strandgatan – Lantmäterigränd.

1937 lägger dåvarande stadsarkitekten Göran Pauli fram ett modifierat planförslag. Byggrätterna är de samma vad gäller byggnadernas föreslagna höjd. De enda hus som föreslås sparas är byggnader längs Östra Storgatan från Hovrättstorget och bort mot Kristina kyrka. Trots dessa långtgående planförslag var bebyggelsen i den gamla Lillsjöraden i realiteten i stort sett fortsatt oförändrad vid denna tid. På flygbilder från omkring år 1950 pågår rivning av en av tomterna i Apeln. I övrigt är den gamla bebyggelsen intakt, med undantag för hörnfastigheten mot Hamnkanalen, där har Handelsbanken några år tidigare har uppfört ett nytt bankhus. Handelsbankens byggnad följer den naturligt svängda tomtlinjen som är anpassad efter den gamla kajens utsträckning. ”En sväng” som idag ger en antydning om att något har hänt i stadsbilden.

Under år 1947–49 görs ett generalplanförslag för Jönköping. Här aktualiseras för första gången ett resonemang om vikten att spara åtminstone några hela gårdar längs Smedjegatans södra sida intakta. Vidare framförs en försiktig kritik mot den fastlagda planen vad gäller byggnadernas höjd och volym. Särskilt den nya gata från Smedjegatans västra del ner mot Strandgatan, som låg med i det vinnande förslaget, kritiseras, då den bryter Smedjegatans karaktäristiska krökta gatulinje. År 1951 föreslår en utredning att bevara tre gårdar i kvarteret Arkadien, som ett kulturresevat. Samtidigt läggs en alternativ stadsplan, där dåvarande stadsarkitekten föreslår att den tillåtna bygghöjden mot Smedjegatan sänks till två våningars höjd samt att den föreslagna Solgränd inte bör genomföras.



Under 1940-talet gällande stadsplan, enligt Paulis modifiering.



Kvarteret Ansvar på 1970-talet.

År 1962 beslutar Länssparbanken att riva sitt kontor från sekelskiftet och bygger ett nytt. Byggnaden har varit för dåligt pålad och det är problem med sättningar. Banken samarbetar med EPA, som uppför ett stort varuhus på tomterna öster om banken, nuvarande Smedjegallerian. Det nya köpcentrat upp-tar tre gamla tomter. Drygt tio år senare finns förslag på ytterligare rivningar i västra delen av Smedjegatan för en ny livsmedelshall, vägg i vägg med EPA. Samtidigt diskuteras att uppföra ett parkeringshus i fyra våningar i kvarteret Apeln. Det är två tomter som har varit avrivna ett antal år (Apeln 1, Smedjegatan 32 revs våren 1950 och grannhuset Smedjegatan 34 revs 1963) och utgjort parkeringsplan för de närbelägna varuhusen Domus och Tempo. Dessa planer, formulerade i 1976 års Centrumutredning, verkställs dock aldrig. Den utdragna saneringsdiskussionen har i praktiken inneburit att fastighetsägare inte har underhållit sina fastigheter eftersom ”de ändå skulle rivas”. Detta

gör att flera byggnader rivs utan att några nya hus uppförs. Det är framför allt gårdsbebyggelse som möter detta öde. Citysaneringarna och dess konsekvenser är dock inget unikt för Jönköping, utan en utveckling som många av landets gamla stadskärnorna gick till mötes vid denna tid. En småskalig mångfacetterad bebyggelse ersätts av det som då representerar det nya, varuhusen och parkeringshusen. Saneringarna fick också konsekvenser för tidigare hyresgäster. Hantverkare och mindre specialbutiker får allt svårare att finna lokaler i en rimlig prisnivå och mångfalden minskar även funktionsmässigt.

Rivningarna fortsätter dock fram i tiden. År 1984 uppförs hotellet i kvarteret Ansvar och in på 90-talet rivs fastigheten Apeln 37 mot Hovrättsgränd – Södra Strandgatan, för att ge kammarrätten nya lokaler.

Dessa tomterna i Kvarteret Arkadien tillhör de som idag är de mest oförändrade. Den enklare bebyggelsen, tomtavgränsande skjul och uthus är dock rivna. Foto från september 1959.



Östra stranden – Kålgårdsområdet

Kanalen mellan Munksjön och Rocksjön utgjorde en naturlig avgränsning mellan Munksjöns norra och östra strand in på 1920-talets mitt.

Gaturegleringar och stadsplaner

Under 1800-talets andra hälft genomgår Kålgårdsområdet en förändring. Odlingslotterna bebyggs allt mer och en blandning av bostäder, hantverks- och industrilokaler kommer efterhand att prägla området. På kartor från 1850-talet är det fortsatt de bebyggda lägenheterna med trädgårdar som dominerar området. Vid strandlinjen finns badhus och klappbryggor. I stadens planarbete på 1870-talet görs försök att reglera den bebyggelse som hade uppstått i det tidigare icke stadsplanlagda området. Ett regelbundet gatunät föreslås men överges. Stadsplanen från 1879 anpassar istället gatunätet till det befintliga vägsystemet, med några undantag.

Tankar på en gata över Maderna, nuvarande Odengatan, fanns med i 1854 års ramplan. Markinköp med detta syfte genomfördes över en lång period. Beslut om att realisera planen togs först år 1897 och gatan anlades på 1910-talet. Odengatan kom dock aldrig att blir så bred som den ursprungligen var ritad i planen. Detta syns tydligast i kvarteren Drotten (Posten) och Charaden, där den sentida bebyggelsen ligger indragen i förhållande till den äldre bevarade bebyggelsen i kvarteren Delfinen, Duvan och Draken.

På 1882 års plankarta anges de strandnära tomterna på Munksjöns nordöstra strand utgöra fabriksområde. De tidigare trädgårdarna och badhusen får därmed konkurrens om marken och vattenlinjen. Anläggningen av en gata i strandlinjen, Östra Strandgatan, påbörjas på 1890-talets mitt.

I generalplanen, fastställd år 1950, föreslås kvarteren närmast söder om Odengatan att inrymma verksamhet för småindustri och partihandel. Området söder om Kålgårdsgatan och väster om Västra Holmgatan mot Munksjön anges vara industrimark. Generalplanens skrivning, tillsammans med en sedan 1930-talet pågående förslumning av Kålgårdsområdet, innebär att omfattande rivningar genomfördes.

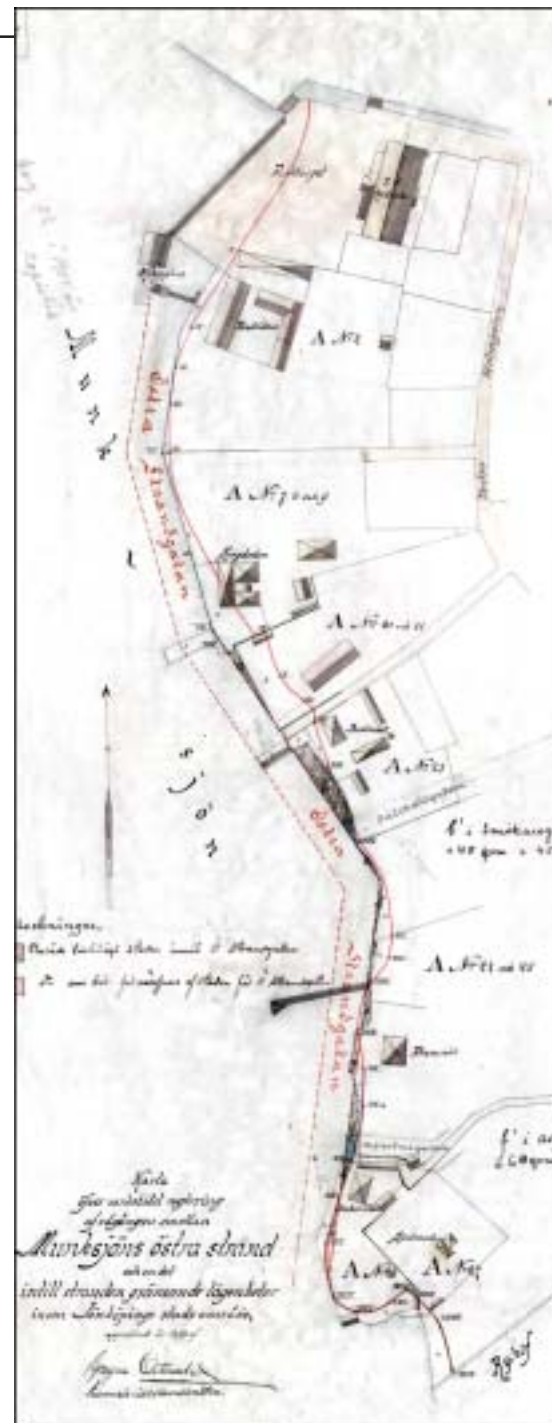
Igenläggning av kanalen

Kanalen mellan Munksjön och Rocksjön ansågs utgöra ett sanitärt problem då den dåliga lutningen gjorde att vattnet var alltför stillastående. Med stadens tillväxt ökade mängden spillvatten och annat avlopp, vilket gjorde att problemen allt mer kom att uppmärksammas. Trots en rad åtgärder kvarstod problemen och i samband med att stadens avloppssystem byggdes ut beslöt man att lägga igen kanalen. År 1925 fattades beslut om igenläggningen av sträckningen Tullportsgatan – Hovrättsgränd och 1927 fylldes resterande delar från Tullportsgatan till Rocksjön samt återstående kanalrester nere vid Munksjön.

Verksamheter och bebyggelsekaraktär

Området i norr närmast kanalen har funktionsmässigt utgjort en förlängning av Lillsjöradens hantverksgårdar, då där har varit garverier. Här anlades på 1880-talet Fisktorget, genom vissa utfyllnader i Munksjön.

Rågångskarta inför utläggandet av Östra Strandgatan upprättad år 1898. Den röda linjen med noterade mätpunkter är strandlinjen på 1819 års karta. I norr syns det nyutlagda Fisktorget och den där gjorda utfyllnaden. Vidare klapphus och bryggor, badhuset med dess brygga och i söder Framnäs och Vinterviken.





Fisktorget med Frälsningsarméns lokal i fonden, det f.d. "Frickska ridhuset". I förgrunden kanalen vid dess utlopp i Munksjön.

Öster om torget byggs ett ridhus som Frälsningsarmén köper år 1899. Byggnaden rivs år 1958 i anslutning till uppförandet av länsmuseumet.

Fredriksro, i kvarteret Dundret närmast söder om Fisktorget står på 1882 års plankarta angivet som läderfabrik. Här fanns tidigare det Malmbergsgska garveriet. Byggnaden mot Fisktorget kom sedan att inrymma ett tryckeri och på gården fanns en ångtvätt, sedan ett kafferosteri. Mot Östra Strandgatan låg en kartongfabrik. De södra delarna av kvarteret kom från 1920-talet att innehålla magasin för Centralföreningen och som på slutet av 40-talet inreds till utställningshall för bilar. Vidare fanns oljeupplag och servicestation för Svensk Engelska Mineralolje Aktiebolaget. År 1912 lämnades bygglov till en närmast rund byggnad betecknad "Klara skifvan", som någon form av nöjeslokal, troligen en dansbana. Detta var en provisorisk byggnad och som redan 1918 ersattes av ett magasin.

I kvarteret Eldlandet grundas Nydahls gjuteri år 1898. Nydals tillverkade bland annat transmissioner och vattenturbiner. Med tillbyggnaden av en ny gjuterihall på 1940-talet kom även den tidigare Badhusgatan att bebyggas. Delar av bebyggelsen är fortsatt bevarad, dels gjuteriets kontorsbyggnad som uppfördes år 1917 och som har ett mycket karaktäristiskt entréparti, dels en av de äldre gjuterihallarna från omkring sekelskiftet. Denna bebyggelse är kulturhistoriskt intressant. Delar av fastigheten inrymde en period Bäckadalsgymnasiet.

1939 uppförs Bruuns magasinsbyggnader i kvarteret Eolus på en utfyllnad väster om Östra Strandgatan. Dessa är idag omvandlade till kontor.

Längre söder ut låg fastigheten Framnäs. I slutet av 1800-talet startades där en snickerifabrik, under namnet Jönköpings träförädlingsfabrik. Området kom senare att disponeras av kommunen som verkstäder och materialförråd.

I området väster om Västra Holmgatan har förutom redan nämnda verksamheter även funnits flera handelsträdgårdar, en termosfabrik, AB Svenska Thermos, grundad 1915 med dåvarande namn Svenska isoleringsfabriken, partiförsäljning av byggnadsvaror, tillverkning av bilkarosser med mera.

En tänkt bro över Munksjön

Under 1800-talets andra hälft och under 1900-talet är utläggningen av järnvägen, nya gator och andra kommunikationsstråk, den faktor som kraftigast påverkar stadens karaktär och miljö.

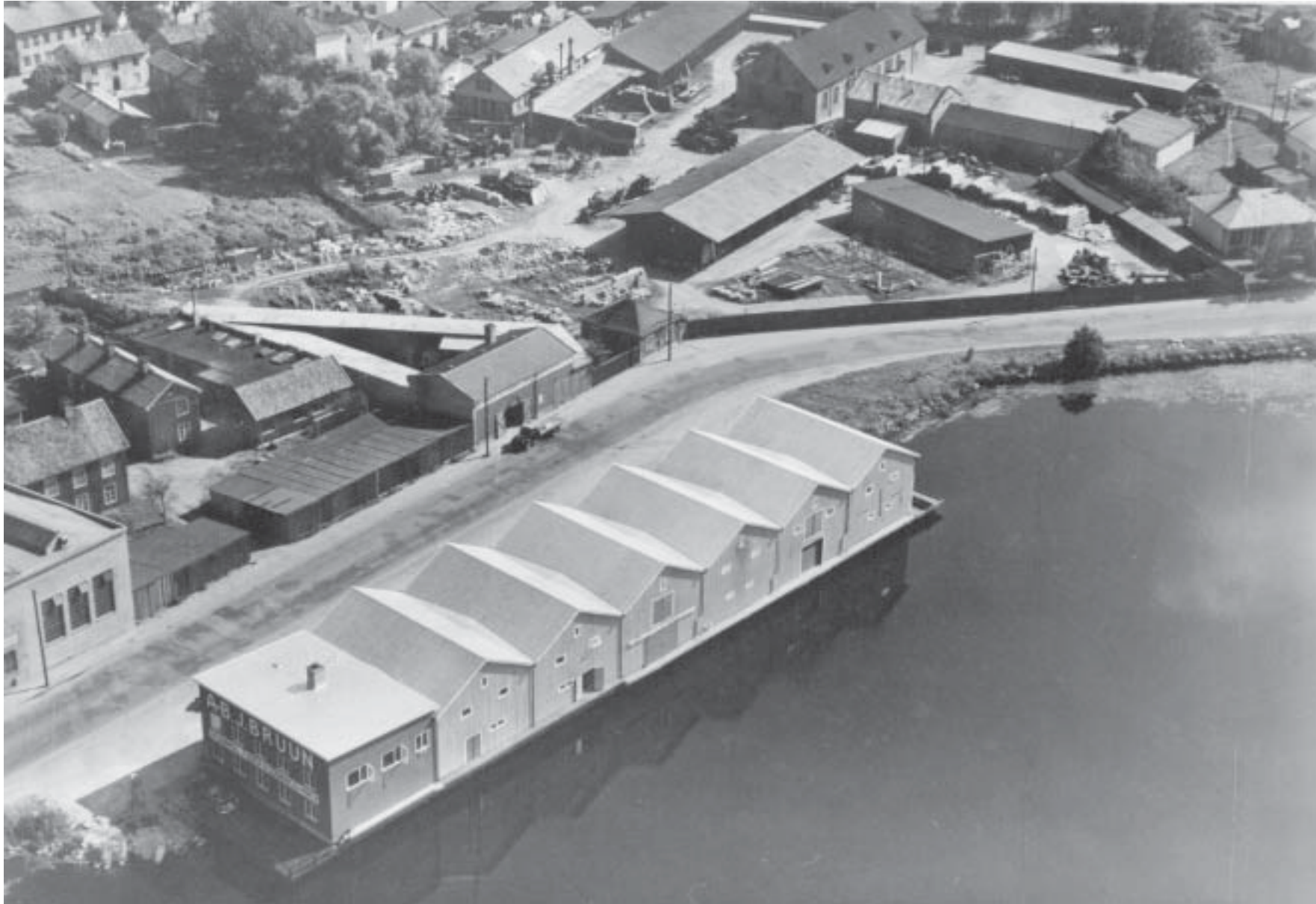
År 1950 presenteras en generalplan för Jönköpings stad. Förslaget är utarbetat av Vattenbyggnadsbyrån i Stockholm på uppdrag av kommunen. I generalplanen skisseras vad gäller trafikplaneringen att en bro över Munksjön skulle bli den nya förbindelseleden mellan öster och väster. Den tänkta bron skulle sammanbinda Odengatan med Brunngatan. I kommunens fort-



Två nya broar, parkering i utfylld Munksjön generalplanedrämmar om jönköpingstrafiken

Generalplanens utkast för Jönköpings stad i gator och trafikplaneringen är en viktig del i stadens utveckling. I den nya generalplanen föreslås två nya broar över Munksjön som förbinder Östra Strandgatan med Brunngatan. Detta är en viktig förbättring för stadens trafik och kommunikation. Broarna kommer att byggas i utfyllnad av Munksjön, vilket också innebär en ökning av stadens grönområde. Detta förslag är en del av kommunens långsiktiga planering för att förbättra stadens infrastruktur och miljö.

Pressklipp från 1954 när förslaget med två nya broar över Munksjön först presenterades.



Munksjöns östra strand. Vid sidan om Nydals nya gjuterihall ligger några äldre byggnader som möjligen är kvar från badhustiden. Till höger i bilden syns Framnäs med Casparssons sommarvilla och träförädlingsfabriken. I förgrunden Bruuns magasinsbyggnader som uppfördes 1939 efter ritningar av stadsarkitekt Göran Pauli. I sann funktionalistisk anda fick kontorsbyggnaden ett annat takfall för att markera dess i förhållande till magasinerna, avvikande ändamål. (Foto: Oscar Bladh B2-785-49)



satta arbetena med generalplanen presenteras år 1954 ett nytt förslag som dels innehåller den förut föreslagna bron över Munksjö, dels även en trafikled som innebär utfyllnader längs med Södra Strandgatan. Förutom längs Munksjöns norra strand föreslås stora utfyllnader även i Munksjöns nordvästra del mot Fisktorget, framför allt för att ge parkeringsytor. Den del som avser utfyllnaderna längs Munksjöns norra strand genomförs med vissa smärre modifieringar. En ny gata, Lillsjögatan, lades ut som en ny huvudgata söder om Södra Strandgatan.

Dessa arbeten startade år 1957 och fullföljs in på 1960-talet. Den nya Slottsbron invigs 1961. Kraftiga utfyllnader gjordes, dels vid Fisktorget som tidigare har legat vid vattnet, dels i väster längs Hamnkanalen. Det nära sambandet mellan Lillsjöraden och Munksjön var därmed brutet.

I ett tillägg till generalplanen 1958, fastslås lösningen med två nya broar över Munksjön. Här görs en noggrann beskrivning av trafiken på Väster. Hur den exakta gestaltningen vid Odengatan – Fisktorget ska se ut framgår ej. Vad gäller broar står att läsa *”Ett brosystem som då innehåller en ny bred bro Strandgatan – Skolgatan, Vindbron som gångbro och en ny Svängbro, kan förmodligen tillgodose trafikbehoven under en lång tid framåt. Byggandet av ”Odengatsbron” kan därigenom anstå och behöver ej genomföras, förrän trafiken vuxit så mycket att de centrala broarna och framförallt tillfartsgatorna till dessa ej längre kan avveckla trafiken.”* Den utfyllnad som görs i Munksjön på 1960-talets mitt, väster om Odengatans övergång i Lillsjögatan, nuvarande tomten Atollen, måste förstås som ett led i förberedelserna för en bro över Munksjön.

Planerna på en bro över Munksjö återkommer vid ett flertal tillfällen, i en trafikplan upprättad på 1960-talet, men även i början av 1990-talet. 1992 fattade fullmäktige beslut om att bygga en bro, beslutet genomfördes dock inte vid denna tidpunkt, dels fanns ingen total politisk enighet för förslaget, dels fanns det i staden en relativt kraftig opinion mot planerna. Ett av argumenten för en bro över Munksjön år 1990 var de miljövinster som bron skulle innebära. Arkitekturprofessor Lars Ågren var en av de kritiska debattörerna. En av hans viktigaste ståndpunkter var att en bro över Munksjön skulle avskärma den så betydelsebärande siktlinjen över sjön från Hamnkanalen och Rådhusparken sett och därmed visuellt beröva jönköpingsborna Munksjön.

Utläggningen av Lillsjögatan, som genomfördes 1957–1961, medförde stora utfyllnadsarbeten både vid Fisktorget och Hamnkanalen. Jämför bild sidan 25.

Munksjöns betydelse för stadens näringar och för sjöfarten

Av Hugo Larsson

Medeltiden

Munksjön ger genom sin belägenhet och sitt djupa goda förutsättningar för en naturligt skyddad hamn. Den korta å som förbinder Munksjön med Vättern har dock haft lätt att slammas igen. Det är oklart hur Munksjön användes under tidig medeltid. Stränderna åt norr och öster var sumpiga och nyttjades sannolikt ej i någon större utsträckning som landningsplatser för båtar. Den västra stranden nedanför klostret bestod dock av sand vilket bör ha gett goda förutsättningar för landningsplatser till mindre båtar. Fiskenäringen ökade i Norden under medeltiden, bland annat beroende på den katolska kyrkans krav på fiskdiet. Det är därför inte osannolikt att franciskanerklostret på den västra stranden kan ha haft båtar och bedrivit fiske härifrån. Inga medeltida dokument förefaller dock belägga att klostret eller någon annan hade särskild rätt till fisket i Munksjön vid denna tid.

I ett kungligt brev av år 1625 framgår att undersåtar, borgmästare och rådmän *"allena måge låta fiske i de vikar som i staden grafne är såsom och att de i Munksjön sitt wanlige fisk njuta och beholla måge, så widt som dett uth medh deres egor sig sträcker och af ålder hafver sedwanligt varit."* De grävda vikarna som omtalas kan avse kanalen och den så kallade Breda hamnen som nyligen anlagts på öster. De tomter som vid tidpunkten för detta brev anlagts vid Munksjön var högst 13-14 år gamla. Man kan därför av slutformuleringen i citatet anta att fiskerätten i alla fall under senmedeltiden varit fördelad mellan borgare och institutioner i staden efter landinnehav utmed Munksjöns stränder.

Den tidiga sjöfarten på Vättern är relativt outredd. Sjötransport var det överlägset bästa sättet att resa eller frakta varor på under medeltiden och det är sannolikt att klostret hade behov av mer långväga sjötransport. Även kungamakten hade anledning att upprätta goda sjöförbindelser med Jönköping. Troligen låg ett tidigt centrum för sjöfart i Vätterns norra del där kalksten, sandsten till klosterbyggena samt järn och järnföremål från hyttor på Omberg och i Lerbäckes bergslag fraktades på sjön. De nu ökade förbindelserna torde även ha inneburit ett ökat utnyttjande av sjön även för annan transport och övrigt handelsutbyte. Tidiga regelbundna sjöförbindelser har



Tidig Vättersjöfart vid Omberg enligt Olaus Magnus 1555.

funnits mellan Hjo och Hästholmen men i någon utsträckning även mellan Jönköping och områdena kring nuvarande Askersund.

Det är oklart om någon egentlig hamn fanns i Jönköping under tidig medeltid. Det har antagits att de båtar som trafikerat Jönköping varit så små att man kunnat dra upp dem på stranden eller förtöja dem i kanalen mellan Vättern och Munksjön. Möjligen har en landningsplats tillhörande medeltidsstaden även funnits vid Vätterstranden på Väster. Belägg från senare århundraden visar att man vid tillfällen tvingats ankrat upp utanför Jönköping för direkt lossning i prämar. Detta kan ha varit fallet även på medeltiden. Under främst höststormar har detta dock varit ett riskabelt förfarande.

Det tidigaste skriftliga belägget för en hamn i anslutning till Munksjön daterar sig till 1547 då Gustav Vasa i samband med att det gamla klostret byggs om till en Vasaborg skriver till *Axell Ericsonn Bielke* att han:

"vthi Jenekepung förskafe wille, att ther motte tilpyntes och till redhe gjordt bliffue en godh Hamn för Båther och Skuther, så att the Åå ther löper in vthi Wäter motte blifwe oprymd och på bäge sijder Påledt, att man ther in med Skuter och Båther lägge kunne"

Samtidigt skriver han att det vore bra om man kunde bygga några skutor att förlägga till staden, och han rekommenderar att man anlitar en skeppsbyggare i Vadstena. Motiv för anläggandet av hamnen har dels varit att tillgodose det nybildade slottets transportbehov samt att garantera att Jönköping skulle kunna förses med livsmedel från de inre delarna av riket. Kungen var också intresserad av Jönköping som upplagsplats för varor som han för egen del ämnade bedriva handel med. Gustav Vasa försökte på olika sätt under sin regeringstid att gynna handeln mellan Vätterns kuststäder och dess inlandsområden.

År 1554 äger Jönköpings slott ett skepp, en jakt, två äspingar och en båt, varav endast skeppet kunde gå i öppen sjö. Det förekom därför att kungen skickade skepp från Vadstena för att utföra transport mellan Jönköping och Askersund. Frakt av stenmaterial krävdes för slottets utbyggnad och underhåll. Det har antagits att merparten av stenen kommit från det närbelägna brottet i Trånghalla. Kalksten har hämtats från Omberg. I båda fallen har stenen fraktats med skutor över Vättern och sannolikt lossats på kanal-kajen i förborgen.

Skutorna har med all sannolikhet redan på 1500-talet kunnat gå in i Munksjön för att vända. Det är inte uteslutet att man även lossade last



Uppfodringsverk för dragg vid muddring av hamn enligt Olaus Magnus 1555.

direkt vid byggplatsen på den västra Munksjöstranden. Det faktum att Ljungarumsbönderna redan under 1500-talet hade särskilda skyldigheter när det gällde hamnens underhåll (se nedan) skulle kunna tyda på att skutor redan vid denna tid angjorde lastageplatser vid Munksjöns södra strand. Det kan dock lika gärna ha varit så att dessa bönder garanterats nyttjanderätt till hamnen genom att man till lands eller över Munksjön med mindre båtar fraktade sina varor till Jönköpings hamn, varifrån de kunde skeppas ut med större skutor.

Den nya staden på Väster

Efter det att staden flyttas till Sanden på 1610-talet ökar kontaktytan mellan de enskilda gårdarna och Munksjön. Munksjön blir nu allt mer betydelsefull för sjöfarten.

Inseglingsrännan från Vättern

I planförslag och ritningar till slottets utbyggnad, troligen upprättade på 1610–20-talen, är Hamnkanalen ritad med en inseglingsränna bestående av två raka pirar ut i Vättern. På kartor upprättade av Thomé 1624–1625 framställs hamnen med motsvarande stenpirar ut mot Vättern. Redan 1594 finns ett beslut att Ljungarumsbönderna skulle hålla östra bryggan vid makt. 1642 tilltalar landshövdingen borgmästare och råd om ”*inläppet fram i älven emellan stenbryggorna som sträcker sig ut i Store sjön*”. Av detta kan man sluta sig till att inseglingsrännan i form av två stenpirar fanns redan före detta år och att en pirkonstruktion funnits senast vid 1500-talets slut. Med tanke på Vätterns häftiga temperament är det troligt att någon form av vågbrytarkonstruktion funnits redan vid inrättandet av hamnen enligt 1547 års beslut. Rester av den tidigast kända stenpiren på östra sidan om hamnkanalen finns sannolikt kvar under mark utmed kanal-kajen vid parkeringen framför Stora Hotellet samt under järnvägsspåret och ut ett stycke på den befintliga östra hamnpiren.

Munksjön under 1600-talet

Under det tidiga 1600-talet anläggs ett kanalsystem med en inre hamn, kallad Breda hamnen, under inspiration av Holländsk vattenrenässans som i Sverige även tillämpades exempelvis i Göteborg. Städer som anlades enligt detta system lokaliserades till vattensjuka områden där kanalerna lätt



Pirarna till inseglingrännan som de markeras på Thomés karta, ca 1625.

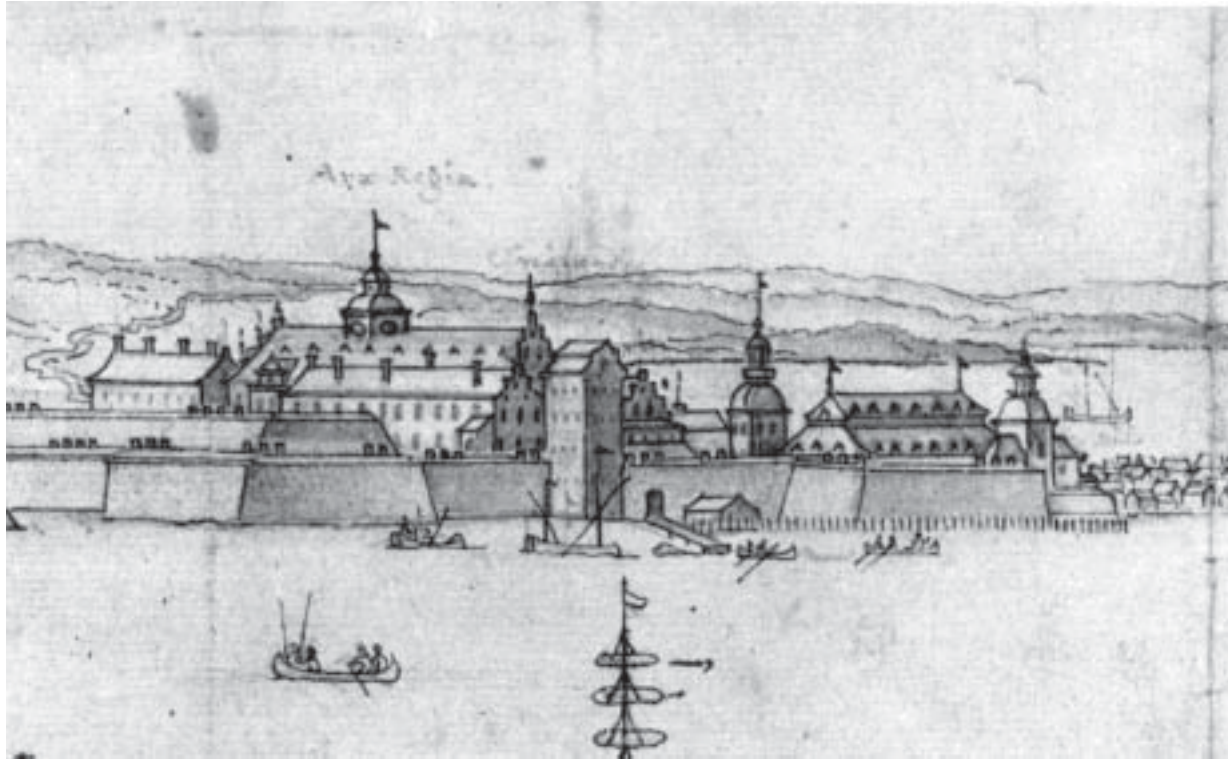
vattenfylldes samtidigt som den omgivande tomtmarken dränerades. En stad planerad enligt detta mönster skulle förutom kanaler inne i staden även vara kringgårdad av ett bastionssystem, gärna förstärkt med yttre vallgrav. Kanalsystemen hade i ursprungstanken främst en försvarsfunktion där vallgravar på detta sätt bildades runt kvarter och en försvarad hamn fanns innanför stadens bastionssystem.

Även för Jönköping planerades ett bastionssystem runt hela staden vilket dock aldrig kom till utförande. Sannolikt nöjde man sig med det skydd som sankmarkerna gav åt öster. Vättern och Munksjön fungerade på samma sätt som skydd åt norr respektive söder. Bastioner byggdes dock under 1600-talet runt den påbörjade Vasaborgen. Dessa omfattade även partiet väster om kanalen i form av en förborg som bildade ett lås för landförbindelsen med den nya staden från väster.

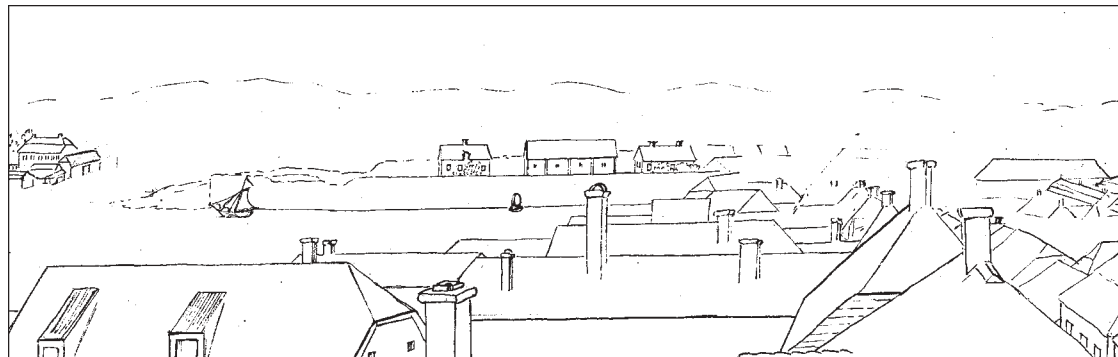
Kanalsystemet blev något förenklat i förhållande till ursprungliga förslag men förefaller ha varit fastlagt runt 1624 då utförda sträckningar finns redovisade på Thomés karta. Kanalen löpte från Munksjöns nordöstra strand i sträckningen Museigatan och Kanalgratan till den Breda hamnen som i dag motsvaras av Östra torget. Munksjön gjorde vid denna tid en bukt in i nuvarande trädgården bakom hovrättsbyggnaden. Kanalen förbands sannolikt redan från början med Munksjön i ungefär den sträckning Slottsgatan nu har. Breda hamnen användes då och senare för mindre båtar särskilt vid marknader då den omgivande allmogen kunde segla in med sina produkter för avsalu på det närbelägna torget eller från sina båtar som man radade upp utmed hamnens kajkanter. Breda hamnen lades igen under 1800-talet medan kanalen fanns kvar in på 1920-talet.

Breda hamnen och kanalen på öster enligt Thomé, ca 1625.





Förlaga till plansch ur Dahlberghs Svecia Antiqua et Hodierna, utsnitt slottet med port och brygga.



Schwerin, Utsikt från hovrättsbyggnaden, 1807, utsnitt.

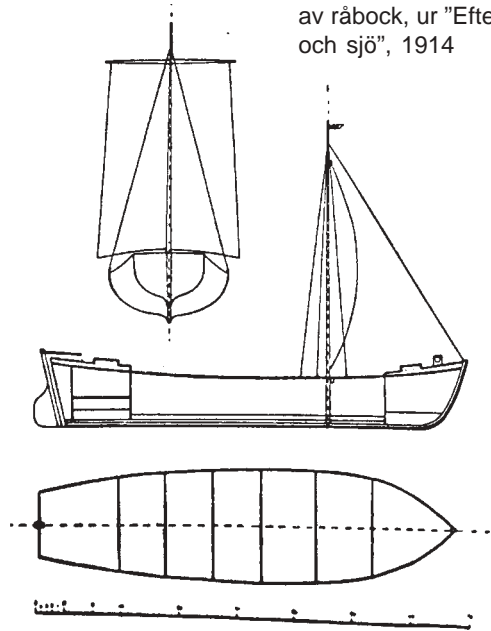
Innan Skåne, Blekinge och Halland under andra hälften av 1600-talet blev svenska områden strävade man efter att göra Jönköping till ett starkt gränsfäste. Staden hade redan under medeltiden varit en knutpunkt för ett nu allt mer utbyggt vägnät. Sjöfartsförbindelserna var en del av detta system. Borgarna hade vid denna tid skyldighet att på anmodan ställa upp med skutor för kronans behov.

Munksjön finns avbildad i Erik Dahlberghs Svecia Antiqua et Hodierna. Förlagan till detta kopparstick, sannolikt tecknad runt 1690, utgör den första kända avbildningen av staden från söder. Teckningen redovisar en rak pålbrygga vid slottsvallen som förefaller anträdas från detta håll direkt via en port i fästningsvallen. Söder om bryggan avbildas en pålspärr som förefaller skydda en byggnad norr om pålbryggan utanför fästningsvallen. På Schwerins avbildning från 1807 ser man att porten i fästningsvallen finns kvar men att bara en stump av den tidigare avbildade bryggsträckningen kvarstår. Efter slottsbranden 1737 fanns inte längre samma anledning att göra an med båt eller skuta på denna plats.

Tabergs bergslag och etablering av fastare handelstrader

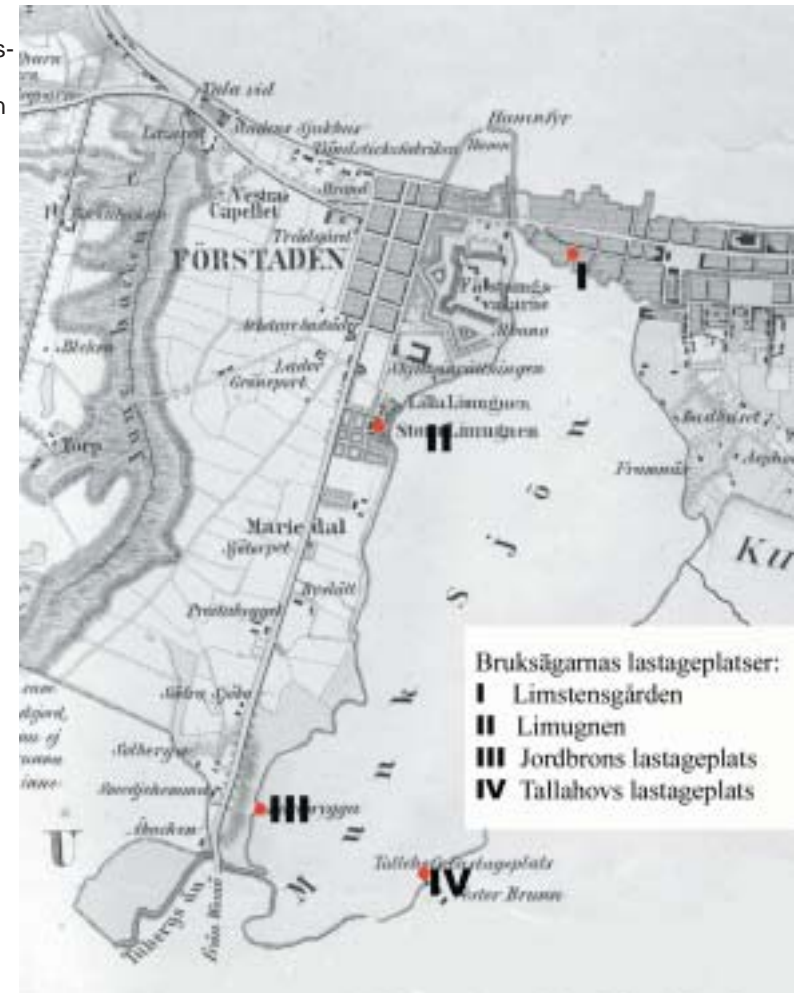
Av avgörande betydelse för Jönköpings fortsatta sjöfart och Munksjöns nyttjande som inre hamn för större farkoster var kronans beslut att kontraktera ett konsortium för en fastare etablering av ett utökat Tabergs bergslag år 1618. Jönköpings magistrat lämnas utanför detta konsortium som bildas mellan kronan och privata aktörer. Masugnarna behövde kalksten (limsten) som hämtades vid kalkstensbrottet till Lerbäckes bergslag vid Harge by utanför Askersund. Inledningsvis erbjöds en av kronans skutor till detta ändamål. I en kunglig resolution på borgarnas besvär av 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. Slottet uppförde en ugn söder om fästningsvallarna där högskolan nu ligger. Platsen kallades även i relativt sen tid för Limugnen. I början av 1800-talet förefaller ugnar finnas kvar men andra verksamheter tar vid mot 1800-talets mitt. Staden ska enligt uppgift ha anlagt en motsvarande ugn i sin östra förstad.



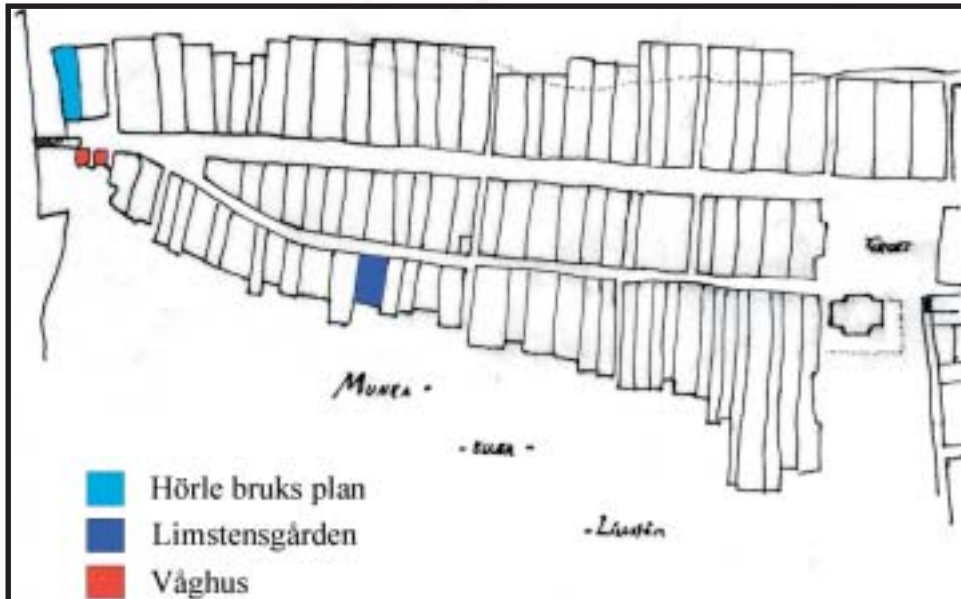
Rekonstruktionsritning av råbock, ur "Efter skog och sjö", 1914

Råbockarna lossade sin limstenslast på minst fyra ställen i Munksjön (här uttryckade med Ljunggrens karta, 1855 som underlag).



Bruksägarnas lastageplatser

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. Borgarna har ansetts få sin last levererad till en gård vid Smedjegatan som av denna anledning ska ha benämnts Limstensgården. Denna gård motsvaras idag av Smedjegatan 16.



Lillsjöraden med Limstensgården vid 1700-talets mitt. Karta baserad på Plankarta över Jönköping 1745 av C.M Edborg kompletterad med del av västra stranden efter J Montelin, Karta över Kronobränneriet och fästningsområdet, 1787.

Limstensgården, nuvarande Smedjegatan 16 har följande utvecklingshistoria:

År 1643 uppförs ett kommunalt slakthus på tomten men läggs ner efter bara ett par decennier. Tomten betecknas som ödetomt i en handling från 1709 och ligger fortfarande öde då den 1728 köps av Bruksägare Camitz vilken tre år tidigare grundat Nissafors järnbruk tillhörande Tabergs bergslag. En senare bruksägare bildar mot slutet av 1700-talet ett fideikommiss av Nissafors i vars ägo tomten kvarstår in på 1900-talet.

I en mantalslängd från 1733 betecknas den som ödetomt. 1740 bor dock en limstensvägare på tomten och 1745 omnämns den som Limstensgården. Mot slutet av 1760-talet är en vågmästare mantalsskriven på fastigheten och 1777 bor en hovrättsaktuarie på tomten.

Det nuvarande gathuset är enligt handlingar uppfört 1855. Fasaddetaljer på övervåningen belägger detta men konstruktionsdetaljer i takstolen antyder att byggnaden kan ha en stomme från 1700-talet. Bakgården var ända tills nuvarande parkering anlades på platsen under det sena 1900-talet re-

lativt sparsamt bebyggd. En rågångskarta från 1895 samt foton från tidigt 1900-tal visar att tomten vid denna tid hade låga uthuslängor mot angränsande fastigheter men var öppen mot Munksjön. En liten träbrygga sköt ut mot vattnet.

Det förefaller som att limsten lossats och lagrats på platsen under stora delar av 1700-talet. Denna hantering kan mycket väl, med tanke på ägarförhållandena, ha fortsatt in på 1800-talet på den sparsamt bebyggda delen av fastigheten bakom gathuset. Man kan fundera på varför denna lastageplats var underställd en bruksägare om stenen var avsedd för stadens limugn. Det är rimligt att tänka sig att stenen inte i första hand varit avsedd för fortsatt landtransport till och från Nissafors eftersom Tallahovs lastageplats ligger betydligt lämpligare ur geografisk synpunkt. Kanske kan man koppla samman köpet med den konflikt bruksägarna hade med magistraten år 1721 angående uppförandet av lastageplatsen till slottets limugn. Det är också intressant att notera att Hörle järnbruk ägde en öppen plan vid nuvarande kanalkajen intill Stora hotellet under 1700-talet. Brusägarna hade således en plan på var sida om vägen där limsten respektive malm och järn skulle vägas innan båtarna fick passera. Vid kraftig trafik bör stockning kunna ha uppstått och last kan möjligen ha mellanlastats på dessa platser inför vägning och vidare transport. En akvarell av J C Linnerhielm från 1790 visar att våghuset var försett med körbro från öster. Man kan därför tänka sig att fraktgods i ett sådant sammanhang kan ha tagits in för vägning även från landsidan via dessa lastageplatser.

Tabergs bergslag ägde rätt att fritt köpslå på Jönköpings torg. De hade förköpsrätt på spannmål i staden och skaffade sig även övriga förmödenheter här. En stor del av stångjärnsutförelsen gick dessutom över Jönköping. Dessa faktorer har sannolikt varit huvudsakligen avgörande för etableringen av dessa i staden centralt belägna lastageplatser.

Tabergs bergslag ägde rätt att fritt köpslå på Jönköpings torg. De hade förköpsrätt på spannmål i staden och skaffade sig även övriga förmödenheter här. En stor del av stångjärnsutförelsen gick dessutom över Jönköping. Dessa faktorer har sannolikt varit huvudsakligen avgörande för etableringen av dessa i staden centralt belägna lastageplatser.

Vindbron vid passagen till Munksjön

Hade tillkomsten av vindbron ett samband med bildandet av Tabergs bergslag?

På förlagan till Erik Dahlberghs avbildning av Jönköping från söder omkring 1690 är ett antal skutor avbildade på redan i Vättern utanför utloppet från Munksjön. En tvåmastad skuta avbildas även som liggande i Munksjön nära slottets brygga. Avbildningen kan ej sägas vara pålitlig när det gäller staffageelement såsom båtar och människor. Det är osäkert om skutor under hela hamnens historia kunnat anlöpa Munksjön i mastat skick.

Av en bevarad perspektivritning från 1610-talet över förslag till utformning av slottets förborg kan man ej utläsa att bron varit tänkt som öppningsbar. Västerport som avbildas på ritningen kom sannolikt till utförande 1616 vilket borde datera förslagsritningen till något före denna tidpunkt. I 1630 års slottsräkenskaper omtalas utgifter för en vindbro mellan slottet och staden. Detta är det första säkra belägget för en öppningsbar bro. År 1618 uppförs dock en ny bro, ”stora bron över ån” av slottets vattenkonstnär Staffan Joelsson. Källan anger ej huruvida denna bro har varit öppningsbar. Medel till brobygget verkar anslås redan 1616. Intressant i sammanhanget är att kungen utfärdar en skrivelse den 8 januari 1617 om att bergshantering borde bedrivas i Taberg och etablering av den föreslagna verksamheten sker året därpå.

Det faktum att slottets vattenkonstnär, efter två års fördröjning uppför en ny bro samma år som kronan fastare etablerar Tabergs bergslag och samtidigt gör utfästelser avseende frakten av limsten från Närke pekar på att man vid detta tillfälle om inte förr kan ha sett till att broförbindelsen gjorts öppningsbar för fraktfart in till de olika lastageplatserna runt Munksjön och att uppgifterna från 1630 avser reparationer på den 12 år tidigare uppförda bron.

Att angöra gårdarna utefter Smedjegatan

Utmed Smedjegatan anlades tomterna på medeltida vis ända ner till Munksjöns strand där varje gård hade sina egna bryggor för varutransport, tvätt eller förtöjning. Smala gränder löpte ner till allmänna bryggor från Smedjegatan. Äldre avbildningar och kartor ger inga belägg för att någon av dessa bryggor skulle ha varit tillräckligt stora för att en skuta skulle kunna lägga till vid den. En tomtkarta från 1745 visar exempelvis att den samma år



Vedskuta passerar Vindbron på 1950-talet. En öppningsbar broförbindelse har funnits här i minst 340 år.

omnämnda limstensgården låg inklämd mellan två tomter som sträckte sig längre ut i Munksjön än denna. De många bryggorna bör dock ha varit viktiga anläggningsplatser för handel via mindre båtar. Smedjegatans sjötomter var strategiskt placerade utmed transportstråket från Vättern in mot kanalen till den breda hamnen på nuvarande Östra torgets plats.

Det mest troliga är att råbockar och andra skutor med destination Smedjegatan ankrade upp i Munksjön för att sedan föra över lasten i mindre båtar. En plankarta över Jönköping från år 1868 visar ett antal pollare på rad i



Lillsjöraden enligt karta från 1868. Notera raden med pollare i vattnet utanför Lillsjöraden.

Munksjön utanför Smedjegatan och Lilla hamnen vid mynningen till kanalen på Öster. Ett foto från 1860-talet visar att dessa pollare verkligen existerade. Skutorna kunde dock gå ganska nära tomterna och foton från 1890-talet visar att vissa tomter vid denna tid hade så stora bryggkonstruktioner att mindre skutor sannolikt kunde lägga till vid dem. Kajen utmed östsidan av hamnkanalen bör i viss utsträckning ha utnyttjats även av gårdarna utmed Smedjegatan.

Magistraten, bruksägarna och sjöfarten under 1700-talet och det tidiga 1800-talet

Sjöfarten gick tillbaka under 1700-talet i samband med att kronans minskade engagemang i staden. Stadens intresse av att tillhandahålla en god inre hamn för större sjötrafik var måttlig.

År 1721 har staden invändningar mot förslaget att bygga en lastageplats vid limugnen söder om slottet. I Kungl. Maj:t brev av den 29 oktober 1720



Lillsjöraden, foto från 1860-tal. Skutorna kunde gå ganska nära handelsgårdarna. Notera pollarna i vattnet (jämför karta).

angavs att vindbron över kanalen skulle vara utformad och vidmakthållen så att båtar kunde ta sig in med masterna resta. Detta krav var sannolikt i första hand avsett att tillgodose behovet hos råbockarna från limstensbrottet i Harge. År 1725 omtalas en reparation av bron vilket kan ha samband med detta föreläggande. Botten framför inloppet till hamnen utanför pirarna i Vättern slammade dock lätt igen. 1737 var situationen så allvarlig att några båtskarlar klagade vid Bergskollegiet och sade sig inte längre vilja betala den bestämda avgiften vid passage. De hotade även med att avsäga sig all limstensfrakt för bruken. Orsakerna till missnöjet var att vindbron ej längre hissades upp och att båtarna inte kunde passera under den. Kanalen mellan Vättern och Munksjön var ej heller farbar på grund av uppgrundningen och den eftersatta muddringen. Pirarna till inseglingrännan var dessutom dåligt underhållna. Man tvingades av denna anledning att ta ner seglen utanför hamnen och med stort besvär föra in lasten på prämar. Denna situation hade enligt hargebönderna medfört att en båt från Visingsö förolyckats 1737. Staden försvarade sig under 1740-talet på olika sätt. Den vindbro

som bruksägarna begärde skulle enligt borgarna i staden kräva åtta till tio man att hissa vilket ansågs orimligt i en så trafikerad led, i synnerhet som endast två man krävdes för att fälla en mast. Den befintliga brokonstruktionen försvarades med att den: ”är i det stånd och på det sätt byggd som hon av ålder varit haver”

Bråket kan sannolikt ses mot bakgrund av att bruksägarna tidigare enligt ett kungligt resolution på borgarnas besvär av 1719 förefaller ha varit ovilliga att betala vågpenningar vid råbockarnas passage till och från Jönköping. Konflikten verkar ha nästan 100 åriga anor. År 1639 ges ett kungligt avslag på ett besvär från Jönköpings magistrat där staden när verksamheten som startat 1618 började att löna sig försökt få kontrollen över Tabergs bergslag. Denna händelse kan jämföras med uppgiften från 1643

där Jönköpings borgare av bruksägarna nekas att bedriva fraktfart med limstenen. Konflikten levde även kvar under 1800-talet och kom emellanåt till uttryck genom slagsmål mellan bergsmän och borgare i staden. En ny vindbro uppförs tillslut av sten i början av 1760-talet efter ritningar av C J Cronstedt. Orsaken till detta förefaller dock ha varit att den gamla hade rötskador.

Fraktfarten på Vättern upprätthölls i början av 1750-talet av mindre skutor som transporterade spannmål, tegel, limsten, malm och järnvaror. Råbockarna tog malm från Tabergs bergslag som returfrakt vid limstensresorna och man idkade även fraktfart med andra produkter. Råbockarna från Harge brukade komma i eskadror om 5–6 båtar. Då varje masugn vid Tabergs bergslag förbrukade 3–5 båtslaster limsten per blåsning bör trafiken in i Munksjön ha varit omfattande.

Båtar av liknande typ fanns även med hemmahamn Brevik, norr om Hjo. En stor del av den tidens handelsflotta utgjordes sannolikt av mindre båtar samt skutor av råbockstyp vilka ägdes och seglades av skeppare som även idkade jordbruk. I Schwerrins enkla teckning av utsikten från hovrättsbyggnaden 1807 seglar dock en enmastad gaffelriggad skuta med två försegel in i Munksjön (se teckning nederst sidan 36).

Råbock med hissat segel vid den västra kajen på 1870-talet. Den då över 200 år gamla råbockstraden mellan Harge och Jönköping ebbade ut vid denna tid som ett resultat av ändrade järnframställningsmetoder. Kvarvarande råbockar förbyggdes och riggades därefter om till slurpar och galeaser. Den sista existerande skutan med råbocksstomme hette Ricktor och höggs upp i Stockholm på 1990-talet.



Jönköpings stad ägde under mitten och senare delen av 1700-talet inget eget skepp. Kanske kan detta förklaras av den oförmåga borgarna visat redan under 1600-talet att hävda sin rätt gentemot bruksägarna till viktigare fraktfart med egna skutor på Vättern.

De dåliga förbindelserna med utrikeshamnarna blev allt tydligare ett problem för Jönköping i takt med att handel och manufaktur ökar under senare delen av 1700-talet. Staden hade sedan lång tid tillbaka privilegier som stapelstad men landtransporterna till exporthamnarna var kostsamma. Man väcker därför inför riksdagen från Jönköpings sida vid upprepade tillfällen den cirka 200 år gamla frågan om anläggandet av en kanalförbindelse tvärs över Sverige varigenom Vättern görs tillgänglig för utlandstrafik. Skälen var många till att denna vision slutligen realiseras genom anläggandet av Göta Kanal som fullbordades 1832 då sträckningen mellan Vättern och Östersjön blev färdig.

Vättersjöfartens storhetstid

Den nya hamnen

Tillkomsten av Trollhättekanal 1800 och västgötadelen av Göta kanal 1822 medförde ett uppsving för handeln på Jönköping. Hamnkapaciteten behövde därför utökas vilket bidrog till hamnens utbyggnad. Direkt avgörande var dock Lerbäck och Tabergs bergslagers agerande för en bättre hamn för sin fraktfart.

Efter en framställan till Kungl. Maj:t gavs Baltzar von Platen, konstruktör till Göta kanal, 1822 i uppdrag att utreda saken. Det slutliga förslaget utarbetades av A E von Sydow 1832. Arbetena pågick mellan 1833 och 1836 och finansierades med statliga medel samt bidrag från bruksägarna.

De delar av bastionerna som låg utmed kanalen och dess mynningar åt Vättern respektive Munksjön tilläts att användas som stenbrott. Senare användes även delar av murverket utmed Munksjöstranden. Den nya hamnen kom att bestå av tre delar vilka samtliga stensattes vid tillfället. Den yttre hamnen byggdes med två böjda vågbrytare varav den västra återstår ännu. Varje hamnarm avslutades med en rund plattform. På den västra plattformen monterades en flaggstång och på den östra byggdes en fyr. Den östra vågbrytaren byggdes delvis med utgångspunkt från den gamla östra piren.

Hamnkanalen stensattes och muddrades och en kaj byggdes som en förlängning utefter ett stycke av den västra Munksjöstranden. Vindbron byttes omedelbart innan byggandet av den nya hamnen påbörjades till samma typ av rullbrokonstruktion som användes på Göta Kanal. Bron följde dessutom måtten för broarna på Göta Kanal Underredet från den gamla stenbron bibehölls dock.

I samband med ombyggnaden flyttades våghuset över från den östra till den västra sidan och inrymdes i en gammal ankarsmedja. Intill denna inrättades tullhuset i en enkel träbyggnad.



1830-talets hamn, enligt Ljunggrens karta 1855.

Sjöfartens expansion och Munksjöns nyttjande

Då vattenvägarna öppnades mot västerhavet 1822 började jönköpingsborna skaffa sig egna skutor för seglation på utlandet. Dessa fartyg lastades och lossades sannolikt även innan 1830-talets hamnbygge vid Lilla hamnen intill det senare Fisktorget. Under 1820-talet är man från omvärldens sida lite avvaktande. Göteborgsskutor som fraktar fisk, salt och socker kommer till Jönköping men kan vid denna tid ännu inte räkna med att få returlast. Redan 1826 kommer den första ångbåten till Jönköping. Båten var en hjulångare och hette Braut-Anund. Den gick på lusturer till bland annat Visingsö, Karlsborg och Motala. Vid denna tid var hamninloppet till Munksjön för

uppgrundat för att ångaren skulle våga sig in, varför passagerarna fick ros ut till ankringsplatsen i Vättern. Senare ångbåtar hade sin kajplats inne i Munksjön och man kan tänka sig att dessa tidiga hjulångares dokumenterade manöveroduglighet förutom bottenförhållandena kan ha bidragit till att man inte ville forcera Hamnkanalen i onödan.

Handelssjöfarten expanderar kraftigt från 1830-talet fram till mitten av århundradet. Grundandet av Jönköpings tändsticksfabrik år 1845 blir en motor i denna utveckling. Exporten utgörs vid denna tid i huvudsak av tändstickor och stångjärn medan socker och sirap är de huvudsakliga importvarorna. 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 etablerar sig på 1860–70-talen på den västra stranden och under 1880-talet på den östra. På Smedjegatan låg ännu in på 1900-talet småindustrier med anor från 1700-talet. Det fanns alltså vid 1800-talets slut anledning för fraktfarten att anlöpa samtliga Munksjöns stränder.

Industrier och rekreationslokaler ligger under lång tid blandade utefter Munksjöns stränder. Efter hand konkurrerar industrierna och järnvägen ut de närmast staden belägna fritidsanläggningarna. Passagerartrafik mellan



Munksjöns stränder bedrevs med vevslupar och ångslupar. Ångslupstrafiken pågår mellan 1860- till 1970-talet. Rekreation och näringar knutna till fritidsverksamhet utgör väsentliga inslag i bruket av Munksjön och dess stränder vid sidan av fraktfart och industri senast från 1690-talet till 1970-talet.

Järnvägens etablering – den inre hamnen byggs ut

Då södra stambanan anlades under 1860-talet fylldes en del av den yttre hamnen ut. Detta innebar minskat kajutrymme och svårigheter att anlöpa de kajer som fanns. För att kompensera detta påbörjades en utbyggnad av den inre hamnen och medel avsattes till en senare 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 efter att den västra kajen först förstärktes och byggts ut. Västra kajen förlängdes sedan i två etapper under 1880-talet och runt sekelskiftet 1900 till att omfatta en sträckning från vindbron till Gjuterigatan. Lyftkranen som fortfarande finns kvar vid västra kajen tillkom som ett led i denna utveckling på 1880-talet liksom tre stycken öppna packskjul under 1890-talet på den västra kajen nära vindbron.

1893–94 kajlades den Norra Munksjöstranden och Södra Strandgatan bildades. Handelsgårdarna utefter Smedjegatan miste därmed sin fysiska kontakt med Munksjöstranden. Samtidigt dras järnvägsförbindelsen till Vaggeryd ut vilket innebär vissa utfyllnader och att ett spårområde skär längs större delen av den västra stranden.

Strandskoningen med kajläggning utmed Munksjöns östra strand genomfördes 1904–1906. Under dessa år förbättrades även befintliga kajer vid Hamnkanalen och Fisktorget. Även den yttre hamnen ombyggs slutligen 1919 genom att den östra hamnarmen rivs och byggs ut i den sträckning den fortfarande har. Parallellt med de allmänna kajerna hade de olika industrierna utmed Munksjöns stränder egna lastageplatser i form av bryggor. Förslag fanns under dessa år på en stor handelshamn utmed östra Vätterstranden. Dessa förslag kom dock aldrig till utförande.

Båtar på Munksjön enligt målning från 1860-talet. Slottsvallarna är rivna men en del andra byggnader på västra stranden känns igen från Schwerins avbildning från 1807 (se teckning nederst sidan 36).



Den västra kajen från söder vid sekelskiftet 1900.



Motala Express och Björn vid Fisktorget. Motala Express gick i reguljärtrafik på Vättern. Båten som fortfarande existerar har kallats Vätterns fånge eftersom den är något för lång för att kunna slussa genom Göta kanal. I förgrunden, utloppet i Munksjön från kanalen till Breda hamnen (kanalen igenlagd 1926–27).

Hamnlivet under sjöfartsexpansionens kulmen och 1900-talets nedgång

Under 1880-talet, då sjöfarten kulminerar i Jönköping, sker 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. Reguljär personfraktfart fanns vid denna tid med Stock-

holm och Göteborg, men särskild linjetrafik gick exempelvis även mellan Jönköping och Hjo där ett antal bryggor utmed västra Vätterstranden och någon på Visingsö angjordes på vägen.

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 från Fisktorget och Södra Strandgatan. Turerna gick bland annat till folkparken vid Munksjöns södra strand. Södra Strandgatan var även uppläggningsplats under vintern för bland annat ångbåten Motala Express. Även den västra och sannolikt den östra kajen

Lossning av asptimmer till STAB, vid västra kajen 1954.



användes för liknande ändamål. Vinterviken vid Munksjöns östra strand hade tidigt denna funktion. Segelfartygen hade in på 1900-talet sin vinteruppläggningsplats där.

På västra kajen vid packskjuln lossades bland annat kontinentalvaror till specerihandlare. Dessa skeppade i sin tur mindre varor i mindre kvantiteter på ångbåtarna till sina kunder vid de närbelägna Vätterhamnarna. På 1880-talet lossas en stor mängd ved på den västra kajen. Detta fortsätter även under 1900-talet då massaved till Munksjö bruk samt aspvirke till tändsticksfabriken ankom till denna sida av sjön liksom maskindelar mm. till Jönköpings mekaniska verkstad. Veduppdrag finns utmed samtliga kajer och vid en stor del av bryggorna under 1900-talet. Den största aktiviteten rådde under 1900-talets mitt på östra kajen. Här lossades och lastades gatsten, salpeter och spannmål bland annat. Vid de bevarade men ombyggda Bruuns spannmålsmagasin lastade man direkt från magasinet ner i båten.

Runt sekelskiftet 1900 minskar sjöfarten. Sannolikt börjar konkurrensen från järnvägen att göra sig gällande. Vaggerydsbanans etablerande på 1890-talet innebär att Munksjö bruk och Jönköpings mekaniska verkstad vilka tillhör de tre viktigaste industrierna i staden får nya möjligheter att transportera sitt gods via järnväg. Efter 1935 sker ytterligare en drastisk minskning och vid mitten av seklet är Munksjö bruk den enda egentliga redaren i Jönköping. Orsaken till den senare minskningen är vägtrafikens utveckling där de mer flexibla lastbilarna i allt högre grad konkurrerar ut sjöfarten.

Situationen ger under mitten av 1950-talet upphov till förslag för ombyggnad av Göta kanal så att skepp som är tillräckligt stora för att gå direkt på utlandet skulle få tillträde till Vättern. Vinsten skulle främst ligga i att slippa kostsamma omlastningar i Göteborg. Förslaget realiserades aldrig och man var redan vid tidpunkten förvissad om att det skulle ha tagit decennier att få lön-

samhet i frakten. Handelssjöfarten på Vättern är därmed för Jönköpings del dödsdömd. Trots att oljehamnen vid Norsuddsgatan blev klar så sent som 1960 läggs passagerarsjöfarten med Munksjön som utgångspunkt ner 1962 och fraktsjöfarten som upprätthålls av Munksjö bruk försvinner runt 1970.

I generalplaneförslaget för Jönköping, utarbetat 1947–49 och presenterat 1950 anges yttre och inre hamnar i Jönköping vara tillräckliga för stadens behov. Man uttrycker en vilja att förlägga fritidsbåtsverksamhet avseende motorbåtar i Munksjöhamnen eftersom dessa ej kräver broöppning. Planering för bilismen är ledstjärnan i detta arbete. För första gången ses Munksjön nu i första hand som ett problem snarare än tillgång. Munksjön ligger i vägen för stadens expansion och för rationell trafikplanering på samma sätt som den äldre bebyggelsen är i vägen för framtidens behov av svängrum.

Generalplanekommittén presenterade sina konkreta planer 1954. Förslaget innebar att sammanlagt fyra broar skulle förutom järnvägsbron förbinda den östra och västra staden. Två nya broar skulle därmed byggas och utfyllnader göras för vägar och parkeringsytor. Till vissa delar har detta förslag realiserats under 1950–1990-talen. Den ännu inte genomförda bron över Munksjön utgör ett viktigt inslag i ”En stadsbyggnadsvision 2000.”

Stadsplanekommitténs tongivande person var dåvarande stadsarkitekt Bengt Palmberg. Palmberg uttrycker i en tidningsintervju 1962 sin misstro mot betydelsen för Jönköping av förslaget till utbyggnad av Göta Kanal. För Jönköpings del skulle fortsatt fraktfart innebära att en helt ny hamn måste byggas i Vättern vilket skulle vara dyrt och ur fas med den tidens tankar kring rationell sjöfart. Tankarna om ett fortsatt bibehållande av en inre hamn i Munksjön finns alltså inte hos de lokala stadsplanerarna vid denna tid.

Då man senare gör broförbindelsen över hamnkanalen fast försvinner även fritidsbåtsverksamheten. Nuvarande broar är så låga i spannet att en roddbåt endast med risk att fastna kan ta sig under dem. Förutsättningarna för ett sjöliv på Munksjön är därmed i dagens läge små.

Västra kajen vid packhusen under förra halvan av 1900-talet. Kajen finns kvar idag men är isolerad från staden genom Munksjöleden och från Vättern genom den fasta broläggningen över Hamnkanalen.



Munksjön och dess stränder som en arena för stadens liv

Av Agneta Åsgrim-Berlin

Staden på vattnet

Den egentliga stadsbebyggelsen var under förindustriell tid begränsad till den smala landtungan som inlandsisen avsatt vid Vätterns sydspets. Mot Munksjön vände sig "Lillsjöradens" långsmala, kringbyggda gårdar med sina bryggor och båthus. Genom trånga vattugränder hade även andra stadsbor än gårdsägarna tillträde till sjön.

Staden befann sig i nära kontakt med vattnet och var beroende av sjöarna, på gott och ont. Vättern med sin vinterkyla och isande nordanvindar fick en del av skulden för det dåliga hälsotillstånd som under 1700-talet rådde i Jönköping. Långt in på 1900-talet ansågs det fuktiga och råa klimatet som en bidragande orsak till den stora spridningen av lungtuberkulos, framför allt i stadens östra delar.

Smittsamma sjukdomar spreds med vattnet. Fram till 1864, då den kommunala vattenledningen anlades, hämtade kökspigorna dricks- och hushållsvatten från de bryggor som sträckte sig ut i Vättern. Även Munksjön utnyttjades som vattentäkt, trots att vattenkvaliteten där tidvis bör ha varit rent hälsovådlig. Sjön förorenades av avfall från de många hantverkargårdarna utmed Smedjegatan, garverier, slaktarbodar och snusfabriker. Provinsialläkare Anders Wåhlin beskriver 1760 miljön i sin avhandling om *Endemiska sjukdomar i stadens Jönköping och dess orsaker*:

Lille-Sjö-radens hus stå med ena sidan ner till Lille-Sjön, ofta på pålar bygde. Denne sjö har ett mörkt och obehageligt vatten, lucktar illa mot oväder samt höst och vår. Gårdarna ligga för övrigt rätt trångt, kvalmigt och sumpigt.

Munksjöns viktigaste roll var som skyddad tilläggsplats och hamn för Vättersjöfarten. Men sjön fyllde också en uppgift för "lokaltrafiken". Staden närliggande områden på Kålgården och söderut i Ljungarums socken nåddes i regel smidigare med båt än till fots eller med häst och vagn. Med sin begränsade yta blev Munksjön, på ett mer påtagligt sätt än Vättern, en del av stadens aktivitetsfält. Över vattnet samspelade staden med sitt närmaste omland.



"Utsigt ytterst på vallen vid Jönköping, åt Lille- el Munksjön 20 jan 1790".
Akvarell av Jonas Carl Linnerhielm.

Sjöns omgivning i söder hade till största del en lantlig karaktär. På västra sidan, på ömse sidor om Barnarpsgatan, utbreddes sig Sjögärdet, som var en del av stadsjorden och utnyttjades som odlingsmark. Munksjöns nordvästra del dominerades av Jönköpings slott och befästningsverket, som sträckte sig till vattenlinjen. Detta område ägdes av kronan och förblev otillgängligt för stadens expansion fram till 1800-talets senare del, då de sista resterna av slottet jämnades med marken.

Strandområdena i söder och öster tillhörde Ljungarums socken, och gränsen för Jönköpings stadsjord gick en bit norr om Rocksjöån. Mellan Rocksjön och Munksjön utbreddes sig kålgårdarna, där stadens invånare hade sina nyttoträdgårdar, och där man också bedrev slätter på de vidsträckt karrängarna. Kålgårdarna fyllde en viktig uppgift i stadsbornas hushållning. Under 1800-talet fick odlingslotterna alltmer karaktären av små sommarnöjen, där man kopplade av i skuggan av fruktträden eller i ett lusthus.

Sjöbryggor och stensatta kajer

Sjöbryggorna spelade en mycket stor roll i den tidens stadsliv. Deras viktigaste uppgift var som lastnings- och lossningsplatser för material och varor som båtvägen fördes in till staden. Med sjöbryggorna spelade också en roll för det sociala livet. De blev träffpunkter för samvaro inom och utom familjen. Från bryggorna hade man utblickar över Munksjöns stränder och de höjdsträckningar som inramar landskapsbilden i söder. Följande minnesbild är hämtad från 1860-talet:

Vår sjöbrygga hade ett särskilt gynnat läge med utsikt så väl över Vindbron och de stora parkerna som över Munksjön med dess vackra stränder... Bryggan var försedd med tak, så att man var skyddad för både sol och regn. Sittbräden funnos utmed sidorna. Man hade här ett slags sommarnöje, och vi barn uppehöll oss mycket där, liksom gesällerna, som ofta sprungo dit ned för att svalka sig... När om sommarkvällarna någon bekant kom och hälsade på min far, intogo de där ofta sin tuting eller grogg. (Rosell S: Den gamla gården)

1891 beslutade stadsfullmäktige att anlägga en stensatt kaj utmed Munksjöns norra strand. Den långa kajen blev tilläggsplats för fraktfartyg som Motala Express, Södra Vättern och Visingsborg. Långt in på 1900-talet transporterades varor från handelsgårdarna vid Smedjegatan till Gränna, Visingsö och kunder utmed Vätterstranden. När de gamla strandbryggorna försvann blev den stensatta kajen en ny omtyckt mötesplats i stadens liv. Här kunde man promenera utmed vattenlinjen, och ta del av det liv och den rörelse som skapades kring de förtöjda båtarna, vars årliga tillsyn och skiftande fraktgoods markerade årstidernas rytm.

Bokbindarmästare Lennart Enander har berättat från sin barndom på 1920-talet i gården på Smedjegatan 36: *Från vårt köksfönster kunde man över hustaken se masterna på skutorna som låg vid Munksjön; hur strutarna slokade eller fylldes av vinden. Jag stod i fönstret och drömde om att segla ut i världen, det satte fantasin i rörelse på en som läste Robinson Crusé. I augusti, när båtarna kom med ved, fick jag följa med far och handla. De flesta båtarna kom från Baskarp, stora tremastare var det.*

Livsmedel som båtvägen förts in till staden såldes på Munksjöns kajer och på torgytor vid vattnet. Vid östra kajen låg Fisktorget och vid Södra Strandgatan, framför Sparbankens fastighet låg det så kallade Grönsakstorget.



Lingonmarknad vid västra kajen 1904.

Utflyktsmål och utsikter

Nyttotrafiken utgjorde det största inslaget i sjöfarten på Munksjön, men under sommaren sågs också många nöjesbåtar på sjön. I många av stadens gårdarna fanns roddbåtar och segelbåtar, och under sommarhalvåret företogs utflykter till olika platser utmed Munksjöns stränder.

Dessa utflykter gjordes mest i slutet av juli, då den färska potatisen började tagas upp. Några familjer slogo sig tillhoppa, stuvade in mat och dryck i båtarna och så rodde man till Petter på Holmen eller Petter å Simsholmen för att där intaga en sk. Sillsexa. (Rosell S, Den gamla gården)

Söder om Rocksjöån, på gården Strömsbergs ägor, utbreddes sig **Ljungarumsskogen**, en av jönköpingsbornas mest omtyckta tillflyktsorter. Den som ej hade tillgång till båt fotvandrade till skogen utmed östra stranden och över de så kallade ”spängerna” som var utlagda över ”Hjertmans kärr”, det vattensjuka området på södra Kålgården.

Uterestaurangen Västerbrunn var in på 1900-talet ett omtyckt utflyktsmål för Jönköpings föreningsliv. På bilden syns kommunalarbetarförbundets avd 48 samlade till strejkmöte i juli 1919.



Ljungarumsskogen var den lunga, med vilken fabriksstadens invånare sögo till sig luft och vederkvickelse. Det var en riktig storskog, uppvuxen ur den finaste sandmylla. Där funnos blåbärs- och lingonbestånd i en sådan mängd och storlek, att många familjer kunde plocka sitt hushållsbehov... (Rosell S, Den gamla gården)

Simsholmen och **Tallehof**, ursprungligen torpställen under Strömsbergs herrgård, utgjorde andra lockande strandhugg. Vid Munksjöns sydöstra sida låg också **Västerbrunn**. Brunnsdrickningen vid Västerbrunn, eller Lindedahls källa, som den även kallades, hade inletts i början av 1700-talet, sedan provinsialläkaren Jacob Sjöberg undersökt den sk surbrunnens vatten och funnit att det hade goda egenskaper. Under 1800-talet uppfördes ett täckt brunns hus, brunnsalong och kägelbana och platsen anordnades med promenadstigar och planteringar. Till Västerbrunn gick regelbundna turer med ångslupen ”Olga”, som avgick från Fisktorget, och lade till vid Tallehofs brygga.

Också vid sjöns västra sida fanns platser för rekreation. I 1800-talets stadsliv blev flanerandet en institution, och redan på 1830-talet hade lantmätare Jonas Allvin anordnat en trädplanterad promenadplats uppe på fästningsvallarna. Härifrån kunde man betrakta ångbåtarna som anlöpte stadens nybyggda hamn eller förfriska sig på utvårdshuset Albano, beläget på bastionen Carolus. Albano försvann i och med att fästningen raserades på 1860-talet. Det fick från 1858 en värdig efterföljare i Limugnens utvårdshus, som främst besöktes av stadens bättre ställda borgerskap.

Under 1900-talet antog fritid och offentligt umgängesliv nya former. 1923 anlade Jönköpings arbetarkommun sin Folkets Park, den andra i ordningen, på fastigheten Oscarshall vid sydöstra stranden av Munksjön. Här fanns dansbana, kaffeservering och en tidvis omfattande teaterverksamhet. Smidigaste förbindelsen var med båtarna Hebe, June, Måsen eller Tärnan, som avgick från Lilla Hotellet, direkt till Folkparkens brygga. Pri-set för enkel resa var på 1920-talet 15 öre. En minnesbild:

Folkparkens olikfärgade glitterljus skimrade i kvällsmörkret, augustimörkret satt tätt som en handske, Hebe stånkade och den runda bogen slängde upp ett skum som i kvällsljuset liknade bajerskt öl. (SMF 30/10 1965)

Badkultur vid Munksjön

Munksjön var också en badsjö, som erbjöd ett mindre utsatt läge än Vättern med sina nordanstormar och sitt kalla vatten. Sandiga stränder för utomhusbad fanns vid Norsudden, Simsholmen och Tallehof. Under 1800-talet avlöste en lång rad badinrättningar varandra utmed Munksjöns stränder, både kallbad- och varmbadhus. Så tidigt som 1829 erbjöd Jönköpings Simsällskap sin undervisning från ett enkelt simhus, beläget vid västra sidan, strax söder om inre hamnen. 1869 uppfördes Jönköpings Bad-Aktiebolags badhus, byggt ute i Munksjön på stenkistor och stolpar.

Jönköpings första varmbadhuset öppnades 1836 på Kålgården strand. Det drevs av ett privat Badhusbolag, där stadens ämbetsmän och fabriker dominerande. Vattnet pumpades i träledning från Munksjön till en vedeldad ångpanna, och därifrån i kopparledningar till de enskilda badrummen. Dessa var, förutom det laggade träbadkaret, utrustade med toalett-bord, spegel, klädsåp och kommod samt kakelugn. I en gemensam sällskapssalong serverades efter badet kaffe eller te.

Vid Stora Limugnen drevs mellan 1863 och 1872 Jönköpings Skogsullfabriks badanstalt, med tallbarrsbad som främsta attraktion.

På 1880-talet upphörde badhusen vid Munksjön, troligen på grund av det alltmer förorenade vattnet, men vid sjön sydöstra sida ordnade Jönköpings Roddsällskap simtävlingar långt fram på 1900-talet.

Roddare och segelsällskap

Munksjön var också övningsfält och tävlingsarena för Jönköpings vattenburna sporter, rodd och segling. 1884 bildades Jönköpings Roddsällskap och 1891 uppfördes ett eget båt- och klubbhus, beläget i Kålgårdsområdets strandlinje mot Munksjön, nedanför nuvarande Nydahls gjuteri. 1907 flyttades det till Fisktorget, där det dock hamnade ivägen för stadens utbyggnadsplaner. I början av 1930-talet rullades båthuset över Munksjöns is till en anvisad tomt på fastigheten Holmen, i kvartet Örnungen. Föreningshuset ligger fortfarande kvar på denna tomt, om än i ombyggt skick.

Av Munksjöns en gång så vitala båthistoria återstår också det lilla Munksjövarvet, Jönköpings segelsällskaps båthus och slip, beläget strax väster om Roddsällskapets byggnad. Området utstakades 1920 och utökades på 1930-talet. Så småningom började båthusen, s k ”boar”,

växa fram. Munksjöslipen förblev vinteruppläggningsplats för Jönköpings Segelsällskap till och med vintern 1974, då en ny plats anordnades vid Huskvarnaån. Den öppningsbara bron över Norra Strandgatan ersattes med en fast vägbana, och båttrafiken in i Munksjön var ett helt avslutat kapitel.

Denna bild från 1900-talets första år visar Jönköpings Roddsällskaps klubbhus vid östra Munksjöstranden. Disponent Ottonin Ljungqvist vid Munksjö Bruk bidrog med byggnadsmaterial, som bogserades över sjön till den s k Casperssonska tomten. Från roddsällskapets första kapprodd lämnade pressen följande referat: *Jönköpings roddsällskaps första kapprodd egde rum i går förmiddag å Munksjön samt gynnades af det härligaste väder. Sjön låg i det närmaste spegelklar, och endast små lätta vindkårar från norr krusade svagt vattenytan. Å bryggor och på stränder hade åskådare i mängd tagit plats för att bevittna det egendomliga skådespelet. Utgångspunkten var strax invid Munksjöns södra ända och slutmålet trakt mittemot, så att banan – en engelsk mil i längd – sträckte sig i det närmaste tvärs över hela sjön...*





Skridskodans och bandymatch

Under vintertiden blev den isbelagda Munksjön en omtyckt plats för sport, lek och rekreation. Isen blev en mötesplats för män, kvinnor och barn i alla åldrar. Från slutet av 1800-talet berättas att Jönköpings roddsällskap brukade ställa i ordning en skridskobana på sjöns is. Konserter anordnades med Jönköpings regementes musikkår, och man dansade till musiken, både med och utan skridskor.

Somliga kvällar var det anordnat sk. skridskofester. Förutom musik förekom illumination med brinnande tjärtunnor, bloss och marschaller, och då var banan och stränderna fullsatta av publik som njöt av skådespelet. (Gustaf Carlsson, Munksjön JP 1951).

Traditionen med isdanser fortlevde långt fram på 1900-talet, anordnade av ett av stadens legendariska "original", Misse Svanberg. Det arrangerades också tävlingar i konståkning och hastighetsåkning, och när isen var tillräckligt säker förekom till och med travtävlingar med hästar.

När man på 1960-talet börja pumpa in Vättern och luft i Munksjön för att erhålla bättre cirkulation och syresättning tycks isläggningen ha försvårats och Munksjöns is utgjorde inte längre något lämplig plats för vintersport.

Bandylag på Munkssjöns is på 1920-talet.



På 1930-talet hade bilismen slagit igenom och vid några tillfällen ordnade Jönköpings Motorklubb "Hastighets-tävlingar å rundbana för Automobiler och Motorcyklar å Munksjön".

Från naturidyll till miljöproblem

Under 1900-talet förändrades på ett genomgripande sätt många av Munksjöns förutsättningar som ett positivt inslag i stadsmiljön. 1910 inkorporerades Ljungarums socken med Jönköping. Strömsbergs mark förvärvades av kommunen, Med stadens expansion blev Munksjöns gröna och lantliga strandområden platsen för flygfält och industrier. Under 1920-talet byggdes Kämpevägen och tillgängligheten till området förbättrades. Bil och cykel ersatte båttrafiken och sjön miste alltmer sin betydelse ur kommunikationssynpunkt.

Munksjön miste något av sin lockelse genom de miljöproblem som började visa sig på 1930-talet och som några decennier senare blev akuta. Det industriella avfall, i form av fibrer och tungmetaller, som under årtionden avsatts från bl a Munksjö Bruk lossnade från sjön botten och började flyta runt i sjön. Lukten av svavelväte spreds över staden och missfärgade både fastigheter och metallföremål i stadens guldsmedsbutiker. För att förbättra vattnets kvalitet anlade staden i samarbete med Munksjö Bruk omkring 1960 ett system för att pumpa in friskt Vätternvatten i Munksjön, via Liljeholmskanalen, Rocksjön ut vidare ut genom Rocksjöån.

Därutöver sker en inblåsning av luft för bottenvattnet syresättning, idag genom en skom i sjön mitt. 1968 togs vidare Simsholmens reningsverk i bruk, vilket medfört en förbättring av vattenförhållanden både i Munksjön och Vättern.

1989 anlade parkkontoret en gång- och cykelstig som på nytt har gjort det möjligt att röra sig utmed Munksjöns stränder och överblicka Jönköpings stadsbild och sjöns vattenspegel ur olika aspekter.

Sammanfattning och historisk stadsbildsanalys

Medeltidsstaden Jönköping anlades på det högre belägna och för bebyggelse mest lämpade området väster om Munksjön. I början av 1600-talet flyttades Jönköping till Sanden, en smal landtunga av fast mark mellan Vättern och Munksjön. Omlokaliseringen hade försvarstekniska och strategiska skäl, då stadsbebyggelsen väster om Hamnkanalen kommit att utgöra ett hinder för Slottet och dess utanverk. Den nya staden på Öster planerades storslaget som en befäst kanalstad enligt holländska stadsplaneideal. I praktiken kom dock dessa planer endast delvis att förverkligas. Men de ogenomträngliga ”moras” och vattensjuka mader som omgav staden bildade i stället ett naturligt försvar.

Under en stor del av Jönköpings historia har Munksjön haft viktiga funktioner för stadslivet. Medeltidsstaden på Väster hade ingen direktkontakt med ”Lillsjön” och kunskaperna om dess betydelse för sjöfarten under denna period är begränsade. I och med stadens flyttning till Sanden på Öster kom bebyggelsen och stadslivet i omedelbar kontakt med Munksjöns



vattenlinje. Smedjegatans successiva framväxt under 1600-talet anpassades till strandlinjen, och stadsgårdarna utnyttjade Munksjön för transporter och för hantverksnäringarnas och hushållens vattenbehov.

Munksjöns viktigaste roll var under hundratals år som skyddad hamn och lastageplats. Alltifrån Vasatiden är Hamnkanalens funktion som passage och ankringsplats belagd. Fästningsbygget under 1500- och 1600-talet skapade, tillsammans med limstensfrakterna till Tabergs bergslag, ett omfattande behov av sjötransport. Vättersjöfartens blomstringstid inföll i och med Göta Kanal och 1800-talets industrialiseringsexplosion.

Liv och rörelse präglade Munksjön och dess stränder fram till mitten av 1900-talet. Fraktfart och passagerartrafik samsades utmed mer än 1300 meter stensatt kaj vid sjöns västra, norra och nordöstra sidor. Därefter har förutsättningarna ändrats och sjöfarten har avvecklats. Trafikleder utmed samtliga sidor av Munksjön har avskurit stadslivet från kontakten med vattnet och stränderna, och genom de fasta broarna över Hamnkanalen har Munksjön under de senaste decennierna blivit svårutnyttjad även för nöjes- och friluftsbåtar.

Vättern och den betydligt mindre Munksjön har i tillsammans varit formerande förutsättning för Jönköpings historiska geografi. Utifrån sjöarna kan bebyggelseutveckling tolkas och förstås. Mot båda sjöarna ägde i äldre tid en successiv strandlinjeförskjutning rum, inom ramarna för den förindustriella stadens gårdsstruktur. Det sena 1800-talet kajläggning utmed Munksjön innebar på sitt sätt förstärkning av kontakten med vattnet. Kajerna var ett offentligt, gemensamt stadsrum, till skillnad från gårdarnas enskilda bryggor. Storskaliga förändringar som avskurit vattenkontakten är av sent datum och har drivits fram av bilsamhällets behov.

Trots utfyllnaderna mot vattnet framträder fortfarande Jönköpings centrala delar i sitt ursprung av en stadsbebyggelse på ett näs mellan två sjöar. **Lillsjöradens** byggnadslinje mot Munksjön tecknar sig fortfarande tydligt i stadsbilden som en mot den ursprungliga vattenfronten orienterad bebyggelse. Likaså den avsmalnande getingmidjan mellan Väster och Öster med Hamnkanalen som ett blått bälte och vindbron som ett nålsöga för kommunikationerna.

Utsikterna över Munksjön och dess lantliga stränder utgjorde i äldre tid ett uppskattat blickfång från staden. I synnerhet under 1800-talet utvecklades blicken för de vackra och pittoreska utsikterna som någonting högt värderat. Jönköping var berömt för sin natursköna belägenhet. För sommarhalvårets båtutflykter lockade attraktionspunkter på andra sidan sjön, en umgängeskultur som sammanhänger med småstadens liv och anspråkslösa nöjen.

Fortfarande innebär den öppna vattenytan med utblickar mot det omgivande landskapet och inramande bergshöjder en mycket stor tillgång för Jönköpings stadsbild.



Karaktäristik av Norra Munksjöns strandområden

Västra stranden – institutionstråk med mångfald av stora solitärbyggnader i ursprungligt parkbälte.

Området har sedan 1850-talet präglats av offentliga byggnader för statliga och kommunala ändamål. De flesta är uppförda som solitärer i den stora skalan och ritade av namnkunniga arkitekter. För att förstärka byggnadernas karaktär och för att knyta ihop stadsrummet spelar parkstråken en viktig roll.

Tillgängligheten till strandremsan har skiftat över tiden, först sedan fästningsområdet överlåtits till stadens blev marken disponibel för nya behov. Järnvägsspåren och hamnens lastkaj bildade inte enbart en barriär mot vattnet, utan att möta tåg och ångbåtar vid kajen var ett folknöje. Dagens trafikled utgör i högre grad en avskärmning och bullrande barriär, som försvårar utnyttjandet av de stensatta kajsträckningarna.

Hamnkanalen och centrala parkbältet – stadens midja med stråk av ljus och vatten, långa siktlinjer och monumental parkmiljö.

Området kring Hamnkanalen har i alla tider varit en knutpunkt i stadens liv. Under medeltiden och ”fästningstiden” utgjorde förbindelsen över vattendraget mellan de två sjöarna en strategiskt viktig punkt. Ankringsplatser utmed kanalen båtarnas passage genom den öppningsbara ”Vinnebroa” skapade ett intressefokus en förblev en mötesplats i stadslivet fram mot mitten av 1900-talet.

I dagens stadsbild utgör Hamnkanalen och parkstråket en bräsch mellan Östers och Västers täta stadsmiljö. Vid kanalens östra sida skapar de stora byggnadsenheterna en arkitektoniskt tydlig avgränsning av rummet, i väster bildar parkens vegetation en mjukare ridå, som skiftar med årtiderna.

Hamnkanalen öppnar upp siktlinjer mot omgivande vatten och landskap i norr och söder. Det är också en punkt där Jönköpings klimatförhållanden gör sig gällande, på gott och ont.

Lillsjöraden – återstod av en småskalig, vattenorienterad stadsstruktur, vilken bit för bit ersatts av stora enheter som en konsekvens av modernismens idéer.

Lillsjöraden ingår i den förindustriella stadens kärnområde. Kvarteren uppvisar idag en oenhetlig och delvis ofullständig fasad mot Munksjön. Den samlade frontbebyggelse som eftersträvades i 1928 års stadsplanetävling kom aldrig att fullföljas. I kvarteret Arkadien kan vi fortfarande ana hur gaturummet en gång har gestaltat sig med ett gytter av byggnader med en rad olika funktioner, en småskalig bebyggelse med måttfulla proportioner som idag är högt uppskattad. På flera tomter är gårdsbebyggelsen dock avriven vilket ger hålrum i fasadlinjen. Trafiken och bilarna dominerar, dels genom Munksjöleden och busstrafiken på Södra Strandgatan, dels genom de stora ytor som upptas av parkeringar på utfyllnadsmark.

Kålgårdsstranden och området kring Museirondellen – utkantsområde med genom tiderna skiftande funktioner och otydlig struktur i förändring.

Området kring Museirondellen är tillskapat i sen tid genom utfyllnader. Munksjöns vatten och kajkanter sträckte sig tidigare i en rätvinklig planfigur framför Fisktorget, som idag platsen för Länsmuseum, vars röda byggnad med sågtak bildar ett karaktäristisk blickfång.

Utfyllnadsområdet upptas av vidsträckta arealer för trafik- och parkering, och har här påtagligt fjärmat stadsbebyggelsen på Öster från vattenkontakt.

Kålgården vänder sig med en flack och lågt liggande strandzon mot Munksjön. Strandlinjen har bitvis fortfarande en ”naturmässig” karaktär. Detta gäller särskilt avsnittet kring Rocksjoån, som på 1930-talet fredades som Naturreservat. Från promenadstråket erhålls fina utblickar över Munksjöns vattenspegel mot **Lillsjöraden** och **Institutionsstråket**.

Områdets utnyttjande har skiftat över tiden, från odling, trädgårdar och badhus till hantverk- och industriell verksamhet. Kvarteren i Kålgårdens nordvästra hörn har en nytillkommen sluten kvartersbebyggelse, medan området kring Herkulesvägen bildar ett oenhetligt genomfartsstråk, omgivet av avrivna tomter som väntar på en framtida användning. Den bevarade bebyggelsen, Aspholmen och Nydahls gjuteri, har stora kulturvärden och kan i bevarat skick tillföra historisk dimension och en känsla av kontinuitet till ett nygestaltat område.

Källor och litteratur

Bebyggelsen kring Munksjön genom tiderna

Norra Munksjöområdet från medeltid till modern tid

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.

Dahlbergh, E., Teckningarna till Svecia antiqua et hodierna I–IV. Stockholm 1963-70.

Ericsson, P., Bad och badhus i Jönköping. Ett bidrag till den offentliga hygienens historia från medeltid till nutid. Gudmundsgillet's årsbok 1981.

Hall, F., Jönköpings kloster. Meddelanden från Norra Smålands fornminnesförening 1907.

Hellner, B., Lillsjöraden. Meddelanden från Jönköpings läns hembygdsförbund 1949.

Johanson, E. O., Några stadsplaneprojekt för Jönköping från 1600-talets början. Meddelanden från Norra Smålands fornminnesförening 1932.

Jönköpings historia 1–IV. Jönköping 1917–21.

Jönköpings stads historia 1–IV. Jönköping 1963–84.

Karlson, B. E. Bebyggelse i Jönköping 1612–1870. Offentliga institutioner. Småländska kulturbilder 1984.

Karlson, B. E., Bebyggelse i Jönköping 1612–1870. Produktion, rekreation. Småländska kulturbilder 1996.

Mollstadius, A., Sandwallska gjuteriet. Småländska kulturbilder 1960.

Weiler, G., Jönköping en stadsgeografisk undersökning. Göteborg 1936.

Vikner, G., En vandring längs Smedjegatan vid 1800-talets slut. Meddelanden från Jönköpings läns hembygdsförbund 1949.

Arkeologiska analys

Arkiv:

Jönköpings läns museums arkiv.

Munksjöns stränder under modern tid

Arkiv:

Pressklipp, fotografier och handlingar i Jönköpings läns museums arkiv.

Bygglovshandlingar, flygfotografier, Stadsarkivet.

Stadsplanekartor och handlingar, Jönköpings kommuns lantmäterikontor.

Sigurd Lewerentz handlingar, Arkitekturmuseets arkiv, Stockholm.

Litteratur:

Beskrivning av generalplan för Jönköping upprättad åren 1947–1949, Jönköping 1957.

Beskrivning över Jönköping med omnejd, Stockholm 1940.

Jönköpings historia, Jönköping 1921.

Jönköpings stads historia del IV, Jönköping 1984.

Råberg, Per G., Funktionalistiskt genombrott, Stockholm 1972.

Stadsdelen Väster i Jönköping, Kulturhistorisk utredning och förslag till bevarandeprogram, Jönköpings läns mueseum rapport nr 16, 1989.

Tillägg till generalplan för Jönköping 1958, Jönköping 1958.

Åsgrim Berlin, Agneta, Jönköpingspromenader, Jönköping 1994.

Östra centrum, Kålgården och Liljeholmen i Jönköping, Kulturhistorisk utredning och förslag till bevarandeprogram, Jönköpings läns mueseum rapport nr 20, 1989.

Tidningsartiklar:

Carlsson, Gustaf, En gammal jönköpingsbo berättar om Smedjegatan och Lillsjöraden, Smålands Allehanda 9/3 1957.

Claesson, Anna Maria, Smedjegatan, insändare i Jönköpings-Posten, 18/10 1976.

Det kommande Jönköping, Jönköpings-Posten, 27/2 1937.

Det sjuder i Jönköping, Banker och EPA snart under tak, Smålands Folkblad 10/9 1964.

Idag ska framtiden för Smedjegatan avgöras!, Smålands Folkblad 7/10 1976.

Kvarteren öster om Smedjegatan ska regleras, Smålands Allehanda 17/2 1828.

Ny stadsplan, kulturresevat rädda pittoreska Smedjegatan, Jönköpings-Posten, 23/1 1951.

Ny stadsplan vid Smedjegatan kan rädda historiska byggnader, Smålands Allehanda 8/3 1949.

SJs populäraste bandedläggning!, Jönköpings-Posten 3/1 1972.

Två nya broar, parkering i utfyllnad, Munksjön generalplanedrommar om Jönköpingstrafiken, Smålands Allehanda den 22 december 1954.

Två tävlingar, byggandet av vissa kvartersområden i Jönköping, Byggmästaren 1928.

Vad ska det bli av hamnstationen? Lisa, nr 1 mars 1980.

Ågren, Lars, Munksjöbron – en miljökatastrof, Jönköpings-Posten 28/10 1992.

Munksjöns betydelse för stadens näringar och för sjöfarten

Artikeln baserar sig på ett råmanus som av utrymmesskäl tvingades bantas och omarbetas något. Ursprungstexten är försedd med fotnoter och vissa resonemang som nu uteslutits. För den som vill kontrollera sakuppgifter i artikeln rekommenderas ett besök på Jönköpings läns museums dagarkiv där ursprungstexten med namnet *Munksjöns betydelse för stadens näringar och för sjöfarten (råmanus till avsnitt i Byggnadsvårdsrapport 2001:2)* förvaras i kapseln med namnet *Kommunikationer Sjöfart Vättern*. Smärre kompletteringar och justeringar har dock gjorts i ett senare skede vilket innebär att fotnotsapparaten inte fullständigt kan sägas täcka den slutliga versionen.

Arkiv:

Agertz Jan: F-Topo. Historisk-topografisk databas för Jönköpings län 1989–Register över gamla kvarter i Jönköping upprättade av Norra Smålands

Fornminnesförening med komplettering av Axel Molstadius, den s.k. ”lappkatalogen”, Jönköpings Läns museums arkiv.

Litteratur:

Berglund, Allan, Som lagerbiträde i den Hamrinska grosshandlargården, Det okända Jönköping, Jönköpings läns museum 1984.

Berglund, Bengt, Christensen Jan, Thavenius Robert, Liberalernas Jönköping, Stad i omvandling 1825–1875.

Björkman, Rudolf, Det forna Jönköping, Jönköpings historia I, Jönköping 1917.

Björkman, Rudolf, Det nya Jönköping – Från stadens flyttning till slutet av sjuttonde seklet, Jönköpings historia II, 1918.

Dahlbergh, Erik, Teckningarna till Svecia Antiqua et Hodierna IV, Götaland och Finland, Stockholm 1970.

Gustavsson, Lennart, Hargeböndernas råbockar, Tabergs Bergslag XIV, Tabergs bergslags hembygdsförening, 1985.

Karlsson, Bo E., Bebyggelse i Jönköping 1612–1870, Offentliga institutioner, Småländska Kulturbilder 1984.

Karlsson, Bo E., Bebyggelse i Jönköping 1612–1870, Produktion, rekreation, småländska kulturbilder 1996.

Kjellberg, Carl M (red), Privilegie- och frihetsbrev samt andra urkunder rörande Jönköpings stad 1284–1785, Jönköping 1930.

Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid IV, Malmö, 1959.

Lönnerberg, Egil, Om Tabergs bergsbruk och bergslag, Gudmundsgillet årsbok 1940, Jönköping, 1940.

Malmquist, Yngve, De seglade på Vättern, Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare, Jönköping, 1986.

Rydén, Josef, Från järnbruk till fabriker – Järnframställningen och det industriella genombrottet i Småland, Småländsk järnhantering under 1000 år: III, Jernkontorets skriftserie nr 36, Stockholm, 2000.

Sallnäs, Birger, Jönköping från frihetstidens början till kommunalreformen 1862, Jönköpings stads historia II, Jönköping 1965.

Samuelsson, Gunnar, Råbockarna från Harge, Saga och sanning, eget förlag, uå.

Schartau, Sigurd, Jönköping 1691–1862, Jönköpings historia IV, Jönköping, 1921.

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.

Tryckta källor:

Carlsson, Gustaf, Munksjön, artikel i Jönköpingsposten 14/7 1951.

Ericsson, Per, En bakgata vid namn Smedjegatan, artikel i Jönköpingsposten 30/12 1986.

Ericsson, Per, Vinnebro eller Klapp?, Kommunikationsproblem vid en ”stark stråkväg på 1700-talet”, artikel i Jönköpingsposten 4/1 1996.

Ericsson, Per, Munksjön – en oas för fritid, Jönköpingsposten 31/1 2001.

Exelby, Sophia, A Study of the Impact of Lacustrine Archaeology on the Interpretation of the Social and Regional History Around Southern Vättern in Sweden, University of Southampton, 1999, Faculty of Art, Department of Archaeology.

Holst, Bosse, Munksjöbron klar om tre år, Nu ska regeringen uppvaktas, artikel i Jönköpingsposten den 22 april 1990.

Jönköpings mekaniska verkstad, historik och dokumentation, Byggnadsantikvarisk rapport 1995, Dnr 528/95, Jönköpings länsmuseum 1995.

Larsson, Hugo, När Jönköping anlöptes med storbåtar och färd över vatten var det snabbaste sättet, artikel i Jönköpingsposten den 1 november 2000.

Larsson, Ruben, Munksjöns förändring och betydelse för Jönköpings utveckling under perioden 1850–1950. Kartstudie vilken illustrerar samspelet mellan de naturgivna förutsättningarna och människans påverkan och utnyttjande av dessa, C-uppsats i geografi, vt 1997, Institutionen för Tema, Linköpings universitet.

Luthander, Lennart, Staden kring Munksjön bygger för bilåldern, Göteborgs handels och sjöfartstidning den 25 september 1962.

Malmquist, Yngve, När Örlogsflottan kom på besök, Jönköpings-Posten den 27 februari 1984.

Malmquist, Yngve, Sjöfarten på Vättern, De första ångbåtarna, artikel i Jönköpings-Posten den 17 april 1984.

Malmquist, Yngve, När ångbåtar byggdes i Jönköping (1), artikel i Jönköpings-Posten den 11 juni 1986.

Malmquist Yngve, Munksjöns sorgliga öde, artikel i Jönköpings-Posten den 19 januari 1990.

Miljömål 2000-kortversion, 2000-01-11, Länsstyrelsen Jönköpings län.

Nilsson Lasse, Ångbåtskrig i Vättern på 1890-talet, artikel i Jönköpings-Posten 28/9 1974.

Två nya broar, parkering i utfyllnad, Munksjön generalplanedrämmar om Jönköpingstrafiken, Smålands Allehanda den 22 december 1954.

Intervjuer och samtal:

Urban Björling, Jönköpingsbo. Fotograferade, intresserade sig tidigt för båtar och umgicks flitigt med skeppare. Har minnesbilder från 1950-talet och framåt.

Per Ericsson, Arkivarie folkrörelsearkivet. Har systematiskt tagit fram och gått igenom äldre handlingar för Jönköping. Uppgifterna har systematiserats i en privat databas. Telefon 9/1, 12/1, 16/1 samt 18/1 2001.

Munksjön och dess stränder som en arena för stadens liv

Litteratur:

Ericsson, Per, Bad och badhus i Jönköping. Mäster Gudmunds gilles årsbok 1981.

Järhult, Ragnar, Jag smyckar diktens kläder. Bokbindarmästare Lennart Wilhelm Enander. Helsingborg 1995.

Jönköpings Segelsällskap 1890–1990. Taberg 1990.

Jönköpings Roddsällskap 50 år. 1884–1934. Jönköping 1934.

Karlson, Bo E., Bebyggelse i Jönköping 1612–1870. Småländska Kulturbilder 1996.

Rosell, S., Den gamla gården. Mäster Gudmunds gilles årsbok 1931.

Waldemarsson, D., Jönköpingstraktens landformer. Före Jönköping. Småländska Kulturbilder 1983.

Åsgrim Berlin, Agneta, Jönköpingspromenader Helsingborg 1994.

Tidningsartiklar:

Carlsson, Gustaf, Munksjön. JP 14 juli 1951,

Ericsson, Per, Munksjön – en oas för fritid. JP 31 januari 2001.

Malmqvist, Yngve, Munksjöns sorgliga öde JP 19 januari 1990.

Muntliga uppgifter:

Jan Agertz, ang. ortnamnen Munksjöns respektive Lillsjöns ursprung.

Karl Eric Hagström, geolog, ang Munksjöns och Rocksjöns bildningshistoria.

Jan Kaiser, tekniska kontoret Jönköpings kommun.

Bildkällor:

Bildförteckning

Sid 1 Stadsarkivet Jönköping. Foto Oscar Bladh.

sid 4 Ekonomiska kartan, Lantmäteriet, publicerad enligt medgivande, se sid 2, historisk ekonomisk karta, Jönköpings läns museum.

Sid 6 Rekonstruktionsritning. Jönköpings läns museum.

Sid 7 Karta 1625. Krigsarkivet.

Sid 8 Karta 1696. Renritning och inkopiering av karta över Jönköpings slott. Jönköpings läns museum.
Kopparstick. Suecia antiqua et hodierna 1716.

Sid 9 Plankarta över Jönköping 1868. Uppsala universitetsbibliotek.

Sid 10 Jönköpings förstad. Litografi omkring 1882. Jönköpings läns museum.

Sid 11 Modell över Jönköpings slott. Jönköpings läns museum.

Sid 12 Jönköpings förstad. Litografi omkring 1882. Jönköpings läns museum.

Sid 13 Akvarell över Jönköping av J C Linnerhielm. Jönköpings läns museum.

Sid 14 Foto över norra Munksjöstranden 1862. Jönköpings läns museum.

Sid 15 Karta över Munksjöns norra strand. Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun.

Sid 16 Karta över Jönköping 1677. Jönköpings läns lantmäterikontor.
Förlageteckning till Suecia antiqua et hodierna, omkr 1690. Kungliga Biblioteket.

Sid 17 Plankarta över Jönköping 1868, detalj. Uppsala universitetsbibliotek.

Sid 18 Foto 1860-talets början. Jönköpings läns museum.
Jönköpings läns museum och Jönköpings Folkrorelsearkiv samt bild i privat ägo.

Sid 19 Jönköpings läns museum.

Sid 20 Jönköpings läns museum.

Sid 21 Jönköpings läns museum. Foto Magnus Stibeus.

Sid 22 Jönköpings läns museum. Foto sv/v Magnus Stibeus, färg Ann-Marie Norman.

Sid 23 Jönköpings läns museum.

sid 24 Jönköpings läns museum.

Sid 25 Stadsarkivet Jönköping. Foto Oscar Bladh.

Sid 26 Stadsarkivet Jönköping. Foto Oscar Bladh.

Sid 27 Stadsplanetävling ur Byggmästaren 1928.
stadsplan, Jönköpings läns museum.

Sid 28 Jönköpings läns museum. Foto kv. Arkadien, Eivin H. G. Naess.

Sid 29 Karta, Lantmäterikontoret Jönköpings kommun.

Sid 30 Jönköpings läns museum.

Sid 31 Stadsarkivet Jönköping. Foto Oscar Bladh.

Sid 32 Bild ovan, privat ägo. Foto Stig Ljung.
Bild nedan, Stadsarkivet Jönköping. Foto Oscar Bladh.

Sid 33 Träsnitt från Olaus Magnus: Historia om de nordiska folken, 1555.

Sid 34 Träsnitt från Olaus Magnus: Historia om de nordiska folken, 1555.

-
- Sid 35 Utsnitt, karta, 1625, renritning, Jönköpings länsmuseum.
Utsnitt, karta, 1625, renritning, Jönköpings läns museum.
- Sid 36 Utsnitt, förlaga till *Svecia antiqua et hodierna*.
Utsnitt, teckning, Utsikt från hovrätten 1807 av Schwerin, Jönköpings läns museum.
- Sid 37 Rekonstruktionsritning ur *Efter skog och sjö, 1914*.
Karta baserad på karta från 1855, Jönköpings läns museum.
- Sid 38 Karta baserad på C M Edborgs respektive J Montelins kartor från 1745 respektive 1787, Jönköpings läns museum.
- Sid 39 Foto över vedskuta på väg in i Munksjön av Gustav Andersson, Jönköpings läns museum.
- Sid 40 Utsnitt, karta från 1868, Jönköpings läns museum.
Utsnitt foto över Lillsjöraden, från resterna av slottsvallarna, 1860-tal, Jönköpings läns museum.
- Sid 41 Foto, västra kajen i Munksjön, 1870-tal, Jönköpings länsmuseum.
- Sid 42 Utsnitt, karta från 1855, Jönköpings läns museum.
- Sid 43 Teckning av Munksjön från öster, 1862, Jönköpings läns museum.
- Sid 44 Foto, västra kajen ca. år 1900, Jönköpings läns museum.
- Sid 45 Foto, vy över kanalutloppet vid Fisktorget, Jönköpings läns museum.
- Sid 46 Foto västra kajen i Munksjön, Jönköpings läns museum.
- Sid 47 Foto, västra kajen i Munksjön, Jönköpings läns museum.
- Sid 48 Jönköpings läns museum. Foto Göran Sandstedt.
- Sid 49 Jönköpings läns museum.
- Sid 50 Jönköpings läns Folkrörelsearkiv.
- Sid 51 Jönköpings läns Folkrörelsearkiv.
- Sid 52 Jönköpings läns museum. Foto Gustav Andersson.
Programblad. Privat ägo.
- Sid 54 Jönköpings läns museum. Foto Gustav Andersson.
- Sid 55 Jönköpings läns museum. Foto Agneta Åsgrim Berlin.